CAPO 2°
Il MiG libico rinvenuto a Castelsilano.

TITOLO 1
I fatti.

Capitolo I
18 luglio 80 - Il rinvenimento.

1. Le prime testimonianze.

La vicenda del MiG23 precipitato in agro di Castelsilano è, tra le tante ad oggetto del presente procedimento, quella che ha sollevato più questioni, contrasti e soluzioni discordi, sul tempo di caduta dell'aeromobile e le ragioni del volo verso l'Italia, sulla sua nazionalità e su quella del pilota, sulla specie del velivolo, sulla descrizione e autopsia del cadavere, sulla presenza di stranieri nelle ricognizioni del relitto, sui rapporti con i libici.

In primo luogo il rinvenimento del velivolo. Esso - quello ufficiale, perché quel velivolo per certo non cadde quel giorno bensì in data precedente e dopo un più che probabile periodo di ricerche, fu di fatto rinvenuto e vigilato prima della data ufficiale, come emergerà nel corso della esposizione delle risultanze - avvenne il venerdì 18 luglio 80, a tre settimane dal disastro di Ustica in agro di Castelsilano come detto, nella località Colimiti, sulla Timpa delle Magare. Ed avvenne a causa di quanto visto e sentito da due testimoni del luogo, Carchidi Addolorata e Marano Francesco, entrambi escussi da PG nell'immediatezza, oltre che da ufficiali dell'Aeronautica Militare e dall'AG di Crotone e di Roma.

La prima, intenta a lavori domestici tra le 10.30 e le 11.00 sull'aia della propria fattoria, scorge un aereo che, provenendo dalla parte di Belvedere di Spinello - Cerenzia Vecchia, alla destra del luogo ove ella si trova, tiene una quota di volo molto bassa. Lo perde di vista nel tratto di fronte all'aia, giacchè proprio in quella direzione v'è un'altura e della vegetazione. Si aspetta di rivederlo dall'altro lato e cioè alla sua sinistra, e alla sinistra dell'altura - questa descrizione, come quelle successive, meglio si comprenderà se s'avrà presente la planimetria in atti - ma invece sente uno scoppio o boato e vede levarsi delle fiamme che si propagano con rapidità. Decide di conseguenza di raggiungere Castelsilano, che è a qualche chilometro di distanza per avvisare del fatto, e vi si avvia a piedi. Durante il percorso incontra Marano Francesco, che possedendo delle terre nel luogo dell'incidente, stava raggiungendo la zona. Gli riferisce quanto ha visto e sentito e questi ritorna sui suoi passi per dare notizia del fatto. Secondo la Carchidi l'aereo era "normale", cioè non faceva nè fumo nè fiamme. Dopo circa tre quarti d'ora aveva notato un secondo aereo, che volava in senso contrario a quello notato dianzi. Il primo aereo prima di scomparire "faceva poco rumore" ovvero meno rumore di quello che notava di solito al passaggio di altri aerei (v. esame Carchidi Addolorata, PG 19.07.80).

La donna è stata sentita in seguito altre volte. Ha sostanzialmente confermato la sua narrazione. Ella non vede - questo particolare deve essere tenuto ben presente - cadere il velivolo da lei notato. Lo vede solo sparire e non riapparire oltre l'altura e quasi contemporaneamente ode una sorta di scoppio. Dell'ora è sicura, perché usa un orologio da cucina collocato in questo vano che dà sull'aia. Quindi tra le 10.30 e le 11.00.

La testimonianza della Carchidi coincide con quella di Marano. Costui intorno alle 11.00, mentre è intento a dei lavori di muratura ad una costruzione di Castelsilano da cui si vede la contrada Colimiti, nota che in quella località si sta sviluppando un incendio. Poiché in essa vi possiede un fondo, con la sua autovettura vi si dirige e durante il percorso incontra la Carchidi, che gli dice che stava andando a Castelsilano per avvertire dell'incendio e della caduta dell'aereo. Prima di ritornare al paese, ha raggiunto il suo fondo, ha tentato di spengere l'incendio che aveva attaccato alcuni alberi, ma non è riuscito a causa del fuoco a vedere i resti d'aereo (v. esami Marano Francesco, PG 19.07.80 e 27.07.80).

Anche Marano appare sufficientemente certo sull'orario. Anche perché quando egli scorge l'incendio da Castelsilano deve essere passato qualche tempo dallo scoppio.

Altro teste nota un aereo, quasi in coincidenza o poco dopo l'avvistamento della Carchidi. Si tratta di Piccolo Giuseppe, pastore, anch'esso escusso più volte, dall'AM, da PG e da AG. Costui, mentre si trova con il suo gregge sul greto di un torrente, vede un velivolo che vola a bassa quota, tanto da sfiorare la collina posta a monte di un fondo denominato Ritri in agro di Cerenzia. L'aereo ha volato normalmente sino a quando per evitare un costone ha virato di colpo. Sulla base di queste informazioni i Carabinieri di Crotone redigevano schizzo planimetrico, da cui risulta la direzione dell'aereo durante il volo "normale" e quella presa dopo la improvvisa virata. (v. esame Piccolo Giuseppe, PG 19.07.80). Precisava, questo teste, in ulteriori deposizioni che l'aereo dopo la virata era "ritornato indietro" verso Castelsilano. Dopo questa repentina manovra l'aereo era sparito alla vista del pastore. L'aereo era di piccole dimensioni ed "aveva il motore in funzione". Dopo la scomparsa il teste non aveva udito alcun boato nè visto fumo. Solo a distanza di tempo, quando è risalito a monte, aveva visto del fumo in zona Colimiti. L'aereo, specifica nell'ultima testimonianza, volava seguendo il corso del fiume Lesi, più precisamente costeggiandolo sulla sinistra, sino quasi ad urtare un costone chiamato Trippitiu che sta sulla sinistra del fiume; aveva virato sulla destra, girando attorno all'altura su cui si trova Cerenzia Vecchia ed era ritornato in direzione di Castelsilano - sulla base di questi ulteriori dettagli è stata redatta dai Carabinieri nuova planimetria -; precisa anche che l'aereo, dopo la brevissima scomparsa dietro l'altura, era poi riapparso a quota più alta.

Il fatto era successo intorno alle 11.00, perché a quell'ora egli era solito portare il suo gregge all'abbeverata al torrente.(v. esami Piccolo Giuseppe, GI 27.07.80, 01.04.87 e 08.10.90).

Pure Piccolo sembra sicuro dell'orario, che coincide con quello di Marano e con quello, al massimo, della Carchidi. Ci si sofferma su tale questione, perché nel tempo l'ora del fatto, ma più precisamente si deve dire dello scoppio, dell'incendio e delle evoluzioni dell'aereo che scompare, secondo i primi, ed unici individuati testimoni oculari, appare fissarsi al massimo alle 11.00 se non nei minuti precedenti. Al contrario di quello che vorrebbe accreditarsi, in seguito si vedrà come, quale orario ufficiale, ad un quarto d'ora dopo, tra 11.14 e 11.16.

La notizia corre attraverso i diversi abitanti di Castelsilano: Amantea Pietro, Spina Giovanni, Durante Francesco, Brisinda Francesco sindaco del paese, (che peraltro aveva udito un boato intorno alle 11.00, ma non vi aveva dato peso, giacchè rumori simili si sentivano spesso al passaggio di aerei), e dal sindaco ai Carabinieri. Ed in effetti la notizia perviene all'Arma, secondo quanto risulta dal rapporto del Nucleo Operativo del Reparto Operativo di Catanzaro, alle 14.15. È il sindaco di Castelsilano, Brisinda Francesco, che informa telefonicamente l'appuntato Consalvo Giuseppe - comandante interinale della Stazione di Caccuri, territorialmente competente sul luogo dell'evento - che poco prima in una località prossima al centro abitato di Castelsilano si era sviluppato un incendio cagionato dalla caduta di un aereo.

L'appuntato, dopo aver immediatamente informato il suo superiore diretto, il maresciallo Cottone Gaetano, comandante interinale della Compagnia di Cirò Marina, s'è recato sul luogo con il Carabiniere Ferrara Gennaro ed ha accertato che in località Colimiti era precipitato un aereo e che il relitto si trovava in un profondo burrone. Ha altresì accertato che sul luogo si era sviluppato un incendio che aveva bruciato sterpaglie e qualche albero. Ha appreso da alcuni che avevano domato le fiamme ed erano discesi nel burrone, che nei pressi dell'aereo giaceva un cadavere sfigurato e mutilato.

Poco dopo erano sopraggiunti il vice pretore onorario della Pretura di Savelli, competente per territorio, l'avvocato Ruggiero Michele, e l'ufficiale sanitario di Castelsilano, il dottor Scalise Francesco, che con il maresciallo Raimondi Salvatore, comandante della Squadra di PG di Crotone, che li aveva preceduti, riuscivano a raggiungere, superando le difficoltà poste dalla pendenza del burrone, il luogo ove si trovavano il cadavere ed alcuni resti del velivolo.

Qui deve notarsi una prima stranezza. Sul luogo come AG si reca un vice Pretore onorario. Nessuno si premura di avvisare la Procura competente. In effetti anche a prima vista si poteva notare che si trattava di incidente a velivolo militare e se, come si poteva e doveva, si fosse accertato – erano passate diverse ore dalla prima notizia e l'ispezione del cadavere ha inizio alle 17.00 – o si fosse semplicemente presunto sulla base del fatto che non v'erano notizie di scomparse di velivoli italiani o alleati, se ne sarebbe potuto dedurre che si trattava di un militare ostile e quindi di una penetrazione nel nostro spazio aereo. Fatto del genere avrebbe certo imposto la presenza della Procura, che a sua volta sarebbe stata assistita da un medico legale, e non come il vice pretore dal medico condotto. Le indagini avrebbero di certo preso altro avvio.

In successione erano poi arrivati sul luogo il capitano Inzolia Vincenzo, comandante della Compagnia di Crotone, il maresciallo Cottone già detto, il maggiore Di Monte Rocco, comandante interinale del Gruppo di Catanzaro, oltre che squadre di militari dell'Arma, i Vigili del Fuoco di Crotone ed alcuni ufficiali dell'Aeronautica Militare.

Altra stranezza la presenza del capitano Inzolia. Costui non aveva alcuna competenza territoriale sul luogo del fatto, che cadeva in quello della Compagnia di Cirò Marina. Il suo superiore, il colonnello Livi, comandante della Legione – che poi transiterà al S.I.S.MI – s'è giustificato asserendo di aver inviato Inzolia, perché il comandante della Compagnia competente impedito per ferie o altra ragione.

Inzolia è l'ufficiale che la notte del 27 giugno precedente – com'è scritto in altra parte – si informa del DC9 Itavia. Senza alcuna ragione apparente. A bordo non c'erano persone provenienti da Crotone o dal suo territorio o comunque ad esso legate. L'incidente era avvenuto in pieno Tirreno e solo poche ore prima. Nessuno era a

conoscenza delle sue circostanze. Lo stesso Inzolia infatti non sa addurre alcuna giustificazione al suo interessamento.

2. Il sopralluogo.

Con il sopralluogo s'accertava che la zona di caduta dell'aereo era ricompresa tra la Timpa delle Magare e il margine destro della fiumara detta di S.Marco; il margine della fiumara ed il costone della Timpa erano disseminati di rottami; il cadavere, di sesso maschile dall'apparente età di 25-30 anni, era a mezza costa; a circa 60 metri verso la fiumara vi erano tre grossi tronconi di aereo; questo velivolo, secondo ufficiali dell'Aeronautica, era un MiG23 monoposto delle Forze Armate libiche.

Nel verbale di sopralluogo – allegato al successivo rapporto del 25 luglio – si specificava che i tre tronconi erano costituiti rispettivamente dal motore, dalla coda e dal reattore; che sui resti dell'aereo era possibile rilevare la mimetizzazione nei colori verde, marrone e giallo paglierino; che sull'impennaggio di coda era dipinto un rettangolo pieno di colore verde, mentre sull'ala, nella parte medio superiore, v'era un cerchio pieno anch'esso di colore verde; che sulla coda v'era scritto il nr.6950. Quanto al cadavere esso giaceva supino – ma nel verbale d'ispezione si dirà bocconi – su una pietraia in forte pendenza con la testa a monte, con le cinghie del paracadute legate al corpo. A circa un metro i resti di un apparente seggiolino. Poco più in alto un sasso intriso di sangue misto a materia cerebrale. Non si notavano rilevanti quantità o rigagnoli di sostanze ematiche. Il cadavere, oltre a quanto già descritto in rapporto, appariva di colorito scuro, corporatura robusta, di lunghezza su 1,75, con capelli ondulati e baffi neri; l'iride era di colore castano scuro; il bulbo dell'occhio sinistro era fuori dell'orbita; la testa aveva subito la completa asportazione traumatica della calotta cranica e la frantumazione delle ossa facciali. Indosso aveva una tuta da pilota di colore grigio scuro, lacerata in più parti; non calzava scarpe; non portava distintivi ne altri segni di identificazione. Poco distante da esso sul lato destro in alto v'era uno zainetto di tela rigida di colore grigio, rassomigliante ad una cassetta di pronto soccorso; a valle, sempre poco distante dal cadavere, un casco per pilota di colore nero, intriso di sangue.

Alle 17.00 di quello stesso 18 luglio, il vice pretore di Savelli procede con l'ufficiale sanitario alla descrizione e ricognizione del cadavere, ponendo al perito i quesiti sulla causa e l'epoca della morte. Nel relativo verbale si legge che il cadavere (di sesso maschile e dell'apparente età di 25 anni) giace bocconi con le braccia aperte e le gambe divaricate – e quindi mosso rispetto al rapporto CC. ove si diceva supino e rispetto alle fotografie ove le braccia non appaiono aperte – è di colore scuro ma di razza bianca, ha i capelli ondulati neri crespati – probabilmente s'intendeva crespi; nde – corti. Indossa una tuta color avion... scarponi a gambaletto... nonché parte di tela da paracadute... . Si legge altresì che vi sono un elmetto da aviatore con scritta in lingua straniera ed un "vetrino" anch'esso con scritta in lingua straniera. Dopo aver descritto lo stato del cadavere – che presenta lo schiacciamento di tutte le ossa craniche con fuoriuscita di materiale cerebrale, e fratture varie ed esposte con brandelli di carne in tutte le parti del corpo – il perito afferma che esso si trova "in incipiente stato di decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento per spappolamento delle visceri addominali". Quindi risponde ai quesiti, dichiarando che "la morte è da attribuire a frattura cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente

duro" e "la stessa è avvenuta presumibilmente verso le ore 11.30 circa di oggi 18.07.80".

Come si vede, anche il medico aderisce all'orario delle 11.30, che sinora non era mai apparso.

Il seguente 19 il vice pretore rilascia nulla osta al seppellimento di quella salma, allo stato non identificata.

3. L'autopsia del pilota.

Il 22 luglio il capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, il già noto generale di Squadra Aerea Mario De Paolis, chiede alla Legione Carabinieri di Catanzaro di "interessare la locale Procura competente al fine di considerare la possibilità di sottoporre ad autopsia la salma del pilota".

Si vedrà poi, dopo il sequestro di documentazione presso i generali che vi presero parte, come si giunse in sede di riunioni al Ministero della Difesa a queste determinazioni, in particolare sull'autopsia della salma del pilota.

La richiesta è trasmessa il giorno stesso al procuratore di Crotone e quell'ufficio, sempre il 22, dispone l'autopsia del cadavere, nominando periti i professori Erasmo Rondanelli primario patologo, e Anselmo Zurlo primario di medicina legale e cardiologo, entrambi dell'ospedale civile di Crotone, e fissando per le operazioni peritali l'indomani 23 luglio nella camera mortuaria del cimitero di Castelsilano.

In effetti appare del tutto inconsueto che un atto di tale rilievo sia stato compiuto su sollecitazione della Forza Armata e non d'iniziativa, specie se si considera che a quel giorno si sapeva con certezza che quel velivolo era libico e quindi incontroversa la penetrazione nei nostri cieli. Come inconsueta appare la celerità nell'adesione alla "richiesta" e nell'esecuzione della autopsia. Sui motivi dell'AM alla formulazione di tale "richiesta" più oltre quando si sarà accertato come si mosse in quel tempo lo SMA. Certo è, comunque siano andate le cose, che lo Stato Maggiore aveva bisogno di dati sicuri su quella salma, a partire dalla sua razza e dalla causa di morte, o che comunque apparissero ufficiali. E queste esigenze di certo non potevano essere soddisfatte dalla striminzita ispezione di quella vice Pretura.

Quel medesimo giorno la Procura della Repubblica di Roma chiede, nell'ambito dell'inchiesta concernente il disastro aviatorio del DC9 del 27 giugno precedente, alla stessa Procura di Crotone ogni utile notizia sulla caduta del MiG23, le conclusioni dei periti in merito all'esame autoptico del pilota, con specifico riferimento alle cause delle lesioni riportate, ed un rapporto dettagliato sulla vicenda.

Qui non appare il tramite della notizia dell'autopsia; non si riesce a capire come la Procura di Roma sia venuta a conoscenza in tempo reale della disposta autopsia. Di rilievo invece appare l'interesse a un fatto avvenuto a tre settimane dal disastro del DC9 e in zona distante dall'area d'inabissamento del velivolo civile, senza che emergesse in atti alcun dato di collegamento tra i due eventi.

La perizia viene compiuta come disposto il 23 luglio 80. Si accerta che il cadavere presenta ampie mutilazioni traumatiche; sfondamento e distruzione del capo e del massiccio facciale; amputazione e distruzione degli arti superiore ed inferiore di sinistra, numerose fratture a carico della colonna vertebrale, delle prime otto coste bilateralmente, del bacino e degli arti inferiori. Si accerta anche che l'encefalo è

pressoché totalmente assente e che il prepuzio è circonciso. I due periti poi scrivono che il cadavere si trova in avanzato stato di decomposizione con necrosi gassosa e presenza di numerosi nidi di vermi.

In un momento successivo, probabilmente coincidente che con la rilettura e la sottoscrizione di quel verbale – identici appaiono gli inchiostri – sono apposte al dattiloscritto diverse correzioni a mano. Oltre quelle concernenti errori di dattiloscrittura, due sono significative: l'"avanzato" attribuito allo stato di decomposizione viene corretto in "avanzatissimo"; "vermi" viene corretto in "larve".

Queste correzioni sono significative. I periti sono rimasti colpiti dallo stato di decomposizione. Essi non dovrebbero essere nuovi ad esami di questi stati. Se, come si vedrà, sono periti di fiducia della Procura, spesso saranno stati chiamati ad autopsie di uccisi rinvenuti nelle campagne o di riesumati. Non dovrebbero perciò essere impreparati sul fenomeno della decomposizione. Essi a un primo giudizio già scrivono avanzato, cioè più progredito che nella norma per un corpo a cinque giorni dalla morte – d'altra parte anche il medico condotto dell'ispezione, ad appena sei ore dall'asserito decesso aveva notato, e s'era ritenuto in dovere di scriverlo, un incipiente stato di decomposizione.

La particolare decomposizione cioè, particolare è ovvio rispetto alle ore o ai giorni dalla morte, colpisce e viene verbalizzata. Ma nei due periti della Procura avviene addirittura che essi correggano la prima verbalizzazione. La prima stesura, "avanzato", viene modificata in "avanzatissimo". I due sono immediatamente ritornati sul loro primo giudizio, perché presi dai dubbi derivanti dalle loro osservazioni e particolarmente impressionati da quello stato di decomposizione. Proprio quell'immediato giudizio e quell'altrettanta immediata correzione – di sicuro prima della firma, perché l'inchiostro è sempre lo stesso – fa giustizia di quelle voci, certamente calunniose che hanno attribuito il ripensamento a legami di amicizia tra il prof.Zurlo e l'ing.Davanzali dell'Itavia. E proprio quello scrupolo e la volontà di adempiere all'incarico della Procura li indurrà a redigere il supplemento di perizia di cui si dirà più oltre.

La sezione del cadavere quindi accerta cuore e reni di volume inferiore alla norma, e miocardio assottigliato specie a carico della parete ventricolare sinistra.

Infine così i periti rispondono ai quattro quesiti loro posti dal magistrato inquirente: "1. Anamnesticamente la morte si può far risalire a cinque giorni prima e cioè al venerdì 18 luglio 80 e la causa della morte è verosimilmente da attribuirsi alle gravi lesioni traumatiche riportate; 2. Non esistono elementi che possono indurre ad ipotizzare una morte precedente alla caduta dell'aereo; 3. Pur non osservandosi a carico del cuore lesioni di tipo infartuale è da sottolineare le ridotte dimensioni del cuore stesso e il diminuito spessore del miocardio. Per l'assenza dell'encefalo e per le condizioni generali del cadavere non è possibile indagare su lesioni tipo ictus cerebrale, anossia o altra patologia non traumatica; 4. Il cadavere appartiene a soggetto di sesso maschile dell'apparente età di circa 30 anni dell'altezza di circa mt.1,80 di razza bianca con caratteristiche indo-europee, che per caratteri peculiari possono essere riferibili a razza araba mediterranea. Le condizioni generali del cadavere non permettono di dare una valutazione sulle condizioni psico-fisiche generali prima della morte".

Questa autopsia darà luogo a innumerevoli questioni, e non di rado la si criticherà come se fosse stata scritta da incompetenti – a dir il vero le critiche maggiori saranno rivolte a quel supplemento non ritrovato con il quale si retrodatava la morte. Qui si deve dire che essa non fu compiuta da medici generici ma da due primari, l'uno

patologo l'altro medico legale cardiologo, particolarmente esperti perché periti di quella Procura, che per essere in area ad alta presenza di criminalità organizzata e non, sarà dovuta ricorrere sovente ai loro servizi.

A questa autopsia partecipano, oltre ovviamente il Pubblico Ministero che l'ha disposta ed i due periti, il già menzionato dottor Scalise quale ufficiale sanitario, l'assistente dei periti Scerra Ercole, il maresciallo dei Carabinieri Lo Giacco Giuseppe, altri militari dell'Arma ed altri ancora non identificati. Non tutti sono rimasti per l'intera durata dell'atto nella saletta, di anguste dimensioni e già invasa dai miasmi del cadavere; la maggior parte entrava, restava per brevissimo tempo ed usciva, alcuni partecipavano sostando all'ingresso o nei pressi.

Al proposito si deve dire che di tutte queste presenze e andirivieni non v'è traccia nel verbale dell'atto. Indipendentemente dalle omissioni che possono essersi verificate in una situazione di confusione e quasi di calca in un locale angusto, di certo vi erano dei fotografi di cui nulla si sa; ovvero si sa che non erano dei Carabinieri. Ma di questo oltre. Qui bisogna rilevare che c'erano "altri non identificati". In effetti rilevanti erano gli interessi su quella autopsia. E non può assolutamente escludersi – ma più approfonditamente oltre – che vi fossero militari, diversi da quelli di PG, dei Carabinieri, dell'AM, dei Servizi.

L'ufficiale sanitario Scalise ricorda che dovettero usare le maschere a causa dell'eccessivo fetore, che il cadavere era gonfio, alterato nell'aspetto, in stato di colliquazione, che presentava larve di decomposizione visibili ad occhio nudo e raggruppate nella zona degli organi genitali. Ricorda, in particolare sull'autopsia, che la pelle delle mani, quando i periti provvidero al prelievo, si sfilò "come un guanto".

Questo teste ricorda anche le vicende relative alla preparazione della salma, cui egli dovette provvedere come ufficiale sanitario. Il giorno precedente l'autopsia era stato abbattuto alla sua presenza il muretto del loculo. In quella occasione tutti i presenti dovettero allontanarsi per il cattivo odore. Solo dopo qualche tempo era stato possibile trasportare la cassa alla camera mortuaria del cimitero, e dopo che era stata scoperchiata dallo stesso Scalise s'era notato che la salma era in stato di colliquazione. Sempre Scalise precisa che la cassa era in semplice legno giacchè in quel paese, essendo consueta l'inumazione, non vi era disponibilità di casse di zinco – ma tale affermazione è contraddetta dalla presenza della costruzione per loculi fuori terra. Ricorda infine anche che qualcuno, dopo la ricognizione la sera del 18, aveva proposto di congelare la salma ove fosse stato necessario portarla a Crotone, ma quel suggerimento era stato superato da una disposizione, non si sa data da chi, di seppellire la salma a Castelsilano.

Di somma importanza questa testimonianza dello Scalise il quale sempre rileva la anormalità del cadavere. In sede di ispezione, lo si è visto, ne aveva già notato l'incipiente stato di decomposizione, al punto tale da temere che divenisse intrasportabile e da consigliare l'AG per l'immediato seppellimento. Ma contemporaneamente attesta che si presentava "fresco" e che nei pressi vi erano altre parti, come un bulbo oculare e un piede anch'essi "freschi". (v. esame Scalise Francesco, GI 12.12.86 e segg.).

Anche i due periti hanno reso dichiarazioni sulle modalità di svolgimento della perizia. Il prof.Rondanelli conferma che la cute delle mani si sfilava a mo' di guanto per la colliquazione quasi totale dei tessuti sottocutanei, cosicché era stato possibile consegnare la cute di più dita di entrambe le mani per gli esami dattiloscopici. Ricorda anche che i vari organi via via che venivano esaminati, erano fotografati da un sottufficiale dei Carabinieri presente all'autopsia. Precisa che egli stesso provvedeva a

sollevare con le pinze quegli organi di volta in volta per consentirne la ripresa fotografica. Il carabiniere che compiva queste operazioni non era, secondo le sue conoscenze, del Reparto di Crotone. Era aiutato da un collega. Il professore non è sicuro se fossero o meno militari dell'Arma; li ritiene tali perché ad ogni sua autopsia erano sempre presenti sottufficiali dei Carabinieri. I due scattarono una ventina di fotografie con una macchina professionale che conservavano in una sorta di custodia con obiettivi ed altro materiale fotografico. Nella sala non v'era illuminazione elettrica, ma durante il tempo dell'autopsia vi era stata forte illuminazione solare. Colui che scattava le fotografie appariva particolarmente esperto di documentazione anatomica, giacché usava una terminologia appropriata sulle varie parti del cadavere (v. esami Rondanelli Erasmo, GI 06.11.86, 02.08.88, 01.03.91).

Sostanzialmente concorde su questi punti l'altro perito, che in merito è stato a lungo escusso dinanzi alla Commissione Stragi. (v. audizione Commissione Stragi Zurlo Anselmo, 26.07.89).

Anche l'assistente Scerra conferma le fasi dell'autopsia, in particolare quella delle fotografie; anzi su alcuni punti appare più preciso dei due periti. Fu usato anche il flash, riferisce; anche lui ha mostrato le varie parti del corpo che dovevano essere fotografate, tenendole a seconda della necessità con le pinze o con le mani ed usando un foglio di garza per evitare che al contatto con i guanti di plastica potessero scivolare. Ritiene che siano state fatte anche fotografie dell'intera salma. Non ricorda chi fossero i fotografi, ma afferma che in genere quando quei professori facevano con lui delle autopsie, erano sempre assistiti dai Carabinieri. Ricorda che non si poté iniziare l'autopsia sino a quando non giunse, con un elicottero "un pezzo grosso" in divisa, probabilmente un generale o un colonnello (v. esame Scerra Ercole, GI 15.03.91).

Da queste testimonianze emerge una circostanza di rilievo. Durante l'autopsia furono scattate numerose fotografie. Dell'intera salma come di singoli organi. Con il flash e l'ausilio di attrezzatura tecnica. Queste fotografie non sono state mai più rinvenute. Di certo non sono state scattate dai Carabinieri, nè di Crotone nè di Catanzaro, come emergerà dalle loro testimonianze. Gli operatori fotografici non sono stati riconosciuti dai periti, i quali ben conoscevano i Carabinieri che in genere li seguivano nelle ispezioni e nelle autopsie. Nessuno dei partecipi all'autopsia, almeno quelli di cui si è a conoscenza, ha saputo dire chi fossero i fotografi. La presenza del S.I.S.MI non è provata; è perciò probabile che si trattasse di uomini del Servizio dell'AM. Sta di fatto che l'occultamento o la distruzione di queste riprese fotografiche ha sottratto all'inchiesta una prova preziosa, se non l'unica, del reale stato di quel cadavere, che avrebbe impedito le polemiche e le incertezze che sono seguite a quell'autopsia. Si sarebbe potuto rilevare la situazione di decomposizione dell'intera salma, come dei singoli organi che venivano prelevati con pinze e garze e fotografati al flash. Ma una mano tempestiva ha impedito queste verifiche.

Dalle dichiarazioni suddette anche un altro atto di rilievo: che le operazioni peritali subirono ritardo a causa dell'attesa di un "pezzo grosso" senza il quale non si poteva iniziare. "Pezzo grosso" che ovviamente non compare nel verbale, ma che sicuramente avrà visto, presenziato ed osservato; altrimenti non ci sarebbe stata ragione di attenderlo. "Pezzo grosso" che sicuramente era un militare; un colonnello se non addirittura un generale. "Pezzo grosso" che con sicurezza non è del luogo – se così fosse stato, forse non sarebbe stato nemmeno definito "grosso" – perché si muove in elicottero, prelevato con tale mezzo da Crotone o Lamezia, ove era giunto da Roma. Più

in là si tenterà di dare un nome a questa persona, il cui potere, e l'interesse all'atto, è tale da ritardare persino l'attività dell'AG.

Il maresciallo Lo Giacco, già menzionato sopra, che pure prese parte all'autopsia, afferma di non avere scattato fotografie. Il sottufficiale ricorda anche di aver portato l'occorrente per il rilievo delle impronte, giacchè s'era sparsa la notizia che il velivolo fosse stato pilotato dal terrorista Carlos, e di averle rilevate appoggiando la pelle asportata sui propri polpastrelli. Dopo quella operazione aveva gettato la pelle usata di nuovo nella bara (v. esame Lo Giacco Domenico, GI 18.03.91).

L'altro sottufficiale, all'epoca presso il Nucleo Operativo del Gruppo di Catanzaro con mansioni di addetto ai rilievi tecnici, il brigadiere Cisaria Gaetano, che pure ammette di avere compiuto le riprese fotografiche del giorno del rinvenimento del velivolo e del cadavere – ma nessuna a colori – afferma di non aver partecipato alle operazioni autoptiche (v. esame Cisaria Gaetano, GI 18.03.91).

L'altro sottufficiale comandante interinale all'epoca del detto Nucleo, il maresciallo Casalino Salvatore, afferma di essere stato in ferie quell'anno dal 2 luglio al 3 agosto (v. esame Casalino Salvatore, GI 18.03.91).

Ai periti fu detto dall'Ufficio di non prelevare organi e non procedere ad esami istologici, e di concludere velocemente le operazioni perché per le 13.30 presso l'ospedale di Crotone, era previsto un appuntamento telefonico con "Roma", al fine di comunicare immediatamente i risultati dell'atto. Fu detto anche, subito dopo il compimento dell'autopsia, che era necessario procedere immediatamente alla stesura della relazione scritta.

Per questa ragione e per il collegamento telefonico con Roma i due furono subito accompagnati all'ospedale civile di Crotone. Qui mentre si trovavano nel reparto di Medicina Patologica con il procuratore della Repubblica, il suo segretario, e la segretaria del prof. Rondanelli, il magistrato specificò che la telefonata sarebbe stata fatta da un ufficiale di un Ministero, interessato "con una certa urgenza" alle risultanze dell'esame autoptico.

Di lì a poco, tra le 13.00 e le 13.30, infatti giunse una telefonata da Roma, e all'ufficiale all'altro capo rispose personalmente il Rondanelli. L'ufficiale pose una serie di quesiti in modo quasi automatico, apparentemente "su di una falsariga di schema già prefissato", diversi dei quali non coincidenti con quelli del Giudice. Rondanelli rispose dettando le osservazioni del collegio; ad alcuni come quelli relativi al ritrovamento del cadavere, non poté però rispondere, perché non afferenti al caso.

Subito dopo questa telefonata, verso le 13.30 i due periti compilarono le risposte ai quesiti giudiziari, dettandole al segretario del magistrato, che ne curò la dattiloscrittura con la macchina dell'ospedale. All'esito sottoscrissero la relazione e la consegnarono all'ufficio del Pubblico Ministero che era rimasto nel reparto dell'ospedale.

Quindi ai periti furono date delle precise indicazioni: di non prelevare organi, di non procedere ad esami istologici, di concludere entro le 13.30 di quello stesso giorno. Poiché non vi sono verbalizzazione in tal senso e poiché tra i tanti difetti dell'amministrazione della giustizia non vi è quello della fretta, si deve presumere che queste indicazioni – vere e proprie direttive – venissero da persone diverse dall'AG. D'altra parte l'appuntamento per le 13.30 era con un ufficiale al Ministero. L'interesse palesemente era dell'AM. A tal punto interessata, che sottopone attraverso

l'interlocutore a Roma i periti a un questionario molto più vasto e dettagliato di quello peritale.

4. La memoria aggiuntiva dei periti.

Subito dopo la consegna i due professori ebbero delle perplessità sull'epoca della morte e discussero della questione anche nel pomeriggio. Appariva ai periti che alcuni segni tanatologici non consentissero di far risalire la morte a soli cinque giorni prima, ma imponessero di retrodatarla ad epoca più remota. In particolare la massa cerebrale, la milza, i polmoni, il fegato, che erano stati trovati in stato di colliquazione; i polmoni che si erano sfilacciati; il fegato collassato, e la milza ridotta a sacchetto contenente liquame, come liquame era la massa cerebrale; le surrenali ed il pancreas che erano scomparsi per necrosi colliquativa. La presenza poi di numerose larve non solo nella zona inguinale, ma anche nella zona sottocutanea del torace in coincidenza dell'area delle ferite. La distruzione infine dei tessuti sottocutanei della cute delle mani, che aveva consentito lo "sfilacciamento a mo' di guanto" della pelle.

I due dopo aver consultato anche dei testi specialistici decisero di redigere un supplemento alla perizia già consegnata nella tarda mattinata. La sera stessa Rondanelli subito dopo la discussione con Zurlo e dopo che questi aveva lasciato il reparto, scrisse la bozza del supplemento, riservandosi di farla battere a macchina dalla sua segretaria l'indomani mattina e consegnarla alla Procura dopo la firma di Zurlo.

La dattilografia fu compiuta con ogni probabilità dalla Brasacchio, che ricorda di aver sempre battuto a macchina tutte le relazioni di Rondanelli per la Procura, anche se egli non ricorda in particolare questo supplemento. Questo documento fu letto e firmato da Zurlo nella prima mattinata del 24 e consegnato intorno alle 11.00 da Rondanelli alla segreteria della Procura, anche se questi non ricorda con esattezza in quale stanza e a quale impiegato. Essa era composta da due fogli e lo scritto occupava una pagina e mezza; aveva come titolo "Memoria aggiuntiva alla perizia autoptica eseguita in data 23 luglio 1980". Vi veniva puntualizzato che il processo di decomposizione del cadavere segue tappe precise, per cui dapprima sono aggrediti gli organi a più alto contenuto di enzimi – pancreas e milza – e successivamente gli altri, quali i polmoni e i tessuti molli sottocutanei. In conclusione vi si affermava che la morte doveva essere retrodatata ad almeno quindici giorni prima dell'autopsia.

Molto s'è dibattuto su questa memoria. E non pochi hanno sostenuto che si trattasse di una mera invenzione dei periti. Una volta escluso il sospetto basato sul rapporto tra Zurlo e Davanzali, ci si è chiesti quali potessero essere le ragioni che avrebbero dovuto indurre i due periti a porre in essere tale simulazione e non se ne sono trovate di consistenti. Ma v'è un fatto che deve invece indurre a ritenere che non mentano. Il supplemento è stato redatto e depositato nell'immediatezza. Altrettanto celermente deve essersi diffuso il suo contenuto. Al punto tale da determinare l'altrettanto immediata missione del maggiore Simini a Crotone, giacchè i periti, affermano, furono convocati a ventiquattr'ore dal deposito del supplemento. Non può esservi altra ragione a questa missione. Il "Ministero", con ogni probabilità lo stesso Simini o personale del suo ufficio avevano interrogato e dettagliatamente i periti. Ad appena due giorni di distanza una missione speciale, in aereo, di poche ore, per interrogare le stesse persone, d'urgenza di pomeriggio con poco tempo a disposizione,

per la chiusura al tramonto dell'aeroporto. L'urgenza doveva essere massima. E proprio per queste ragioni non poteva essersi determinata, se non vi fossero state novità rispetto al colloquio del 23. Non solo: novità di rilievo, perché se ve ne fossero state di poco conto, non vi sarebbe stato motivo di organizzare una missione a tamburo battente, e con mezzo aereo. Novità di rilievo poteva essere solo il supplemento con le nuove conclusioni e cioè che la morte di quel pilota dovesse essere retrodatata di quindici – venti giorni. E che la novità fosse questa è validamente confermata dalle nuove domande di Simini, come si vedrà, che verteranno essenzialmente sulle caratteristiche del sangue riprodotto in fotografie e cioè sulla data della morte.

5. La convocazione dei periti da parte del capitano Inzolia.

A distanza di poco più di ventiquattro ore dal deposito di quella memoria aggiuntiva nella segreteria della Procura i due periti furono convocati dal capitano Inzolia nella sede della Compagnia dei Carabinieri di Crotone. Rondanelli ritiene che la telefonata sia avvenuta di pomeriggio, perché rispose che avrebbe raggiunto la caserma subito dopo aver sbrigato degli impegni urgenti in ospedale prima di ritirarsi a casa la sera. Così come fece. In caserma si incontrò con una persona in abito chiaro. Zurlo ricorda di essere stato convocato da Inzolia e di essere andato alla caserma dietro le pressioni di costui che aveva fatto presente, alla sua risposta di non poter andare, che l'ufficiale che voleva vederlo era giunto appositamente in aereo da Roma e che sempre in aereo quella stessa sera doveva ritornare a Roma. Anche lui ricorda che l'uomo indossava un abito bianco, forse una divisa estiva. I due periti incontrarono separatamente questa persona, giacché raggiunsero la caserma in orari differenti. La persona giunta da Roma, che appariva un ufficiale medico dell'Aeronautica, chiese chiarimenti sullo stato di conservazione della salma, come se avesse avuto conoscenza del supplemento di perizia presentato dopo il primo verbale e quindi come se fosse a conoscenza dei dubbi che erano sopraggiunti dopo il deposito della prima perizia. Di fronte alle perplessità di Zurlo gli esibì una foto a colori tipo polaroid del cadavere, nella quale si notava il colore vermiglio del sangue fuoriuscito dalla salma che bagnava il terreno sottostante. Il particolare del colore avrebbe deposto secondo l'ufficiale a favore della tesi della morte recentissima del pilota. Sempre secondo l'ufficiale quella fotografia era stata scattata al momento del ritrovamento del cadavere. Zurlo obiettò, affermando che anche se la fotografia era stata scattata di certo all'atto del ritrovamento del corpo, nulla provava che il rinvenimento era avvenuto cinque giorni prima dell'esecuzione della perizia necroscopica, cioè nulla provava la data in cui la fotografia era stata eseguita. L'ufficiale sorrise a tale osservazione e l'incontro ebbe termine.

Inzolia non ricorda assolutamente l'episodio; non ricorda la convocazione in caserma dei due periti, non ricorda ufficiali venuti appositamente da Roma in aereo, che sarebbero ripartiti subito dopo l'incontro con i due professori; non ricorda esibizioni di polaroid nel suo ufficio; non ricorda alcun signore vestito di bianco; non ritiene che esistano divise bianche nelle forze di Polizia.

Questo atteggiamento dell'Inzolia è particolarmente grave. Egli palesemente intende cancellare il ricordo del fatto, di cui è l'unico testimone. In effetti mai si sarebbe potuti arrivare alla identificazione dell'ufficiale, se non si fosse trovata quasi casualmente documentazione su quella missione. E ne sarebbe derivato un ulteriore

motivo di aggressione alla credibilità dei periti, sostenitori di una convocazione e di un incontro, assolutamente non provati.

6. La missione del maggiore Simini.

Nella documentazione trasmessa a questa AG dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica in data 15 novembre 89 sono stati ritrovati invece gli atti della missione in questione. Si trattava in una missione nazionale di un giorno, per il maggiore CSA Giuseppe Simini, il 25 luglio 80, a mezzo di velivolo militare e con finalità di acquisizione di dati tecnici. La missione a Crotone durò dalle 18.30 alle 20.45 di quel 25 luglio, e di essa il predetto maggiore redasse dettagliata ed accurata relazione, di gran lunga più precisa e ricca di dati degli atti giudiziari.

Il maggiore vi elencava dapprima le persone contattate e cioè il maresciallo De Giosa, un sottufficiale dei Carabinieri, - e che sicuramente è Lo Giacco – e quindi il professore che aveva effettuato la necroscopia – non ne indicava il nome, perché probabilmente si riprometteva di aggiungerlo nel momento in cui lo avesse ricordato, ma è incontroverso che si tratta di Zurlo – specificando in nota che il sottufficiale di Carabinieri che aveva seguito di persona le fasi della necroscopia, gli aveva fornito un gran numero di informazioni utili, dimostrando un'ottima conoscenza di problemi e di aspetti medico-legali relativi alle autopsie in genere. Simini poi indicava lo scopo della missione e cioè l'accertamento della validità e dell'attendibilità dei rilievi anatomici già in suo possesso; l'accertamento della presenza di ulteriori elementi di informazione sulla nazionalità del pilota; l'accertamento della presenza di patologie pregresse a carico del pilota per meglio chiarire la causa della morte.

Relativamente al primo accertamento precisava che le notizie contenute nel foglio "referto necroscopico" erano state desunte dalla lettura dell'autentico referto necroscopico compilato dai medici dell'autopsia. Il testo originale era stato ricopiato da una persona che non si menzionava e quindi trasmesso telefonicamente a Roma da altra persona che pure non si menzionava; entrambe però non appartenenti a personale medico. Oltre al referto necroscopico egli era in possesso di altro documento definito "appunto" che aveva accompagnato il contenitore dei prelievi autoptici. Questo "appunto" era stato redatto e trasmesso dal sottufficiale dei Carabinieri già detto, che aveva provveduto al prelievo delle impronte digitali e alla trascrizione sull'"appunto" dei commenti uditi dai medici necroscopi e sue osservazioni personali. Descriveva poi con precisione i caratteri somatici ed antropologici del cadavere – sesso, altezza, apparente età, carnagione, capelli, baffi, occhi, naso, denti, mani, piedi, tatuaggi e cicatrici, apparato muscolare, circoncisione. Concludeva questo paragrafo della relazione asserendo che la salma era in avanzato stato di decomposizione, dovuto a) alla permanenza della stessa all'aperto per parecchie ore prima del primo seppellimento; b) alla tumulazione effettuata non in cassa di zinco; c) alla elevata temperatura ambientale della zona per tutti i giorni intercorsi tra la morte e il riscontro autoptico. Alla fine di questa conclusione elencava le lesioni sul corpo coincidenti con quelle rilevate nella ricognizione e nella autopsia. Quindi passava a un dettagliato esame degli organi e degli apparati – cardiocircolatorio, respiratorio, digerente, urogenitale, nervoso centrale.

Traeva poi le conclusioni generali di risposta allo scopo della missione, tra cui quella relativa alla causa della morte. Pur ammettendo che le lesioni traumatiche subite

dal soggetto erano di per se stesse, singolarmente, dotate di letalità potenziale (rottura del cuore, asportazione dell'encefalo, fratture multiple del rachide, fratture da schiacciamento della gabbia toracica), affermava che non potevano essere del tutto escluse come causa di malore durante il volo o come cause di morte vere e proprie alcune lesioni o momenti funzionali critici che potevano essere occorsi al pilota, come infarto del miocardio, rottura di un aneurisma congenito dei vasi cerebrali, scompenso acuto di circolo, insufficienza respiratoria acuta. Al proposito rilevava un elemento che avrebbe dovuto esser preso in considerazione quale momento causale dell'incidente, elemento che si deduceva dai fotogrammi in suo possesso. In essi infatti si notava una cianosi subunguale del 1° e 3° dito della mano destra e del 1° dito della mano sinistra, cianosi che avrebbe potuto essere interpretata, per la posizione delle mani, non come fenomeno ipostatico post-mortem, bensì come fenomeno di una insufficienza cardiorespiratoria acuta o sub-acuta, legata o meno ad una presunta cardiopatia congenita cianogena. Da ultimo suggerimenti di maggiore approfondimento ad opera di specialisti antropologo, tanatologo e cardiologo (v. relazione del maggiore Simini Giuseppe, datata 25.07.80 – atti inviati dallo Stato maggiore Aeronautica a seguito decreto di sequestro emesso in data 20.10.89 e 03.11.89).

Simini, ascoltato come teste, ha confermato di essere stato mandato dal 2° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica dopo il ritrovamento del MiG e della salma del pilota – non ricorda con esattezza il giorno – a Crotone presso il comando della locale Compagnia dei Carabinieri per interrogare i periti dell'autopsia. Al tempo era maggiore presso la Scuola Militare di Sanità Aeronautica.

Aveva incontrato uno solo dei due periti, non Rondanelli, che conosceva e di cui ricorda il nome, bensì l'altro, il cui nome al momento gli sfuggiva. Gli aveva posto una serie di domande tecniche al fine di accertare se erano stati riscontrati precedenti patologici o malattie congenite, formulando quesiti apparato per apparato. Alle questioni il perito aveva risposto che non era possibile essere precisi nelle affermazioni, giacché il cadavere era in avanzatissima putrefazione.

Sempre nel corso dell'incontro, aveva mostrato alcune fotografie, consegnategli dal 2° Reparto dello SMA, raffiguranti il corpo del pilota sul luogo dell'incidente, "fresco" cioè ripreso nell'immediatezza della caduta. Le fotografie erano a colori di formato circa 18 x 24. Non aveva avuto intenzione di disorientare il perito, anche se questi aveva mostrato di non essere convinto che la data della morte corrispondesse a quella del rinvenimento e ripetesse "era colliquato, era in avanzato stato di putrefazione". Non ricordava se l'altro avesse fatto una battuta sulla certezza della data delle fotografie; comunque egli non aveva risposto nulla perché non aveva elementi per ribattere su quel punto.

La missione durò poche ore; egli arrivò nel pomeriggio e ripartì in serata; l'incontro avvenne, come s'è detto, nella sede della Compagnia dei Carabinieri; fu presentato al professore da una persona in borghese sui trentacinque anni, che gli sembrò un ufficiale dei Carabinieri. Nel percorso tra l'aeroporto e la caserma fu accompagnato da due sottufficiali, il maresciallo De Giosa, che egli già conosceva, ed un secondo, mai visto prima, che aveva assistito all'autopsia. Costui gli riferì diversi particolari osservati durante le operazioni settorie, che nemmeno i periti avevano riscontrato.

In quel torno di tempo – ha ricordato sempre Simini – il giorno prima della missione o quello immediatamente successivo, un sottufficiale gli portò presso il Laboratorio del Centro Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica e Spaziale un

contenitore con formalina entro il quale era conservata la cute di una o entrambe le mani del pilota. Infilando le proprie dita in quei brandelli di cute egli riuscì, seppure in modo incompleto, a imprimere le impronte digitali del morto. Il reperto fu restituito al sottufficiale e il maggiore non seppe più nulla nè di esso nè delle impronte. Il sottufficiale di cui sopra, era, riteneva, tale Zecchini, maresciallo dei Carabinieri del 2° Reparto.

Questi, che è stato in servizio presso il Nucleo dei Carabinieri del 2° Reparto dal 76 all'89 e che tra l'altro è il sottufficiale che aveva accompagnato i colonnelli Bomprezzi e Argiolas all'aeroporto di Boccadifalco per la visione di alcuni reperti recuperati subito dopo la caduta del DC9 Itavia, ha negato però di avere mai avuto in consegna o visto reperti attinenti al corpo del pilota, aggiungendo di essere già stato interrogato dal generale Tascio cui aveva dato le medesime risposte.

Sempre Simini ha concluso la sua testimonianza, affermando di non aver mai visto alcuna foto relativa alle operazioni autoptiche, e di non aver saputo che ve ne fossero. Aveva redatto una relazione l'indomani della missione e sempre quel giorno aveva restituito le fotografie della salma consegnategli dal 2° Reparto.

Queste dichiarazioni hanno trovato piena conferma in quelle del maresciallo De Giosa, di cui infra.

7. Le asserite carte Santovito sulla memoria aggiuntiva.

Di questa "memoria aggiuntiva" non s'è trovata alcuna traccia agli atti. Solo a distanza di anni nel 1984, notizia di tale documento emerge nell'ambito di una inchiesta dell'AG romana a carico di tal Pelaja Francesco. Era costui un ex agente S.I.S.MI, che aveva lavorato per questo Servizio dall'80 ai primi mesi dell'82 con incarico di addetto culturale presso l'Ambasciata d'Italia nel Granducato di Lussemburgo e funzioni informative anche presso il Parlamento europeo a Strasburgo.

Nel corso della perquisizione domiciliare a suo carico erano stati rinvenuti diversi documenti con classifica di "segreto" e di "segretissimo". Tali documenti, a sua detta, li aveva trovati in una borsa regalatagli da Santovito, il Direttore del Servizio militare, dopo il suo arresto. Costui, avendo precisato al Pelaja che erano le ultime carte pervenutegli, gli aveva suggerito di esaminarle e se del caso distruggerle. Pelaja le stava riportando al generale, quando era venuto a conoscenza che costui era stato trasferito al Careggi di Firenze in condizioni gravissime, gravi al punto tale che di lì a poco sarebbe morto.

Tra le carte sequestrate v'erano documenti relativi allo IOR, a Calvi, agli Armeni, all'attentato al Papa, con i nomi di Marcinkus, Piccoli, Craxi ed altri. Per la esecuzione di questa perquisizione e sequestro – decreto del 2 aprile 84 – la Procura della Repubblica aveva delegato ufficiali di PG del Reparto Operativo dei Carabinieri di Roma che la compirono lo stesso giorno redigendo relativo verbale.

Il 24 novembre 88 i legali di parte civile hanno inviato a questo Giudice Istruttore i documenti di seguito elencati, loro spediti da un mittente anonimo: 1. Una lettera in data 4 agosto 84 su carta intestata "Legione Carabinieri, Reparto Operativo, 1° Sezione" indirizzata al generale Pietro Musumeci, con firma indecifrabile nella quale chi scriveva dichiarava di inviare, con altra certificazione, un documento classificato "Riservatissimo" in merito all'incidente dell'aereo civile Itavia abbattuto da un missile

delle Forze Aeree USA il 27 giugno 80; 2. Il processo verbale della detta perquisizione; 3. Il processo verbale di interrogatorio reso dal Pelaja al PM di Roma il 6 aprile 84; 4., le buste contenenti i predetti documenti.

Nella lettera in particolare il mittente assicurava il destinatario, cioè il generale Musumeci chiamato Eccellenza, di non aver incluso nel processo verbale di perquisizione: 1.- il documento classificato "Riservatissimo" inerente all'incidente aereo dell'aereo civile Itavia abbattuto da un missile delle Forze Aeree USA il 27 giugno 80 nella zona di Ustica; 2.- la fotocopia del promemoria in allegato alla perizia autoptica del corpo del pilota libico eseguita il 23 luglio 80 dal professor Rondanelli Erasmo e dal cardiologo Zurlo Anselmo. In allegato alla lettera asseritamente una fotocopia del processo verbale di perquisizione nell'abitazione del Pelaja del 3 agosto 84. La lettera portava la data del 4 immediatamente seguente.

Il giorno successivo alla data della lettera dei procuratori e difensori di parte civile, il 25 novembre 88, si presentava spontaneamente a questo Giudice il tenente colonnello Domenico Di Petrillo, il quale dichiarava di aver appreso che i familiari delle vittime del disastro di Ustica, tramite i loro legali, avevano diffuso una lettera intestata alla 1ª Sezione del Reparto Operativo di cui era responsabile, datata 4 agosto 84 e diretta al generale Musumeci, verosimilmente sottoscritta da un sottufficiale. Esibitagli la lettera l'ufficiale riconosceva per propria la sottoscrizione in calce, ma contestava di aver mai inviato quello scritto o qualsiasi scritto al generale Musumeci, riconoscendo peraltro di aver effettivamente eseguito la perquisizione in casa Pelaja su delega del PM Sica.

8. La restituzione della salma.

Il 26 luglio l'Ambasciata di Libia presso il Governo italiano richiese, tramite un'impresa funebre romana, alla Prefettura di Catanzaro "passaporto mortuario per espatrio di salma" del cittadino libico Fadal Al Din. La Prefettura, a sua volta, richiese alla Procura della Repubblica il nulla osta a fini di giustizia, che quell'ufficio concesse il giorno stesso.

Dopo il provvedimento della Prefettura il rappresentante dell'impresa di pompe funebri, Petrocchi Romano, prelevò in Castelsilano la bara del libico per il trasporto a Roma, da dove sarebbe dovuta partire per la Libia in aereo; avendo però constatato che il contenitore non era idoneo, dovette travasare il cadavere in altra cassa. Il cadavere si presentava in avanzatissimo stato di putrefazione; era "pieno di vermi dappertutto", vermi di oltre cinque centimetri; era ancora vestito e nella cassa c'erano anche una sorta di telo, corde e diversi stracci. Al momento della chiusura, nel timore di scoppio, il Petrocchi aveva lasciato un foro nella testata della bara.

La salma fu portata direttamente a Ciampino, ove era in attesa un velivolo dell'Aeronautica libica. Petrocchi parlò con il pilota, che conosceva alcune parole di italiano. Questi rilevò immediatamente il terribile fetore emanato da quella bara e l'impiegato delle pompe funebri gli consigliò di acquistare dei deodoranti, che avrebbero potuto attenuare quel fetore almeno nelle due ore del viaggio da Roma a Tripoli. Le bombolette furono poi acquistate dal principale dello stesso Petrocchi e consegnate ai libici.

Queste dichiarazioni sono confermate dal titolare della ditta, il quale ha ricordato che l'autista gli aveva riferito che durante il travaso della salma dalla cassa metallica in cui era stata rinchiusa dopo l'autopsia a quella regolamentare per il trasporto, aveva notato un tale stato di decomposizione da far presumere una morte risalente a parecchi giorni prima, e che tale percezione visiva e tattile era convalidata anche olfattivamente "a causa dell'abbondante cattivo odore". Gli aveva riferito che all'arrivo a Roma la salma era stata lasciata nei giardini dell'Ambasciata di Libia e che solo il giorno dopo era stata imbarcata, dopo gli onori militari, resi dai militari dell'AM, su un aereo diretto in Libia (v. esame Caruso Erminio, GI 03.01.91).

A Ciampino erano presenti diversi ufficiali dell'Aeronautica Militare e dei Carabinieri oltre a funzionari dell'Ambasciata della Jamahirija. Un capitano dei Carabinieri chiamò in disparte il Petrocchi per chiedergli se i paracadute fossero stati uno o due. Questi non fu in grado di precisarlo, perché nella cassa c'era un telo e tanti stracci, al punto tale che fu costretto a comprimere con forza questo ammasso sul cadavere per chiudere il coperchio della bara.

Alla salma furono resi persino gli onori militari. Una preghiera, quella del Carabiniere, fu recitata anche, dal noto capitano Inzolia, all'atto dell'estrazione della bara dal fornetto del cimitero di Castelsilano. Petrocchi ricorda che fu schierato un drappello di "militari dall'Aeronautica con una sorta di ghette bianche sugli stivaletti". Probabilmente dei VAM La cassa era adorna, come si vede nelle fotografie trasmesse dall'Aeronautica Militare, di cuscini floreali poggiati su una coperta verde; sulla scritta dei cuscini "capitano Pilota Ezzedin Fadhel Khalil".

Il costo del trasporto fu inserito in un conto di altri trasporti effettuati da quella stessa impresa per l'Ambasciata della Jamahirija, ammontante a ben 36.000.000 di lire. Quel conto non fu mai pagato dalla Jamahirija. L'impresa riuscì a recuperare solo la metà della somma dal nostro Ministero degli Affari Esteri.

Il quesito posto dal capitano dei Carabinieri al Petrocchi a Ciampino concerneva una questione ancora irrisolta in quel momento e su cui i Carabinieri ancora indagavano. In effetti i Carabinieri in Calabria, quando il Petrocchi si recò per il prelievo della salma, stavano cercando un "secondo pilota, perché avevano visto due paracaduti".

Queste le vicende del cadavere sino alla sua consegna alle Autorità libiche. Sulle ulteriori vicende di questa salma l'Ufficio ha formulato Commissione Rogatoria Internazionale alle Autorità della Jamahirija Araba Popolare e Socialista di Libia in data 7 marzo 91 per ottenere copia dell'autopsia compiuta da quelle Autorità. A tutt'oggi nessuna risposta è pervenuta.

Sul relitto dell'aereo si dirà in seguito, rilevando però che su di esso non fu mai posto alcun vincolo di sequestro da parte dell'AG di Crotone. Il PM richiese l'archiviazione il 29 luglio di quell'anno ed il 31 successivo il GI emise decreto ex art.74 c.p.p. 30, non essendo emerse responsabilità, a titolo di dolo o colpa, a carico di alcuno. A tale data cessa l'interesse della giustizia al caso.

Solo nell'agosto successivo, il 19, l'AG di Crotone rilascia nulla osta, dietro richiesta del Gabinetto della Difesa, datata 7 agosto, alla rimozione dei resti dell'aereo.

Ma altri organi dello Stato ed anche di altri Paesi seguirono il fatto e non persero mai interesse ad esso. L'Arma dei Carabinieri, l'Arma Aeronautica e la Commissione mista costituita per effetto di accordo tra il suo Stato Maggiore e l'Ambasciata libica in

Italia, il S.I.S.MI, il Ministero degli Affari Esteri e l'Ambasciata d'Italia in Libia, le Autorità libiche, i Servizi di Paesi alleati ed amici.

I Carabinieri, la cui documentazione principale è stata acquisita il 1° novembre 90 presso la Legione di Catanzaro, producono il primo atto immediatamente dopo l'avviso del sindaco di Castelsilano trasmesso da Caccuri a Cirò Marina. Dal Comando di questa compagnia infatti partono le informative di rito per la scala gerarchica a cominciare dalle ore 15.20: Legione e Gruppo di Catanzaro, Divisione e Brigata di Napoli, Comando Operazioni di Roma. Il messaggio successivo sempre da Cirò Marina, informa, oltre i Comandi della scala gerarchica, i ministeri degli Affari Esteri e dell'Interno, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Comiliter, il Comando della Regione Aerea e la Prefettura.

V'è poi d'interesse la relazione di servizio del comandante della Compagnia di Crotone, il già nominato capitano Vincenzo Inzolia, che riferisce del sopralluogo della Commissione dell'Aeronautica Militare compiuto il 22 luglio 80. La Commissione è comandata dal generale Tascio ed in essa oltre ad ufficiali e sottufficiali dell'AM, v'è il maggiore Warren Walters dell'Aeronautica degli Stati Uniti. Nel corso di questa missione viene ascoltato di nuovo il pastore Piccolo, il quale puntualizza che l'aereo volava con direzione Nord-Sud e cioè da terra verso il mare, a bassissima quota; ha virato sulla sua destra aggirando così l'altipiano su cui si trovano i ruderi di Cerenzia Vecchia; quindi è scomparso alla vista. Questa ricostruzione è stata compiuta alla presenza del generale Tascio, del capitano Inzolia e del maresciallo Raimondi sul luogo ove si trovava il pastore, raggiunto con elicottero dei Carabinieri. Sempre in elicottero il generale Tascio ha raggiunto la masseria ove si trovava l'altro teste oculare, cioè la Carchidi per "puntualizzare la sua testimonianza" in apparenza contrastante – secondo la donna il velivolo proveniva dal mare verso l'entroterra. In effetti, conclude Inzolia, il contrasto si spiega con la manovra descritta dal pastore e cioè con la virata di 360°, secondo lo schizzo planimetrico di cui s'è detto sopra.

Di rilievo un appunto manoscritto e non firmato ma redatto dal maresciallo Vaccaro della torre di controllo di Crotone, deceduto, datato 18 giugno 80 (sic!), nel quale sono riportati gli elementi più importanti dell'episodio e degli oggetti rinvenuti, tra cui "sulla valigetta sigle arabe", "il pilota è stato trovato fuori dell'aereo col paracadute parzialmente aperto".

Di rilievo anche altro appunto manoscritto, con aggiunta in calce "Commissione sul posto il 22.07.80", che riporta un elenco delle persone presenti, riempito con nominativi sino all'11°, il maggiore Warren Walters, ma lasciato in bianco nei nominativi dalla dodicesima alla quattordicesima persona.

Sempre Cirò Marina, che lo si ricorda è la Compagnia territorialmente competente, informa i Comandi superiori ed altri Enti, sulla vigilanza ai rottami, sulla presenza degli ufficiali libici e dei rappresentanti che concorrono per il recupero del relitto, sui sopralluoghi misti libici-fratelli Argento di Gizzeria Lido aggiudicatari dei lavori.

* * * * *

Capitolo II
L’intervento sul luogo degli ufficiali del SIOS/A.

1. Premessa.

Sul luogo si recarono anche ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica Militare. L'elenco di coloro che raggiunsero Castelsilano e l'area di caduta del velivolo straniero risulta dal quadro delle missioni che è stato compilato dallo Stato Maggiore di quest'Arma sulla base di documenti agli atti del 2° Reparto SIOS. Del personale dell'organizzazione centrale si recarono in Sila: il generale di Brigata Aerea Tascio Zeno - Capo del SIOS Aeronautica all'epoca; che lascia la riunione del pomeriggio presso il Sottocapo Ferri e raggiunge in aereo i luoghi in serata. Il colonnello Bomprezzi Bruno; il tenente colonnello Battista Giovanni; il tenente colonnello Di Viccaro Emanuele; il tenente colonnello Iodice Domenico; il tenente colonnello Somaini Enzo; il capitano Benedetti Luigi; tutti in servizio presso lo Stato Maggiore Aeronautica-SIOS nel 1980 e le cui missioni risultano nei carteggi acquisiti. Quindi il maggiore del Corpo Sanità Simini Giuseppe in servizio presso la Scuola Militare di Sanità. Del personale dell'organizzazione periferica SIOS: il tenente colonnello Tramacere Luigi, comandante 3° Nucleo SIOS; il maresciallo De Giosa Nicola; il maresciallo Linguanti Giulio; il maresciallo De Palma Antonio, tutti in servizio presso il detto Nucleo SIOS e il maresciallo CC. Caputo Salvatore sottufficiale dell'Arma dei Carabinieri in servizio presso il SIOS/Aeronautica nel 1980.

2. Il sopralluogo del generale Tascio.

Il generale Tascio, capo del SIOS all'epoca come s'è detto, raggiunse il luogo una prima volta lo stesso 18 luglio verosimilmente, come leggesi in nota della scheda 1, su ordine verbale del Sottocapo di SMA, una seconda volta il 22 successivo; entrambe le volte allo scopo di acquisizione di dati tecnici. Nella prima occasione il generale individua - e in tal senso compila un appunto allegato alla documentazione della missione - i testi principali e ne raccoglie le deposizioni, cioè la Carchidi (anche se è chiamata Carchiri), Amantea Pietro, Piccolo Francesco, Piccolo Vincenzo, Cizza Amedeo. Le dichiarazioni riassunte coincidono con quelle che quei testi riferivano a PG e ad AG.

Di rilievo sono i "racconti e commenti" al termine del secondo foglio: "da dove veniva? ce ne erano altri? è un aereo militare (6950); il morto era". Di rilievo anche gli ultimi appunti sul foglio successivo, di mano diversa: "30' prima dell'impatto è stato visto girare da un pastore". Questo pastore è di sicuro Piccolo Giuseppe, che in effetti scopre qualche tempo prima della Carchidi quel velivolo provenire da Nord, evitare il costone sul Lesi e quindi virare di quasi 180 gradi per ritornare verso Nord.

Tascio sulla sua missione redige memoria per la Commissione Stragi, risponde a domande della stessa Commissione e dell'AG con dichiarazioni dettagliate, ma non pienamente coincidenti con quanto emerso. Alla Commissione così dichiara: "Il giorno 18.07.80 nelle ore pomeridiane mi trovavo in riunione con altri Capi Reparto nell'ufficio del Sottocapo di SMA, generale Ferri; alle ore 16.00 circa il generale Ferri mi informava del rinvenimento in località Castelsilano di un velivolo di nazionalità sconosciuta e mi incaricava di recarmi sul posto al fine di assumere immediate informazioni sull'accaduto.

Nell'assegnarmi l'incarico il sottocapo precisò che testimoni oculari avevano visto volare il velivolo a bassissima quota, avvertendo subito dopo il rumore di una sorta di esplosione: gli stessi testimoni avevano informato i Carabinieri i quali, recatisi

subito sul posto, avevano individuato, secondo quanto assicuratomi dal generale Ferri, e piantonato i rottami di un velivolo con scritte in lingua straniera, rinvenendo il corpo del pilota morto con tratti somatici chiaramente non italiani.

Sono atterrato all'aeroporto di Lamezia Terme e di lì ho raggiunto Castelsilano a bordo di una vettura del locale Comando Carabinieri: sono arrivato a Castelsilano dopo le ore 21.00 e quindi nell'impossibilità di vedere subito i rottami. Ho incontrato la sera stessa il sindaco ed alcuni civili e militari che non conoscevo: l'ufficiale dei Carabinieri in loro presenza mi rese noto che il signor pretore aveva nello stesso pomeriggio autorizzato la rimozione della salma del pilota e ordinata la sua sepoltura.

Lo stesso ufficiale dei Carabinieri, alla presenza di altri militari e civili, mi mostrò il "processo verbale di descrizione, ricognizione e sezione di cadavere"; lessi il documento firmato dal pretore di Castelsilano dottor Ruggeri e dal cancelliere Sabaterrale (questo è, per lo meno il nome che io decifro, per cui potrebbe non essere quello esatto), ove sulla scorta della perizia fatta dal dottor Scalise, medico condotto, gli stessi affermavano che (dò lettura testuale di quanto scritto in questo verbale): "alle ore 17 del giorno 18 luglio 80 è stato rinvenuto un cadavere di sesso maschile, dall'apparente età di 25 anni, bocconi con le braccia aperte e le gambe divaricate di colorito scuro ma di razza bianca, capelli ondulati neri (crespati) corti". Dopo aver citato indumenti ed oggetti rinvenuti e consegnati ai Carabinieri verbalizzanti, il documento prosegue: "spogliato con la dovuta cautela il cadavere, il perito dà atto che è di sesso maschile, presenta schiacciamento di tutte le ossa craniche con fuoriuscita di materia cerebrale, nonché fratture varie ed esposte con brandelli di carne su tutte le parti del corpo. Incipiente stato di decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento per spappolamento delle viscere addominali."

Preciso di non aver esaminato la salma, già avviata al locale cimitero per il seppellimento, e che non ho elementi di scienza diretta per riferire in proposito. Ho dovuto tuttavia prendere atto, anche per la mia totale ignoranza in materia di medicina legale, delle risultanze della perizia, secondo cui la morte nella fase attuale per referto espresso e sottoscritto: 1) "è da attribuire a frattura cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente duro"; 2) "la stessa morte è avvenuta presumibilmente verso le ore 11.30 di oggi 18 luglio 80" (cito testualmente dal verbale).

Al proposito nessun dubbio mi era dato di nutrire in ordine a tali dichiarazioni, sottoscritte dal pretore, dal cancelliere e dal medico condotto.

Nel corso del colloquio con l'ufficiale dei Carabinieri mi fu riferito che: il cadavere presentava traumatizzazioni multiple, che per alcune parti del corpo potevano essere assimilate ad una sorta di depezzamento; la temperatura esterna, notevole in quella stagione in tutta l'area, era rilevante sul luogo di ritrovamento del cadavere per il copioso incendio di sterpaglie in zona limitrofa; la zona di caduta del velivolo molto impervia era infestata di insetti e di animali randagi e nocivi; lo stato di talune parti del corpo più traumatizzate, esposte ai fattori di cui sopra, rendevano pienamente appropriata la richiesta del medico sanitario di seppellimento della salma.

All'alba del mattino seguente sono stato accompagnato sul luogo dell'incidente ed ho notato lungo il tragitto la presenza di numerosi carabinieri che presidiavano l'intero perimetro della zona nell'intento di impedire l'avvicinarsi di estranei. Dagli stessi carabinieri che mi accompagnavano mi fu riferito di tentativi di sciacallaggio posti in essere da taluni che sono stati intercettati ed allontanati dalle forze dell'ordine.

I rottami del velivolo erano distribuiti in area relativamente circoscritta ed il loro stato consentiva di identificare chiaramente ed inequivocabilmente un MiG23, aviogetto

di linea delle forze aeree del patto di Varsavia, in uso anche presso aeronautiche di paesi arabi: nell'area si era sviluppato un incendio propagatosi nelle vicinanze per la combustione di sterpaglia.

In considerazione della necessità di decifrare alcune scritte in caratteri arabi e della mancanza di personale dell'Aeronautica Militare esperto in lingua araba, chiesi ed ottenni dal capo del secondo Reparto della Marina Militare, l'ammiraglio Geraci, la disponibilità di un linguista; la Marina Militare disponeva di un esperto che fu reso disponibile e che ha consentito la traduzione di alcuni scritti ritrovati nel luogo dell'incidente.

Il tipo di velivolo, i caratteri delle scritte, la documentazione rinvenuta con l'equipaggiamento del pilota, una carta geografica di parte del territorio libico ed una carta manoscritta con indicati i dati di una navigazione a circuito chiuso da Benina - Bengasi (nota base di rischieramento di velivoli MiG23 in Libia) hanno consentito di attribuire alla Libia la nazionalità del pilota e del velivolo (signor Presidente, mi riferisco sempre ad un rapporto di prima impressione). In relazione a tale nazionalità, il fatto poteva avere tre possibili spiegazioni: la tentata esecuzione di un atto ostile; la tentata fuga del pilota; un errore di pilotaggio.

Al fine di assolvere il compito assegnato (dare una di queste tre possibili spiegazioni con effetto immediato) e di produrre con urgenza un sintetico rapporto di prima impressione, effettuai alcuni voli con un elicottero dei Carabinieri, pilotato dal capitano Santoliquido, atterrando in posti raggiungibili con grande difficoltà con altri mezzi, al fine di interrogare i pastori della zona, i quali mi assicurarono l'abitudine a pascolare in giorni successivi sempre nelle immediate vicinanze (quella zona è molto impervia). Lo scopo era anche quello di accertare se il velivolo - nel suo tratto finale, prima dell'impatto - fosse stato visto volare in senso rettilineo oppure avesse effettuato virate nell'aria. Furono acquisite testimonianze dal capitano dei Carabinieri, alla mia presenza, debitamente verbalizzate: alcune di esse erano riferibili a persone che avevano visto l'aereo schiantarsi nella zona il mattino del giorno 18 luglio 80. Apparve anche molto chiaro - e venne verbalizzato - che nessuno aveva visto il velivolo virare, che nessuno aveva sentito il rumore del motore e che molti sostenevano la rettilineità della traiettoria di volo.

Dall'esame del relitto emersero i seguenti elementi che riepilogo con le relative considerazioni: il velivolo era chiaramente identificato con un MiG23, aviogetto monoposto denominato in campo NATO "Flogger" E (versione da esportazione): il velivolo era in dotazione a tutti i paesi del Patto di Varsavia ed a numerosi Stati arabi; sui resti del velivolo erano chiaramente visibili coccarde di colore verde oliva, che identificano i velivoli militari libici; il velivolo disponeva di cannone a bordo ma era sprovvisto di proiettili; il cannone non aveva sparato in quanto non sono stati rinvenuti i bossoli che dopo lo sparo non vengono di norma espulsi, ma si raccolgono in apposito contenitore interno al velivolo; non sono stati osservati nè rinvenuti i travetti (chiamati pylon) su cui vengono montati i missili ed i serbatoi esterni: il travetto è solidale con il velivolo e la sua mancanza non consente il trasporto in volo di carichi esterni, siano essi missili o serbatoi; non sono state rinvenute apparecchiature elettroniche atte a disturbare e/o ingannare i radar ne apparecchiature fotografiche da ricognizione; accanto al pilota sono state ritrovate carte di volo relative alla regione Nord-orientale della Libia ed un piano di volo con prue e tempi per una navigazione a circuito chiuso tra aeroporti libici nella regione menzionata; il pilota non era in possesso di alcuna carta geografica

dell'Italia o di qualsiasi documento con indicazioni di obiettivi militari, di aeroporti o di frequenze radio italiane; nell'area dell'incidente non vi erano obiettivi militari italiani.

Emersero inoltre i seguenti elementi: l'apparente continuità di direzione mantenuta ed osservata nelle ultime fasi del volo, unitamente alla silenziosità ascoltata, accreditavano la tesi dello spegnimento motore prima dell'impatto, da attribuirsi a mancanza di combustibile; per quanto riguarda l'incendio, fu unanime la valutazione che, pur in mancanza di carburante sufficiente ad alimentare il motore, la violenza dell'impatto ed i circuiti elettrici alimentati dalla batteria di bordo avessero innescato l'incendio del carburante comunque residuo nei serbatoi e nei circuiti di alimentazione, come pure la combustione dell'olio idraulico e dell'olio motore copiosamente disponibili a bordo e dell'alcool di raffreddamento del radar e dei pneumatici; l'assenza di azioni del pilota al verificarsi dello spegnimento del motore e la mancata utilizzazione del dispositivo di lancio come il paracadute (aveva un seggiolino ribaltabile) tendevano ad accreditare l'ipotesi di uno stato emotivo confusionale o addirittura di un malore da parte del pilota. Gli elementi e le considerazioni di cui sopra, trasmesse integralmente alla Commissione d'inchiesta già nominata, mi inducevano a riferire al sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che il velivolo non era allestito per il compimento di un atto ostile, causa la mancanza di armamento a bordo; che la quantità di carburante disponibile su quel velivolo non avrebbe consentito il rientro alla base di partenza, dopo il sorvolo del territorio italiano; che era lecito formulare una ipotesi di fuga da parte del pilota, tragicamente conclusasi per difetto di navigazione e conseguente innesco di uno stato emotivo che induceva fatali errori di pilotaggio: parlo sempre di conclusioni formulate alla data del 20 luglio 87 (sicuramente errore del trascrittore, 80 e non 87; nde) cioè prima ancora che la Commissione di inchiesta avesse completato la sua indagine, che in seguito non avvalorò completamente questa ipotesi. Riferii infine che l'analisi del "flight recorder", volgarmente denominata scatola nera, rinvenuto e consegnato da me alla Commissione di inchiesta, avrebbe contribuito a confermare questa ipotesi ed a formulare conclusioni più approfondite ed esatte: per completezza di informazione, riferisco che la Commissione di inchiesta, alla conclusione dei lavori, trasmise la relazione anche alla Procura della Repubblica di Crotone ed al Gabinetto del ministro della Difesa in data 21 ottobre 80.

Nei mesi successivi ho trattato per dovere d'ufficio alcuni sopralluoghi al relitto da parte di ditte incaricate di effettuare il recupero dei rottami come da autorizzazione del Gabinetto del ministro della Difesa; in data 18 ottobre 80, il 2° Reparto, a firma del Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, notificava al Gabinetto del ministro il termine delle azioni di recupero al 3 ottobre 80 e l'avvenuto trasporto dei rottami in Libia nei giorni 6 ed 8 ottobre a mezzo di due velivoli C130 libici" (v. audizione generale Zeno Tascio alla Commissione Stragi, 26.07.89).

Anche in sede giudiziaria il generale ha confermato quanto dichiarato alla Commissione. Intervenne su incarico del sottocapo, all'epoca il generale Ferri, il giorno stesso del fatto, raggiungendo il sito in Calabria intorno alle 22 e trovandovi già i carabinieri e ufficiali AM del 36° Stormo. L'indomani mattina compì sopralluogo sull'area di caduta del MiG. Non vide ne si interessò al cadavere del pilota, ne ordinò riprese fotografiche; copia di quelle esistenti potrebbe essere stata inviata al S.I.S.MI. Non ebbe modo di ritenere che l'evento si fosse verificato in data diversa da quella che appariva. Furono prelevate dal velivolo parti di interesse ai fini di una indagine sulle caratteristiche belliche di quella macchina; furono perciò prelevati il radar, il flight recorder e materiale dell'avionica di bordo. Il SIOS intervenne con il compito

istituzionale di "analizzatore dei mezzi che minacciano la difesa nazionale e quindi anche di informatore del S.I.S.MI".

Quanto ai rapporti con gli Americani sulla vicenda non convocò nel suo ufficio il capo della stazione CIA a Roma, il noto Clarridge, che era nel "working group" su Ustica dell'Ambasciata americana. Nell'ambito di una situazione di collaborazione tra l'AM e l'Aeronautica statunitense richiese invece l'ausilio, tramite l'Addetto Aeronautico all'epoca Biankino, dell'FTD ente tecnico con sede nell'Ohio, con cui si procedette alla individuazione del numero di matricola del velivolo e alla ricostruzione della storia di quella macchina.

Il generale ha poi dato una lunga serie di risposte a numerosissime domande su fatti e circostanze particolari attinenti alla vicenda, che saranno prese in esame allorché saranno trattate le parti specifiche (v. esami Tascio Zeno, GI 24.10.89 e seguenti e interrogatori 29.05.92 e seguenti).

3. Il sopralluogo del colonnello Bomprezzi.

Altro ufficiale che si reca sul luogo dell'incidente è il colonnello pilota Bomprezzi Bruno, vice capo SIOS e capo del 2° ufficio del 2° Reparto; costui qualche giorno dopo l'incidente, trovandosi in licenza fuori Roma, come si legge nella scheda nr.2 della documentazione SMA già indicata, raggiunge d'iniziativa il luogo, avendo informato il generale Tascio, e al rientro redige l'appunto "cronistoria incidente di volo 18.7.80", allegato come si vedrà in più versioni alla scheda sopra specificata.

In effetti di questo appunto vi sono innanzi tutto tre copie diverse recanti in alto a destra le sigle "1/A", "1/B" e "1/C", tutte con stampigliatura "segreto" rispettivamente a timbro, a scrittura, a timbro; la terza vergata su carta intestata allo Stato Maggiore 2° Reparto con intestazione "appunto per il" e seguito illeggibile. Le tre copie sono sostanzialmente identiche. Nella premessa, nella successione dei capitoli - 1. analisi dei reperti; 2. testimonianze; 3. penetrazione sul territorio nazionale; 4. zona dell'incidente; 5. considerazioni; 6. conclusioni -, nella ripartizione in paragrafi. Nella prima copia vi sono delle correzioni a penna della prima stesura a macchina - nel 3° capitolo, superiore corretto in inferiore e 2000 metri corretto in tremila; nelle conclusioni "è senza dubbio la" in "appare la" e l'aggiunta "come pure un malore". Queste correzioni e l'aggiunta sono riportate nelle due copie successive.

Di rilievo le conclusioni che si riportano per intero: "...circa la presenza del velivolo si possono quindi avanzare due ipotesi:
1 il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano;
2 il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo.

Quest'ultima ipotesi è senza dubbio la più attendibile, corretta in: "quest'ultima ipotesi appare la più attendibile."

Come si nota nella prima stesura la seconda ipotesi, quella secondo cui "il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo" è ritenuta assolutamente prevalente, "è senza dubbio la più attendibile", rispetto alla prima, secondo cui "il pilota, durante lo svolgimento di una

regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano". In questa versione non c'è ancora l'aggiunta "come pure un malore".

Questa versione viene modificata da chi rivede il testo. Costui che già per la grafia appariva il superiore diretto dell'estensore, cioè il generale Tascio – che in sede di esame testimoniale conferma questa ipotesi – "addolcisce", ovvero attenua la conclusione trasformando il "è senza dubbio la più attendibile" in "appare la più attendibile" e introduce per la prima volta l'ipotesi del malore, che viene riportata nel documento 1/B ma non in quello 1/C.

Esiste poi una quarta copia dell'appunto. Essa è in carta intestata dello Stato Maggiore AM - 2° Reparto, ed ha l'intestazione "Appunto per il sig. Ministro". Essa presenta delle differenze nella divisione in capitoli e nel testo di capitoli come quello "Penetrazione sul territorio nazionale". Nelle conclusioni comunque si afferma che l'ipotesi del progetto di fuga dalla Libia è "senza dubbio la più attendibile" e non vi è alcuna ipotesi di malore.

La quinta copia è una identica della quarta, cioè del documento in veste di "appunto per il sig. Ministro".

La sesta copia ha una forma dattilografica diversa e differenze di non rilevante entità nel contenuto dei capitoli sino al capitolo nr.4. C'è poi un capitolo nr.5 "Risultanze degli accertamenti", in cui si riporta evidentemente - i paragrafi sono: a. pianificazione della missione e b. svolgimento della missione - quanto asserito dai libici. Il vecchio 5° capitolo "Considerazioni" diviene il 6°, senza gli ultimi due capoversi.

Queste conclusioni sono diverse da quelle della prima versione. Innanzitutto mancano i capoversi 3°, 4° e 5°; in secondo luogo nel paragrafo a. si passa dal testo "il velivolo incorso nell'incidente è sicuramente di nazionalità libica e così si ritiene sia il pilota" a "il velivolo incorso nell'incidente è sicuramente di nazionalità libica, il pilota è arabo". Il paragrafo b. è identico. Nel paragrafo c. si passa dalla versione "... (1) il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano; (2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo. Quest'ultima ipotesi è senza dubbio la più attendibile (corretta poi in "quest'ultima ipotesi appare la più attendibile")..."; alla versione: " ...(1) il pilota durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un malore probabilmente avvertito alla quota di 12.000 metri o per avaria agli strumenti di bordo deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano, (2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per la superficialità nella pianificazione del volo. (la prima ipotesi la più attendibile).". Il secondo capoverso quindi si modifica da "quest'ultima ipotesi è senza dubbio la più attendibile" (già modificato in "appare la più attendibile") a "la prima ipotesi la più attendibile" messa però tra parentesi.

La settima copia appare in tutto simile alla seconda, meno che nella parte finale del punto C1 delle conclusioni, giacchè nella seconda si legge "...deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano", mentre nella settima si legge – sicuramente per distrazione del dattilografo a meno che la Calabria non si considerasse già territorio libico – "...deviava dalla rotta e sconfinava in territorio libico".

L'ottava copia appare in tutto simile alla sesta.

Come si vede, una vicenda tormentata, stesure controverse oscillanti tra quelle che appaiono dettate da buona fede ed altre determinate da intenti di assecondare i

libici. Nessun militare ammetterà questo sottile ma indecoroso procedere; solo il ministro della Difesa riconoscerà che nel caso le scelte furono determinate da ragioni politiche.

Bomprezzi, che nel 90 è in servizio presso l'Ambasciata d'Italia a Damasco, non ricorda di aver stilato il rapporto, pur ammettendo di essersi interessato alla strumentazione di bordo, alla configurazione del velivolo ed in particolare ai suoi apparati avionici.

Non riconosce nelle grafie a mano dell'appunto alcuna scrittura di suo pugno, mentre riconosce, anche se non con certezza, nelle correzioni quella del suo capo, cioè quella del generale Tascio.

Fece una valutazione dell'autonomia di quella macchina. E a tale fine compì anche un accertamento sulla presenza di serbatoi supplementari. Ma non ricorda i risultati di questo esame. Quel tipo di aereo però, secondo i dati a sua conoscenza poteva raggiungere l'Italia partendo da una base libica, ma con un profilo di volo a media o ad alta quota. Non riesce però a dire se questo risultato fosse possibile con o senza i serbatoi supplementari. (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 05.11.90).

Immediatamente questo teste dà la misura di quale sarà il suo contributo alla ricerca della verità.

Bomprezzi ha compiuto - lo si è visto - anche altre missioni interessanti. Quella a Otranto, dove si reca per accertare la situazione della copertura radar, che aveva consentito al MiG23 di "forare" la nostra copertura. Ma per accertare questa situazione non prende i tabulati del giorno 18 luglio, bensì quelli del giorno di quella sua missione, (cioè il 30 luglio - nde) giorno in cui s'era svolta un'esercitazione nazionale, asserisce nazionale (invero si trattava dell'esperimento dei due G91 del 36° Aerostormo di Brindisi; nde) non ricordando che il 18 luglio s'era svolta un'esercitazione o addirittura NATO (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 05.11.90). Ai primi di luglio 80 si reca, con il colonnello Argiolas Giampaolo e il maresciallo Zecchini Cesare a Palermo per visionare i reperti rinvenuti in mare dopo la caduta del DC9, raccolti in un hangar dell'aeroporto di Boccadifalco. Ricorda che vi erano spezzoni di rivestimento della fusoliera, bagagli, uno o due sedili della cabina di pilotaggio - che Argiolas riconobbe dalle cinghie di sicurezza - una sorta di rete di quelle usate per fissare i bagagli nelle stive, una radio sonda meteorologica, un battellino di salvataggio di impiego nautico, un canotto di tipo sportivo (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 11.03.91).

In agosto viene mandato, mentre regge il SIOS al posto di Tascio in ferie, dal sottocapo Ferri, nuovamente in Sicilia per visionare un casco recuperato in mare - si tratta del reperto 80 dell'acquisizione 15 del 10.11.90. Si trattava, come scrisse nella sua relazione, di un casco per operatore di bordo su portaerei. Ferri dandogli l'incarico aveva affermato "sembra che ci sia il nome". Bomprezzi sul punto così continua "mi sembra che disse che il nome era Drake. Questo Drake mi ricorda qualcosa e lo associo al casco. Questo nome lo associerei a un casco di questo tipo. lo associerei a questo ... Io questo nome me lo ricordo su questo casco".

Non sa però rispondere a tutta una serie di contestazioni. Non sa spiegare perché il sottocapo dell'Aeronautica debba mandar d'urgenza il facente funzioni di capo del SIOS ad esaminare un casco che poteva apparire anche al profano di un Paese alleato. Non sa spiegare perché non si preferì farsi spedire questi oggetti a Roma evitando quella sua missione. Non sa spiegare perché il suo collega Lippolis abbia visto tra i reperti di Boccadifalco un casco con nome Drake a brevissima distanza di tempo dal disastro di

Ustica e collegasse il suo ricordo a un casco di volo. Non collegò a quel tempo le sigle che apparivano sui salvagenti ad alcuna unità navale, giacchè egli come colonnello pilota non ha l'obbligo di conoscere le sigle delle portaerei (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

Queste affermazioni si commentano da sole, e saranno riprese in considerazione con il resto delle dichiarazioni di questo teste nei successivi punti di questo provvedimento. Comunque anche in queste altre due deposizioni atteggiamento di chiusura totale nei confronti dell'inchiesta.

4. Il sopralluogo del colonnello Battista.

Altro ufficiale mandato a Castelsilano con incarichi di rilievo è stato il colonnello Battista Giovanni. Costui, che all'epoca della caduta dell'aereo libico prestava servizio al SIOS nella sezione che si occupava dei Paesi dell'Africa del Nord e del Medio Oriente alle dipendenze del già detto colonnello Bomprezzi, fu mandato in Calabria per ordine del capo reparto, cioè di Tascio, con l'incarico di fotografare il MiG. Portò per la bisogna la propria Mamya C330 e la Hasselblad del SIOS, pur non ricordando con precisione il giorno della missione.

Raggiunse Castelsilano, come emerge da documentazione acquisita, il 22 luglio con volo in elicottero da Roma. A bordo di questo mezzo viaggiavano oltre Tascio anche due persone di lingua inglese - s'appurerà in seguito che si trattava dei due esperti americani Warren Walters e Larry Wilson.

A costoro egli non presta soverchia attenzione, giacchè impegnato a riparare il contatto del lampeggiatore elettronico della sua macchina. Fece dapprima delle riprese dei luoghi dall'elicottero; quindi passò alla macchina caduta. Sul luogo non v'era alcun cadavere. Le fotografie erano sia in bianco e nero che a colori con pellicole Kodak e probabilmente anche Ilford.

Mostrategli le fotografie acquisite presso lo SMA riconosce con certezza come di sua mano quelle di formato 6x6. Mostratigli degli ingrandimenti di alcune di queste fotografie e precisamente di quelle fotografie ove appaiono con evidenza dei fori, dichiara di non avervi mai fatto caso. La sua attenzione non era attirata dai fori, bensì dagli oggetti con scritte in cirillico e da altro.

Contestatogli che egli era addetto proprio all'ufficio competente per il Nord Africa e il Medio Oriente, competente cioè per la valutazione delle minacce provenienti dai Paesi di quell'area, Paesi definiti tutti ed in particolare la Libia "di interesse", e che pertanto doveva essere d'obbligo per il suo ufficio accertare le modalità di ingresso nel nostro spazio aereo e di caduta sul nostro territorio di un velivolo militare di quel Paese, risponde che non era suo compito. Ripete che non s'è accorto dei fori. Afferma che la sua partecipazione s'è limitata alla ripresa fotografica e di non aver partecipato a riunioni di valutazione del fatto.

Mostrategli nuovamente le fotografie ingrandite, riconosce per sue la 1381, la 1433 e molto verosimilmente la 1446. Esclude la 1401, la 1402, la 42. A parte il fatto che le fotografie in questione facevano parte tutte dei medesimi album trasmessi dallo SMA e non è risultato che vi fossero stati sul luogo altri fotografi dell'AM, pure in quelle sicuramente riconosciute dal Battista appaiono con evidenza fori, più fori, a contorni chiari, su diverse parti del velivolo, tra cui il serbatoio del carburante.

Ma il Battista oltre ad asserire di non essersi accorto dei fori che fotografava, afferma anche che la valutazione sull'incidente non ricadeva nella competenza della sua sezione. E a contestazione che secondo la normativa vigente, a partire dalla legge 801/77 la valutazione d'intelligence compete al SIOS, risponde ammettendo tale competenza, ma specificando che deve essere compiuta dal capo dell'ufficio con elementi della sezione interessata. Deve ammettere che egli faceva parte di questa sezione, ma per scrollarsi immediatamente responsabilità specifica che egli era competente sino all'Egitto; l'Africa del Nord (sic!) era fuori della sua competenza. Non ricorda però a chi fosse affidata in quel periodo questa competenza.

Battista è chiamato in causa anche dal colonnello Nobili. Costui ha sempre affermato di appartenere all'ufficio competente per la Libia, di essersi messo immediatamente a disposizione per lavorare sul caso, di essere stato però estromesso dalle indagini su ordine preciso di Tascio, comunicatogli da esso Battista. Di tutte queste circostanze non ricorda nulla, "escluderei, - conclude su quella contestazione - che ci fosse una disposizione del generale Tascio su Nobili in merito alle indagini sul MiG".

In seguito s'è occupato della Libia. Lo ha fatto in un periodo immediatamente anteriore all'83, anno in cui è avvenuto il suo passaggio al S.I.S.MI. In quel periodo era capo della Sala Situazioni, ma anche allora non s'è mai occupato della vicenda del MiG23 - vicenda che ha segnato e segna tuttora i rapporti tra Italia e Libia.

A contestazione del fatto che i fori su quel velivolo erano stati notati anche da altri, risponde che non ha ragione di dire che quei fori ci fossero; egli non li aveva notati; nè aveva mai sentito alcuno parlare di fori. Aggiunge spontaneamente che egli era in una sezione di analisi. Quindi altri dovevano andare presso di lui e dirgli le ragioni per cui quell'aereo si trovava in Italia e le cause per cui era caduto. Solo sulla base di quegli elementi avrebbe potuto compiere una valutazione. Ovvero, se ne deduce, se anche avesse trovato sul Flight Data Recorder la storia del volo e avesse visto sull'aereo le tracce dei colpi che ne avevano cagionato la caduta, non avrebbe potuto compiere l'analisi di quei dati; solo se altri glieli avessero forniti, egli avrebbe potuto operare (v. esame Battista Giovanni, GI 21.12.90).

Anche sul casco, che riferisce di aver visto, cade in una serie di contraddizioni. Esso era sicuramente di materiale rigido - non lo aveva preso in mano -, perché altrimenti non avrebbe notato in esso della ammaccature. Non sa quale tipo di casco usino le Aeronautiche del Medio Oriente e del Nord Africa, non sa di quale materiale sono fatti i caschi di volo, perché è del ruolo servizi e non è mai stato a bordo di un aviogetto da combattimento. Riconosce però in quello recuperato sul luogo di caduta del MiG23 quello visto in occasione della missione (v. esame Battista Giovanni, GI 22.06.92).

Queste testimonianze si commentano da sole. Sono assolutamente inaccettabili. E possono essere portate ad esempio, ma con mille altre, dello sbarramento di omertà e reticenza, quasi sempre opposto, anche in maniera irrazionale e beffarda, all'inchiesta.

5. Il sopralluogo del capitano Benedetti.

Tra gli altri ufficiali mandati da Roma a Castelsilano, merita di essere ricordato il capitano Benedetti, all'epoca al SIOS attualmente al S.I.S.MI. Costui fu richiesto con

urgenza nelle ore immediatamente successive al rinvenimento della carcassa del velivolo - al punto tale che fu svegliato in piena notte a casa, trasportato in macchina a Ciampino, e di qui in Calabria, su un velivolo a getto - per identificare quella macchina, che pure da tanti esperti sino ad allora non era stata riconosciuta.

Egli per ordine di Tascio sorvolò in elicottero la zona di caduta e dall'alto, in brevissimo tempo, definì quel mezzo sinistrato come MiG23 monoposto. Pur essendo così profondo conoscitore di quel tipo di velivolo, non gli fu dato modo di esaminarlo da vicino, giacchè fu di nuovo mandato a Roma, subito dopo quel breve incombente e la colazione in zona.

Proprio come conoscitore di quell'aereo, sa che all'epoca esso era dotato di missili Atoll AA2 di fabbricazione sovietica.

Nei giorni immediatamente successivi al suo ritorno a Roma, ebbe modo di vedere quelle parti dell'aereo che erano state trasportate a Roma. Nessuna di esse mostrava, così almeno sostiene oggi, segni di colpi, ma solo segni di impatto, torsione e frattura.

Il Benedetti è ritornato una seconda volta sul luogo di caduta del MiG23, allorché era stato necessario procedere al recupero dei rottami e alla loro restituzione ai libici. Ma di ciò nel paragrafo relativo (v. esame Benedetti Luigi, GI 21.12.90).

6. Il sopralluogo degli addetti al Nucleo SIOS di Bari.

Gli altri del SIOS di Roma non riferiscono fatti direttamente utili alla ricostruzione della vicenda. Utili appaiono invece alcune delle dichiarazioni rese da elementi del SIOS periferico, gli appartenenti al terzo nucleo di Bari.

Tra costoro il colonnello Tramacere, comandante di detto nucleo. Questo ufficiale non raggiunge nell'immediatezza il luogo di caduta del MiG23, giacchè v'è già il capo reparto cioè Tascio; ma vi aveva inviato i due suoi sottufficiali, De Giosa Nicola e Linguanti Giulio. Egli si reca a Castelsilano solo quattro o cinque giorni dopo il fatto, ma dalla sua missione non emergono elementi di rilievo per la ricostruzione del fatto.
Appare d'interesse invece la sua attività volativa nei giorni immediatamente precedenti il ritrovamento del MiG. Egli il 16 luglio compie un volo di 100 minuti. Però definisce questo volo come di routine e ne descrive 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". Non essendo rimasti provati questi percorsi, si era sospettato che fossero connessi alla vicenda del MiG23. E probabilmente per queste indicazioni e questi sospetti il Tramacere fu indicato 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).

Afferma infine che nessuno dei suoi uomini, in particolare i marescialli De Giosa e Linguanti, gli ha mai riferito alcunché sulle missioni a Castelsilano - e questo

appare del tutto incredibile. Non sa nulla di richieste di plottaggi a Martina Franca da parte del S.I.S.MI (v. esame Tramacere Luigi, GI 22.06.92). Ed invece i due sottufficiali riferiscono circostanze di rilevante interesse.

Va comunque ricordato che il generale Tascio non mancherà di premiare il responsabile del Nucleo SIOS di Bari. A casa di Tramacere – nel frattempo raggiunto da comunicazione giudiziaria – è stata sequestrata una lettera di elogio datata 13.11.80 a firma del generale Tascio per la vicenda del MiG.

Il De Giosa non s'avvicinò mai ai resti del velivolo, giacchè rimase sempre in caserma presso i Carabinieri di Caccuri. Vide dei 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.

De Giosa, in quel periodo di permanenza a Caccuri, accompagnò anche il maggiore Simini - ne ricorda bene il nome perché è stato collega del figlio all'Accademia di Sanità Militare a Firenze - dall'aeroporto di Crotone al locale comando di compagnia dei Carabinieri. Era stato il generale Tascio in persona a ordinargli per telefono di prelevare a una determinata ora del pomeriggio all'aeroporto quell'ufficiale, che sarebbe giunto a Crotone con un biplano 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.

De Giosa aggiunge anche 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 da un telefono di un negozio, fuori dalla stazione ed aveva subito distrutto il biglietto.

Ecco spiegata la vicenda della missione di Simini e della ricerca della relazione sul cadavere, che di certo non è quella del 23, perché su questa era già stato più che abbondantemente riferito dai periti al Ministero nel corso della telefonata di quello stesso giorno. Anche il maresciallo incaricato probabilmente si sbaglia, non riesce ad ottenere la copia del documento e riferisce solo poche righe. Che di sicuro non sconvolgevano la verità del 23 e non avrebbero certo determinato una missione ad hoc, urgentissima, da effettuarsi con mezzo aereo.

A distanza di circa due ore dalla telefonata di Tascio, quella che gli preannunciava l'arrivo del maggiore, aggiunge ancora De Giosa, aveva ricevuto un'altra telefonata da un maresciallo del centro controspionaggio di Catanzaro o della compagnia di Crotone, non ricorda con esattezza, maresciallo che gli chiedeva se fosse a conoscenza dell'arrivo di un maggiore libico di nome Simini. Al che aveva risposto che si trattava di un ufficiale italiano e che ciò sapeva sia perché così gli era stato detto dal SIOS sia per il rapporto di colleganza con il figlio.

Anche il S.I.S.MI si muove, ma orecchia male. In questa prima fase in cui operano le strutture periferiche di Napoli e Catanzaro - ben diversa dalla successiva, nella quale si muoverà la 1ª Divisione - compie errori, è impacciato, è messo da parte.

Ma quello che più colpisce è che tutti questi movimenti di SIOS, CC., S.I.S.MI avvengano alle spalle dell'AG, che spesso nulla sa o appare come l'ultima a sapere.

Il maggiore puntualmente atterrò quel pomeriggio a Crotone. All'aeroporto ad attenderlo c'era anche un maresciallo dei Carabinieri, che fece il viaggio di ritorno sino al paese a bordo della vettura dell'AM con targa civile – e che di certo è Lo Giacco. Durante il percorso l'ufficiale comunicò che il suo compito principale era quello di accertare se il cadavere fosse appartenuto a una persona circoncisa, così che se ne potesse accertare la razza. Circolavano infatti voci diverse sulla nazionalità di quel pilota, tra cui quella secondo cui fosse russo. De Giosa precisa però che in breve tempo si accertò che il pilota era libico e che aveva frequentato la Scuola di Volo Militare a Lecce.

Il maggiore comunicò anche, durante quel tragitto, che avrebbe dovuto incontrare uno dei medici dell'autopsia. Giunti al Comando Compagnia il De Giosa raccomandò al Simini di non rientrare all'aeroporto dopo il tramonto, perché quello scalo aveva disponibilità solo Acca-Iota; cioè dall'alba al tramonto. In effetti l'ufficiale si trattenne solo un'ora all'interno della caserma. Nel percorso di rientro all'aeroporto non fu presente il maresciallo dei carabinieri del viaggio precedente. In entrambe i tragitti guidò l'altro maresciallo SIOS, cioè Linguanti (v. esame De Giosa Nicola, GI, 23.10.92).

Sentito nuovamente, De Giosa conferma le sue dichiarazioni sul maggiore Mazzone e ben motiva le ragioni per cui non poteva sbagliarsi su di esse. In effetti Mazzone escusso sulla vicenda delle comunicazioni di De Giosa al 2° Reparto aveva escluso di essere stato "coinvolto" nel fatto del MiG23. Ammette di essere rientrato in questo Reparto, dopo un corso alla Scuola di Guerra Aerea a Firenze, il 30 giugno dell'80 con l'incarico di capo sala situazioni. Ammette di aver sostituito, nel periodo della caduta dell'aereo libico, il capo della segreteria, assente per ferie. Non ricorda, però, di essersi interessato della salma del pilota libico nè di aver ricevuto incarichi sulla questione da parte del generale Tascio. Non ricorda della missione del maggiore Simini. Esclude di aver fatto o ricevuto le telefonate di cui parla De Giosa. Se quelle telefonate vi sono state, egli le ha passate immediatamente al capo del Reparto.

De Giosa invece conferma e ribadisce che ben lo conosce, al punto tale da averlo chiamato qualche tempo prima della deposizione per comunicargli le proprie condoglianze per la morte della moglie. E lo conosce sia per averlo incontrato di persona più volte a Roma dove egli veniva per la consegna del corriere, sia per averlo sentito per telefono sempre per ragioni d'ufficio. Mazzone era la persona di fiducia dei capi reparto che si sono succeduti in quell'ufficio. Per questa ragione comunica a lui quei dati che gli erano stati chiesti. "Non mi sarei fidato di altri" afferma esplicitamente De Giosa.

Costui conferma anche la circostanza della frequentazione da parte dei libici di corsi alla Scuola di Volo Basico di Lecce per l'abilitazione al pilotaggio di 1° grado. Ricorda le lamentele di quegli allievi per la somministrazione di carne di maiale (v. esami Mazzone Giovanni, GI 05.11.93 e De Giosa Nicola, GI 16.11.93).

Mazzone è un altro dei testi di rilievo, di cui eventuali dichiarazioni veritiere avrebbero contribuito a forti progressi dell'inchiesta. Ma probabilmente proprio perché era la persona di fiducia dei capi, è così abile nel non ricordare.

Anche da Linguanti informazioni preziose. Appena giunti a Castelsilano, egli ricorda, si presentarono al generale Tascio e si misero ai suoi ordini. Mentre De Giosa fu assegnato al quartier generale presso la caserma dei carabinieri di Caccuri, egli fu destinato in zona di operazioni, cioè nel vallone ove era precipitato il velivolo. Ebbe così modo di vedere i rottami, assistere alle operazioni di recupero, seguire i lavori delle

varie "commissioni" che si recarono ad esaminare quella carcassa, una del S.I.S.MI, la Ferracuti, le libiche per la restituzione dei pezzi. Accompagnò anche un alto ufficiale americano, ricorda un generale, comandante, gli era stato riferito, "del gruppo di MiG che l'Egitto aveva ceduto agli Stati Uniti dopo che il Governo egiziano da filosovietico era divenuto filoccidentale".
È questa una circostanza d'importanza fondamentale. Se si mosse dagli Stati Uniti un generale, comandante del Wing composto dai MiG ceduti da Sadat al governo USA, in seguito al suo passaggio di campo, dal blocco orientale all'Occidente, il fatto in sè non può esser considerato di minima importanza. S'è detto che quello precipitato era un esemplare superato e di scarso valore. A dir il vero gli interessamenti mostrano il contrario. E non solo quelli americani, ma anche quelli di altri Paesi, come si vedrà in seguito.

Al riguardo dei pezzi del MiG23, sottolinea di averli "visti bene". "La fusoliera - è bene ripetere per intero le sue dichiarazioni - era tutta foracchiata, come se fosse stata mitragliata. I fori erano del diametro all'incirca di 18-20 mm; io riferii al comandante Ferracuti il fatto dei fori sulla fusoliera ed egli accertò la presenza di quanto io gli facevo osservare, ma non fece alcun commento" (v. esame Linguanti Giulio, GI 21.12.90).
Questo in un primo esame. In un secondo è più preciso "confermo di aver visto dei fori sui reperti del MiG23 di circa due centimetri di diametro. Erano dei fori netti; saranno stati sette od otto circa; tutti sulla fusoliera, nella parte di coda, sul lato sinistro. Non ne notai su altre parti. Ritenni che si trattasse di colpi di cannoncino o mitraglia. Ricordo di aver riferito questo fatto al colonnello Somaini".

Linguanti ricorda anche utili circostanze sul pilota. Di costui - oltre alle voci secondo cui si sarebbe formato alla Scuola di Volo Basico a Galatina di Lecce, sarebbe stato contattato dai servizi americani e quindi indotto ad abbandonare la Libia - furono prelevate parti delle mani e del pene (per accertare se fosse circonciso, e quindi di razza araba), a lui consegnate in un contenitore.

Tale recipiente, nascosto in una carta geografica a mo' di cilindro, fu quindi consegnato al colonnello Somaini, che a sua volta avrebbe dovuto portarlo a Roma.

Quel cadavere era in avanzato stato di putrefazione; la sua sepoltura era "obbligata" perché, gli fu detto, "non si poteva tenere più" cioè non si poteva assolutamente stare vicino al cadavere. Tanto gli fu detto sia dagli abitanti del paese che da coloro che erano stati sul luogo di rinvenimento di quel corpo. E tali dichiarazioni lo meravigliarono per il fatto che nell'ambito di così poco tempo quel cadavere si fosse putrefatto. (v. esami Linguanti Giulio, GI 21.12.90 e 03.07.92).

Questo teste appare uno dei rarissimi che riferiscono fatti e notizie, mostrando ottima memoria e completo distacco all'Arma di appartenenza. Delle sue dichiarazioni dovrà tenersi conto in più occasioni, dalle considerazioni sullo stato del cadavere a quelle sul relitto.

Le voci riferite da Linguanti relative all'ipotesi che il pilota del MiG avesse frequentato la scuola di Galatina, non hanno trovato alcun riferimento tra gli atti acquisiti allo SMA. Lo stesso Tascio nel corso di un'audizione alla Commissione Stragi, a domanda di un commissario che gli chiedeva se gli fosse risultato che piloti libici compivano corsi di perfezionamento in Italia, risponde testualmente: "Non è nella mia conoscenza". Precisa inoltre che se ciò fosse avvenuto il SIOS/A avrebbe dovuto esserne a conoscenza. Ad ulteriore specifica domanda, risponde di non sapere se a

Galatina di Lecce fossero stati tenuti corsi di pilotaggio a militari libici. (v. audizione Tascio Zeno, Commissione Stragi 31.10.89).

Va subito rilevato che la dichiarazione del generale Tascio non corrisponde al vero. Infatti in un appunto classificato "segreto" acquisito allo SMD, in cui venivano sintetizzate le riunioni che si erano succedute dopo il rinvenimento del relitto del MiG libico, si evince che lo "SMA ha in corso azione per tentare una eventuale identificazione del pilota attraverso i curricula di coloro che sono stati addestrati in passato a Lecce" (v. acquisizione SMA, 14.07.91). Questa verifica non poteva che effettuarla il SIOS/A. Si osserva però che alcuna documentazione in tal senso è stata rinvenuta presso lo SMA.

7. La testimonianza degli ufficiali AM intervenuti per primi.

Altro personale dell'AM sentito sui fatti è quello che al tempo si trovava a Montescuro ed altri che pure intervennero sul luogo di caduta del MiG23.

È stato in primo luogo esaminato il colonnello Smacchia Mario, che aveva già reso deposizione al GI il 9.05.91, sulla sua missione a Castelsilano il 18 e il 19 luglio 80. Questo ufficiale ha confermato la testimonianza del contadino proprietario del campo di ceci danneggiato dagli elicotteri, che aveva dichiarato di aver visto passare dapprima tre aeroplani e poi solo due "che ritornavano" e che aveva dichiarato anche che se non avesse avvisato i Carabinieri, nessuno si sarebbe mai accorto dell'aereo. Ha confermato anche il rinvenimento della carta geografica di cui aveva già parlato nel precedente esame testimoniale. Questa carta era di produzione italiana; era al 500:000; vi erano segnate in rosso due rotte che partivano o arrivavano in zona di Crotone ed erano dirette la prima verso Gioia del Colle e la seconda verso Lecce. Sia questa carta che la fotocinemitragliatrice erano state consegnate, ha confermato anche questa circostanza, all'allora colonnello Brancaleoni (v. esame testimoniale Smacchia Mario, GI 08.02.94).

Di entrambi gli oggetti, in particolare la carta, che sarebbe stata di rilevante utilità per la comprensione dei fatti, non s'è trovata più alcuna traccia tra i reperti. Proprio questa sparizione induce a supporre che da essa potessero trarsi elementi di interpretazione di quel volo.

È stato anche sentito il maresciallo Di Ninno, in pensione dall'82, all'epoca del fatto in servizio presso l'ufficio "Sicurezza al Volo" della 3ª Regione Aerea di Bari e distaccato presso l'aerostello di Montescuro, e qui presente il 18.07.80, in qualità di sottufficiale addetto all'equipaggiamento per un corso di sopravvivenza a piloti AM Costui ha ricordato di essersi recato insieme al maggiore Pierotti, responsabile del corso ed al tenente pilota Di Caro sul luogo di caduta del MiG. La missione era stata sollecitata dal colonnello Brancaleoni, Capo di Stato Maggiore della 3ª Regione Aerea. Arrivato sul posto aveva notato la presenza di militari dei Carabinieri e di due persone in abiti civili, che seppe essere un ufficiale dei Carabinieri di Crotone ed il pretore. Era quindi disceso nel vallone con il Di Caro. Questi, che si era diretto verso la carlinga, gli aveva detto, ha ricordato, che "il pilota si trovava riverso sulla cloche della cabina e stringeva in mano un guanto bianco... era di colore... questo qui sembra che abbia avuto un infarto!". Ha precisato di non aver visto il cadavere in quanto mentre stava per dirigersi verso il punto d'impatto era stato richiamato dal capitano Smacchia, giunto nel

frattempo sul posto, che lo aveva invitato a risalire mentre egli stesso scendeva nel vallone (v. esame Di Ninno Roberto, GI 01.03.94).

Qui riemerge stranamente la tesi sottolineata da Di Benedetto, il militare di fanteria che avrebbe vigilato il relitto diversi giorni prima della scoperta ufficiale, secondo cui il pilota era accasciato sui comandi - ma poi sarebbe stato, di lì a poco, rimosso.

È stato anche sentito il tenente colonnello Santaniello, il quale al tempo della vicenda ricopriva il grado di capitano, prestava servizio presso l'aeroporto di Lecce con le funzioni di capo gestione denaro ed era stagionalmente precettato per la gestione logistica dei corsi di sopravvivenza già detti a Montescuro. Per effetto di queste precettazioni il 18 luglio si trovava a Montescuro e la sera stessa aveva saputo della caduta del velivolo così come sapeva che il Pierotti e il capitano Smacchia insieme ad altri due militari si erano recati sul posto. Ha ricordato di aver parlato del fatto con il maresciallo Di Ninno e questi gli aveva riferito che "l'aereo procedeva a bassa quota ed aveva impattato contro uno spuntone di roccia... e il pilota era nella carlinga del velivolo" (v. esame Santaniello Andrea, PG 01.03.94).

È stato quindi escusso il generale Brancaleoni. Questi, confermando le dichiarazioni rese in precedenza, ha dichiarato di essersi recato sulla Sila il 18 luglio 80, di essere arrivato sul posto insieme al colonnello Ferracuti e di avervi trovato, oltre ad altre persone, il capitano Smacchia, inviatovi dal Comando di Regione. Da rilevare che in sede di Commissione Stragi aveva dichiarato, sul colonnello Ferracuti: "non ricordo se egli si trovasse già sul luogo o se sia venuto dopo". Ha ricordato che il capitano Smacchia gli aveva mostrato "il casco del pilota... una o due scarpe... un foglio di carta, mi sembra velina, sulla quale vi era disegnata una specie di rotta e delle crocette che potevano corrispondere ad aeroporti", sottolineando peraltro le perplessità proprie e del colonnello Ferracuti per non aver trovato cartine geografiche. Contestatagli la testimonianza di Smacchia nei punti nei quali costui aveva riferito del rinvenimento di una carta geografica a 500:000 di produzione italiana con rotte da Crotone a Lecce e Gioia del Colle e della consegna di tale documento insieme alla fotocinemitragliatrice proprio a lui, ha dichiarato di escludere categoricamente di aver preso in consegna i due oggetti. Ha inoltre affermato, a contestazione della nota dello Stato Maggiore Aeronautica in risposta a quesito della Commissione Stragi che chiedeva i nominativi degli ufficiali che per primi avevano visionato il MiG, secondo cui costoro erano egli stesso, Ferracuti e Tascio; ha affermato, si diceva, che tale nota era incompleta giacchè prima di loro sul luogo era arrivato Smacchia, trovato colà al suo arrivo. Da notare che il teste in sede di audizione in Commissione Stragi aveva dichiarato di aver incontrato "quasi sicuramente, ma non sono del tutto certo, l'allora capitano Smacchia... Ricordo di averlo visto ma non potrei giurarlo" (v. audizione Brancaleoni Mario, Commissione Stragi 21.03.91 e verbale s.i.t. 10.03.94).

È stato quindi esaminato Di Caro, ufficiale pilota AM al corso di sopravvivenza di Montescuro in quel periodo. Costui ha dichiarato di essersi recato insieme al capitano Smacchia e ad un sottufficiale sul posto dell'incidente e di essersi fatto calare nel dirupo. Aveva così constatato che "il velivolo era caduto per mancanza di carburante. L'impatto era avvenuto nella parte più alta del costone tant'è che i pezzi più leggeri erano situati in alto, mentre i più pesanti si trovavano nel vallone... il pilota aveva tentato di eiettarsi fuori in quanto si intravedeva una sequela iniziale di lancio non completata. Infatti il cannoncino del seggiolino non era del tutto estratto, il paracadute era in una iniziale spiegatura ed il pilota era nelle immediate vicinanze del seggiolino e

dell'abitacolo riverso in posizione supina". Il pilota, precisava, era fuori dell'abitacolo e non all'interno, era "piccolo di statura, molto giovane, con il corpo rivolto verso l'alto. Aveva la mandibola spappolata ed una gamba si trovava dietro la nuca... il cadavere non emanava nessun odore". Ha ricordato di aver rinvenuto qualche oggetto del pilota ed "alcune cartine nautiche"; ricordandone una in particolare che raffigurava le coste libiche e su cui vi erano tracciate, con penna o matita di colore rosso, delle zone di lavoro sul mare e sulla zona libica, dichiarando comunque di non averne rinvenuto o visto alcuna nautica raffigurante il territorio nazionale. Aveva consegnato questo materiale al colonnello Ferracuti e da questi era stato congedato, senza richiesta di rapporto sul sopralluogo ma con l'intimazione di non parlare a nessuno della vicenda, in quanto coperta dal segreto di Stato. Mostrategli delle fotografie di una cartina geografica della Libia rinvenuta sul posto, ha dichiarato "non posso escludere ma nemmeno affermare che le fotografie che ho visionato riproducano la cartina nautica da me rinvenuta sul posto... ricordo che vi erano segnate delle linee di esercitazione che formavano dei rettangoli non regolari, che in queste foto non riconosco". Ricordando infine la presenza di Di Ninno sul posto, ha escluso di aver trovato o di aver riferito di aver rinvenuto il cadavere del pilota all'interno dell'abitacolo del velivolo (v. esame Di Caro Leonardo, PG 17.03.94).

Come al solito forti discordanze anche su circostanze di grande rilievo. È usuale in questa inchiesta, al punto tale da far ritenere che esse non dipendano solo da difetti di memoria, bensì anche da intenti di adeguamento o di "aggiustamento" delle dichiarazioni a seconda di interessi che non si mostrano con chiarezza ma pur s'intravvedono tra le diverse versioni.

Di interesse in questa deposizione di Di Caro, che di certo è il primo militare AM che si avvicina al relitto e al cadavere, è la dichiarazione secondo cui questo cadavere non emanava alcun odore, a differenza di altre dichiarazioni secondo cui già al momento della scoperta era inavvicinabile.

Messi a confronto Pierotti e Smacchia, il primo ha confermato le precedenti dichiarazioni, precisando di essersi recato sul luogo di caduta del MiG da Montescuro insieme al tenente Di Caro e ad un sottufficiale a seguito di disposizione impartitagli dal colonnello Brancaleoni; di non essere disceso nel vallone; di non aver notato il capitano Smacchia; di non aver redatto alcun rapporto sulla missione; che gli venne detto dal Brancaleoni di evitare di commentare l'accaduto. Anche il secondo ha confermato le dichiarazioni rese in precedenza, precisando dal canto suo di essersi recato sul posto di caduta del MiG accompagnato da un aviere autista; di avervi trovato il tenente Di Caro che si era già calato nel vallone e il maresciallo Di Ninno; di non aver notato la presenza di Pierotti; di essersi anch'egli calato nel vallone e di essersi diretto verso il presumibile punto di impatto; di essere stato il primo ufficiale AM a compiere il sopralluogo sul posto di caduta di quel velivolo; di non aver redatto alcuna relazione su tale sopralluogo; che al termine della missione il colonnello Brancaleoni gli aveva ordinato di evitare di commentare l'accaduto, dicendo "voi qui non avete visto nulla", ed aveva aggiunto, alla domanda di come ci si doveva comportare con i colleghi di Montescuro che erano a conoscenza della missione, "dite che non avete trovato il posto". In quest'ordine era sottinteso, ha anche detto il teste "era sottinteso che la storia doveva essere intesa come segreta o quanto meno riservata. Mi sembra forse che parlò di segreto, ma non riesco ad essere più preciso" (v. confronto Smacchia Mario - Pierotti Giampaolo, 18.04.94).

Emerge da questo confronto che vi fu, e sin dall'immediatezza del rinvenimento, una sorta di apposizione di segreto sull'evento. Addirittura quelli di Montescuro di ritorno all'Aerostello dovevano riferire che la missione aveva avuto esito negativo. Un segreto che ha tenuto a lungo e con ogni probabilità per molti versi tiene ancora. Segreto di fatto, che appare avere un valore di gran lunga superiore a quelli formali.

Sono stati quindi messi a confronto Brancaleoni, Smacchia e Di Caro al fine di verificare quelle dichiarazioni del secondo che indicavano nel primo la persona che ricevette dalle sue mani la carta di navigazione raffigurante il nostro territorio e la fotocinemitragliatrice, rinvenute nel luogo di caduta del MiG. Brancaleoni, preso atto delle affermazioni di Smacchia, ha dichiarato di non avere ricevuto da costui nè la fotocinemitragliatrice nè la carta di navigazione, ma di rammentare che tra le cose trovate sul luogo vi era un "documento d'identità o patente di guida o qualcosa di simile con la fotografia"; circostanza mai emersa in precedenza e confermata dal Di Caro. Smacchia ha invece confermato il rinvenimento della carta nautica, facendo rilevare mediante uno schizzo che sulla cartina era disegnato un cerchio di colore rosso con due rotte con direzione Nord e Nord-Est, e che tale cerchio racchiudeva la zona di Crotone. Brancaleoni, visto lo schizzo, ha dichiarato che esso poteva sembrare "più il tentativo di localizzare su una carta la zona di impatto del velivolo ed il relativo settore di avvicinamento che un possibile punto di sicuro riconoscimento del terreno per un pilota che debba raggiungere successivi aeroporti di destinazione". Smacchia, a domanda di Brancaleoni che gli ha chiesto se fosse sicuro di aver consegnato la carta a lui personalmente, ha risposto di essere sicuro "al 99 per cento" con il "dubbio che può anche darsi che vicino a lei vi fossero altre persone e che queste presero in consegna ciò che io portai" e ha precisato comunque di aver rivisto la cartina dopo due o tre giorni in una caserma dei Carabinieri dove si trovavano Brancaleoni, Ferracuti e forse anche Tascio. Brancaleoni ha ammesso di essere stato nella caserma dei Carabinieri di Caccuri la sera dell'evento e probabilmente l'indomani, ma ha escluso di esservi stato nei giorni successivi, dal momento che era ripartito il giorno dopo il fatto. Il generale ha anche precisato di non aver visto alcuna carta di navigazione aerea, "salvo un foglio in cui era disegnata una specie di rotta", ma poiché era "passato molto tempo dai fatti esaminati, quanto da me sostenuto è da me confermato fino ad eventuale prova oggettivamente contraria". Di Caro infine ha dichiarato di aver rinvenuto sul posto "una carta di navigazione aerea forse su scala 1:1.000.000 riproducente la costa libica", ricordando anche di averla consegnata al colonnello Ferracuti (v. confronto Brancaleoni Cherubino, Smacchia Mario, Di Caro Leonardo, GI 14.05.94).

Brancaleoni in verità è ritornato sui luoghi, atterrando a Crotone il 21 luglio 80 ad ore 17.30, cioè tre giorni dopo l'evento e pertanto appare probabile quanto affermato da Smacchia sulla sua presenza alla stazione Carabinieri di Caccuri "dopo due o tre giorni" (v. rapporto DCPP, 17.05.94).

Si deve quindi presumere che Smacchia dica il vero; la carta è stata portata in caserma, è stata vista dalle figure AM principali e cioè oltre che da Brancaleoni, da Tascio e Ferracuti, e poi sia sparita – anche se lo stesso Smacchia, sentito a distanza di pochi mesi e mostratagli la carta nautica rinvenuta indosso al pilota, carta raffigurante la costa libica, ha un certo ripensamento ed afferma di poter essersi sbagliato nel ricordo. Di notevole interesse il rinvenimento del documento di identità con fotografia, di cui parlano sia Brancaleoni che Smacchia; documento che sarebbe stato utilissimo, ma anch'esso sparito.

Dalla documentazione trasmessa dal SIOS/A non è emerso alcun rinvenimento sul luogo di caduta del MiG23 di documento di identità o patente di guida con fotografia del pilota; anzi in due appunti trasmessi a questo ufficio dallo SMA si legge "non sono stati trovati documenti di identità addosso al pilota. Sul casco di volo compare la scritta incompleta Ezz Edden Khal, impressa su striscia adesiva"; "unici elementi per stabilire l'identità e la nazionalità del pilota erano l'iscrizione del nome in lingua araba riportata su nastro adesivo applicato al casco di volo, e frammenti di appunti recanti rotte e dati di volo riguardanti il territorio libico" (v. documenti nr.3 e nr.29 della documentazione in possesso del SIOS/A, trasmessa all'ufficio dallo SMA in data 15.11.89 a seguito decreti di sequestro del 20.10.89 e 03.11.89).

È stato sentito, a seguito di tali dichiarazioni nuovamente Ferracuti, già presidente della Commissione italo-libica sulla caduta del MiG23, all'epoca dell'esame generale addetto militare presso l'Ambasciata negli Stati Uniti. Egli ha confermato le sue precedenti dichiarazioni, precisando di essersi trovato, già dai primi di luglio a Gioia del Colle, anche se il periodo di suo comando sarebbe iniziato ai primi di settembre, a causa del periodo di sovrapposizione di due mesi con il precedente comando. Avuta notizia dell'incidente egli seguì il suo comandante, colonnello Brancaleoni, che aveva deciso di recarsi sul luogo, usando un P166 da Gioia a Crotone e da qui un automezzo militare sino all'area di caduta. Non ricorda però se quella sera - sopraggiunse al momento in cui si stava tentando il recupero della salma del pilota - ci fosse già il generale Tascio; così come non ricorda se vi fossero già altri militari dell'AM Ha ricordato dei reperti appartenenti al pilota e al velivolo. Li aveva visti in un piccolo edificio del vicino Comune, forse la caserma dei Carabinieri o la sede del Comune stesso. Li avevano in mano i Carabinieri, presente un ufficiale, forse un maggiore o un tenente colonnello. Tra tali reperti ricorda una cartina geografica piuttosto malandata, su cui era tracciata a mano una rotta sull'area di Bengasi, Golfo della Sirte, Cirenaica. Non prese in consegna tale reperto, nè lo prese in considerazione la Commissione da lui presieduta. Non ha mai visto documenti d'identità del pilota nè carte geografiche del nostro territorio, così come non ha mai preso in consegna reperti dell'incidente. Di americani, che hanno di certo lavorato sul luogo prima dell'arrivo dei libici e quindi tra il 19 e il 24 luglio ne ha visti uno di sicuro, al massimo due. Quanto ai libici "avevano timore che noi potessimo arrivare o cercassimo di arrivare a delle conclusioni politicamente dannose per il regime di Gheddafi. Erano sospettosissimi e temevano che noi volessimo inquinare l'inchiesta per fini contrari ai loro interessi. Ricordo che il primo giorno ebbero ad irritarsi per il fatto che il relitto fosse stato manomesso prima del loro arrivo, e che mancasse il flight data recorder... . I libici, almeno alla nostra presenza, non fecero tentativi per accertare numeri di matricola del velivolo. Noi, dal canto nostro, non ne facemmo". Al tempo dei lavori della Commissione, continua Ferracuti, nessuno aveva sollevato dubbi o questioni sulla data di caduta nè sulla nazionalità del MiG. In seguito ha letto sulla stampa di ipotesi diverse, ma le ha sempre stimate inattendibili. È tuttora certo che quell'aereo cadde il 18 luglio 80 e che esso proveniva dalla Libia. "Minori certezze, all'epoca come oggi, sulla tesi del malore, anche perché sin dal tempo vi erano dei dubbi in favore della tesi della diserzione. Noi ci basavamo su elementi fornitici dai libici". Prendendo atto delle dichiarazioni del ministro Lagorio secondo cui il caso era stato chiuso per ragioni politiche, ha affermato di non aver mai saputo, tantomeno da alcuno dei suoi superiori, queste ragioni. Mostratigli lo schizzo tipografico e la carta geografica rinvenuti sul luogo ed acquisiti dal SIOS, ha dichiarato di non essere in grado di dire se si trattava

della carta vista nelle mani dei Carabinieri. Ha negato di aver ordinato il segreto sulla vicenda, affermando che essendo sul posto un suo superiore, questo richiamo avrebbe dovuto esser compiuto dal colonnello Brancaleoni". (v. esame Ferracuti Sandro, GI 23.05.94).

Come ben si vede questa testimonianza riassume le caratteristiche delle deposizioni di questi dipendenti AM accorsi sul luogo. Non sono assolutamente chiare e danno minimi contributi alla ricostruzione dei fatti, quando non danno motivo di confusione con le loro ripetute discordanze.

8. La posizione del colonnello Nobili.

Tra gli ufficiali in organico al 2° Reparto dello SMA vi era anche il maggiore Umberto Nobili. Questi già capo centro del distaccamento SIOS di Firenze dal 75 veniva assunto in forza a quel Reparto il 15.01.80 per essere poi trasferito alla Scuola di Guerra Aerea di Firenze dal giugno 81. Durante il periodo di servizio presso la sede centrale del 2° Reparto, il Nobili ha ricoperto l'incarico di addetto alla 2ª Sezione del 2° ufficio svolgendo compiti nel settore informativo di carattere tecnico-militare (v. fascicolo Nobili acquisito al SIOS/AM in esecuzione decreto di esibizione del 15.09.95).

Nobili - sul conto del quale si dovrà ritornare nella parte relativa alle attività poste in essere dal capo centro CS del S.I.S.MI di Firenze, Mannucci Benincasa - è noto alle cronache soprattutto per un incontro avuto, in compagnia del giornalista dell'Ansa Marcello Coppetti, con Licio Gelli, il 2 dicembre 78, nel corso del quale quest'ultimo confidò loro che il generale Dalla Chiesa aveva un infiltrato nelle BR. Su questo incontro organizzato, come asserito dallo stesso Nobili, sotto la regia occulta di Mannucci Benincasa, entrambi - sia quest'ultimo che Nobili - tentarono, ma con scarso esito, di far prevalere la tesi che l'incontro era avvenuto per fini informativi e non per tornaconto personale del Nobili, come invece sia lo SMA che la sede centrale del S.I.S.MI affermarono – ma su queste vicende è sempre difficile accertare i reali motivi di un'associazione, la storia della P2 è piene di esempi del genere, a ben altra livello. E in effetti l'aggregarsi a una loggia, a una lobby, a un partito, spesso è determinato da un tale groviglio di interessi nel quale solo chi sta da una parte afferma che l'ideologia prevale sull'interesse e chi sta dall'altra il contrario. Tra l'altro va detto che la collaborazione di Nobili con il centro CS di Firenze, nei quali locali il Nobili disponeva di una stanza di lavoro, non era nota alle Organizzazioni centrali. La circostanza ha trovato conferma nella dichiarazione del colonnello Giorgio Morandi, capo centro del CS di Firenze dopo l'allontanamento di Mannucci Benincasa. Questi ha dichiarato "Il colonnello Nobili era a capo dell'ufficio SIOS/AM ubicato presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze ed ha frequentato assiduamente il centro di Firenze dalla metà degli anni 70 sino a quando non ho lasciato il centro (1984, nde). Negli ultimi tempi il Nobili era meno assiduo che in precedenza. Il colonnello Nobili aveva un rapporto personale ed esclusivo con il colonnello Mannucci e spesso si tratteneva con lui sino a notte inoltrata" (v. esame Morandi Giorgio, GI di Bologna, 04.01.93).

E' certo oramai che per Nobili l'incontro con Licio Gelli e l'appartenenza alla Massoneria influirà negativamente alla sua carriera militare. Cadute infine le speranze di transitare al S.I.S.MI, come promessogli da Mannucci Benincasa, decide nel dicembre dell'87 di rivolgersi alla magistratura fiorentina per riferire sia sulle attività

svolte nel periodo di servizio al SIOS/A che su quelle attuate di concerto con il capo centro del S.I.S.MI di Firenze. Difatti il 21 dicembre 87 deposita presso la segreteria della Procura della Repubblica di Firenze un lungo memoriale in cui ricostruisce la propria carriera in seno alla Forza Armata. sottolineando la collaborazione intercorsa con Mannucci Benincasa. In questo documento l'ufficiale rileva, tra l'altro, di essere stato trasferito a gennaio dell'80 - dopo la nomina di Tascio a Capo del 2° Reparto - presso la sede centrale, venendo assegnato alla sezione Medio Orientale e Mediterraneo. E' bene riportare per intero le parti di interesse del memoriale: "1980 - Nobili è estromesso da qualsiasi attività di una certa consistenza. Apprende riservatamente che esiste la volontà del Tascio di rendergli la vita impossibile per stancarlo ed indurlo a dimettersi dal servizio. Mannucci, per il quale Nobili continua a lavorare, da Firenze invita questi alla calma perché presto tutto sarà chiarito definitivamente e positivamente.

Estate 1980: precipita il DC9 Itavia ad Ustica. Nobili apprende che il generale Tascio ha preparato (forse su disposizioni superiori) una lettera di smentita a notizie comparse sulla stampa che parlerebbero di attentato. Nello stesso periodo Nobili viene a conoscere l'esistenza di un fenomeno di esodo di piloti specialisti della F.A. che, assunti dalla società Siai Marchetti, finirebbero a lavorare per conto del governo libico in quel paese. Nobili apprende anche che il SIOS e lo Stato Maggiore della F.A. sono a conoscenza della cosa, ma non viene fatto nulla per arginarla o, quanto meno, per seguirla in senso informativo.

Estate 1980: precipita in Calabria il MiG21 libico. Tascio è sul posto e tutto il SIOS è mobilitato per l'avvenimento. Nobili che si è reso immediatamente disponibile per l'esigenza viene bruscamente invitato (tenente colonnello Bertocchini) a non occuparsi della cosa e viene per parecchi giorni estromesso da qualsiasi attività.

Autunno 1980: Nobili apprende che il Tascio, tale col. Bomprezzi e tal cap. Francesconi (ora al S.I.S.MI) incontrano segretamente emissari dello stato irakeno per intermediare l'acquisizione di sofisticate apparecchiature militari presso ditte nazionali (Meteor, forse Selenia, ecc.). Nobili apprende che il fatturato realizzato sarebbe enorme (v. relazione al GI 21.10.92)".

Nobili, al PM di Firenze, riferiva che "nell'estate precipitò ad Ustica un velivolo italiano, un DC9, e il fatto fu ricondotto ad un incidente. Ricordo che alcuni organi della stampa prospettarono l'ipotesi che l'abbattimento fosse dovuto ad un missile lanciato da un velivolo e che il generale Tascio fece delle smentite a queste ipotesi. dopo non molto tempo precipitò un MiG libico sulla Sila e ricordo che io essendo a Firenze per il fine settimana mi misi subito in contatto con l'ufficio per rendermi disponibile, ma mi fu detto che non vi era bisogno di me ed il lunedì mattina, mentre osservavo nella sala operativa taluni reperti del MiG precipitato, un ufficiale dopo avermi bruscamente interpellato, su cosa facessi lì, mi disse che dovevo stare in ufficio per ricevere telefonate concernenti questo episodio, telefonate che non pervennero perché, come seppi, venivano direttamente inoltrate alla segreteria del generale Tascio. In sostanza nonostante le mie offerte di disponibilità fui estromesso da ogni tipo di attività su questo episodio e il col. Battista disse che ciò avveniva per disposizione di Tascio" (v. relazione al GI di Roma del 21.10.92).

Va subito rilevato che il colonnello Battista – al tempo dei fatti responsabile della 2ª sezione in cui era inserito il Nobili – non ha ricordato o voluto ricordare la circostanza ed ha negato che vi fosse una disposizione del generale Tascio che escludesse Nobili dalle indagini sul MiG libico.

Sarà accertato che Nobili aveva già reso testimonianza su questa vicenda il 12 giugno 84 al GI di Roma nell'ambito del procedimento penale relativo alla Loggia P2. In un memoriale depositato in quella circostanza, scriveva: "La sensazione di essere mal tollerato al 2° Reparto trovò conferma nella circostanza dell'incidente del velivolo libico che precipitò, dopo aver violato lo spazio aereo nazionale, in Calabria nell'estate del 1980. Apprendendo la notizia dalla televisione mentre mi trovavo nella mia abitazione di Firenze ed essendo io assegnato alla Sezione che annovera la Libia come Paese di interesse, ritenni in un primo tempo doveroso mettermi in contatto con il mio ufficio per sapere se c'era bisogno della mia presenza. Mi astenni da ciò trovando logico che se fosse stato necessario sul posto non avrebbe mancato di telefonarmi e risolsi in ogni caso di rientrare a Roma al più presto possibile per pormi a disposizione del Servizio. Giungendo al lavoro mi recai presso la Sala Situazione del SIOS dove erano stati fatti affluire i rottami del velivolo e cominciai a chiedere ragguagli ad un collega che si trovava presente e dal quale appresi che avevano trascorso la notte in servizio per l'esigenza. Un certo tenente colonnello Bertocchini, entrando nella stanza, mi affrontò con tono brusco domandandomi cosa stessi facendo in quel luogo. Dovette notare la mia espressione di stupore perché immediatamente si scusò per il tono e mi disse che era meglio che io stessi in ufficio a ricevere eventuali telefonate. Eseguii prontamente l'ordine anche se appresi, successivamente, che tutte le telefonate relative alla vicenda venivano smistate presso la segreteria del Reparto. Mi misi in ogni caso a disposizione e, sapendo che erano stati istituiti dei turni per coprire l'orario fuori servizio mi offrii di partecipare agli stessi. Mi fu cortesemente, ma senza spiegazioni alcuna, risposto che la mia presenza non era necessaria e che ove lo fosse stata sarei stato chiamato. A tale proposito lasciai il mio recapito di Roma" (v. esame Nobili Umberto, GI 12.06.84).

Nobili pertanto veniva escusso dall'Ufficio e dalla Commissione Parlamentare sulle stragi. E' bene riportare per intero la dichiarazione resa "Mi trovavo nella mia abitazione di Firenze, in via Chimenti nr.3 ed ero con la mia famiglia. Chiamai immediatamente Roma, il 2° Reparto, per mettermi a disposizione dell'ufficio, trattandosi di un velivolo di Paese nella mia competenza. Il sottufficiale che rispose alla chiamata mi disse che non era stato attivato ancora alcunché, che non c'era bisogno di nulla e che il capo reparto - io avevo chiesto se fosse in ufficio - non era in sede, senza specificare altro. Era una sera del fine settimana, non posso precisare se fosse venerdì o sabato. Il lunedì mattina presi un treno precedente a quello che normalmente prendevo e mi presentai nella sede dell'ufficio, che è distaccato dal palazzo aeronautica e si trova in via Pietro Gobetti 4, di buon'ora. Trovai un collega di altra sezione, di cui ora non ricordo il nome, ma che comunque era l'ufficiale che si occupava dell'area Centro e Sud americana. Raggiunsi la sala operativa e notai che vi erano già state fatte affluire delle parti del velivolo libico. Rilevai innanzi tutto che il numero dei pezzi non era elevato, che vi era una parte del compressore, il cruscotto o parte dello stesso, una parte di ala. Sono rimasto in sala operativa per brevissimo tempo e non ho potuto rilevare altre parti. Notai che questi relitti si presentavano molto poco anneriti, molto meno di quello che normalmente lo sono gli aerei colpiti anche da incendio. Notai che non c'erano macchie d'olio né sul tavolo né sul pavimento, come di solito avviene nella raccolta di parti d'aereo. Chiesi al collega sopra menzionato se il pilota fosse un arabo. Ricordo che feci la battuta: "il pilota era un beduino?" egli mi rispose di non saperlo e mi invitò a guardare delle fotografie ove sarebbe ritratto il pilota. Si trattava di polaroid in bianco e nero. Il viso non era assolutamente visibile. Si scorgeva soltanto una mano e dalle unghie di poco più chiare del resto dell'epidermide potei arguire che si trattava di una

persona di etnia semitica-mediterranea, non di certo un nord-europeo o uno slavo. Dalle fotografie non si notavano assolutamente fenomeni di degenerazione post-mortem. Ricordo questo particolare in relazione al fatto che di lì a qualche giorno, mentre mi trovavo a casa di mio padre qui a Roma, in via Lattanzio 16, avevo appreso dal telegiornale il fatto che era stata disposta inumazione urgente stante l'avanzato stato della salma. A tal proposito rammento una battuta che feci con mio padre del seguente tenore: "Ci siamo. Ecco la mafia!". Dissi questo perché già era stata messa in circolazione la voce che il pilota era morto per infarto. Tale affermazione mi apparve immediatamente assurda, perché è incontroverso che un pilota di caccia a reazione, anche in un Paese del Terzo Mondo come la Libia, viene sottoposto a visite accuratissime e un cardiopatico non può essere assolutamente abilitato alla guida di caccia a reazione. In quel periodo si era già accertato - almeno a livello S.I.S.MI - che si stavano costituendo dei punti di saldatura tra i servizi segreti libici e ambienti mafiosi. Saldatura sponsorizzata dalla P2 e finalizzata precipuamente al traffico delle armi" (v. esame Nobili Umberto, GI 28.11.90).

In un ulteriore esame l'ufficiale ricorda di aver visto tra i reperti del MiG libico affluiti nella sala operativa del 2° Reparto il casco del pilota e di aver considerato "abbastanza strano" che all'interno vi fosse applicata una targhetta "daimo" con il nome del pilota in caratteri occidentali. Ricordava, inoltre, altro singolare rinvenimento tra gli effetti personali del pilota: un pacchetto di chewing-gum, tipico prodotto occidentale. Altro dettaglio che gli sembrò singolare era l'assenza di oli sui reperti. Nobili afferma di aver visto altri reperti di incidenti di volo e in questi casi i reperti erano intrisi di olio: "normalmente in un incidente di volo è tutto molto unto e molto sporco e lì mi sembrò tutto particolarmente pulito". (v.esame Nobili Umberto, GI 01.12.90).

Nobili riferiva anche una singolare e inquietante vicenda. Nel periodo in cui era responsabile del 4° Nucleo SIOS di Roma – primi anni 70 – gli giunse una richiesta di accertamenti concernente un traffico di piattaforme inerziali per il velivolo F104 che, dopo essere state dichiarate in disuso dalla Forza Armata venivano vendute come rottami. Le stesse venivano rimesse in funzione e attraverso la società Litton Italia di Pomezia rivendute come nuove all'Aeronautica. Egli al fine di accertare la veridicità della vicenda si rivolse al Raggruppamento Centri CS del SID di Roma. Parlò prima con il tenente colonnello Giorgio Genovesi e poi con il Direttore del raggruppamento, colonnello Federico Marzollo. Costoro gli consigliarono di non occuparsi della vicenda e di mettere la "pratica agli atti". Nell'occasione i due ufficiali del SID gli suggerirono di leggere la rivista "OP" di Mino Pecorelli, da lui non conosciuta a quel tempo. Mannucci Benincasa, cui aveva raccontato negli anni a seguire l'accaduto commentò testualmente "vedi come si preparano i golpe!" (v. esame Nobili Umberto, GI 07.12.90).

Escusso nuovamente nel 96, Nobili ha ricordato che nel periodo precedente alla caduta del DC9 il SIOS aveva registrato un'intensa attività volativa libica di tipo militare che aveva preoccupato non poco le Autorità militari. Aggiungeva che dopo la caduta del DC9, ma prima che il MiG fosse rinvenuto, il S.I.S.MI con un fonogramma richiese al SIOS informazioni su un possibile attentato o di un coinvolgimento di velivoli militari nell'evento. Questa richiesta - al dire del Nobili - anziché essere inviata per le trattative al 3° ufficio Sicurezza, venne inviata al 2° ufficio che trattava invece i Paesi di interesse dell'area del Mediterraneo. Nobili rileva che fino a quel momento nessuno né tantomeno la stampa aveva fatto riferimento a eventuali responsabilità libiche nella vicenda (v. esame Nobili Umberto, GI 06.11.96).

Una conferma della esclusione del Nobili nelle vicende del MiG libico giungeva da altro ufficiale a quel tempo in servizio al 3° ufficio del 2° Reparto, tal Buscemi Paolo. Questi dichiarava che alcuni mesi dopo l'accaduto Nobili, in occasione di un colloquio presso la Casa dell'Aviatore, gli aveva riferito che "a suo avviso l'episodio del MiG libico potesse essere messo in relazione con la caduta dell'aereo Itavia… . Nella stessa occasione lo stesso Nobili lamentò di essere stato escluso dalla trattazione dell'argomento MiG"(v.esame Buscemi Paolo, GI 25.03.97).

Il generale Tascio dal canto suo ha tenuto ad escludere di aver estromesso il Nobili dalle indagini sul MiG a causa di risentimenti personali nei suoi confronti.. Egli ha sottolineato che il Nobili serbava risentimento nei suoi confronti a causa del trasferimento a Roma che aveva disposto. Non lo aveva ritenuto - aggiunge Tascio - idoneo alle mansioni del 3° ufficio e pertanto lo aveva richiamato a Roma e mettendolo alle dipendenze del colonnello Bomprezzi. Precisa che bastava controllare le note caratteristiche dell'ufficiale. Per quanto concerneva la smentita alla ipotesi apparse sulla stampa che esso Tascio avrebbe determinato, afferma che la vicenda potrebbe riferirsi alla lettera che il 2° Reparto a sua firma trasmise a dicembre dell'80 al giudice Santacroce (v. interrogatori Tascio Zeno, GI 29.05.92 e 18.03.97).

Non chiare comunque rimangono le ragioni per le quali Nobili viene trasferito da Firenze a Roma e quelle per le quali fu estromesso dalle indagini sul MiG libico. La risposta a tali quesiti però è data indirettamente dallo stesso generale Tascio nell'interrogatorio del 18.03.97 laddove afferma di aver conosciuto il Nobili a Firenze quando ancora non dirigeva il 2° Reparto. In quella occasione Nobili chiese di parlare con Tascio – la circostanza veniva fatta risalire al tempo dell'incidente sul Monte Serra ed delle gravi tensioni da esso suscitate in seno alla Forza Armata – e gli parlò di questioni di carattere politico, di vicende legate alla massoneria, del S.I.S.MI. Tascio – aggiunge – "si atteggiava sempre a grosso spione 007". Ciò detto non è da escludere che Tascio invece fosse al corrente della collaborazione che il Nobili forniva al centro CS di Firenze e che nel momento in cui assunse la carica di Capo Reparto volle riportare sul giusto binario la gestione del distaccamento SIOS di Firenze. E che in ragione degli stretti rapporti tra il Nobili ed il centro CS di Firenze abbia ritenuto poi di escludere il Nobili stesso dalle investigazioni sulla vicenda del MiG. Ciò per evitare che le notizie confluissero per quella via al Controspionaggio.

9. Analisi della documentazione SIOS.

Come già s'è detto per la vicenda del DC9 Itavia, la parziale consegna del materiale, da parte del Capo di Stato Maggiore, generale Pisano, il 15 novembre 89 – per effetto dell'ordine di esibizione del precedente 20 ottobre, relativamente all'incidente del MiG23 libico, ha costituito senza alcun dubbio un forte ostacolo all'accertamento della verità su questo evento. Si ricordi che il provvedimento in questione concerneva ogni documentazione attinente alla vicenda cioè i documenti di qualsiasi specie, scritti, fotografie, registrazioni foniche e quanto altro in possesso e comunque acquisito dal SIOS. Invece sono consegnati solo i documenti scritti e fotografici, ma si omette la trasmissione del restante materiale richiesto.

La constatazione di questa carente esecuzione si riscontra a distanza di cinque anni, nel maggio 94, allorchè viene richiesto nuovamente, al 2° Reparto - SIOS, la

consegna di tutto il carteggio sul MiG23 libico in originale. In questa occasione infatti si consegna la stessa documentazione cartacea del novembre 89, all'epoca trasmessa in fotocopia, alla quale però sono allegate le cosiddette cedole di smistamento pratiche tra gli uffici del Reparto e le determinazioni del capo Reparto; quindi appunti manoscritti e sviluppo della pratica, sicuramente di rilevante interesse per le indagini, che erano state "trascurate" nella prima consegna. Si consegna anche altra copiosa documentazione, non trasmessa nel 1989, ma di cui si era entrati già in possesso tramite l'acquisizione del dicembre 88 presso la Regione Aerea di Bari. E' stato accertato che il SIOS ne era venuto in possesso nell'ottobre 88, allorquando gli era stata trasmessa, per competenza, dal Sottocapo generale Meloni. La documentazione concerneva tutta l'attività svolta dai reparti dipendenti di quella Regione Aerea in merito all'incidente del MiG libico.

Altro materiale non consegnato, e di cui non viene fatto alcun cenno dal generale Pisano nella lettera di trasmissione del 15 novembre 89, è la relazione sull'incidente del MiG23 libico effettuata negli uffici del 2° Reparto SIOS tra il 14 e 15 ottobre 88 (sabato e domenica). Questa relazione è stata rinvenuta e sequestrata, solo a seguito di esecuzione del decreto con la costante presenza della polizia giudiziaria, nel febbraio 96 presso l'Itav. Dalla relazione non si desume il luogo presso il quale la Commissione ha svolto i propri lavori, ma solo il tempo di inizio, alle ore 08.30 del 14 ottobre, di termine, il giorno seguente; e si desume anche che è stata consultata tutta la documentazione messa a disposizione dal 2° Reparto. Solo attraverso gli esami testimoniali del settembre 96, in particolare quello maggiore Cipriani, s'è scoperto che i lavori della Commissione avevano avuto luogo nei locali del 2° Reparto, in modo continuo e senza interruzioni, fino al termine degli stessi. La Commissione, voluta dal Sottocapo dell'epoca, generale Meloni, era composta dai più esperti ufficiali dell'Aeronautica in servizio nel 1988 e cioè: il colonnello Gaudio Francesco, capo del 1° Reparto - Difesa Aerea - dell'ITAV; il colonnello Gioffrè Giuseppe, esperto di Difesa Aerea dell'ITAV; il tenente colonnello Montinaro Pasquale, capo del 3° SOC di Martina Franca; il maggiore Cipriani Antonio, esperto programmatore - Difesa Aerea - della Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave. Questa Commissione conclude i suoi lavori, si ricordi, affermando che: "pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 ed il velivolo MiG23, tuttavia essa non può essere determinata con sufficiente certezza".

Sempre nel novembre 89 non viene consegnata la cosiddetta relazione "Pollice" effettuata nel periodo novembre - dicembre 88, come già detto, rinvenuta e acquisita nel settembre 96, che analizza e critica l'operato della Commissione presieduta dal colonnello Ferracuti sull'incidente del velivolo libico.

Come non sottolineare poi il fatto che l'Aeronautica non riferirà mai di sua iniziativa del provvedimento disciplinare a carico del capo controllore, del TPO e dell'identificatore di Jacotenente in servizio la mattina del 18 luglio 80 nella sala operativa del 31° CRAM né trasmette la relativa documentazione. Appare evidente, come accertato attraverso l'esame testimoniale degli interessati, che quella sanzione disciplinare era connessa alla presunta penetrazione del velivolo libico nel territorio italiano, anche se nella motivazione del rimprovero non viene fatto alcun riferimento specifico al MiG, ma solo una generica responsabilità per lo scarso impegno durante il servizio di quel giorno.

L'analisi della documentazione ha posto in evidenza tutte le contraddizioni relative al nastro di registrazione di Otranto e al tabulato THR da esso ricavato dal 2° Reparto nell'agosto 80 presso il Centro di Borgo Piave. In particolare: 1. La 3ª Regione

Aerea di Bari e il 32° GRAM di Otranto, nel settembre 88, affermano che il nastro di registrazione di Otranto è stato inviato a Borgo Piave e mai restituito; si accerta nel 91 che il nastro è stato restituito dal 2° Reparto al CRAM di Otranto. La documentazione di restituzione del nastro, al sito di Otranto, si ferma presso la Segreteria speciale della Regione Aerea di Bari il 19 agosto 1980 quando il Nucleo SIOS di Bari consegna il plico contenente il nastro a quella Segreteria. Le ulteriori indagini ed escussioni testimoniali tra il 96 e il 97 hanno accertato l'inesistenza della documentazione attestante la restituzione del nastro di registrazione dalla Segreteria speciale di Bari al CRAM di Otranto né l'episodio è stato ricordato dai vari testi esaminati. Si ricordi che nella copiosa documentazione del settembre 88, inviata dalla Regione Aerea di Bari al Sottocapo, si indica l'utilità del nastro di registrazione di Otranto per l'approfondimento dell'analisi della traccia LJ054 meritevole di attenzione, di cui si aveva conoscenza solo dalla copia del plottaggio; e si precisa altresì che il nastro era reperibile al Centro di Borgo Piave come risultava dai documenti. 2. Il 2° Reparto nel settembre 88 rinviene nel suo archivio la riduzione dati della traccia LJ054 tratta dal nastro di registrazione di Otranto e, dovendo procedere alla declassifica del documento, non sa indicare la provenienza del documento. Circostanza alquanto singolare, se si tien conto che fu proprio il 2° Reparto a prelevare il nastro ad Otranto il 30 luglio 80 e lo consegnò l'indomani al Centro di Borgo Piave per ottenere la riduzione dati. Non è stata mai consegnata dall'AM né rinvenuta la documentazione relativa all'attività di riduzione dati di questo nastro a Borgo Piave nell'agosto 80. Come ben si può intravedere v'è una confusione documentale tra Reparti dovuta o a scarso impegno nella ricerca dei documenti in archivio o perché gli stessi sono stati occultati o distrutti.

Si deve anche porre in evidenza come nella documentazione consegnata, nel tempo dall'AM, non v'è traccia delle riunioni, effettuate nei giorni immediatamente successivi all'evento presso l'ufficio del capo di Stato Maggiore della Difesa e presso il Gabinetto della Difesa; riunioni di cui quest'ufficio è venuto a conoscenza solo attraverso il sequestro documentale delle agende del generale Tascio e Melillo, rispettivamente nel luglio e settembre 95.

Come non sottolineare d'altra parte la incomprensibile conservazione del nastro di registrazione presso il sito di Marsala attribuito all'incidente del MiG libico, per ben 15 anni, dal 21 luglio 80 al 27 giugno 95. Nastro che trasmesso a quest'ufficio, nel giugno 95, a seguito di riduzione dati presso la Brigata Tecnica di Borgo Piave si scoprirà contenere dati successivi all'ora ufficiale dell'evento, cioè dalle ore 09.40Z del 18 luglio 80. Una situazione questa che ha dell'incredibile e che mostra ancora una volta la superficialità del personale dell'AM direttamente responsabile. Infatti appare non credibile, che il 21 luglio 80 il nastro di registrazione dell'incidente del MiG venga conservato con altri nastri relativi ad altri incidenti aerei nella cassaforte del CRAM di Marsala; che il 22 seguente ne venga estrapolata la THR, trasmessa al 3° SOC di Martina Franca il giorno dopo; e questi dati riportati coprono l'asserito periodo dell'incidente - 06.29Z/09.24Z -. Ed invece si custodisca per 15 anni un altro nastro i cui dati registrati iniziano dopo l'evento, e tale nastro sia segnalato dall'AM a quest'ufficio come quello relativo all'incidente in questione.

Appare altresì evidente, come già detto, che la documentazione consegnata sia stata sempre incompleta, appare del fatto si sia stato sempre sostenuto che la vicenda era stata trattata esclusivamente dal 2° Reparto o comunque che tutto il materiale trattato da altri Reparti connesso alla vicenda fosse stato trasmesso al SIOS. Ed invece altra documentazione, anch'essa di rilievo, è stata rinvenuta al 3° Reparto da cui

dipendevano sia il Centro Operativo di Pace ovvero il COP e il 4° ufficio Sicurezza al Volo. in cui era incardinata la sezione competente alla investigazione sugli incidenti aerei.

Infine si deve dire che appare verosimile che la documentazione consegnata non corrisponda a quella realmente vagliata dal 2° Reparto all'epoca dei fatti, perché sia attraverso esami testimoniali ed interrogatori che annotazioni manoscritte dei generali Tascio e Melillo risultano attività che sicuramente sono stati documentate, e di cui invece non è stata mai trovata traccia, documentazione occultata o distrutta.

* * * * *

Capitolo III
I Servizi.

1. Il S.I.S.MI.

La ricostruzione dell'intervento del S.I.S.MI nella vicenda della caduta del velivolo libico sulla Sila, come per quella del DC9 Itavia, è stata difficile. Causa delle difficoltà sono stata, come usuale, il ritardo e l'omissione della trasmissione al Giudice di documenti concernenti la vicenda custoditi agli atti del Servizio.

Come si è già avuto modo di rilevare, nel giugno 87 il S.I.S.MI ad una richiesta dell'ufficio si limita a riferire che "in merito all'incidente occorso al MiG23 libico precipitato sui monti della Sila, nulla risulta a questo Servizio, oltre alla documentazione ufficiale trasmessa in copia dallo Stato Maggiore Aeronautica – 2° Reparto" (v. missiva S.I.S.MI 30.06.87). Al contrario saranno invece acquisiti numerosi documenti e informazioni inediti che non hanno trovato alcun riscontro tra quelli del SIOS/A.

Il tentativo del Servizio di occultare una parte rilevante della documentazione di notevole interesse verrà alla luce nel momento in cui questa AG con più provvedimenti ha ordinato (nonostante tutte le precedenti assicurazioni, secondo cui gli archivi del S.I.S.MI non contenevano nulla di interesse e di rilievo per l'inchiesta) l'esibizione di tutta la documentazione concernente la vicenda del MiG.

Si ricordano le annotazioni di D'Eliseo, capo dell'ufficio del Direttore del Servizio, apposte sull'appunto del 23 luglio 80, relativo all'autopsia del pilota libico, del tenore già noto: "Sì per SIOS/A progetto Notarnicola/Tascio ore 19 del 23/7/80". Il documento era stato già trasmesso a questo Ufficio più volte, ma privo della decretazione in calce. Vanno anche rilevate altre annotazioni di D'Eliseo sulla richiesta di interprete da parte del SIOS/A, datate 19.07.80 e la disposizione di inviare il "sig. Milani". La testimonianza di Milani, come si vedrà più innanzi, sarà di notevole utilità.

Si osserva anche che persino nel 91 alla richiesta dei documenti concernenti il pilota libico caduto sulla Sila, il S.I.S.MI anziché trasmettere tutta la documentazione concernente l'evento, si limita ad inviare soltanto quella documentazione ove risultava citato il nome del pilota libico. E ancora nel 93 alla richiesta di esibizione di tutta la documentazione concernente l'evento il Servizio non trasmette tutto quanto è ai suoi atti. Come s'è potuto accertare solo con altro provvedimento datato 20 aprile 95, a

seguito del quale è stato acquisito l'intero materiale cartaceo. Proprio dall'esame di questa ulteriore documentazione sono emersi atti mai trasmessi precedentemente dallo Stato Maggiore del Servizio.

Come si è già avuto modo di specificare nella parte inerente all'intervento del S.I.S.MI nella vicenda del DC9 Itavia, i due eventi erano stati messi in connessione.

Tale connessione è stata riscontrata:

-in riferimenti documentali, nei quali la caduta del velivolo libico viene indicata come avvenuta nel giugno 80.

-Nella indicazione di un non meglio precisato progetto Notarnicola/Tascio e nella singolare coincidenza temporale del progetto stesso con i dubbi avanzati dal ministro Formica sulla caduta del DC9 Itavia; così come si rileva da un'annotazione apposta alla data del 23 luglio 80 nell'agenda del generale Santovito.

-Nell'annotazione del generale Tascio apposta sulla sua agenda alla data del 28 luglio 80, in cui i due eventi sono chiaramente messi in connessione tra loro.

-Nella testimonianza del maresciallo Cinotti che indica nel maresciallo Di Donna la fonte delle notizie trasfuse negli appunti del Centro CS di Verona, nei quali era stato omesso l'inserimento della connessione tra i due fatti.

-Nella testimonianza del colonnello Milani del S.I.S.MI che ha dichiarato di aver tradotto e sottratto, dall'ufficio del generale Tascio, una lettera, rinvenuta indosso al pilota libico, nella quale era espresso una sorta di pentimento per aver abbattuto un velivolo civile italiano.

-Nella contemporanea ricerca dei dati radar a Martina Franca da parte del S.I.S.MI e del SIOS/A.

-Nella trasmissione da parte del Centro CS di Bari dei dati radar del MiG libico con missiva ad oggetto "Incidente DC9 Itavia".

-Nelle annotazioni apposte da Masci nell'atto 568 – all'interno della pratica relativa al DC9, su alcune interrogazioni parlamentari relative al MiG libico – in cui si rilevano che i documenti giunsero in discesa da Palazzo Baracchini unitamente all'appunto del 29 luglio che aveva per oggetto il DC9 Itavia.

-Nell'intervento del generale Santovito alla riunione del 21 luglio 80 relativa al MiG libico in cui afferma – così come viene riportato sull'agenda del generale Melillo – Santovito: "Se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale".

Va anche osservato che il S.I.S.MI ed i suoi più alti rappresentanti hanno sempre escluso una correlazione tra il DC9 ed il MiG libico. Tuttavia, dalla cartella relativa all'anno 80 contenente il carteggio sull'incidente di Ustica, acquisita presso lo Stato Maggiore del S.I.S.MI, in cui risultano inseriti gli atti del disciolto ufficio del Direttore del Servizio, è stata rinvenuta una sottocartella contenente anche copie di documenti concernenti il MiG libico. Un ulteriore riscontro è stato rilevato sempre agli atti dello Stato Maggiore del 90, all'interno di una cartella con lo scritto "Visione Capo di Stato Maggiore", nella quale era custodita una "cronologia delle principali attivazioni ricevute/risposte fornite dal S.I.S.MI" relativa all'incidente di Ustica. In questo documento gli atti relativi ai due eventi sono inseriti cronologicamente nello stesso contesto.

1.2. La 1ª Divisione.

Il S.I.S.MI pertanto viene interessato e s'interessa immediatamente alla vicenda. La prima informativa il Servizio Militare la riceve alle 16.30 di quello stesso 18 luglio con fonogramma dal Comando dei Carabinieri alla 1ª Divisione. Il testo è stringato: "ore 14.30 odierne in località Colledi - sta ovviamente per Colimiti; nde - comune Castelsilano (Catanzaro) è precipitato un aereo di tipo sconosciuto. Potrebbe trattarsi di aereo militare. Riserva.". La notizia viene girata al Centro di Napoli con richiesta di ulteriori notizie ed all'ufficiale di servizio presso la Direzione a palazzo Baracchini. Sempre nell'immediatezza vengono richieste notizie al SIOS Aeronautica.

Tra le 16.35 e le 18.00 il centro di Napoli informa la 1ª Divisione che l'aereo sarebbe militare ma non italiano; che è stato rinvenuto un cadavere con tuta mimetica e casco con la scritta "EZZ - EDDNN - KHAL"; che tra il materiale vi è uno zainetto di pronto soccorso. Il messaggio conclude asserendo che potrebbe trattarsi di aereo arabo o pilotato da un arabo.

Alle 18.40 risponde il SIOS Aeronautica, comunicando che i Carabinieri di Vibo Valentia hanno avvistato verso le 13.30 nella zona tra Caccuri e Castelsilano un velivolo non italiano. Il pilota deceduto giace fuori dall'abitacolo con il paracadute parzialmente aperto. Sul suo casco si leggono le sigle "EZZ - EIDN - KOAL"; sulla sua valigetta delle scritte in arabo. Il velivolo potrebbe essere un Phantom e reca sulla fusoliera un simbolo di forma triangolare.

Alle 18.40 altro messaggio dal centro di Napoli alla 1ª Divisione, secondo cui da scritte sul casco tale oggetto dovrebbe essere di costruzione sovietica. Su di esso anche delle scritte in arabo a penna biro. Il pilota sarebbe arabo; il velivolo un Phantom con strumentazione di bordo in inglese.

Alle 19.26 fonogramma dal Comando Generale dei Carabinieri sempre alla 1ª Divisione. Le notizie divengono apparentemente più specifiche. L'aereo sarebbe - ancora permane tal convinzione - un Phantom che reca sulla fusoliera un quadrato di colore verde. Sul posto è stato rinvenuto un solo cadavere, che ha indosso un'uniforme militare. Sul casco sono segnati i tre gruppi di lettere "EZZ - ETTN - KHAL". All'esterno ci sono anche delle scritte in arabo, mentre all'interno vi sono scritte in cirillico. Lo zainetto di pronto soccorso porta istruzioni in arabo.

A questo punto non può non rilevarsi come per diverso tempo, in pratica per tutto il 18, si sia creduto che quel velivolo precipitato fosse un Phantom. Come non può non ricordarsi che il 27 precedente s'era parlato sia alla Torre di Grosseto che alla RIV di Roma di Phantom e di Phantom caduto. E ci si deve porre la questione se esista una qualche connessione tra quel fatto del 27 giugno e questo rinvenimento del 18 luglio, questione cui si dovrebbe dar risposta nel prosieguo di questa motivazione.

Alle 22.25 messaggio della 3ª Divisione IAO alla 1ª Divisione, messaggio che merita di essere riportato per intiero: "In relazione all'aereo caduto in Calabria lo SMA ha informato telefonicamente che l'aeromobile aveva un quadrato verde sulla coda e dei cerchi verdi sulle ali; potrebbe essere tunisino; aveva a bordo delle carte di navigazione ed un foglio trasparente sul quale erano state tracciate le rotte e erano state apposte delle annotazioni in caratteri cirillici. Secondo voci raccolte in loco da Carabinieri gli aerei sarebbero stati tre, dei quali uno abbattuto". Tale messaggio viene integralmente trasmesso dall'ufficiale di servizio della 1ª Divisione che lo aveva ricevuto, alla segreteria della Direzione a palazzo Baracchini alle 23.15.

Queste voci morranno nello spazio di poche ore. Già l'indomani nessuno ne parla più e in seguito nessuno più le ricorderà. E così non si riuscirà a capire se esse si riferissero al mattino del 18 o ad altri giorni.

Ponzani, all'epoca collaboratore della 3ª Divisione ufficio S del S.I.S.MI, interessatosi alla vicenda - ha dichiarato che in quel 18 luglio svolgeva la funzione di ufficiale IOA cioè Informazioni Operazioni ed Allarme con competenza nella ricezione delle notizie ed informazioni di interesse del Servizio dall'estero e, durante le ore notturne, anche dall'interno per diramarle agli uffici competenti. Ricevette, secondo la sua testimonianza, informazioni sul fatto alle 18.45 dallo Stato Maggiore Difesa ed alle 23.45 dallo Stato Maggiore Aeronautica nella persona del sergente Garella. Non ricorda nessuno dei particolari trasmessi nella comunicazione telefonica alla 1ª Divisione; non esclude però di avere ricevuto quelle notizie; afferma comunque che tutto quanto riferito alla 1ª Divisione era pervenuto dallo Stato Maggiore Aeronautica, e cioè dal sergente Garella, alle ore 23.45, e in tal senso esibisce copia del registro novità relativo al servizio tra il 18 ed il 19 luglio di quell'anno, nel quale appare, oltre quella relativa alle 18.45 dello Stato Maggiore Difesa, l'annotazione seguente sotto le 23.45: "sergente Garella di SMA comunica ulteriori particolari su aereo caduto. Avvisata 1ª Divisione". Conclude ammettendo la possibilità di errore nella trascrizione dell'orario, sia da parte sua che da parte del ricevente presso la 1ª Divisione (v. esame Ponzani Umberto, GI 01.02.91).

È con ogni probabilità così è avvenuto, giacché non vi sono altre comunicazioni in quel torno di tempo che siano state girate anche alla 1ª Divisione.

Anche Caruso, maresciallo in servizio alla 1ª Divisione del S.I.S.MI, quella sera come ufficiale di turno, non ricorda alcunché sui messaggi ricevuti e trasmessi. Pur esibitigli i due messaggi non li ricorda; afferma però che di certo vi ha riportato fedelmente quanto gli è stato riferito e quanto a sua volta ha trasmesso. Riconosce la sigla apposta sul fono "da 1ª Divisione a Segreteria S.I.S.MI" per quella del generale Maletti (v. esame Caruso Italo, GI 11.02.91). Ovviamente il sottufficiale è incorso in errore, in quanto il generale Maletti nell'80 era già da parecchi anni fuori dal Servizio.

Mura, all'epoca assegnato alla 7ª Divisione del S.I.S.MI e quella sera di turno come ufficiale di servizio presso la sede della Direzione a Palazzo Baracchini, ricorda, avendo fatto un controllo il giorno precedente l'esame testimoniale sui registri, il testo della comunicazione e specificamente che lo SMA aveva riferito che secondo voci raccolte in loco dai Carabinieri gli aerei sarebbero stati tre, dei quali uno abbattuto. Non riconosce però la sigla apposta sul messaggio delle 23.15; se fosse stata apposta presso la segreteria del Servizio, essa potrebbe essere dei colonnelli D'Eliseo o Iannuzzi o dallo stesso Direttore, generale Santovito.

Non ci si può però esimere dal sottolineare la circolazione della notizia di più aerei e di un fatto di inseguimento e abbattimento. Notizia - e questo è l'aspetto più inquietante - che muore nell'ambito di tempo brevissimo e non suscita, pur apparendo fatto gravissimo, alcun seguito o reazione, quanto meno di smentita.

Carella, nel 91 in servizio presso l'ufficio dell'Addetto Aeronautico per la Difesa all'Ambasciata d'Italia presso il Governo di Germania e all'epoca del fatto addetto alla segreteria del 2° Reparto dello SMA, ricorda di aver ricevuto, mentre faceva il turno h.24, in un giorno di luglio - evidentemente di quell'anno - nel tardo pomeriggio o in prima serata una chiamata telefonica del COP, Centro Operativo di Pace, con la quale gli si chiedeva se mancasse un qualche aereo, perché ad essi risultava che "qualcosa" era caduto in Sila. Ricorda di aver annotato la telefonata sul brogliaccio di servizio, ma non ricorda a chi o a quale ente si fosse rivolto o avesse "girato" la telefonata. Ritiene di aver chiamato la RIV e il CRAV/SCCM già RSC, ed anche probabilmente Martina Franca. Non ricorda se ha chiamato il S.I.S.MI, per cui però

avrebbe dovuto avere una specifica autorizzazione trattandosi di ente esterno e superiore. Preso atto del contenuto del messaggio che risulta da lui trasmesso al S.I.S.MI, su molti particolari ha un ricordo incerto, ma esclude di aver comunicato che sull'aereo ci fossero delle carte di navigazione ed un foglio trasparente con rotte e annotazioni in caratteri cirillici, come di aver riferito le voci raccolte dai Carabinieri secondo le quali gli aerei sarebbero stati tre, di cui uno abbattuto (v. esame Carella Salvatore, GI 20.02.91).

Acquisito il registro delle comunicazioni della sala operativa del Comando generale dell'Arma dei Carabinieri nella parte relativa al giorno 18 luglio 80, al fine di accertare il passaggio della notizia in questione dall'Arma allo SMA, non è risultato alcun messaggio in tal senso. Più comunicazioni concernevano l'evento. Alle 15.25 appare il primo avviso da parte dell'Arma locale al Comando generale; ne seguono poi altri come le informative di rito. Nessuno però riferisce le circostanze di cui al messaggio SMA - S.I.S.MI. In alcuni appaiono particolari di cui s'è già detto ed altri di interesse che invece non erano emersi in altre comunicazioni: quali le circostanze che il pilota indossasse una tuta mimetica; che sullo zainetto di pronto soccorso fossero stampate indicazioni in arabo; che sul casco, oltre le scritte sull'esterno in caratteri latini Ezz - Eddnn - Khal, vi fossero all'interno delle scritte stampate in caratteri cirillici e scritte tracciate a penna biro in caratteri arabi; che vi fosse una carta di navigazione libica; che il velivolo stesse svolgendo una missione con compiti ben precisi consistenti in fotografie aeree (la circostanza è avvalorata dal ritrovamento di una "cinemitragliatrice").

Il colonnello dei Carabinieri Mambor Giancarlo, all'epoca ufficiale addetto presso la sala operativa del Comando generale con l'incarico di "ufficiale al tavolo" e in servizio quel 18 luglio al turno 13.00-20.00, esclude che la notizia dei tre aerei di cui uno abbattuto sia mai giunta al tavolo, pur avendo avuto quella sala operativa contatti con i Carabinieri del luogo e cioè la Compagnia di Cirò Marina, il Gruppo e la Legione di Catanzaro. E nella sua risposta si devono intendere comprese non solo le comunicazioni per telefono e per telescrivente, ma anche quelle R.I.S. ovvero i Rapporti Informativi Speciali. (v. esame Mambor Giancarlo, GI 20.02.91).

Esaminato anche il comandante generale del tempo, il senatore Umberto Cappuzzo, questi ha affermato di non essere assolutamente a conoscenza dei fatti riferiti nell'appunto. Un appunto del genere avrebbe dovuto avere dei seguiti e comunque una tale notizia, qualora acquisita, avrebbe dovuto essere riferita al ministro della Difesa e discussa in sede di Comitato Interministeriale per l'Informazione e la Sicurezza (v. esame Cappuzzo Umberto, GI 04.02.91).

Queste le necessarie conseguenze di una notizia del genere. Se la notizia non è "salita" - e ben si sa il rigore nell'Arma dell'osservanza della scala gerarchica - qualcosa di molto grave deve essere successo a livello locale. La notizia è stata soffocata immediatamente e grazie ad un intervento pesante, perché altrimenti, anche se poco credibile o infondata, sarebbe pervenuta al tavolo della sala operativa di viale Romania, e all'orecchio del comandante generale e pertanto ne sarebbe rimasta traccia.

1.3. Il Centro CS di Napoli.

L'indomani, 19 luglio, alle 8.30 parte messaggio dal Centro di Napoli per la 1ª Divisione. In esso s'afferma che sul posto dell'incidente v'è personale dell'AM diretto dal colonnello Brancaleoni, comandante del 36° Stormo di Gioia del Colle; che l'aereo dovrebbe essere di costruzione sovietica in dotazione all'Aeronautica libica; che sono stati rinvenuti reperti vari tra cui fogli con caratteri cirillici ed una carta di navigazione relativa al territorio libico; che per la tarda mattinata di quello stesso 19 era previsto l'arrivo di una Commissione.

Questo stesso Centro su impulso della 1ª Divisione organizza quel giorno una missione sul luogo di caduta del velivolo. Il Capo Centro, colonnello Sgura Renato, e il suo collaboratore, capitano Schettino Agostino, attuale Capo di quel Centro, raggiungono con una vettura di servizio la stazione dei CC. di Caccuri, dopo essersi incontrati con il maresciallo Agostino Vincenzo del sotto - Centro di Catanzaro presso la stazione Agip all'ingresso del capoluogo calabrese. Richiedono ai Carabinieri una "campagnola" per raggiungere il luogo ove si trova il relitto, ma avendo atteso per ore senza ottenere il mezzo richiesto, decidono, dopo aver riferito alla segreteria della Divisione, di ritornare a Napoli. Non fanno rapporto; non incontrano altri del Servizio. Anzi Schettino non ricorda nemmeno di aver incontrato il maresciallo Agostino. Il Capo Centro va in ferie ed i contatti con Agostino dovrebbero essere stati tenuti dal tenente colonnello Cinti, vice capo del Centro, deceduto.

Sgura riferisce che la decisione di ritornare a Napoli fu presa in considerazione del fatto che egli ed il suo collaboratore non avevano competenza tecnica e che comunque stavano già indagando Carabinieri e SIOS Aeronautica, che avevano l'obbligo di riferire al S.I.S.MI. Stima che i rapporti nel prosieguo siano intercorsi direttamente tra 1ª Divisione e SIOS. Non hanno visto pezzi dell'aereo ne fotografie. Agli atti del Centro non esistono appunti sull'evento (v. esame Sgura Renato, GI 09.01.91).

Schettino aggiunge che nella caserma di Caccuri c'erano molte persone, ma non ricorda chi fossero, eccetto il generale Tascio. Questi ha parlato con il Capo Centro ed alti ufficiali. Ricorda che si diceva che l'aereo era di fabbricazione russa, che sul casco del pilota c'era un nome arabo e che costui calzava degli anfibi italiani (v. esame Schettino Agostino, GI 09.01.91).

In effetti avendo acquisito il fascicolo del Centro di Napoli relativo al fatto, non vi si trovano atti sull'evento prodotti nell'immediatezza. Solo a partire dal 29 luglio - l'attivismo di quei giorni al Centro produce effetti anche in periferia - vi sono numerosi appunti; il primo dei quali concernente la traslazione, il 25, della salma del pilota, il cui nome diviene secondo l'informativa della Prefettura di Catanzaro Ezzeden Jhalil, nato a Bengasi; gli altri concernenti in massima parte le operazioni di recupero e di spedizione in Libia dei rottami, la ditta Argento di Gizzeria Lido, le presenze e i movimenti dei militari libici che vi presenziarono (pernottando tra l'altro nella sede radio della AM a Montescuro e non presso la "nota stazione Scatter" di Monte Mancuso) (v. decreto di esibizione GI 09.02.91).

Anche la vicenda degli uomini del Centro di Napoli ha dell'incredibile, ma se vera ha del ridicolo. Non si ritiene possibile che agenti del Servizio affrontino una missione da Napoli a Caccuri, e qui attendano, per ore, inutilmente, un mezzo dai CC.. Cioè che non abbiano i mezzi o l'autorità per raggiungere il luogo di caduta di un velivolo militare di un Paese potenzialmente ostile. Che orecchino solo alcune notizie alla caserma dei Carabinieri e se ne tornino poi in città.

1.4. Le informazioni in "salita".

Il 20 luglio la 1ª Divisione redige un appunto per il Direttore del Servizio. In esso l'autore colonnello Lombardo assicura di aver mandato sul luogo dell'incidente nella mattinata del 19 precedente, secondo le direttive impartite dallo stesso Capo del Servizio generale Santovito, ufficiali del Centro CS di Napoli, i quali hanno operato in concomitanza ed a contatto con la Commissione d'inchiesta dell'AM, acquisendo elementi di interesse che è bene riportare integralmente: "In base ad alcuni contrassegni ed a carte nautiche, sulle quali sono tracciati "spezzati di rotta" di Bengasi e Tripoli, l'aereo dovrebbe essere un velivolo militare "MiG23" di nazionalità libica - versione da intercettazione - senza armamento e senza taniche; con una autonomia di circa 500 miglia. Il pilota, di razza bianca ed irriconoscibile a seguito delle gravi deturpazioni subite durante la caduta, non aveva alcun documento di identificazione. Dalla scritta in arabo rilevata sul casco, potrebbe trattarsi di Ezze-Eddnn-Khaled, non meglio noto. Lo stesso calzava anfibi militari con la sigla "AM.", che, da primi accertamenti, sarebbero in dotazione al personale dell'Aeronautica Militare Italiana. Il velivolo, probabilmente in cerca di una zona di atterraggio forzato, anche in base a dichiarazioni rese da testimoni oculari, ha urtato contro un costone a velocità molto bassa e si è spezzato in tre parti, precipitando nel sottostante burrone. I componenti della "Commissione dell'AM" hanno recuperato le parti più significative che potevano essere trasportate a mano ed hanno impartito le disposizioni per il recupero di tutto l'aereo, che si presenta laborioso e difficile. L'apparecchiatura fotografica di bordo è stata recuperata dal generale B.A. Zeno Tascio, Capo del SIOS/Aeronautica e si prevede che, nella mattinata odierna, si possano avere notizie sui fotogrammi degli eventuali rilevamenti fotografici effettuati dal velivolo e quindi acquisire elementi più concreti sull'effettivo scopo del volo. Secondo illazioni recepite sul luogo dell'incidente e non confortate da alcun elemento di riscontro, la caduta dell'aereo sarebbe da attribuire all'esaurimento del carburante avvenuto verosimilmente durante un tentativo di fuga del pilota".

Queste sono sicuramente le notizie apprese, e riferite, da Sgura alla caserma di Caccuri, che questi non ricorda e di cui non v'è traccia nè agli atti di Napoli nè in quelli della Direzione.

Quello stesso giorno il Direttore del Servizio trasmette al ministro della Difesa un appunto del SIOS Aeronautica, nel quale sono esposte una sintesi delle investigazioni già compiute sui reperti ed una elencazione di ipotesi avanzate. In primo luogo sui documenti rinvenuti e su quelli mancanti. Erano stati tradotti ed esaminati carte di volo, norme di comportamento per il Survival Kit, scritte su medicine, schemi di navigazione. Da tutti questi documenti s'era tratta la convinzione che il velivolo fosse di nazionalità libica. Mancavano documenti di indicazioni di frequenze (radiofari, torri di controllo ed altri) e di schemi di navigazione sul territorio nazionale. La macchina aveva un raggio di azione di: a. 700 miglia nautiche con i serbatoi aggiuntivi (tre); b. 450 miglia nautiche senza i serbatoi aggiuntivi; c. 250÷300 miglia nautiche in volo a quote inferiori a 3000÷4000 piedi. In considerazione del fatto che la Commissione Tascio aveva accertato che sul velivolo non erano state rinvenute tracce di travetti di sostegno di serbatoi aggiuntivi, l'autonomia totale di quella macchina doveva assumersi di circa 600 miglia nautiche. Il pilota ad un certo punto del volo doveva essere "entrato nel pallone", giacché la sua mano destra al momento dell'impatto anziché manovrare la

cloche, che può essere impugnata solo con tale mano, stringeva fortemente un guanto; il pilota non aveva fatto uso del paracadute; nonostante la visibilità fosse buona, aveva centrato il costone. Sul casco del pilota v'erano scritte in arabo "Ezz - Edden - Khaled". Si ipotizzava, sulla base delle dichiarazioni di un testimone oculare ed in considerazione del fatto che non fosse stato rilevato, nonostante il forte sigma, da nessun radar, che il velivolo avesse volato a bassa quota. Si supponeva altresì come più che sufficientemente verosimile sulla base dell'autonomia del velivolo, la fuga del pilota, e che costui per lo stivale AM avesse frequentato un corso di volo in Italia.

Qui cominciano le contraddizioni ed è bene rilevarle subito. Si afferma che quella macchina avesse autonomia senza serbatoi aggiunti di 450 miglia nautiche e che non presentasse tracce di travetti di sostegno di serbatoi di tal genere e poi al rigo successivo si asserisce che l'autonomia dovesse essere di 600 miglia, quasi come quella della predisposizione con serbatoi aggiuntivi. Addirittura si specifica che tale autonomia scende di molto con volo a bassa quota; si aggiunge quindi che il velivolo non era stato rilevato da alcun radar, perché aveva volato a bassa quota - ancora non si era trovata quella LJ054, che avrebbe dovuto risolvere molti problemi - e se ne fa discendere che quel MiG avesse autonomia per una fuga dalla Libia in Italia.

1.5. L'appunto del 28 luglio 80.

Rilevante appare poi il documento del 28 luglio 80 a cui si è fatto già ampiamente riferimento in altra parte di questo provvedimento, ma che è bene qui ripetere, poiché si tratta di una vicenda fondamentale negli accadimenti per cui è processo e su cui si fonderà l'accusa nei confronti di alcuni ufficiali del controspionaggio.

È questo un appunto per il Direttore del Servizio, 31° del fascicolo 3.54-1/4 proveniente dalla 1ª Divisione. In esso si riferiscono in primo luogo notizie, raccolte da ufficiale della Divisione, in licenza in Calabria e conoscitore della zona per avervi prestato in precedenza servizio, notizie su due testimonianze oculari. La prima su una donna che altri non può essere che la già nota Carchidi. In sintesi sono riportate le "sensazioni" della testimone che dopo aver visto l'aereo defilarsi dietro un costone, mentre s'aspettava di vederlo riapparire, ode un boato, non vede più riapparire l'aereo, scorge il fumo dell'incendio. La seconda su altro teste oculare che potrebbe avere avvistato lo stesso velivolo verso le 10.30-11.00 di quel giorno in località Le Castella in prossimità del promontorio di Capo Rizzuto. Il velivolo secondo questo testimone viaggiava provenendo dal mare verso Capo Rizzuto, con volo regolare, cioè senza difficoltà nè evoluzioni, a bassa velocità e a bassa quota cosicché potevano scorgersene i contrassegni sotto le ali ovvero un cerchio e il numero 41 o 44. In secondo luogo, l'ufficiale formulava delle ipotesi sui motivi del volo. Escludeva finalità di spionaggio sui fondali prospicienti il crotonese ove la SNAM avrebbe rinvenuto consistenti giacimenti di petrolio e di metano non pubblicizzati, per il fatto che non aveva autonomia per il ritorno in Libia. Riteneva più verosimile l'ipotesi di fuga in Italia per motivi vari, non ultimo quello di portare in Occidente un moderno aereo da combattimento di fabbricazione sovietica. Stima non improbabile che il pilota fosse uno degli italiani ingaggiati dall'ALI per il fatto che calzava stivaletti anfibi dell'Aeronautica Militare Italiana.

A seguito di richiesta di questo ufficio il S.I.S.MI con nota 5 gennaio 91 forniva le generalità del funzionario in questione. Masci Claudio, questo era il suo nome, escusso, ha confermato di essere stato quella estate in ferie a Cirò Marina, ove aveva prestato servizio come tenente dei Carabinieri presso la locale Compagnia. Aveva assunto, dopo essere stato richiesto dai colleghi romani, informazioni presso i locali Carabinieri. Aveva così saputo da un campeggiatore della storia dell'aereo con i numeri sotto le ali; non s'era però premurato di identificare costui, non presumendo che la vicenda avrebbe avuto sviluppi; ma nella zona di Le Castella abitava un maresciallo, tal Muratori Giorgio, che anche lui aveva visto detto velivolo.

Questa la sua storia, come da lui stesso narrata in prima battuta. Certo in questa versione, quando non erano emerse tante altre circostanze sulla sua permanenza in Calabria e su questo suo attivismo, egli non specifica in quale periodo fu in ferie in quella regione quell'estate, non specifica come fu attivato o si attivò; non riferisce con chi fu in contatto del S.I.S.MI e a chi riferì, nè come si mosse a Roma, al rientro; non dice se ebbe o meno dubbi sulle versioni che gli furono narrate; non indica in quali giorni vadano collocate quelle sue attività.

Il Muratori, identificato ed escusso, ha dichiarato che in effetti nel luglio 80 si trovava in licenza di convalescenza presso la sua abitazione di Isola Capo Rizzuto. All'epoca era in servizio, con il grado di maresciallo maggiore aiutante, presso il Comando Compagnia Carabinieri di Cirò Marina con incarico di comandante del Nucleo Operativo. Aveva notato verso le 12.00 circa di un giorno del mese di luglio 80, che non sapeva precisare, mentre si trovava sulla terrazza della propria abitazione, un velivolo tipo caccia di colore scuro, proveniente dalla Calabria. Non aveva svolto alcuna attività di PG sul fatto, ne aveva mai visto il relitto dell'aereo caduto in Sila. Aveva riferito al capitano Masci, suo ex comandante di Compagnia a Cirò Marina, quanto aveva visto dalla terrazza in occasione di una conversazione avuta con lui qualche giorno dopo la caduta del velivolo in Sila (v. esame Muratori Giorgio, GI 30.10.92).

Per le ragioni dette sopra Masci è anche l'"ufficiale" che appare nell'annotazione al 29 luglio dell'agenda di Tascio sotto l'indicazione Notarnicola. In tale annotazione, a parte l'indicazione di un ufficiale di Notarnicola che raggiunge Tascio nel suo ufficio e del fatto che si era "sparsa voce ad alti livelli secondo cui DC9 Ponza tracce registrate", vi si leggeva inoltre "Un ufficiale si è mosso subito e testimoniato - 10.30 - 11.00 il velivolo volava sulla spiaggia - la posizione era tale da dover richiedere manovra.". L'ufficiale che di certo è della Divisione di Notarnicola, altri non può essere che Masci. Masci è quello che si muove subito. Non si riesce però a capire in che direzione e con quali intenti si muova. Perché il velivolo visto su Isola Capo Rizzuto - a parte la differenza d'orario perché qui sarebbe stato visto alle 12.00 - era di sicuro velivolo ben diverso dal MiG. Si trattava quindi di un velivolo molto probabilmente italiano o comunque occidentale, nella migliore delle ipotesi di rientro dall'esercitazione che si era tenuta nella mattinata, nella peggiore che tentasse di simulare un qualche evento.

1.6. La testimonianza del capitano Conforti.

Ufficiale che contribuisce alla ricostruzione di questa vicenda è il capitano Conforti. Di costui come appartenente alla 3ª sezione della 1ª Divisione, stranamente

nessuno aveva mai parlato in questa inchiesta – che come ben si è visto, in organigrammi monchi s'è imbattuta più volte: Poggio Ballone, Grosseto, Marsala, Licola e Ciampino; e ancor più stranamente in organigrammi che sono monchi proprio in quelle parti di maggior rilievo, dei nomi di coloro che più hanno agito o che più potevano riferire.

Conforti ricorda, al riguardo della caduta del MiG di Castelsilano, che nel mese di luglio di quell'anno egli ricevette in ufficio una telefonata del collega Masci. Questi, che si trovava in licenza, desiderava parlare con il Direttore della Sezione, l'allora tenente colonnello Lombardo, per riferirgli, essendone venuto a conoscenza dal comandante della stazione dei CC. ove era in vacanza, - probabilmente Cirò Marina, nella memoria del Conforti - di un velivolo precipitato in zona nei pressi di quel luogo e del suo intento di raggiungere immediatamente la zona dell'incidente. La telefonata era avvenuta verso le 9-9.30 del mattino; Lombardo non era ancora arrivato in ufficio, ragion per cui Conforti disse a Masci di richiamare. Così come avvenne all'ora di colazione. Lombardo era in ufficio e quindi Conforti gli passò la chiamata del Masci. La telefonata si poteva collocare in un arco di tempo molto breve e ciò sia perché all'epoca si era soliti - Conforti ed altre persone del Servizio - andare a pranzo tra le 13.00 e le 13.30, giacchè la mensa chiudeva alle 14.00, sia perché Lombardo, che solitamente pranzava a casa, lasciava l'ufficio tra le 13.30 e le 14.00. In questa occasione Conforti, prima di passare la telefonata, chiese al collega notizie sull'accaduto, e Masci rispose che si trattava di un velivolo militare (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Conforti non ricorda il giorno delle due telefonate; ma ricorda, e su questo è sicuro, che comunque si trattava del mese di luglio. In quel mese però egli fruì di un periodo di cure termali. In questo senso documentazione acquisita presso il S.I.S.MI. In primo luogo una nota del Raggruppamento Unità Difesa pervenuta alla Segreteria della 1ª Divisione il 2 luglio 80, con la quale si comunicava che la Direzione generale della Sanità Militare lo aveva autorizzato con determinazione 4551/BT datata 16 giugno 80 ad effettuare il 10° turno (dal 16.07 al 27.07.80) di cure termali presso lo stabilimento balneo-termale Hotel la Perla Jonica di Acireale. Questa nota veniva girata il successivo 3 luglio dalla Segreteria alla 3ª Sezione. Il 16 luglio immediatamente successivo la Segreteria della Divisione informava quindi la Divisione Amministrazione del Servizio, sezione Trattamenti Economici che il 15 immediatamente precedente il capitano Conforti era "partito per Acireale - Hotel la Perla Jonica di Acireale per fruire del 10° turno di cure balneo-termali (vedi documento n.4208/SP/04 16 luglio 1980, diretto alla Divisione Amministrazione del S.I.S.MI - Sezione Trattamento Economico).

Di fronte a tale documentazione il Conforti così dichiara: "Devo ritenere senza ombra di dubbio che dal 15 luglio sono stato assente dall'ufficio per le cure termali... . Mi riservo comunque di controllare le date dalla mia agenda... . Sulla base di ciò, premesso che confermo di avere ricevuto le due telefonate dal capitano Masci, devo ritenere che queste mi sono state fatte prima che io andassi in licenza straordinaria ad Acireale per le cure termali, cioè prima del 15 luglio 80" (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Contestato a costui che il Masci nelle sue deposizioni non ha mai fatto il suo nome, pur essendogli stato chiesto espressamente di elencare gli ufficiali della Sezione, rileva la "stranezza" di tale condotta e non esita a ritenere che quegli temesse la sua testimonianza. "Devo ritenere che ciò probabilmente possa nascere dal timore per il capitano Masci che la S.V. mi sentisse a testimone su fatti e circostanze relative alle vicende sulle quali rendeva testimonianza".

Da ultimo Conforti ricorda che il Masci, ritornato dalla Calabria nulla gli disse su ciò che aveva compiuto a seguito dei colloqui con il colonnello Lombardo (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Posti a confronto, Conforti e Masci, entrambi permangono sostanzialmente sulle proprie posizioni. Masci non riesce a ricordare da chi gli fu dato l'incarico - e questo è molto strano, giacchè egli ricorda tanti particolari e non rammenta il dato di maggior rilievo. Deve ammettere che in Sezione prestava servizio anche Conforti. Deve ammettere la telefonata a Conforti del 94. Difatti come già rilevato in altra parte Masci aveva telefonato nel 94 a Conforti rammentandogli la telefonata che, a suo dire, esso Conforti gli aveva fatto nell'80 in occasione della caduta di un velivolo militare in Calabria. Conforti nella circostanza invece aveva replicato che era stato esso Masci a chiamarlo e non viceversa, Masci – riferisce Conforti – sarebbe rimasto turbato da questa sua risposta (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Sta di fatto comunque che la telefonata dell'80 con Conforti deve collocarsi entro il 15 luglio 80 e che quella con Di Feo – altro ufficiale della medesima Sezione di cui si parlerà sotto - , non può essere collocata al 20 luglio sia per quanto detto sopra sia perché Di Feo non poteva dargli, per le sue funzioni, l'incarico in questione.

1.7. La testimonianza del capitano Di Feo.

Sempre nell'ambito delle verifiche sui movimenti del capitano Masci e più in generale della reazione all'evento da parte della 3ª Sezione della 1ª Divisione, si è preso in considerazione il ruolo dell'altro ufficiale della Sezione, l'altro capitano, Di Feo, proprio colui che, a detta di Masci, lo avrebbe chiamato a Cirò.

Il Di Feo nella prima deposizione appare certo su dati, condotte proprie e di altri, e composizione della Sezione. Quanto alla vicenda della caduta del MiG libico a Castelsilano egli ben ricorda che ricevette la notizia mentre era di turno in un giorno festivo della fine di giugno, di un anno che al momento del verbale non ricorda, all'interno di una piccola sala a pian terreno della palazzina della 1ª Divisione - sita anche al tempo a Forte Braschi - turno che all'epoca veniva svolto da tutti gli ufficiali, ragion per cui capitava a ciascuno ogni due-tre mesi. Appare sicuro di questo ricordo, anche perché l'indomani partì per le ferie ed egli, e la sua famiglia, in genere prendevano il periodo di riposo annuale nel mese di luglio. La notizia proveniva dal competente Centro ed egli la girò, come d'obbligo, immediatamente alla Centrale della Direzione del Servizio a Palazzo Baracchini, ove un suo collega della Direzione svolgeva analogo servizio festivo.

In esito all'esame testimoniale gli viene contestata la sua domanda di licenza per quell'anno, ove appare che egli chiede venticinque giorni di licenza ordinaria da fruire con decorrenza 21 luglio. Ritiene pertanto che il turno, di cui ha parlato, debba perciò cadere la domenica immediatamente precedente, ovvero il 20 di quel luglio. Ma non sa dare una spiegazione al fatto che quel 20 la notizia era già di dominio pubblico (e peraltro come risulta da documentazioni acquisite presso lo stesso S.I.S.MI, di cui sopra s'è detto, la notizia era già a conoscenza del Servizio, dal pomeriggio del 18.).

Ricorda infine - oltre che nella sua Sezione prestavano servizio il tenente colonnello Lombardo e il capitano Follo - che sempre prima di andare in ferie, con ogni probabilità, quella stessa domenica del turno, ricevette una telefonata dal collega Masci,

che praticamente gli dava la stessa notizia datagli dal Centro e che lo avvisava che si sarebbe recato sul posto per acquisire notizie sull'accaduto. (v. esame Di Feo Giulio, GI 12.12.96).

Nel successivo esame, a distanza di pochi giorni, si dice sicurissimo di essere stato chiamato da Masci e non di averlo chiamato, e che tale telefonata avvenne durante il turno festivo che precedette la sua licenza. Conferma che anche mediante l'ausilio dei suoi familiari è riuscito a ricostruire le ferie di quell'anno, che si svolsero in luglio ed iniziarono dopo il turno festivo in Divisione.

A contestazione delle dichiarazioni del Masci, secondo cui egli sarebbe stato chiamato a Cirò da esso Di Feo, costui, seppur prescindendo da assoluta certezza, ritiene di escludere di aver chiamato il Masci. E ciò, sia perché non ne aveva recapito telefonico sia perché, se così fosse avvenuto, ve ne sarebbe traccia nel registro che veniva usato nella saletta del turno, registro nel quale venivano annotati, oltre che il numero chiamato, il motivo della chiamata e il nominativo dell'interlocutore, e persino gli scatti. Ricorda infine anche la presenza del capitano Conforti, in servizio in quel periodo presso la 3ª Sezione (v. esame Di Feo Giulio, GI 20.10.96).

Anche in questo caso Masci viene smentito da un suo collega, sia sul punto della data, che non può cadere, come osserva lo stesso Di Feo, in un giorno in cui il fatto era già di dominio pubblico, sia sulla iniziativa della stessa, che non può essere stata del Di Feo.

1.8. La missiva del Centro CS di Bari.

Ritornando all'esame delle carte del S.I.S.MI immediatamente successive al rinvenimento del velivolo, non può non sottolinearsi, ancora una volta, la trasmissione da parte del Centro CS di Bari alla 1ª Divisione dei tracciamenti radar relativi alla giornata del 18 luglio 1980. Dati inviati con missiva datata 30 luglio 80 ad oggetto "Incidente DC9-Itavia". Tracciamenti, questi, richiesti dalla 1ª Divisione per via telefonica, e a seguito di una precedente richiesta inerente i tracciamenti del DC9 Itavia. Entrambe le risposte - si ricorda - giunsero per corriere speciale che, nell'occasione, utilizzò il mezzo aereo; procedura del corriere speciale, ai tempi dei fatti, rarissima, così come ha rilevato il Capo Centro di Bari, Antonicelli.

Tutti gli ufficiali della 3ª Sezione della 1ª Divisione hanno escluso che la richiesta dei tracciamenti radar relativi al MiG rientrasse nell'ambito di una ricerca relativa al DC9 Itavia.

Masci, tra l'altro, aveva provveduto ad annotare sulla sopracitata missiva la seguente annotazione: "31/7. Parlato con CS di BA (Antonicelli) chiarito che materiale si riferisce ad aereo libico e non DC9". L'annotazione di Masci risulta sovrapposta ad altra cancellata, della quale il perito é riuscito a decifrare soltanto la parte iniziale "Richiamata sua attenzione (sulla) diversità orario dei dati relativi rispetto a quelli citati nella lettera (v. perizia Perrella-Sorrentino, 10.04.92). La cennata diversità potrebbe riferirsi alla divergenza tra l'orario zulu riportato nei tracciamenti e l'orario locale riportato, invece, nella missiva. Di conseguenza la conversazione di Masci con Antonicelli non sarebbe stata quella concernente la diversità dell'oggetto rispetto ai dati allegati alla missiva - oggetto DC9 Itavia/tracciamenti MiG libico - ma, con ogni probabilità, quella sulla diversità degli orari, subito chiarita. Va comunque osservato che

di questa conversazione Masci cancella ogni traccia, sostituendola con quella precedentemente citata, apportando così la correzione all'oggetto della missiva. Cancella, con un tratto di penna il riferimento al DC9, e lo sostituisce con "Incidente MiG libico".

Che la richiesta riguardasse i due eventi, é provato dal fatto che alla missiva di Bari risulta allegato un foglio concernente la vicenda del DC9 Itavia in cui si evidenzia l'interessamento da parte della Guardia di Finanza all'acquisizione dei tracciamenti radar del 27 giugno 80.

A margine va rilevato che Antonicelli si dice sicuro di aver trasmesso i dati del MiG libico nell'ambito di una richiesta di dati concernenti la vicenda del DC9 Itavia. Precisando inoltre che se conversazione con Masci c'è stata, questa dovrebbe risultare nella minuta agli atti del Centro CS di Bari. Così come, se modifica all'oggetto della missiva c'è stata, questa avrebbe dovuto essere riportata sia sulla minuta che sul registro di protocollo. La verifica agli atti del Centro CS di Bari ha confortato, ancora una volta, la versione di Antonicelli. Si ha ragione pertanto di credere che la richiesta di dati a Martina Franca, prima di quelli relativi al DC9 e immediatamente dopo di quelli concernenti il MiG libico, debba essere inquadrata in quell'attivismo di cui si é già ampiamente fatto cenno. Attivismo di cui si é trovata traccia nell'agenda del generale Tascio alla data del 28 luglio, in cui annota sulla base delle informazioni riferitegli dal S.I.S.MI, che a livello ministeriale si discuteva della possibile correlazione tra la caduta del MiG23 e le tracce "viste" intorno al DC9.

L'eventuale dichiarazione di Antonicelli avrebbe potuto infastidire a tal punto la Direzione del Servizio, e ciò é intuibile dal fatto che nonostante fosse stato preavvisato in tal senso da una telefonata da parte del segretario della 1ª Divisione, Saccone, nessuno, in seguito, si premurò di raccogliere le sue dichiarazioni. Dichiarazioni che verranno pertanto richieste soltanto a Curci e Maraglino e da costoro redatte nelle forme di cui si è già fatto cenno in altra parte.

Che i dati radar dovessero essere utilizzati per verifiche di cui non doveva rimanere traccia, è abbastanza palese. Infatti soltanto a più di un mese dalla loro acquisizione – e pertanto in contrasto con la eccessiva urgenza con la quale erano stato richiesti – risultano essere stati trasmessi, con missiva del 4 settembre 80 al SIOS/A al fine, così si legge "di conoscere se tra i dati rilevati vi siano anche quelli dell'aereo in questione". Con l'occasione la 1ª Divisione rivolgeva anche richiesta di copia della relazione tecnica redatta dalla Commissione d'inchiesta.

Il SIOS evade la richiesta del S.I.S.MI con missiva del 19 settembre comunicando, "1. …che la qualifica "friendly" attribuita alle tracce plottate dai siti della D.A. in data 18.07.80 (orario 08.30Z-09.30Z) dovrebbe consentire di escludere che tra gli avvistamenti sia compreso il velivolo in argomento. 2. Considerate tuttavia le caratteristiche di qualcuna delle tracce in argomento, con particolare riferimento alla LJ054, alla luce di talune inevitabili limitazioni insite nelle procedure vigenti per l'identificazione del traffico in assenza di IFF, la eventualità di cui sopra non appare del tutto da escludere.".

Questa la risposta ufficiale del SIOS/A sul mancato avvistamento del velivolo libico.

Con ulteriore missiva del 13 settembre 80 il SIOS/A trasmetteva al S.I.S.MI copia della relazione tecnico-formale relativa a quell'incidente in cui si precisava che nessun elemento nuovo era emerso oltre a quanto già segnalato dal SIOS/A.

Quel che desta perplessità nella ricezione di questa missiva è che nessun commento, nessun appunto, nessuna analisi viene effettuata sulla relazione. Il S.I.S.MI non fa altro che accettare passivamente sia le valutazioni relative alla mancata identificazione del velivolo da parte della D.A. sia le conclusioni alle quali era giunta la Commissione.

Ciò in netto contrasto con le voci che si erano diffuse alla fine di luglio sulla connessione fra i due eventi.

1.9. La nazionalità del pilota libico.

Il 30 luglio al S.I.S.MI giungono informazioni contrastanti sulla nazionalità del pilota. Infatti la 2ª Divisione del Servizio informa con messaggio 2124/274/053 che in ambienti militari libici "circolano insistenti voci secondo cui pilota caduto est di nazionalità siriana et si trovava in Libia per addestramento pilotaggio su aerei russi in base at accordi at suo tempo raggiunti su cooperazione militare tra paesi Fronte Rifiuto".

In calce all'appunto si possono leggere annotazioni di Notarnicola e le sigle di visione di Alloro e Masci. Notarnicola annota di aver parlato con D'Eliseo e di avergli suggerito di informarlo se la notizia dovesse essere trasmessa al SIOS/A. Non si comprende la cautela del Servizio nel trasmettere o meno la notizia al SIOS/A. Comunque la notizia giunge al generale Tascio con missiva della Direzione del Servizio datata 4 agosto 1980 a firma Santovito. Nella stessa missiva Santovito dà atto di avere informato il ministro della Difesa.

Sempre dalla 2ª Divisione con messaggio del 1° agosto 80 giunge conferma della nazionalità siriana del pilota, anche se non si esclude che effettivamente sia nato in Libia. In calce al messaggio si può leggere l'annotazione di Santovito "SIOS-A-V.Min.Difesa". Il messaggio viene trasmesso con nota del Direttore del Servizio al ministro della Difesa ed al generale Tascio.

Un'ulteriore conferma alle voci sulla nazionalità siriana del pilota giunge con altro messaggio dell'addetto militare a Tripoli datato 3 agosto 80 in cui si legge: "1.console generale in Bengasi, Petrocelli, in colloquio avuto con ufficiale questa Aeronautica ha tratto convinzione che est siriana nazionalità pilota MiG-23 precipitato. 2. Questo Navitalia non dispone di alcun elemento valido per confermare predetta nazionalità, tuttavia in incontri con personalità ufficio Relazione Estere non est stato mai evidenziato che nazionalità fosse libica, anzi molto imbarazzo est stato colto tutte le volte che venivano formulate condoglianze. 3. Base di più frequente impiego di piloti siriani sarebbe Bengasi". Anche questo appunto non ha avuto alcun seguito nella 1ª Divisione. Su di esso si può leggere la sigla di Masci apposta in data 5 agosto 80 e la decretazione "Atti".

Deve essere rilevato che tra gli atti del 2° Reparto dello SMA é stato rinvenuto un messaggio della 3ª Divisione del S.I.S.MI datato 19 agosto 80, con il quale veniva riferito che secondo fonte di buona attendibilità, il pilota del MiG23 sarebbe stato siriano e di origine palestinese ed il suo nome sarebbe stato effettivamente Ezzedin Fadah El Khalil. Il messaggio chiudeva con la annotazione "Quanto sopra per eventuale inoltro at competenti Autorità inquirenti". La notizia, tuttavia, non risulta esser mai stata trasmessa alla competente Autorità Giudiziaria, che in quel momento era quella di

Crotone. Con ogni probabilità si voleva evitare una riapertura del processo archiviato da quella Autorità Giudiziaria da pochi giorni - la data di archiviazione é il 31 luglio 80.

Ma le voci della nazionalità siriana del pilota non si fermano a queste brevi note. Anche un informatore del Centro CS di Palermo aveva riferito che "il pilota dell'aereo libico caduto mesi orsono in Calabria era un capitano siriano in volo di addestramento in coppia con altro velivolo pilotato da ufficiale libico, regolarmente rientrato alla base". L'informazione era stata fornita, insieme ad altre notizie, ad elemento del Centro CS di Palermo "da fonte di settore in esperimento" e trasmessa alla 1ª Divisione con missiva del 21 ottobre 80 a firma del Capo Centro CS, Gaetano Failla.

Il Failla sentito al riguardo ha dichiarato che le informazioni provenivano dal Nucleo S.I.S.MI di Siracusa in cui prestava servizio il maresciallo Dalli Cardillo Alfonso. Aggiungeva di non avere elementi per identificare la fonte della notizia (v. esame Failla Gaetano, GI 04.03.91). Dalli Cardillo invitato a comparire, faceva giungere attraverso l'organo di PG delegato certificato medico nel quale si attestava che il soggetto non era in condizioni di affrontare lunghi viaggi.

Dalla documentazione dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, invece, é stato possibile rilevare che il Centro CS di Palermo era ben a conoscenza del nome della fonte delle notizie trasmesse con il foglio del 21 ottobre. Difatti è stata rinvenuta una fotocopia del foglio Nr.475/P del 6.10.80, in cui si rileva il nome della fonte della notizia, tale Tashani Abdel Amagid, cittadino libico. Nella nota veniva anche precisato che la notizia della nazionalità siriana del pilota caduto sulla Sila era certa, in quanto appresa da un parente del Tashani, ufficiale dell'Aeronautica libica (v. decreto di esibizione al S.I.S.MI, 06.12. 93).

Altri riferimenti sulla nazionalità siriana del pilota sono emersi nel corso dell'istruttoria. Il teste Pomposi Guido, imprenditore nel ramo abbigliamento, che era intervenuto telefonicamente nel corso della trasmissione televisiva "Telefono Giallo" del 6.05.88 dedicata alla vicenda di Ustica, riferiva di essersi recato nel gennaio del 1981 in Siria per affari. Durante questo suo viaggio nel corso di una cena nella città di Homs, unitamente al suo rappresentante, Adnan Bacha, aveva avuto modo di conoscere un ufficiale pilota siriano, tale colonnello Monajer. Questi dopo aver instaurato una conversazione concernente i vari modelli di aerei in dotazione alle diverse forze militari, aveva fatto alcune affermazioni che è bene riportare integralmente così come sono state verbalizzate: "Monajer mortificato, mi disse che era dispiaciuto della caduta dell'aeromobile civile italiano precipitato nel giugno dell'80. In tale occasione, aggiunse, aveva perso un suo carissimo amico pilota siriano abilitato a condurre i MiG di fabbricazione sovietica ma di proprietà libica, in quanto tutti i velivoli libici venivano guidati da piloti siriani, perché la Libia non aveva all'epoca personale pilota addestrato a condurre tali velivoli. Precisò, che il suo amico pilota siriano morì in quell'occasione, non perché era a bordo del velivolo civile precipitato, ma perché aveva partecipato con un MiG ad un combattimento avvenuto sui cieli italiani con forze nemiche, ma non precisò la nazionalità. Non appena il Monajer mi disse queste cose fu prelevato da due persone in borghese su ordine di un generale. Il mio rappresentante che conosceva benissimo i commensali, mi disse di stare zitto e di non parlare più di aerei né tantomeno di quanto avevo saputo dal Monajer, altrimenti anch'io potevo essere allontanato ed avere seri problemi. Vorrei precisare che, avendo rapporti frequenti con i paesi medio-orientali, non ho mai avuto problemi nel muovermi nei loro paesi, ma da quell'episodio in poi ho avuto seri problemi. Infatti per prima cosa, non ho ricevuto indietro la mia merce, e non fui mai pagato. Sempre successivamente al mio colloquio

con il Monajer, ebbi dei seri problemi per il rientro in Italia, in quanto ero sempre sotto stretta sorveglianza da parte di militari siriani in borghese, perché erano convinti che fossi un agente dei Servizi segreti americani o israeliani. Dopo varie peripezie, coinvolgendo l'Ambasciatore italiano a Damasco, riuscii ad arrivare a casa dopo una ventina di giorni; premetto che il mio viaggio di lavoro doveva durare al massimo cinque giorni. Le Autorità siriane fecero severi accertamenti circa la mia vera identità personale" (v. esame Pomposi Guido, GI 15.09.93).

Quanto sopra costituisce un'ulteriore conferma alle notizie giunte al Servizio sulla nazionalità siriana del pilota caduto sulla Sila. Ma l'informazione non esce dal circuito interno. Tale omissione può solo trovare giustificazione nel fatto che non si poteva, o meglio, non si doveva contraddire la versione fornita dai libici sull'accaduto.

In tal senso appare significativo un appunto dell'Ambasciatore d'Italia a Tripoli, classificato "Segreto", concernente l'arresto dei connazionali Seliciato, Castelli e Peruzzo – catturati in Libia per la vicenda della rivolta di Tobruk. In quest'appunto l'Ambasciatore sintetizza il colloquio avuto con Hamed Gurgi, già segretario privato di Jalloud, poi capo della polizia e già tramite di "altre trattative". L'incontro era stato chiesto – si legge nella nota – dallo stesso libico che nell'occasione rivolge all'Ambasciatore richiesta di scambio tra i detenuti italiani in Libia ed i libici detenuti in Italia. Nella stessa circostanza l'Ambasciatore tiene a sottolineare all'interlocutore libico i propri interventi su alcune vicende che interessavano i libici e che qui è opportuno riportare integralmente: "Gli ho d'altra parte ricordato che in un anno di permanenza qui avevo aderito e dato corso ad una serie di sollecitazioni (richiesta di liberazione dei libici arrestati, inchiesta sull'aereo libico caduto in Italia) alle quali avevo ottenuto in gran risposta positiva da parte italiana".

1.10. Il viaggio del velivolo G222 dell'organizzazione Stay Behind.

Va rilevato che la 7ª Divisione con foglio del 28 luglio 80 trasmette alla 1ª e 2ª Divisione una missiva in cui si riferisce che "un ufficiale di questa Divisione, in occasione di contatti avuti in Francia il 24 luglio scorso con un collega dell'Aeronautica Francese impiegato allo SDECE, veniva da questi informato, con preghiera di non citare la fonte, che una stazione d'ascolto dell'Armeè de l'Air il giorno 18 luglio ha intercettato una comunicazione radio, in lingua russa, diretta a contattare o ricercare il velivolo". Nella missiva veniva peraltro precisato che dalla comunicazione "proveniente da emittente situata probabilmente nella zona di Tripoli, si evinceva che il velivolo era diretto a Malta". Infine si osservava che proprio la mattina del 18 luglio il velivolo del Servizio G.222 doveva effettuare un volo da Ciampino a Malta e ritorno, ma che l'autorizzazione già concessa veniva revocata quella stessa mattina.

Non si comprende la cautela dell'ufficiale francese nel riferire la vicenda al collega del servizio italiano. Una così importante intercettazione di comunicazione in lingua russa tendente a contattare il velivolo libico doveva rivestire notevole importanza per le Autorità che in quel periodo stavano cercando di stabilire le reali cause della caduta del MiG libico nel territorio nazionale. Invece, il Paese transalpino, anziché comunicare la notizia, l'avrebbe tenuta per sè.

Il generale Inzerilli sentito al riguardo ha escluso che con quel volo si dovessero trasportare persone o armi, osservando che in quel periodo il Servizio avrebbe dovuto

fornire al governo maltese un radar da impiegare nel loro aeroporto. Afferma che l'ufficiale di cui alla nota "dovrebbe essere l'allora tenente di vascello Mura, all'epoca ufficiale addetto all'attività aerea e marittima per la 7ª". Osserva di non ricordare chi fosse il referente francese di Mura, precisando però che era un capitano dell'Aeronautica francese" (v. esame Inzerilli Paolo, GI 23.05.91).

Mura conferma i contenuti della missiva precisando che nella sua qualità di addetto alle attività aereo-marittime manteneva i contatti con i servizi collegati operanti nell'ambito Stay Behind per l'effettuazione di comuni attività addestrative. Nulla aggiunge a quanto era stato precisato nella missiva. Relativamente al volo del velivolo G222 per Malta dichiara di non ricordare i motivi della revoca dell'autorizzazione. Esclude che con quel volo si dovessero trasportare persone o armi, osservando che sicuramente si trattava di un trasporto di materiale, logistico o tecnico (v. esame Mura Sergio, GI 28.05.91).

1.11. Le dichiarazioni di Cinotti.

Nel corso delle indagini sulla distruzione delle carte del Centro S.I.S.MI di Verona - quella distruzione che ebbe ad oggetto, oltre le altre migliaia di documenti di quell'importantissimo Centro, anche i carteggi relativi agli appunti, già più volte menzionati, nei quali apparivano date sulla caduta del MiG diverse da quelle ufficiali, - è emerso dalle dichiarazioni di Foglia Luigi, vice capo del Centro, la figura del segretario del Capo Centro, tal Cinotti Sergio, come persona che ebbe a gestire, alle dipendenze del responsabile del Centro, la distruzione di quelle carte (v. esame Foglia Luigi, GI 06.12.96).

In effetti il Cinotti, dopo aver precisato di aver prestato lavoro ininterrottamente dal 75 al 93 presso il Servizio Militare, prima al SID e poi al S.I.S.MI, e di avere svolto la sua attività sempre presso il Centro di Verona, ha dichiarato di aver avuto continuativamente le mansioni di Segretario operativo, e cioè di aver sempre curato la registrazione in arrivo e in partenza di tutta la documentazione del Centro. Ha quindi ricordato che proprio in tale funzione ricevette, a seguito della caduta del DC9 Itavia, l'informativa della 1ª Divisione - organo sovrintendente, come ben si ricorda, ai Centri - sull'evento, con la quale si chiedevano anche eventuali notizie d'interesse sul fatto. Proprio a seguito di tali richieste egli aveva attivato per effetto di disposizione del Capo Centro i nuclei dipendenti del Centro e cioè Bolzano, Trieste e Belluno, ed aveva contemporaneamente informato il settore operativo del Centro stesso. In conseguenza di tale attivazione operativa del Centro, il maresciallo Di Donna Roberto, deceduto nell'82, aveva compilato un appunto su segnalazione fiduciaria. Tale appunto era stato portato al Capo Centro, che a sua volta lo aveva rielaborato facendolo poi trascrivere da dattilografi della sua Segreteria. L'appunto era stato poi trasmesso alla 1ª Divisione a Roma. Il documento - ricorda bene il teste - evidenziava lacune della Difesa aerea e connetteva la caduta del MiG libico in Sila con la vicenda del DC9 Itavia.

Contestato al teste l'esistenza di due appunti originati dal Centro di Verona, il 6450/S del 25 ottobre 80 e il 6876/S del 28 novembre successivo, e che il primo fa riferimento tra l'altro all'episodio del MiG23 caduto "nel giugno del 1980", mentre il secondo fa riferimento tra l'altro ad aerei MiG25,egli ha affermato di aver letto, nella sua qualità di Segretario, entrambi gli appunti, e di aver parlato con Di Donna in

particolare del valore di quello sul MiG23. Il Di Donna gli aveva confermato che si trattava di "una notizia eclatante ricevuta dalla sua fonte". La notizia era eclatante in quanto metteva in relazione la caduta del MiG libico con quella del DC9 Itavia.

Il Di Donna gli aveva anche detto che la fonte a sua volta aveva a lui riferito che il velivolo libico per violare lo spazio aereo italiano aveva sfruttato la copertura della rotta del DC9 Itavia "collocandosi sotto la fusoliera di questo secondo velivolo".

Contestatogli che in nessuno dei due appunti appare un nesso tra MiG23 e DC9, conferma la conversazione con Di Donna, come conferma di aver appreso del nesso anche dalla lettura di un appunto.

Contestatogli che in entrambi gli appunti non v'è alcuna menzione del DC9, egli afferma che ovviamente quel punto fu eliminato e che la conferma di tanto proviene dal tenore della conversazione che all'epoca ebbe con quel suo collega. Questi in quella occasione, pur essendo persona di estrema riservatezza, mostrò i segni di una sorta di sfogo personale.

Richiestogli chi avesse compiuto, o avrebbe potuto compiere il taglio o i tagli sulla prima redazione dell'appunto di Di Donna, Cinotti testualmente così asserisce: "Sulla base della mia esperienza posso solo dire che verosimilmente sono intervenuti organi centrali del Servizio in questa vicenda...non posso dire se intervenne nella vicenda il Capo Centro se non nelle modalità che ho già detto cioè attraverso gli organi centrali...".

Anche l'appunto 3641 datato 8 aprile 81 su "sospetta attività dei Servizi Segreti libici", aggiunge il teste, fu stilato dal Di Donna. (v. esame Cinotti Sergio, GI 23.01.97).

A conclusione si può esser certi dei seguenti fatti: che il Centro di Verona ha distrutto migliaia di atti; che tra questi atti vi erano i fascicoli concernenti i documenti che riportavano come data di caduta del MiG23 giorni diversi da quelli del rinvenimento ufficiale; che in uno di questi documenti vi era riferita o doveva esservi riferita la connessione con il DC9 Itavia; che decisione su tale documento può essere stata presa soltanto anzi è stata presa da "organi centrali" ovvero dalla 1ª Divisione, che all'epoca della formazione dell'atto era diretta dall'allora colonnello Notarnicola.

1.12. L'informativa del 31 luglio 81.

Si sono già visti i documenti del Centro CS di Verona. Va inoltre osservato che in un documento della 1ª Divisione datato 31 luglio 81 all'oggetto "Incidenze negative sulla sicurezza militare", la caduta del MiG libico viene indicata come avvenuta il 14 luglio 80 e non il 18 luglio 80. Nel documento la data appare inserita in un momento successivo alla prima battitura del documento, giacché é redatta con caratteri a distanza minore degli altri e non in linea con la restante parte della riga. L'estensore dell'appunto é come al solito il capitano Masci. Il documento trae origine da una informativa del sempre ben informato Centro CS di Verona, in cui venivano riferite alla Centrale alcune carenze della Difesa aerea nazionale. Informativa che porta la data del 18.11.80 ma che solo nel luglio 81 la 1ª Divisione deciderà di inoltrare superiormente; allorchè sarà trasmessa al ministro della Difesa, Lagorio, al Capo di Stato Maggiore della Difesa, Torrisi, ed al Segretario generale del CESIS, Pelosi.

Masci interrogato sulla difformità con la data ufficiale del rinvenimento ha sostenuto trattarsi di mero errore di dattilografia. Di contro il Direttore della 3ª Sezione

dell'epoca, Genovese, che ha invece sostenuto che fu proprio Masci a confermargli che l'aereo era caduto il 14 luglio 80 (v. esame Genovese Felice, GI 11.10.96).

A margine va osservato che il 2° Reparto dello SMA, al quale il 3° Reparto invia l'informativa del S.I.S.MI per le valutazioni di competenza, non corregge la data, ma la conferma nella risposta. Infatti al punto 1d si legge: "Incidente velivolo MiG23 libico. I risultati dell'inchiesta hanno potuto stabilire che l'incidente del 14 luglio 80 é avvenuto per un malessere del pilota e certamente non nel corso di una missione di ricognizione per valutare la capacità della D.A. italiana.

Tra l'altro é da rilevare che il velivolo in questione con la configurazione, adottata per il volo del 14 luglio, non avrebbe avuto autonomia sufficiente per far rientro in Libia". (v. missiva 2° Reparto nr.SMA/222/1550 datata 21.08.81 in provvedimento di esibizione del 7.07.95).

A tal punto non può non richiamarsi l'annotazione che Tascio appone nella sua agenda sotto la data proprio del 14 luglio 80:
"Mr. Clarridge
500$ lo possono comparare e ce lo ritornano con l'analisi FTD
tramite lui oppure tramite Addetto
MiG21 Many versions - they want to see it". Annotazione su cui si tornerà più innanzi.

1.13. Il Raggruppamento Centri.

Scarsa e irrilevante anche per la vicenda del MiG l'attività informativa del Raggruppamento Centri CS di Roma. Come emerge sia dalla testimonianza di Cogliandro, responsabile del Raggruppamento, che da quella di Sasso, responsabile del Centro IV. Quest'ultimo, tra l'altro, oltre ad occuparsi del controllo delle attività dei soggetti ritenuti agenti del Servizio libico in Italia, curava anche i contatti con gli esponenti in Italia del Servizio informativo libico. In particolare con il noto Moussa Salem. Nonostante ciò nessuna attività informativa appare compiuta sulla vicenda.
Categorica e nello stesso tempo incredibile la dichiarazione di Sasso. "Della vicenda della caduta del DC9 dell'Itavia e del MiG libico, non svolsi, come Centro alcun accertamento. Non chiesi nulla all'Ambasciata ed in particolare a Moussa Salem anche perché il MiG era caduto in Calabria ove la competenza era del Centro di Napoli e la versione ufficiale, al momento, non era stata messa in dubbio. Non ho mai raccolto notizie riguardanti la caduta del MiG libico in periodi successivi e lontani al periodo in cui l'evento è avvenuto." (v. esame Sasso Aldo, GI 07.02.97).

Va tuttavia detto - come si é già avuto modo di rilevare supra - che al tempo dei fatti il colonnello Cogliandro aveva istituito - su direttiva di Santovito - una prassi a dir poco singolare, riferendo direttamente al Capo del Servizio, e scavalcando di fatto Notarnicola. Aveva costituito, a completamento di ciò, un archivio parallelo custodito presso la sua segreteria. Di ciò si é già fatto riferimento e pertanto si rimanda al relativo capitolo. Qui si vuole soltanto ribadire che tra le pratiche distrutte dell'"archivio Cogliandro" risultano anche quelle relative al DC9 ed al MiG libico.

Censurabile la distruzione di questi atti, di cui per la loro natura informale il Servizio non ha neanche ritenuto di dover redigere il relativo verbale di distruzione. Non può non essere rilevato come anche in questo caso si sia trovati di fronte, da una parte ad una illegittima archiviazione di notizie, dall'altra ad una consequenziale

illegittima distruzione di documenti. E con essa la distruzione di documenti concernenti i due gravissimi fatti per cui é processo.

1.14. Le dichiarazioni degli ufficiali del S.I.S.MI.

Le deposizioni degli ufficiali del S.I.S.MI che nel tempo sono stati sentiti sulla vicenda non hanno concorso alla ricostruzione dei fatti; anzi, con i loro silenzi e solo parziali ammissioni hanno contribuito, invece, a render difficoltoso e arduo il progresso dell'inchiesta. Per tale ragione alcuni di loro come si é già fatto cenno, sono stati raggiunti da comunicazione giudiziaria. Quasi tutti gli ufficiali della 3ª Sezione della 1ª Divisione che si interessarono delle due vicende, in un contesto di generale reticenza hanno mentito su circostanze di notevole importanza.

Su ciò che hanno dichiarato il generale Notarnicola e gli altri ufficiali della 3ª Sezione – Lombardo, Alloro e Masci – e funzionari del Centro CS di Bari – Curci e Maraglino – si ritornerà più diffusamente nella parte in cui si affronterà la loro posizione.

Il generale Notarnicola ha negato di aver disposto l'acquisizione a Martina Franca dei dati del MiG libico nel contesto di un accertamento concernente la vicenda del DC9 Itavia; ha negato di essere stato a conoscenza che il capitano Masci si fosse recato sul luogo di caduta del MiG e che su questa missione avesse anche riferito. Ha negato di avere avuto rapporti diretti con il generale Tascio e di aver parlato con quest'ultimo in relazione alla connessione tra i due eventi; ha negato di aver inviato il tenente colonnello Alloro dal generale Tascio per la consegna dell'appunto sulle informazioni apprese dal capitano Masci al riguardo della caduta del MiG libico.

Il colonnello Lombardo ha negato di aver parlato con Masci su quanto questi aveva appreso sul posto e di essersi pertanto limitato a trasmettere l'appunto del 28 agosto 80 al Direttore del Servizio, giacchè sostituiva Notarnicola, in quei giorni assente; negava anche di conoscere le motivazioni sulla esclusione di Antonicelli da coloro i quali dovevano redigere le dichiarazioni richieste dalla Direzione del Servizio sulle modalità di acquisizione dei dati radar a Martina Franca; negava infine di conoscere le motivazioni del trasferimento, nel 94, di Antonicelli da Capo Centro CS di Bari.

Il tenente colonnello Alloro, anch'egli in un quadro di generale reticenza, negava di essersi mai occupato della vicenda del MiG Libico; negava di essere a conoscenza di quanto richiesto a fine luglio 80 al Centro CS di Bari; negava di essere a conoscenza del contenuto del plico consegnato al generale Tascio; negava infine di essere a conoscenza di quanto appreso da Masci in Calabria e di aver disposto relazione su questa missione.

Il capitano Masci, figura centrale della vicenda, asserisce che l'incarico di essersi recato sul posto di caduta del MiG gli era stato dato dai colleghi della sua Sezione; asserisce che la trasmissione dei dati relativi al MiG libico con missiva ad oggetto DC9 Itavia del Centro CS di Bari, era da ricondurre ad un mero errore nell'oggetto; come allo stesso modo sarebbe stato mero errore l'apposizione del 14 luglio 80 come data di caduta del velivolo nel documento del 31 luglio 80.

Il colonnello Curci del Centro CS di Bari negava di essere a conoscenza che la richiesta di dati presso il 3° ROC riguardasse anche il MiG23 e non solo il DC9. Negava

di conoscere chi materialmente gli avesse richiesto telefonicamente i dati, ma che comunque la richiesta doveva provenire da Notarnicola o da Angeli. Negava infine di aver influenzato Maraglino nella redazione delle dichiarazioni richieste nel 1989 dalla Direzione del Servizio.

Il maresciallo Maraglino infine asseriva che la seconda volta che si era recato a Martina Franca aveva richiesto documentazione concernente il DC9 e non il MiG libico.

Queste in estrema sintesi le dichiarazioni rese.

Deve essere rilevato che il tenente colonnello Angeli, al tempo dei fatti Direttore della IV[a] Sezione e in "affiancamento" al Direttore della Segreteria, al quale sarebbe subentrato a partire dal 1° agosto 80, ha escluso la circostanza ascrittagli da Curci.

1.15. Le altre testimonianze.

Il colonnello D'Eliseo, Capo dell'ufficio del Direttore del Servizio generale Santovito, non ricorda molto della vicenda; riferisce però una circostanza molto importante sull'attivismo di fine luglio: "Non posso dire quali fossero le ragioni dell'urgenza. In genere l'urgenza per il Direttore del Servizio deriva da richieste del ministro della Difesa o del Presidente del Consiglio o suo delegato, cioè dal Sottosegretario della Presidenza del Consiglio delegato ai Servizi" (v. esame D'Eliseo Secondo, GI 16.09.93).

Se ne deduce che le "voci sparse ad alti livelli" di cui all'annotazione del 28 luglio del generale Tascio, non possono che riferirsi alle Autorità sopra menzionate.

Su un'agenda sequestrata allo stesso D'Eliseo nell'ambito di altro procedimento penale e acquisita in copia, sono state rilevate alcune annotazioni relative alla vicenda che è bene riportare integralmente:

-18 luglio 80 - "Nei pressi di Crotone è caduto un aereo di nazionalità sconosciuta";

-20 luglio 80 - "Intensa attività con Difesa Gab. e SIOS/A per stilare il testo per SPI (su richiesta del ministro) in ordine all'incidente sul MiG23 – il sig. ministro è stato raggiunto per telefono per l'approvazione";

-21 luglio 80 - "continua la "storia" del MiG23: i libici hanno ammesso che il velivolo è "loro";

-23 luglio 80 - "E' stata fatta l'autopsia al pilota libico, come da richiesta dello SMA. SIOS/A procede per suo conto nell'inchiesta".

Hanno immediatamente colpito le virgolettature apposte nell'annotazione del 21 luglio: "storia" e "loro".

D'Eliseo, pur riconoscendo che tali virgolettature sembrano orientare verso suoi dubbi, sulla circostanza relativa alla vicenda e sulla reale nazionalità del velivolo, dichiara che "evidentemente tale perplessità la trassi direttamente da atteggiamenti o frasi del Santovito". Ammette soltanto che le frasi di cui sopra alludono ad una ridda di ipotesi che sarebbero "morte" con l'ammissione dei libici che il velivolo era il loro (v. esame D'Eliseo Secondo, GI, 22.12.93).

Sentito nuovamente il giorno successivo, l'esame non sortisce effetto migliore. Preso atto che anche in un appunto datato 21 luglio 80 acquisito presso il S.I.S.MI concernente l'autopsia del pilota libico, egli virgoletta ancora la parola "autopsia", dichiara di usare le virgolette su determinate parole, "al solo fine di enfatizzarle a fini

visivi". Tuttavia non riesce a spiegare per quale motivo tale sistema non appare in nessun altro documento.

Nulla sa dire, o vuole dire, sulla già richiamata annotazione apposta di suo pugno: "Sì per SIOS/A per progetto Notarnicola-Tascio (ore 19.00 del 23.07.80)". A tal proposito afferma: "Sicuramente io riporto una decretazione del Capo del Servizio per trasmettere al SIOS/Aeronautica l'assenso al progetto in questione". (v esame D'Eliseo, GI 23.12.93). Pertanto neanche l'estensore dell'annotazione riferita al "progetto" ricorda o non vuole ricordare a cosa esso si riferisse. E questo dimostra che il "progetto" cela qualcosa che non può e non deve essere portato alla luce.

E' stata anche raccolta la testimonianza del generale Ninetto Lugaresi, Direttore del S.I.S.MI a seguito dell'allontanamento di Santovito. Questi, dopo aver premesso di non ricordare una particolare trattazione sui temi di Ustica e del MiG libico, ha affermato che "la versione accreditata all'epoca era quella secondo cui il pilota, un dissidente - peraltro abilissimo giacché istruttore - era stato "pilotato" dalla CIA. Egli stava per essere scoperto e quindi doveva fuggire dalla Libia; doveva anche portare con sè una macchina, all'epoca, di rilevante valore. Questa ipotesi era stata da me considerata valida".

Va subito rilevato tuttavia che di questa ipotesi nessuna traccia è stata rinvenuta agli atti del Servizio. Pertanto se ne deve dedurre, o che é stata avanzata verbalmente senza alcuna ricerca di riscontro obiettivo, o che la stessa, invece, non doveva essere riscontrata attesi gli anomali rapporti che intercorrevano tra il Servizio italiano e quello libico. Rapporti ai quali si rimanda nella parte in cui i medesimi sono stati ricostruiti.

Altra testimonianza che merita di essere citata è quella del generale Giuseppe D'Ambrosio, che nel periodo di interesse ricopriva il delicato incarico di Vice Direttore Operativo del S.I.S.MI. Tali dichiarazioni vanno citate non per il prezioso contributo che hanno portato all'indagine, ma perché esse costituiscono uno spaccato di reticenza, di falsità, di totale assenza di spirito di collaborazione con l'AG. E ciò é ancor più grave perché siffatto atteggiamento di chiusura non proviene dal comune cittadino che comunque ha l'obbligo di deporre conformemente al vero, ma proviene da un ufficiale generale che ha ricoperto alti incarichi in seno agli organismi istituzionali del Paese.

D'Ambrosio, dopo aver premesso di non essersi mai occupato né della vicenda di Ustica né di quella del MiG libico, afferma di essere stato trasferito il 24 giugno 80 al S.I.S.MI con l'incarico di consulente del generale Santovito, mantenendo l'incarico di assistente al ministro della Difesa per le relazioni internazionali. Dal 1° di novembre del 1980 al 2 di novembre del 1981 ricoprì l'incarico di vice direttore operativo.

Nessuna spiegazione ha saputo indicare - lui che asserisce di non essersi mai occupato della vicenda del MiG libico - al fatto che il suo nominativo e relativa utenza telefonica fossero inseriti in un appunto apposto sulla copertina interna del fascicolo relativo al MiG libico acquisito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI. Afferma soltanto: "Non so spiegarmi come sia stato messo il mio recapito telefonico in questa lista. Ritengo che io sia stato messo in un certo senso automaticamente, per chiamate in caso di mancato reperimento del Direttore".

Dopo aver più volte ribadito di non essersi occupato della vicenda e nonostante la contestazione che agli atti del Servizio fosse stato rinvenuto un appunto relativo al MiG libico concernente notizie raccolte dal SIOS/A fino alle ore 18.00 del 19 luglio 80, sul quale era apposta l'annotazione "ore 18.15: gen. D'Ambrosio", e che in un biglietto allegato si leggeva "Appunto riferito a: - gen. D'Ambrosio: ore 18.15 (su richiesta mia a

casa); - S.E. il Direttore: ore 19.05; - PCM (Cons. Squillante): ore 19.25-", il generale D'Ambrosio ha continuato a ribadire di non essersi occupato della vicenda, di non ricordare l'episodio, ma che se avesse letto o gli fossero state lette per telefono le notizie contenute nell'appunto, se ne sarebbe, oggi, sicuramente ricordato.

Esclude anche di aver partecipato alla redazione del primo comunicato stampa relativo alla caduta del velivolo libico, nonostante che in un biglietto, a firma D'Eliseo, allegato al comunicato stampa diramato il 20 luglio 80 si legge: "Il testo é stato elaborato, su ordine del sig. ministro (a gen. D'Ambrosio), con la partecipazione del gen. Tascio, Pugliese e D'Ambrosio)". Anzi afferma, che se vi avesse partecipato, lo ricorderebbe senz'altro.

Esclude anche di aver portato al S.I.S.MI dal Gabinetto della Difesa la nota verbale libica datata 20 luglio 80, nonostante che in un biglietto allegato alla nota il colonnello D'Eliseo scriva di averlo ricevuto "da Difesa Gabinetto tramite Signor generale D'Ambrosio (ore 10.45 del 21.7.1980)". Tiene a precisare, però, di non poter escludere di aver recapitato una busta chiusa, ma che, in questo caso, sarebbe stato alquanto strano che si fosse usato un generale per portare una busta chiusa.

Nonostante l'annotazione del suo nominativo nel registro dei voli CAI alla data del 5 luglio 80 sulla tratta di volo Ciampino-Lamezia Terme, il generale D'Ambrosio ha escluso di aver compiuto un viaggio con la CAI per Lamezia Terme.

Il nome di D'Ambrosio non compare soltanto tra le carte del S.I.S.MI, ma anche tra quelle sequestrate a Renato Era. Difatti in queste carte é stata rinvenuta la scheda valutativa relativa all'anno 83. Era in proposito ha dichiarato di averla ricevuta dallo stesso generale D'Ambrosio "nell'ambito di un interessamento per le sue progressioni di carriera" (v. esame Era Renato, GI 03.05.96).

D'Ambrosio ha dichiarato di conoscere Era come amministratore di Villa Mafalda e di non avergli mai chiesto favori attinenti alla propria carriera. Dichiara di ritenere, altresì, che non possano rilasciarsi copie delle schede valutative, precisando comunque di non averle mai richieste. Ma nonostante queste negazioni appare ovvio l'imbarazzo dell'ufficiale nell'apprendere del sequestro del documento presso l'abitazione di Era.

Queste sono le dichiarazioni del generale D'Ambrosio, dichiarazioni che si commentano da sole.

1.16. Le dichiarazioni di Milani Enrico.

Altre dichiarazioni concernenti la vicenda del MiG23 provengono da colonnello dell'Aeronautica Militare in congedo, tal Milani Enrico. Questo ufficiale, che ha un passato di migliaia di lanci con paracadute e di molteplici azioni di guerra nell'ultimo conflitto mondiale - tra l'altro operazioni su El Alamein e nel Nord della Siria a fini di contrasto, in collegamento con la rete del Gran Muftì di Gerusalemme, da parte delle potenze dell'Asse, di movimenti verso la Siria, la Palestina e l'Egitto dell'VIII^{a} Armata Inglese di stanza nell'Iraq - ha fatto anche parte dell'equipaggio del velivolo denominato Argo 16, che il 31 ottobre del 73 aveva trasferito dal nostro Paese a Tripoli di Libia i terroristi arabi arrestati il precedente 5 settembre perché trovati in possesso di un lanciamissili Strela e quindi nell'ambito di poche settimane liberati.

Egli ha affermato di essere stato convocato il giorno 18 luglio 80 mentre si trovava nella sua abitazione di Sutri, presso la locale Stazione CC. per comunicazioni

urgenti. Qui parlò con il generale Terzani, suo ex superiore al Servizio Militare, che gli comunicò che il generale Tascio era alla sua ricerca, e che pertanto doveva mettersi a sua disposizione. A bordo di un'autovettura mandata a Sutri raggiunse il palazzo del SIOS in via Pietro Gobetti, ma qui fu ricevuto in assenza di Tascio, già partito da Ciampino per la Sila, dal suo vice, che lo invitò a ritornare l'indomani, allorché sarebbe stato di ritorno il capo del SIOS. Milani conosceva Tascio da lungo tempo, dal tempo per la precisione in cui egli era stato Aiutante di volo del Presidente della Repubblica.

L'indomani, in effetti, ritornato al SIOS, incontrò il "comandante" che subito gli mostrò parti metalliche del velivolo e "carteggio" ovviamente rinvenuto sul luogo di caduta del MiG. I reperti metallici erano parti interne dell'aeromobile ed un frammento della fusoliera, su cui si leggeva la "matricola". Tutti questi reperti recavano segni di bruciature. Tascio richiese a Milani di analizzarli, in considerazione del fatto che su di essi vi erano scritte in carattere arabo e il Milani è profondo conoscitore di tale lingua.

Tra quelli cartacei il colonnello riconobbe in uno di essi i numeri delle tabelle di volo. Vide poi un foglio di carta bruciacchiato contenuto in un frammento di busta lacerata. Su di esso apparivano segnate a mano delle scritture in arabo, che, con buona approssimazione, recitavano, in una sorta di riconoscimento di colpe, "Io sottoscritto pilota Khalil colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti...". Di tale scritto l'anziano ufficiale dette anche una spiegazione a Tascio; il pilota cioè, secondo lui, conoscitore oltre che della lingua araba anche della mentalità maomettana, manifestava con quello scritto la volontà di espiazione di una grande colpa con gesto suicida coerente ai dettami del Corano, e in obbedienza ad ordine impostogli dai vertici del regime del suo Paese. Il Milani ha anche aggiunto che la "matricola" sulla lamiera era composta da due numeri, l'uno in cifre arabe collocato a destra, per chi leggeva e l'altro in cifre occidentali a sinistra. Mostrategli, infine, le carte, in giudiziale sequestro, acquisite sul luogo di caduta del MiG, tutte in lingua araba, non le ha riconosciute come quelle che gli furono mostrate da Tascio. (v. esame Milani Enrico, GI il 29.01.97).

Carteggio rinvenuto al S.I.S.MI, di palese grafia del colonnello D'Eliseo, all'epoca capo dell'ufficio del Direttore, conferma la vicenda della convocazione del Milani al SIOS tramite S.I.S.MI, ma colloca temporalmente il fatto in tempi di poco diversi. La prima ricerca di interprete di lingua araba - oltre che di lingua russa, cui provvedeva la Marina con Zolotariof Boris, anch'egli escusso - (vedi esame, GI 09.02.96) - avvenne nelle primissime ore del 19 luglio (sull'appunto è scritto "01.25"). Altro biglietto (datato sempre 19 ad ore 17.20 circa) conferma che la messa a disposizione è per le 20.00 di quello stesso giorno presso il SIOS, che il Milani fu prelevato con automezzo del S.I.S.MI presso la Stazione CC. di Sutri e che giunse al SIOS puntualmente alle 20.00.

Conferma a tale dichiarazione viene espressa in un successivo esame, con più precise e nuove circostanze. Egli rammenta che la dichiarazione era più specifica, nel senso che si apriva con la frase "Io responsabile dell'abbattimento del velivolo civile italiano ...". Rammenta inoltre che quella frase tradotta la riferì soltanto al generale Terzani, il giorno successivo, sempre a luglio, nella sede del Ministero della Difesa-Aeronautica in viale dell'Università, al 4° piano, sede dell'Ispettorato Logistico.

Fu proprio costui ad "ordinargli" di prelevare qualsiasi "cosa d'importante" mostratagli o rinvenuta presso Tascio e consegnargliela. Così egli fece. Si impossessò di quel foglietto, senza che Tascio se ne accorgesse - qui egli modifica la precedente versione - e lo consegnò al suo ex superiore. Questi "incamerò" il foglietto, lo ringraziò e gli ingiunse di non parlarne mai con nessuno.

Non ha mai parlato con alcun altro del testo di quello scritto. Non sa dire a chi abbia potuto riferire il Terzani. Ritenne l'espressione usata dal pilota coerente con il pensiero mussulmano, giacchè secondo il Corano chi produce morte deve sacrificarsi per il male compiuto; ché altrimenti la responsabilità del malfatto ricadrebbe sulla famiglia e sugli affetti più cari. Egli ben conosce tale mentalità perché di madre siriana. (v. esame GG.II. Roma e Venezia 26.02.97).

Tra le carte sequestrate presso il Gabinetto del Ministero della Difesa veniva rinvenuto un appunto a grafia dell'allora capo di Gabinetto, generale De Paolis. In tale foglio intestato al Ministero della Difesa - Capo di Gabinetto, datato 19/7, vergato a mano con grafia del De Paolis, che in tal senso riconosce, e con una sorta di titolo "Ultime" vi si riporta, come detto in altra parte, l'orario preciso al minuto di caduta del MiG e all'ultima riga, oltre ad appunti sul velivolo e sul pilota, la scritta "Documenti molto interessanti: una specie di testamento/dichiarazione".

Il teste riferisce che le notizie contenute in detto appunto gli sono state comunicate con alto grado di probabilità dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica per via telefonica e che i suoi interlocutori sulla vicenda potevano essere stati il Capo, il Sottocapo o i Capi Reparto. Anche se non esclude di poter essere stato contattato, sempre per telefono, da un ufficiale dei CC. del luogo di caduta del velivolo, che già in precedenza - e quindi solo il 18; o Inzolia o Livi - lo aveva chiamato per ragguagliarlo sul cadavere del pilota.

Non ha mai letto il documento "testamento/dichiarazione". Presume che contenesse i motivi che avevano indotto il pilota al comportamento che lo aveva portato a cadere sulla Sila. Aggiunge che in quel testamento ben poteva esserci stata una richiesta di perdono, ma esclude tassativamente che ciò gli fosse stato riferito dalla persona con cui era in contatto ed afferma, a mo' di giustificazione, che s'è trattato di una sua pura generica illazione". (v. esame De Paolis Mario, GI Roma, 26.11.97).

Convocato nuovamente, il Milani conferma ancora le precedenti dichiarazioni, precisando che di certo, per l'incarico affidatogli, Terzani richiese ed ottenne autorizzazione da Santovito e che a costui probabilmente riferì sull'esito della traduzione. Esso Milani, da parte sua, nulla comunicò al S.I.S.MI, aggiungendo altresì che egli immediatamente associò, allorché lesse il testo del biglietto, "il velivolo civile italiano abbattuto", al DC9 caduto nel mese precedente. Ribadendo infine che il gesto suicida trovava motivo nell'ossequio ai dettami del Corano al fine di evitare che quella colpa - e cioè aver cagionato la morte di tante persone nel Paese ove egli voleva espiare - ricadesse sulla propria famiglia. (v. esame Milani Enrico, GI Roma, 02.12.97).

È difficile poter dire quale fosse l'esatto contenuto di questo scritto. Di certo esso esisteva, ed è stato fatto sparire. Di certo esso conteneva una sorta di invocazione di perdono, e per questo motivo si è temuto che potesse divenire di pubblico dominio. A cosa si riferisse non è però possibile dirlo con certezza. Potrebbe essere una specie di preghiera che ogni buon mussulmano, in particolare se rischia la vita con la sua attività e se tale attività cagiona o ha cagionato morti, porta con sè. Come potrebbe essere uno scritto che ha relazione con i fatti che sono ad oggetto dell'inchiesta.

2. L'interesse dei Servizi stranieri, israeliano, tedesco, inglese e francese.

Il MiG di Castelsilano ha interessato, come s'è detto non solo Autorità Italiane, ma anche, su richiesta del SIOS/A o d'iniziativa, i Servizi di Paesi alleati od amici. Le vicende di questi "interessamenti" sono elencate in un documento dello SMA prodotto a seguito di richiesta dell'Ufficio.

In primo luogo – a parte i contatti Tascio-Clarridge e quanto ne conseguì – Israele; che ad appena dieci giorni dal rinvenimento del MiG, dietro richiesta del SIOS trasmette a mezzo dell'Addetto militare navale e dell'aria due rapporti, il primo dal titolo "Flight Recorder - SARPP-12 G (CAP□□ 12 □) concernente il sistema automatico di registrazione dei parametri di volo, e un secondo dal titolo "R-855/UM Data Sheet", che non appare allegato e che invece é nel documento n.23, concernente un apparato di trasmissione di fabbricazione russa, facente parte dell'"emergency kit" del pilota.

In secondo luogo il Servizio Jon, che si identifica in quello tedesco, come provato infra. Questo Servizio, tramite il S.I.S.MI, richiede quelle stesse parti che erano già state consegnate agli Americani del Federal Technology Department. Un rapporto di questo F.T.D. viene richiesto dal S.I.S.MI sia per completamento della propria documentazione sia per trasmissione allo Jon.

Risulta poi trasmessa, nel novembre 80, all'Addetto Aeronautico statunitense "Documentazione Tecnica Formale" per il successivo inoltro all'F.T.D., l'ente di cui s'è detto, nella sede di Wiesbaden, in particolare le mappe geografiche della zona d'impatto, il percorso prepianificato della missione (fornito dai libici), il plotting GCI con traduzione in inglese (fornito dai libici), le carte delle condizioni meteorologiche (fornite dai libici), lo stralcio delle comunicazioni terra-bordo-terra del 18 luglio 80 (fornito dai libici), i documenti tecnici del volo (forniti dai libici), i risultati delle analisi campioni velivolo, i dati dell'analisi del "Flight Recorder", il grafico dell'andamento delle comunicazioni su percorso prepianificato, la relazione del comando libico (fornita dai libici), il rapporto di visita medica annuale del pilota (fornito dai libici), documentazione tecnica sull'incidente.

Anche lo Stato Maggiore dell'Aeronautica tedesca richiede, il 15 gennaio 81, informazioni sui risultati dell'inchiesta SMA, facendo presente che tutte quelle attribuite a quel tipo di velivolo continuano ad essere di particolare interesse per l'Aeronautica tedesca, giacché la maggior parte dei velivoli che minacciano (siamo agli inizi del decennio 80) la Repubblica Federale è dello stesso tipo e le conoscenze acquisite hanno un'influenza diretta sia sull'addestramento tattico degli equipaggi sia sullo sviluppo di nuovi sistemi d'arma.

A distanza di poco più di un mese, il 20 febbraio 81, l'Addetto dell'Aria francese richiede una lista d'informazioni divise in: A. punti di interesse prioritario ovvero: 1. fotografie della cabina di pilotaggio (ravvicinate del cruscotto, strumenti di volo e del motore), del radar (antenne ed altri componenti), del motore (ravvicinate dei componenti, compressore, turbina, ecc.); 2. questioni sull'esistenza di sistema automatico di variazione delle ali, sullo scope radar, sul collimatore, sul CME, sul radar, sul sistema di navigazione automatico, sul motore. B. punti di interesse generale ovvero: 1. caratteristiche generali ; 2. cellula (2.1. ali, 2.2. fusoliera, 2.3. comando di volo, 2.4 carrello); 3. propulsione (3.1 alimentazione in aria, 3.2 circuiti combustibili, 3.3 turbomotore); 4. radar; 5. attrezzatura del sistema di navigazione autonoma (S.N.A.); 6. seggiolino eiettabile; 7. cabina.

Il 18 maggio 81 il S.I.S.MI ribadisce, a seguito di precedenti fogli, al SIOS che le caratteristiche tecniche del velivolo costituiscono oggetto di vivo interesse sia dello stesso S.I.S.MI che dei Servizi collegati della NATO.

Il Servizio di Sicurezza tedesco nel settembre dell'81, dopo aver ringraziato per l'opportunità ad esso concessa di esaminare parti del velivolo e aver inviato una serie di foto prodotte, chiede che siano messe a disposizione 17 parti appartenenti al sistema radar del velivolo.

Una missiva datata 27 giugno 81 ed autorizzata dall'F.T.D., ad oggetto "Have Shadow" trasmette informazioni per rimuovere detonatori installati nell'IFF del velivolo. A questa missiva ne segue un'altra, datata 9 luglio 81, con medesimo oggetto, per la confezione dei componenti dell'IFF e la spedizione degli stessi all'F.T.D. in Ohio.

Con nota del 12 giugno 81 inizia un carteggio tra il Servizio Jon e il SIOS tramite il S.I.S.MI. In tali note si esprime ringraziamento per l'offerta di concessione temporanea per valutazione di materiale desiderato e si sottolinea che con i risultati della valutazione s'avrà l'occasione di intensificare lo scambio di informazioni tra i valutatori delle Aeronautiche militari dei Servizi di entrambi i Paesi. A seguito di tale messaggio è organizzata una visita di delegazione del Servizio Jon a Roma il 25 giugno 81. L'8 settembre 81, dopo tale visita, viene inviato un elaborato di 212 pagine e 86 allegati oltre ad una scatola di fotografie. Da successiva nota, del 4 dicembre 81, si apprende che non ci fu una sola visita, quella del 25 giugno, ma anche un'altra precedente, del 4 e 5 giugno, di delegazione del settore "Tecnica Aeronautica MiG23" di detto servizio Jon, presso la 3ª Divisione, nota con la quale si rinnova la richiesta dell'hardware di cui alla nota 8 settembre 81.

Il SIOS risponde, sempre per il tramite del S.I.S.MI, ad entrambe le note, quella del 14 settembre e del 18 dicembre 81 di Jon, con nota del 5 gennaio 82, con la quale si restituisce il documento "Radio Engineering System of Short-Range Navigation" e si comunica che il materiale disponibile potrà essere consegnato a partire dall'11 seguente. In effetti tale materiale, che è quello richiesto con nota supra (17 parti del sistema radar, meno quattro parti non disponibili) viene ritirato il 12 gennaio 82 dal colonnello Pascucci per conto del S.I.S.MI. In allegato a tale nota risulta un sommario verbale di una riunione, intitolato "MiG23. Incontro con i tedeschi 4-5/6/81", in cui appare un lungo elenco di fotografie "date ai tedeschi". Appare inoltre consegnata, oltre a tali fotografie, una copia della "Documentazione Tecnico Formale" della Commissione di Inchiesta sul MiG23 libico. Sempre in allegato altri due fogli apparentemente della stessa mano che ha redatto il detto elenco di fotografie consegnate, intestati in alto a destra "Fonte: Tedesco (giugno)" in cui sono riportati i seguenti argomenti: Armament FLO/F, FLO/J, FLO/G, FLO/B, FOX/B-D, Fox mod. FIT/D, FIT/C, FIT/H, Tattica sgancio nucleare FIT, Backfire, MI-24, HIP/G.

Con nota del 2 marzo 82, trasmessa sempre attraverso il S.I.S.MI, Jon si rammarica per la mancata consegna delle quattro parti sopra dette e ne richiede nuovamente, ove possibile, la messa a disposizione, specificando che si tratta del Radar Jay Bird, della Waveguide Unit, di Radar antenna part e dello SRZO2.

A tale richiesta il SIOS risponde in data 19 marzo 82, dichiarando la temporanea indisponibilità di quelle parti e s'impegna a comunicarne tempestivamente la disponibilità.

Le quattro parti in questione erano state consegnate all'Addetto Aeronautico degli Stati Uniti, come risulta da un foglio intitolato "Parti MiG23 MS (libico) da consegnare all'Addetto Aeronautica U.S.A." In tale foglio sono elencate 19 parti. Si tratta delle parti selezionate da quell'Addetto meno l'unità KV-2 NM Gyro dell'SKV-2M. Le parti in questione vengono ritirate l'8 gennaio 82 dall'Addetto Aeronautico

Aggiunto. Tra di esse - sono cerchiate nel documento - l'SRZO-2 (IFF), un componente radar, la base dell'antenna radar, la guida d'onde del radar.

Sempre l'Addetto Aeronautico statunitense in data 19 ottobre 82 comunica al SIOS, nell'ambito dell'oggetto "Have Shadow", che entro breve tempo sarebbe pervenuto a quella stazione il rapporto completo di "Have Shadow" della Foreign Technology Division e che conseguentemente quell'F.T.D. avrebbe restituito tutte le apparecchiature "Have Shadow" ad eccezione, previo consenso dello SMA, della radio-bussola ARK-15; e, ove ciò non fosse stato possibile, sarebbero stati richiesti, stante l'interesse alle cartoline del circuito integrato, i duplicati dei circuiti stampati.

Il SIOS risponde il 9 novembre 82 dando il proprio consenso all'F.T.D. a trattenere l'apparecchiatura ARK-15 e richiedendo il restante materiale consegnato come il rapporto di analisi dell'F.T.D.

Segue nota dell'Addetto Aeronautico statunitense in data 16 dicembre 82, con la quale si forniscono i risultati delle analisi sulle seguenti parti: airborn radar, radio compass, data link receiver, trim motor control switch, directional gyro unit, IFF decoder, data unit, oxygen control block. In generale, continua la nota, queste analisi non hanno modificato le conoscenze concernenti i subsistemi del Flogger E, a parte i micro-circuiti dell'ARK-15 M ovvero il radio-compasso.

Di particolare interesse la nota esplicativa del SIOS, datata 20 novembre 82, allegata alla predetta missiva dell'Addetto statunitense. In tale nota tra l'altro si attesta - conformemente al vero - che non ci sono stati mai provvedimenti di "sequestro" da parte della Magistratura e che i pezzi del MiG23sono stati "ufficialmente" restituiti al Governo libico dopo la richiesta pervenuta dal M.A.E., tre giorni dopo l'incidente, mentre a seguito di direttive superiori (C.R. sta con ogni probabilità per Capo Reparto), parti di essi (specificati in un elenco D che non è in questi atti), sono stati trattenuti per esigenze informative. Si continua affermando che il laboratorio AM ha provveduto ad analizzare residui di carburante, di lubrificante, il tettuccio di pilotaggio ed ha disinnescato le cariche esplosive dei due apparati IFF rinvenuti a bordo. L'R.S.V. ha analizzato lo spezzone del film contenuto nello "in Flight Recorder". L'Ambasciata USA ha ritirato parti d'interesse (elencate in un allegato E, mancante), inviandole per l'analisi al centro della Foreign Technology Division di Wright Patterson. Il servizio collegato Jon (della Repubblica Federale Tedesca) ha ricevuto tramite S.I.S.MI parti del velivolo incidentato (elencate in un allegato F mancante) restituendole successivamente e richiedendone altre per effettuare ulteriori analisi, parti non ancora consegnate perché in possesso del personale statunitense. In calce al secondo foglio annotazione manoscritta non firmata, secondo cui rimarrebbe ancora inevasa la richiesta francese, a suo tempo non soddisfatta per indisponibilità delle informazioni richieste. Annotazione cui ne segue un'altra datata 16 novembre dal seguente tenore "d'ordine del C.U. non si procede alla consegna del documento sul MiG23 all'Add. Francese".

Una nota con data illeggibile dal SIOS al S.I.S.MI trasmette copia dei risultati delle analisi effettuate dalla Foreign Technology Division, richiamando che al materiale in esame è interessato il servizio Jon ovvero la Repubblica Federale Tedesca. Di rilievo un elenco di materiale preso in consegna dal maggiore Walters e dal sig. Wilson (tra l'altro, grassi e oli) e da inviare (parti del cockpit trasparente per analisi laser).

Nel giugno 86 il S.I.S.MI si fa tramite dell'interesse britannico all'esame delle componenti avioniche del velivolo, programmando una riunione di lavoro congiunta per la prima quindicina di ottobre di quell'anno.

La riunione, come si apprende da appunto per il Sottocapo di Stato Maggiore, non datato, ma sicuramente successivo alla nota del S.I.S.MI, dovrebbe tenersi il 9 e il 10 di quell'ottobre, e colui che redige l'appunto dà parere positivo alla richiesta S.I.S.MI in considerazione del ritorno informativo, giacchè gli Inglesi hanno dichiarato di essere in grado di fornire informazioni sull'avionica del MiG29 Fulcrum, uno dei più recenti caccia sovietici. Sempre quel compilatore, ricorda che i Tedeschi (Jon), cui erano state consegnate parti degli apparati del velivolo, ancora non avevano fornito i risultati delle loro indagini.

Le relazioni con gli Inglesi, almeno a quanto risulta dagli atti - appunti del SIOS, 1° marzo e 12 aprile 88 - durano sino alla primavera dell'88 e sicuramente sono continuate oltre, essendo prevista ulteriore specifica collaborazione. Il Servizio inglese appare ancora interessato a verificare la possibilità di controllare le frequenze impiegate dal sistema Lazur e a reperire la documentazione fotografica relativa all'incidente di volo per acquisire elementi sul posizionamento delle antenne di comunicazione sul velivolo e sui cablaggi di collegamento.

Tutti i Servizi occidentali s'interessano, e sin dall'immediatezza, alla macchina caduta e alle sue principali componenti. Alcuni perché chiamati da noi come gli Israeliani e gli Americani, altri di iniziativa. Quella macchina, nonostante alcuni la abbiano deprezzata - forse solo gli Americani la conoscevano e ne erano in possesso di esemplari - è stata a lungo oggetto di esame e di studio. Sui primi tempi questi esami hanno provocato situazioni di estremo imbarazzo proprio a causa delle nostre incerte linee politiche. Da una parte alleati ed amici che vogliono vedere e ricevono parti del velivolo, dall'altra i libici che chiedono sopralluoghi - nel corso dei quali rilevano le mancanze dei pezzi - e pretendono restituzioni complete. Una scelta che non appare spiegabile è l'atteggiamento assunto nei confronti dei francesi, le cui richieste sono le uniche a non essere esaudite. Ci si domanda se nei confronti di questo Stato non ci fossero dei divieti espliciti impostici dai libici, che erano impegnati in una guerra guerreggiata nel Ciad a fronte di una fazione sostenuta dalla Francia.

3. Le defezioni degli anni precedenti.

3.1. Il MiG ungherese del 14.08.69.

Nel corso di una verifica del materiale di intelligence in possesso del SIOS AM venne rinvenuta e successivamente sequestrata, una relazione "sui dati desunti dall'interrogatorio del maggiore pilota ungherese Jozsef Biro, disertato in Italia con velivolo MiG15 bis in data 14.08.69 ed atterrato in località Osoppo (Udine)" (v. acquisizione del 25.03.96).

Dal contenuto della relazione si è così potuto rilevare che il 14.08.69 presso il dismesso aeroporto di Osoppo (Udine) atterrò un MiG 15 bis pilotato dal maggiore pilota ungherese Jozsef Biro. L'atterraggio, a causa delle cattive condizioni della pista, che aveva un grosso cratere quasi al centro, e del malfunzionamento dei flaps dell'aereo che non consentirono di ridurre la velocità in avvicinamento, causò gravi danni al velivolo. Il pilota, leggermente feritosi nell'incidente, si consegnò ai Carabinieri giunti sul posto, dichiarandosi rifugiato politico.

Nel corso degli interrogatori il Biro risultò "subito ben disposto a collaborare, contribuendo così a fornire numerose notizie in merito al personale ed ai velivoli in forza all'aviazione militare ungherese, anche se, in alcuni punti di sua specifica competenza, ove ci si sarebbe aspettata una maggiore conoscenza tecnica, le sue risposte non furono del tutto esaurienti; e ciò probabilmente a causa di un residuo di lealtà verso il proprio paese e al timore di possibili ritorsioni. Questi iniziò la sua carriera nell'Aeronautica nell'ottobre del 49 frequentando il corso presso l'Accademia aeronautica di Szolnok. Nell'ottobre del 56 a seguito dello scoppio della insurrezione ungherese scelse un comportamento neutrale, che tra l'altro lo portò a richiedere di essere dispensato dall'effettuare missioni d'attacco contro i connazionali insorti. Proprio grazie a questa presa di posizione nell'ottobre del 1957 una Commissione riunitasi nell'aeroporto di Kecskemet sospese il Biro dall'esecuzione di attività volativa, consentendogli, però, di rimanere nel corpo militare, conservando il proprio grado di tenente. Solo nel 1962 riuscirà, grazie all'interessamento di un suo superiore, a rientrare nell'organico operativo prima come navigatore, poi come pilota.

Il Biro a seguito dell'invasione della Cecoslovacchia effettuata nell'agosto del 1968 da parte delle Armate sovietiche, che permise di evidenziare lo stretto rapporto di sudditanza delle forze armate ungheresi a quella sovietiche – in quella circostanza la base aerea di Papa fu "invasa" senza nessun preavviso dai velivoli sovietici d'attacco impegnati nell'operazione limitando in modo considerevole l'attività volativa dei reparti ungheresi ivi di base – ed al perdurare della sua situazione familiare – era diviso dalla moglie dal 58 e doveva fornire gli "alimenti", esborso che limitava di molto le sue possibilità economiche – maturò la convinzione che per non sottostare a dette "costrizioni" al momento opportuno avrebbe tentato la fuga verso un paese occidentale.

Occasione che gli si presentò nell'agosto del 69 quando venne trasferito all'aeroporto di Taszar (Jugoslavia) con un gruppo di velivoli MiG15 bis per poter partecipare all'esercitazione "Zala" della durata di tre giorni. L'operazione di defezione fu essenzialmente consentita grazie alla buona autonomia del velivolo che gli consentì di raggiungere il 14 agosto l'Italia.

Del rottame del velivolo atterrato non sono state rinvenute notizie sul suo impiego. Solo in un inventario di materiale a "carattere intelligence del 2° Reparto giacente presso la riservetta "Rapida" di Pratica di Mare (RM)" redatto nel luglio del 92, veniva indicata una "cassa contenente rottami di colpi per cannone sovietico da 23 mm e da 37 mm", armi di cui era fornito il MiG15 bis e che furono recuperate dal MiG atterrato ad Osoppo.

3.2. Il MiG bulgaro caduto in Puglia.

Nei primi anni 60, cadde in località Acquaviva della Fonti (BA) un MiG17 bulgaro. In seguito all'incidente venne costituita una Commissione mista italo-bulgara che coordinò le operazioni di recupero, riparazione e restituzione del velivolo caduto. (v. audizione Commissione parlamentare Ferracuti Sandro del 20.03.91; v. esame Angioni Franco, GI 01.08.96; v. esame Nardini Stelio, GI 07.12.95).

3.3. Il MiG libico a Creta dell'11.02.81.

L'11 febbraio del 1981 il capitano Hazem El Bazigni dell'Aeronautica libica disertava, abbandonando il territorio del suo Paese ed atterrando sull'aeroporto greco di Maleme nell'isola di Creta.

Le autorità greche alle quali venivano richiesti elementi sulla vicenda trasmettevano le dichiarazioni del colonnello Pavlos Sissas in servizio presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ellenica – Direzione A/2 (Informazioni). Questi riferiva che alla data sopra detta alle ore 10.25 circa un velivolo MiG-27 (Flogger-D) dell'Aviazione militare libica, aveva compiuto un atterraggio forzato presso l'aeroporto di Maleme nell'isola di Creta, all'esito del quale il pilota del velivolo cap.Hazem El Bazigni, aveva chiesto asilo politico. L'aereo nell'atterraggio riportava la rottura dei supporti ruote (carrello) e danni alla fusoliera. Il giorno successivo era atterrato a Suda un velivolo da trasporto libico Ilyushin con a bordo una squadra di tecnici incaricati della raccolta e del trasporto del velivolo incidentato. L'operazione di recupero aveva termine il 18 febbraio successivo con la partenza dell'Ilyushin, che aveva caricato a bordo i rottami del caccia.

Il colonnello Sissas aggiungeva che il pilota libico, conversando con un ufficiale dell'aviazione civile durante il trasporto dall'aeroporto di Maleme alla base dell'Aeronautica di Suda, aveva riferito che il suo piano di fuga prevedeva l'atterraggio a Creta presso l'aeroporto di Timbakion o quello di Iraclion, con lo scopo finale di trasferirsi in America. Le condizioni atmosferiche al momento dell'atterraggio non gli avevano però consentito di rispettare la pianificazione in merito alla scelta degli aeroporti e seguendo la linea del litorale meridionale dell'isola era riuscito ad individuare solo l'aeroporto di Maleme. Aveva anche aggiunto che i motivi che lo avevano indotto alla diserzione erano stati principalmente politici, ed a tale fine aveva redatto una dichiarazione firmata. (v. rogatoria Autorità elleniche in data 18.05.91).

Anche il S.I.S.MI si è interessato della vicenda. Infatti agli atti della 1ª Divisione è stata rinvenuta una relazione trasmessa dal Servizio collaterale greco sull'evento. Questa relazione ha dato conferma a quanto riferito dal colonnello Sissas, aggiungendo però particolari in merito alle caratteristiche tecniche del velivolo ed al suo armamento.

Il velivolo era un MiG23 denominato in campo NATO come "Flogger-F" (e non D; nde), armato di un cannone binato del tipo Goetling, calibro 23 mm, sistemato sotto la fusoliera; con sette attacchi per carichi esterni, tutti "scarichi".

Nella parte finale della relazione titolata "altre notizie" relativa alla composizione ed al dislocamento sia del gruppo aereo di cui faceva parte il capitano Hazem El Bazigni, che di altri gruppi aerei, si leggeva tra l'altro che il pilota era partito con l'apparecchio dall'aeroporto di El Labrar; che la Libia disponeva di 250-270 apparecchi da combattimento di tipo MiG21, 23, 25 e 27; che tutti gli apparecchi MiG27, MiG23D MiG24D si trovavano all'aeroporto di El Labrar; che sette di questi velivoli erano dotati di apparecchiature elettroniche per contromisure, che su El Labrar non era possibile svolgere addestramenti a causa della continua presenza di nuvole basse nella zona.

* * * * *

Capitolo IV
L'interesse della CIA di Roma.

1. La testimonianza di Clarridge.

Sull'affare è stato esaminato anche il Capo della Stazione CIA a Roma in carica all'epoca. Di costui, Dewey Clarridge, detto Duane, si era chiesta l'audizione sin dal 92 (v. rogatoria USA 20.01.92), ma per lungo tempo non era stato possibile compiere l'atto a causa dello stato di imputato assunto dal teste nella procedura statunitense Iran-Contra. Solo quando egli ed altri nella medesima posizione sono stati prosciolti per effetto di decreto del Presidente degli Stati Uniti, si è potuto procedere alla sua escussione, avvenuta sul territorio di quello Stato (v. esame Clarridge in rogatoria 20.05.94).

Clarridge ha dichiarato di essere stato avvisato personalmente a mezzo telefono dal generale Tascio. Costui lo chiamò in giorno e orario di lavoro, giacchè la telefonata pervenne nel suo ufficio, e lo invitò al suo quartier generale; qui gli riferì che un MiG23 libico era caduto in Calabria e gli chiese l'intervento di personale sul luogo per l'esame del velivolo. Quando ricevette quella informazione e questa richiesta, sulla stampa e gli altri mass-media non era ancora apparsa la notizia. Di questo il teste è sicuro, perché altrimenti lo avrebbe immediatamente saputo, e se l'avesse saputo, avrebbe chiesto direttamente al S.I.S.MI le informazioni precise, giacchè, specifica, "ovviamente la caduta di un MiG23 libico non è una cosa che succede tutti i giorni". Non chiese però, dopo l'informazione, conferma al S.I.S.MI, giacchè ebbe la sensazione che Tascio non volesse che quel Servizio fosse ancora informato in quel momento. La telefonata avvenne, con probabilità prima dell'ora di pranzo, "non lo posso dire con convinzione perfetta, ma posso pensare che così fosse".

A seguito dell'incontro Clarridge s'adoprò per organizzare la missione in Calabria. Inviò un messaggio a Washington riferendo che il generale Tascio si era offerto di consentire a personale CIA di andare sul luogo per ispezionare il relitto del velivolo. Il suo quartier generale non era particolarmente entusiasta dell'offerta, giacchè era noto che i sovietici non avevano mai dato ai libici l'ultimo modello di quell'aeroplano ed anche perché non vi erano armi sul velivolo caduto e la "gun camera" non aveva effettuato riprese. Fu comunque avvisato l'Intelligence della Forza Aerea e di conseguenza organizzato un team, composto da due elementi provenienti dagli Stati Uniti, uno dalla Germania, il quarto da Roma. I due degli Stati Uniti erano un esperto in Factory Markings e cioè nei numeri di fabbrica impressi sulla macchina, e un esperto della Foreign Technology Division of Dayton, Ohio; quello della Germania proveniva da Wiesbaden ed apparteneva all'Intelligence dell'Air Force; il quarto era un suo dipendente della Stazione romana. Clarridge ha anche confermato quanto già risultava agli atti e cioè che furono acquistati scarponi e stivali da qualcuno dei componenti questo team, giacchè quando essi si presentarono agli aiutanti di Tascio, fu loro detto che la zona da ispezionare era selvaggia e montagnosa.

Anche quando questo gruppo di lavoro giunse a Roma, la notizia della caduta del MiG23 non era ancora apparsa sulla stampa. Egli non lo ricorda direttamente, ma è

sicuro che se così fosse stato, sapendo che i rappresentanti della stampa sarebbero stati dappertutto, non avrebbe mai autorizzato il suo personale a recarsi sul luogo.

Il gruppo raggiunse in aereo - non ricorda se civile o militare - un aeroporto civile e militare e di qui fu portato dai Carabinieri sino al luogo dell'incidente. Furono presi da un maresciallo dei Carabinieri con un veicolo. Si fermarono poi su un lato della strada e quindi camminando a piedi raggiunsero il luogo. Non c'erano altre persone. Non videro il cadavere del pilota, ma esaminarono il relitto dell'aereo. Il velivolo fu una "delusione", giacchè si trattava di una versione per l'esportazione e non portava armi. L'unico accertamento utile, anche se non in maniera rilevante, fu quello compiuto dall'esperto dei "Factory Markings". Questi riuscì a rilevare i molti numeri impressi sul motore e su altre parti della macchina, utili perché da essi si fu in grado di risalire alle linee di produzione della fabbrica.

Clarridge si è poi soffermato sul carattere di urgenza della richiesta di Tascio. Tra tale richiesta e l'arrivo del team ci fu una settimana o più di una settimana. Nella richiesta c'era un senso di urgenza, poiché i libici avevano chiesto la restituzione del velivolo e secondo la sua sensazione Tascio era sotto pressione. Tascio, così ritiene Clarridge, gli aveva riferito che i libici gli avevano espressamente richiesto quel relitto. Questa richiesta, e su questa affermazione Clarridge appare sicuro, era stata compiuta in un tempo nel quale ancora nulla era apparso sui media.

Sui dati di nazionalità Clarridge ha affermato che le insegne erano libiche. Se non fossero state libiche o se non ce ne fossero state, il suo uomo glielo avrebbe riferito. Quanto ai numeri di serie e di esemplare rilevati dal suo uomo esperto in "Factory Markings", Clarridge dubita che costui fosse stato in grado di leggere il "serial number" del velivolo e stabilire la reale appartenenza di quel velivolo a una determinata Aeronautica, come dubita che senza i documenti di esportazione dall'Unione Sovietica o quelli di importazione in Libia si potesse accertare la provenienza o la destinazione di quel velivolo (gli era stato chiesto se con un determinato numero di matricola si poteva affermare che si trattasse di un velivolo ceduto dall'Unione Sovietica, per esempio, alla Siria o alla Libia, al Vietnam o a Cuba).

Clarridge ha poi ribadito che il corpo del pilota, quando giunse il suo team, non era più sul luogo e che comunque quel suo gruppo non era interessato al pilota. Ricorda che Tascio, quando s'incontrarono la prima volta, aveva una carta aeronautica e che in tale carta c'era un "routing", cioè una descrizione della rotta da seguire, ma non ricorda se la rotta segnatavi concernesse il territorio libico o quello italiano. Rammenta poi, ma non con certezza, che Tascio gli aveva riferito che c'erano state alcune attività in connessione con il volo e che forse era stato intercettato un segnale proveniente dalla torre di controllo in Libia che tentava di mettersi in contatto con il velivolo. Non sa se il suo team visionò il Flight Data Recorder; ricorda invece che esaminò la "gun camera", accertando che il relativo film era in bianco.

Sulle cause di caduta non fecero commenti, ma dal fatto che alla caduta non era seguito un incendio ne dedussero che il velivolo aveva esaurito il suo carburante. Stima che non vi fossero segni di battaglia, perché altrimenti li avrebbero immediatamente notati. Sulle ragioni della presenza di quel MiG nel cielo di Calabria afferma che la CIA con il SIOS dell'Aeronautica aveva concluso che si trattasse di un tentativo di diserzione, anche se secondo la sua Agenzia un pilota libico non aveva alcuna capacità di volare fuori dal suo spazio aereo. Non per questo però avevano supposto che si trattasse di pilota di diversa nazionalità. Nè ricorda che gli italiani avessero riferito che quel pilota era al terzo tentativo di diserzione; in vero, se avesse appreso una circostanza

del genere, la avrebbe ricordata. Non ricorda se i suoi uomini gli riferirono di aver visto un documento di identità del pilota; ricorda però che Tascio conosceva il suo nome, ma non sa da dove fosse stato rilevato; probabilmente egli dice dalla divisa o dal casco. È sicuro che, per effetto di un accordo preso con Tascio, al termine dei lavori gli presentò un rapporto che conteneva tra l'altro una lista di numeri di serie cioè di "factory markings". Ritiene che furono redatti, oltre quello della sua Agenzia, altri rapporti e cioè quello della Foreign Technology Division di Dayton e quello della Intelligence dell'Air Force di Wiesbaden. Sulle date della richiesta da parte del Capo del SIOS e di tutta l'attività che ne conseguì non riesce a ricordare di più di quanto ha riferito. Non conserva carte sui fatti, perché il suo Servizio non consentiva assolutamente di conservarne. Non ricorda i nomi di coloro che furono inviati, ma essendo in contatto con i SIOS ed il S.I.S.MI, questi Servizi dovrebbero esserne a conoscenza.

Clarridge ha quindi risposto ad una serie di domande sul disastro di Ustica e sulla rivendicazione Affatigato. Ma tali sue dichiarazioni nelle rispettive parti dedicate a quegli argomenti. Ha confermato quindi di essere stato contattato dal giornalista Gatti più volte per telefono e di averlo incontrato da ultimo nel febbraio del 94 al ristorante italiano Bice - molto caro - di New York. Ha ricordato la campagna di esecuzione compiuta a danni di libici oppositori del regime gheddafiano in Italia durante il primo semestre dell'80, riconoscendo peraltro che due degli uccisi erano suoi agenti, e che la sua Stazione era divenuta, dopo la chiusura dell'Ambasciata USA in Libia, competente per gli affari libici. Non ha messo però in rapporto questi fatti con la strage di Ustica, così come non ha messo in contatto questa strage con quella immediatamente successiva della stazione di Bologna, giacchè non vi erano nè sensazioni nè informazioni che l'evento di Ustica fosse stato cagionato da un atto terroristico. Ed in tal senso erano anche le notizie che egli riceveva dai Servizi italiani, sia il S.I.S.MI che il S.I.S.DE. La sua Stazione aveva rapporti con quasi tutte le divisioni del S.I.S.MI, ed egli di persona ne aveva principalmente con il Direttore generale Santovito (v. esame Clarridge Dewey, in Commissione rogatoria 20.05.94).

2. L'agenda del generale Tascio.

Le dichiarazioni di Clarridge già di per sé di rilevante valore - sia perché provenienti da persona con incarico per effetto del quale ogni informazione su eventi come la caduta del MiG doveva ad essa pervenire; sia perché specie l'indicazione della data dell'evento appare del tutto attendibile e la motivazione a fondamento perfettamente ragionevole - ricevono a distanza di un anno e più mesi piena conferma da documento sequestrato al principale degli imputati cioè al generale Tascio. Costui infatti conservava presso la sua abitazione una sorta d'agenda - diario in cui annotava con diligenza eventi, questioni attinenti alla sua funzione di Capo del SIOS, brevi relazioni su fatti ed azioni dell'ufficio. A pagina 74 - la numerazione nel documento non esisteva prima del sequestro; vi è stata apposta in sede di perquisizione dallo stesso perquisito, che vi aggiunge altresì, a margine o in calce, la propria sigla; vi era solo, ovviamente un ordine cronologico nelle annotazioni, come dimostrato dalla progressione delle date indicate dal giorno del mese - si legge in tale documento, che ha dimensioni di grosso quaderno cioè circa 20x30, la seguente annotazione, che ha una sua autonomia determinata dal fatto che si trova all'inizio del foglio ed è separata dalle

successive, che peraltro hanno argomento diverso, da una lunga linea, quasi per l'intera larghezza del foglio, di separazione:
"Mr. Clarridge.
500$ lo possono comparare e ce lo ritornano con l'analisi FTD tramite lui oppure tramite Addetto
MiG21 Many versions - they want to see it."

Appare estremamente difficile, se non del tutto impossibile, che vi fosse al tempo un qualche altro Mr. Clarridge diverso dal Capo Centro CIA di Roma in contatto per ragioni d'ufficio con Tascio. Clarridge capo centro CIA a Roma è colui, come s'è visto nelle sue dichiarazioni, che viene personalmente avvisato da Tascio della caduta del MiG23 in Calabria. Questo Tascio poi, sempre secondo le dichiarazioni del teste statunitense, è colui che chiama il nostro Clarridge non solo per avvisarlo del detto evento, ma anche per richiederne l'ausilio per l'esame del velivolo. Ed in effetti nell'annotazione preceduta da una somma in dollari - che allo stato non trova immediata spiegazione - si legge poi alla seconda terza e quarta riga una precisa richiesta di collaborazione per l'esame di un qualcosa che più essere comparato dagli Americani, con oggetti omologhi, già in loro possesso, analizzato presso la Foreign Tecnology Division e quindi restituito. Non può perciò che trattarsi di un qualcosa di produzione non americana che richiede un esame tecnico specialistico, quale solo quella Divisione può compiere. Ed in effetti molte parti del MiG23 saranno prese in esame proprio dalla FTD sia in loco che nei propri laboratori a Dayton, Ohio; anzi addirittura un esperto dipendente della FTD viene dagli Stati Uniti e raggiungerà con altro connazionale Castelsilano ove studierà i resti del MiG e preleverà parti d'interesse (v. esibizione presso il SIOS/A, 11.05.94).

La quinta ovvero l'ultima riga dell'annotazione toglie ogni residuo dubbio - dubbi che sarebbero comunque oltre il limite di ragionevolezza - sul significato dell'appunto. Vi si parla espressamente di MiG, anche se lo si indica con la sigla 21. Di certo al tempo - che come infra si vedrà è ben diverso da quello del "rinvenimento" ufficiale - non era assolutamente possibile identificare il velivolo precipitato, sia perché le ricerche e gli avvicinamenti per via di terra al relitto all'epoca non erano letteralmente praticabili alla luce del sole, sia perché quelli dall'alto, come dimostrato dalle fotografie scattate dal 19 luglio in poi, non consentivano affatto di riconoscere il tipo di aereo. I due velivoli, gli esemplari cioè della sigla 21 e quelli della sigla 23, a parte la notevole generale somiglianza sia di profilo che dall'alto, allorché le ali del 23 assumono un'angolatura simile a quelle fisse del 21, in quelle parti rimaste non del tutto danneggiate dell'esemplare precipitato, come il timone, il motore, l'ugello e resti delle ali, non sono assolutamente dissimili. Ragion per cui all'epoca dell'appunto era ancora più che possibile l'errore di identificazione. Si noti d'altronde che i resti del velivolo a distanza di due giorni dal rinvenimento del 18 luglio ancora in messaggi e annotazioni venivano definiti come appartenenti a MiG17, F1 e Phantom, velivolo quest'ultimo in dotazione a diverse Aeronautiche dell'Alleanza Atlantica e quindi di gran lunga conosciuto dagli esperti che visionavano il relitto di Castelsilano. L'incertezza viene poi confermata dalle parole che seguono, scritte in lingua inglese e che voglion dire "Ce ne sono molte versioni". L'incertezza è quindi anche presso l'interlocutore del generale Tascio, cioè presso Clarridge e per lui negli Americani. Che pertanto vogliono vederlo, cioè l'esemplare caduto, come si traduce il resto della riga " They want to see it".

Tutto questo avrebbe ben poco valore, se fosse stato annotato dal 18 in poi, cioè a seguito degli eventi, narrati a partire dalla Carchidi, di Castelsilano. L'annotazione

però reca una data diversa, più precisamente una data di più giorni precedente gli eventi ufficiali. Essa è sotto il 14 luglio. E che sia 14 e non altro numero non può essere messo in alcun dubbio. L'annotazione precedente è datata infatti 4 luglio e quelle successive rispettivamente: di nuovo 14.7, quindi 16.7, 17.7, 17.7, 17.7, e solo dopo otto pagine la prima 18.7, che peraltro come la successiva con la stessa data non reca alcun riferimento all'evento di quel giorno.

Da quest'appunto d'altra parte ricevono integrale conferma le dichiarazioni del 94 di Clarridge. Questi aveva detto di essere stato personalmente informato da Tascio in giorno ed orario di lavoro - ricordava con precisione che la chiamata era giunta nel suo ufficio - e Tascio quando ne annota il contenuto rivela che il suo interlocutore è proprio Clarridge. Non solo: anche lui è in ufficio, perché quel contenuto subito lo lasciava sull'agenda-diario, che appare per tutti gli argomenti trascrittivi un esclusivo strumento di lavoro.

Clarridge affermava che la telefonata era di certo arrivata allorché la notizia non era ancora apparsa sui mass-media, ed invero quel 14 di luglio nessun mezzo d'informazione era di certo a conoscenza della caduta del MiG23.

Ma il primo contatto tra i due è di certo avvenuto prima del 14 luglio. Clarridge ha infatti affermato che la organizzazione del team e la spedizione di esso in Calabria era avvenuta sempre prima dell'apparizione della notizia sui mass-media ed invero la missione è collocabile nell'arco dei giorni tra l'annotazione ed il rinvenimento. Ma Clarridge riferisce anche che dalla prima informativa di Tascio alla effettuazione della missione passò del tempo, perché egli dovette informare la sua Centrale a Washington, dovette attenderne l'autorizzazione e l'invio di personale dagli Stati Uniti, ed infine organizzare la missione, impegno che prese una settimana. Se ne deve perciò concludere che quel primo contatto tra Clarridge e Tascio deve collocarsi ben prima del 14 luglio - e in tal senso non solo le parole dell'Americano ma anche il tenore dell'annotazione del 14, che non esclude assolutamente contatti, ed accordi e spedizioni precedenti.

3. La seconda testimonianza di Clarridge.

Il rilievo delle dichiarazioni di Clarridge, il valore delle annotazioni di Tascio, la necessità di conferma e di specificazioni imposero un nuovo esame del capo stazione CIA a Roma al tempo dei fatti.

Ascoltato nel maggio del 96, egli ha confermato le precedenti dichiarazioni ed ha aggiunto nuove importanti circostanze. In primo luogo che sul MiG23 il Servizio statunitense ebbe rapporti solo con il SIOS; quindi che la spedizione degli uomini della CIA in Calabria avvenne più che sicuramente prima che la notizia della caduta di quel velivolo apparisse sulla stampa o in altri mass media. Di ciò Clarridge è sicuro - lo si ripete - sia perché ne ha ricordo diretto, come emerge dalle sue risposte alle domande dirette, sia perché, come appare dalle sue conseguenti considerazioni, se così non fosse stato, se cioè la notizia fosse già divenuta di dominio pubblico, egli si sarebbe ben guardato dall'organizzare quella spedizione.

Clarridge ricorda anche che quando i suoi uomini raggiunsero il luogo di caduta del MiG non vi era alcuno, se non un maresciallo, forse dei Carabinieri, e non vi era alcuna sicurezza del perimetro, cioè non v'era sorveglianza dei luoghi. Specifica poi, al riguardo delle persone componenti la spedizione, "the group of my people" - anche se il

ricordo su questi particolari non appare preciso come su altri - che in questo gruppo vi erano due della sua Agenzia, l'uno proveniente da Washington, l'altro dalla Stazione di Roma, un terzo dalla base Wright Patterson dell'Aeronautica a Dayton Ohio, il quarto dal Servizio di Intelligence dell'Aeronautica da Wiesbaden.

Contestatogli che questi ultimi due dalle carte processuali risultano essere stati sui luoghi tra il 21 e il 22 di luglio e cioè quando il fatto era già apparso sui mezzi di informazione, egli risponde che per organizzare la spedizione, dal momento in cui egli seppe da Tascio del MiG e dell'opportunità di mandare qualcuno sul luogo di caduta, è intercorso del tempo, di certo una settimana, e che inoltre con probabilità quelli dell'Aeronautica son tornati sul luogo in un momento successivo. Questo perché diversi erano gli interessi dell'Agenzia e quelli dell'Aeronautica. La CIA aveva interessi solo ai "factory markings", e cioè ai marchi di fabbrica ovvero ai contrassegni matricolari. Non altri interessi, perché da quei contrassegni essa, come più volte s'è detto, poteva risalire alla storia della macchina. Nel sopralluogo che fu compiuto, tali "markings" furono rilevati e così cessò l'interesse della CIA. Anche perché l'altro interesse dell'Intelligence, quello alla "gun camera" era stato immediatamente vanificato, giacchè si era accertato che il relativo film non era stato esposto. Tutti gli altri interessi ricadevano nell'ambito dell'Intelligence di forza armata e dagli uomini dell'Air Force furono seguiti.

Comunque, Clarridge sottolinea, l'unico modo per risolvere la questione delle date, "sarebbe di determinare il giorno esatto in cui Tascio mi diede queste informazioni, e l'unico modo di far ciò è di chiedere le informazioni direttamente alla CIA". Suggerimento seguito, ma poi si vedrà con quale esito.

Dinanzi al noto appunto dell'agenda Tascio, Clarridge non sa dare un senso alla somma indicatavi, perché considerato il legame di alleanza tra i due Paesi, gli Stati Uniti non si sarebbero fatti pagare un esame dall'Italia. Ricorda che l'interesse sulla macchina non era elevato, giacchè trattandosi di una versione per l'esportazione, di certo non vi si sarebbe trovata un'avionica sofisticata, così come fu appurato dalla visione diretta del relitto. Comunque il Capo Stazione ripete il suo invito a chiedere direttamente all'"Agenzia", anche su un eventuale accordo con la Foreign Technology Division che appare menzionata nell'appunto; e ribadisce che egli fu chiamato per telefono da Tascio e che lo raggiunse su suo invito in ufficio. E a tal proposito precisa che egli incontrò una prima volta nel suo ufficio Tascio e poi una seconda volta i suoi "deputies" sempre nel palazzo ove era sito l'ufficio di Tascio, ma in una grande stanza ove erano raccolti diverse parti del velivolo.

Clarridge spiega anche l'urgenza di Tascio, affermando che ben si poteva ritenere che egli temesse che la stampa scoprisse il fatto. Rivela poi che anche l'Aeronautica e il Servizio tedeschi scesero in Calabria. Aggiunge che i suoi uomini non videro il cadavere del pilota, cioè quando compirono il sopralluogo, il cadavere sul posto non c'era. Il velivolo non aveva carburante, nè presentava segni o danni da fuoco. Era caduto "di naso", ma non si era frantumato.

Fornisce poi elementi per il reperimento del carteggio CIA sull'affare. Dovrebbero essere conservati presso la sede centrale i suoi messaggi da Roma a Washington e quelli di risposta da Washington a Roma. Quelli di sua provenienza dovrebbero portare la sigla Roma 3846 e quelli di ritorno Director 3798. Tali messaggi dovrebbero esser conservati per sempre, non dovrebbero cioè essere stati distrutti.

Infine non ricorda, pur avendogli rammentato che l'appunto di Tascio è sotto il 14 di luglio, e che questo giorno era lunedì mentre quello di rinvenimento del velivolo

era di venerdì, altri particolari precisi. Solo che quando ci fu il primo incontro ebbe l'impressione che Tascio non fosse stato sul luogo dell'incidente. E quanto agli appunti che essi sembrano essere stati presi, anche perché vi sono parole in inglese, mentre egli sedeva dinanzi a lui, nel suo ufficio.

Clarridge ricorda, in questa testimonianza del maggio 96, invece con precisione il suo agente di nazionalità libica che fu ucciso a Milano, e si sovviene al riguardo di una serie rilevante di circostanze, ma sul punto nel capitolo dedicato ai rapporti con la Libia.

Di conseguenza questo ufficio inviava nel giugno 96 rogatoria agli USA al fine di conoscere la messaggistica intercorsa tra il Centro di Roma e la casa madre di Washington, come suggerito anche dal Clarridge (v. Commissione rogatoria agli USA 04.6.96).

La risposta della Centrale Intelligence Agency è pervenuta a distanza di qualche mese e purtroppo è stata negativa nel senso che la CIA s'è detta "non in grado di fornire alcuna risposta alla richiesta del Giudice" (v. risposta pervenuta il 13.12.96).

A questo punto si deve rilevare che gli Stati Uniti, che hanno sovente collaborato in altre rogatorie, su questo argomento si sono mostrati particolarmente chiusi. È da ricordare infatti che anche in altra Commissione, durante la sua esecuzione, allorché si posero delle domande sui factory marking del MiG23, l'ufficiale si rifiutò di rispondere, assumendo che le questioni delle specializzazioni sugli aerei sovietici così come quella dei factory markings erano coperte da segreto militare. (v. esame Warren Walters 09.12.91 in Commissione Rogatoria USA, 15.03.91).

Clarridge conferma pubblicamente le sue dichiarazioni in un libro apparso negli Stati Uniti nell'inverno del '97 dal titolo "A spy for al seasons" ove egli narra le sue vicende nel servizio prestato nella Central Intelligence Agency.

Dopo aver ribadito che la caduta del DC9 per la CIA a Roma era stata, dal punto di vista dell'antiterrorismo, un non evento, egli ricostruisce la vicenda della telefonata di Tascio definito esattamente "Chief of Italian Air Force Intelligence". Costui - ripete l'autore del libro - ebbe a chiamarlo per telefono a metà del luglio 80, invitandolo al suo quartier generale. Qui gli disse che un MiG23 libico era caduto in Calabria e che il pilota era stato ucciso, apparentemente mentre stava tentando di disertare in Italia. L'Americano ripete poi le quattro teorie sul disastro, già note, ma lì ove indica la pista americana, aggiunge un particolare mai emerso e cioè che essa era stata sostenuta perché in quel tempo una portaerei americana era a Palermo. Conclude, dopo aver ricordato il quinto scenario di Gatti, sottolineando che un esperto di missilistica, nonostante l'evento resti tuttora non spiegato, fosse rimasto convinto, avendo esaminato il relitto dell'aeromobile, che esso era stato colpito da due missili "fire and forget" lanciati da velivolo (v. Clarridge Dewey "A spy for all seasons" pagg.190,399 e 400).

4. La testimonianza del generale Bertocchini.

Anche il generale Bertocchini Luigi, all'epoca dei fatti tenente colonnello in servizio presso il 2° ufficio del 2° Reparto, ricorda di aver visto una persona che gli fu indicata da qualcuno della Segreteria del Capo Reparto e cioè di Tascio, come il Capo della CIA a Roma - e che poi avrebbe casualmente rivisto in via Veneto e riconosciuto per la già notata ricercatezza dell'abbigliamento - nel locale della detta Segreteria

qualche giorno dopo la caduta del MiG, e che poi ha accomunato, ma non con sicurezza, al Clarridge apparso sui giornali e definito Capo Stazione CIA a Roma.

Bertocchini, che aveva già accompagnato al SIOS quello Zeira, addetto militare israeliano che appare proprio nel torno di tempo d'interesse più volte menzionato nell'agenda di Tascio, a proposito di una missione di costui in Israele ed anche di risultati dell'esame dell'FDR del MiG.

Quindi Clarridge non solo è stato al SIOS prima della notizia ufficiale della caduta del MiG, ma vi è con ogni probabilità ritornato anche nei giorni immediatamente successivi. E le annotazioni su Zeira non trovano solo conferma in alcune ammissioni di Tascio, come appare dall'interrogatorio del marzo 97, ma anche dalla testimonianza di questo Bertocchini. (v. esame Bertocchini Luigi, GI il 14.03.97).

5. La ricerca presso lo SMA di documentazione sul "MiG21".

Per completezza di indagini si emetteva decreto di esibizione nei confronti dello SMA di ogni carteggio avente ad oggetto MiG21.

Molta della documentazione acquisita non aveva però riferimento a detto velivolo. In un documento prodotto dopo un incontro a Creek Aspen tra il 12 e il 16 maggio 80 emergeva una prima indicazione sui MiG21, ma concernente, in riferimento alle forze aeree bulgare, una valutazione della radiazione dalla linea di volo del MiG21 (Fishbed C/E). Quindi una seconda indicazione concernente, in riferimento alle forze aeree romene, una valutazione della possibilità di transizione su MiG21 (Fishbed). Infine una terza indicazione concernente, in riferimento alle forze aeree ungheresi, la conversione del reggimento caccia-intercettori di Papa dal Fishbed (LN-JX) al Flogger B. In un secondo documento dedicato alla consistenza dell'arma aerea romena si riferiva che in essa operavano 240 MiG21-F, MiG21 PG, MiG21 UTI. Un terzo documento su velivoli sovietici e cecoslovacchi, in particolare sulle "Reconaissance Platform" in Cecoslovacchia, si fa riferimento a programmi di riconoscimento riguardanti tra l'altro velivoli MiG21. Un quarto consiste in una richiesta di informazioni sulla forza aerea sovietica, concernenti tra l'altro il training specialista su MiG17, 19, 21 e 23, richiesta formulata dall'Addetto militare dell'Ambasciata del Sud Africa. Tutti i documenti che cadono tra il maggio e il settembre dell'80, ma che, come appare evidente, non hanno alcuna relazione con l'appunto del generale Tascio.

Così come non vi hanno alcuna relazione gli atti e i reperti che sono stati acquisiti presso la base di Pratica di Mare nella riservetta denominata "la Rapida" e presso i locali del 2° Reparto in viale Gobetti 4. Questi materiali, in parte provenienti al SIOS/A da Servizi collegati tramite il S.I.S.MI, in parte di provenienza non nota, attengono ad armamenti di produzione sovietica. Tra i tanti un unico oggetto è parte di MiG21, e cioè un collimatore di questo velivolo. Disposta l'acquisizione della documentazione relativa, si accertava che sul fascicolo repertato come "32-MiG21 F13 (Fishbed C) Armamento" vi era applicato un biglietto con la scritta "Fonte: ELE - SIFAR S n.473.121/CRITS del 1°.7.1965"All.2". Anche in questo caso perciò alcuna relazione tra questo reperto e l'annotazione di Tascio del 14 luglio 80.

6. Gli interrogatori del generale Tascio.

Tascio, interrogato nel marzo del 97, ribadisce - in precedenza aveva già affermato di non averlo mai assolutamente conosciuto - di non ricordare assolutamente Clarridge. La questione è di tale rilievo che appare opportuno se non necessario riportare integralmente il testo, ivi comprese le domande, di quell'interrogatorio.
"GI: Lei ricorda che in precedenza noi, nel precedente interrogatorio, parlammo di un signore che lei disse di non conoscere, cioè Clarridge. Lei avrà letto pure sui giornali di questo Clarridge.
Tascio: Sì.
GI: È stato anche intervistato. Ma lei conferma di non averlo mai conosciuto?
Tascio: Guardi, io avevo già un'attività intensa, si partecipava a ricevimenti, eccetera. Quindi in una di queste occasioni certamente lo avrò conosciuto. Ma non certamente per questioni di lavoro. Io con la CIA non ho avuto mai rapporti qui.
GI: Ma cioè, lei lo ricorda o no questo signore?
Tascio: Non lo ricordo.
GI: Lei disse l'altra volta, se ben ricorda, di non averlo mai assolutamente conosciuto, no? Questo si chiama Clarridge ed era il Capo Stazione della CIA. E quindi era un personaggio di una certa importanza. Ma lei non lo ricorda assolutamente? Visivamente, fisicamente?
Tascio: No.
GI: E non ricorda di averlo mai chiamato nel suo ufficio?
Tascio: Io non credo di averlo mai chiamato.
GI: Ma ebbe rapporti con lui per la questione del MiG23?
Tascio: No no no, io i rapporti per il MiG23 li ho tenuti con questo colonnello Biankino direttamente, che poi è deceduto.
GI: Sì, di questo abbiamo già parlato. Però io parlavo proprio con Clarridge Dewey, detto Duane. Cioè, non è un personaggio che può confondersi con tanti altri. Lei dice "io nella mia carriera ho conosciuto tantissime persone. Poi come Capo del SIOS ho frequentato diversi addetti, eccetera". Però questo era il Capo Stazione della CIA a Roma.
Tascio: Si, indubbiamente era un grosso personaggio, ma vede, io non sono mai riuscito a convincere i miei interlocutori in materia che il secondo reparto era un ente operativo. Poteva atteggiarsi qualcuno a fare l'agente segreto, per carità. Ma noi non eravamo un'agenzia segreta, non eravamo titolati nè avevamo i mezzi per poter svolgere delle attività di carattere investigativo, tra virgolette, riferite ai vari agenti segreti, eccetera. Il S.I.S.MI aveva questi agenti segreti e corrispondeva con questo signor Clarridge della CIA. Avevano un rapporto diretto. Io ho visitato questo FTD nell'Ohio, ma sempre sulla scorta di accordi presi direttamente con questo colonnello Biankino.
G.I: Però adesso a me interessava sapere se lei ricordava proprio la persona di questo Clarridge.
Tascio: No, io non ce l'ho presente. Le dirò che non mi ricordo neppure esattamente com'era questo Coe, che io avevo conosciuto, perché era anche cognato di Biankino. Biankino aveva sposato la sorella di lui.
GI: Erano cognati?
Tascio: Erano cognati. Che era piccolino. Però ricordo bene Biankino.
GI: Ma per l'affare del MiG contattò qualcuno della CIA?
Tascio: Io non mi ricordo di averlo fatto.

GI: Io cerco adesso tra queste carte il verbale di interrogatorio del generale Tascio nella parte in cui...eccolo qua.
Tascio: Che si riferisce?
GI: Al signor Clarridge. Lei disse l'altra volta, siamo al 29 maggio del 92, io le chiesi "conosceva questo signor Clarridge?". E lei disse "No". Perché Clarridge io aggiunsi che era addirittura membro del gruppo di lavoro del DC9. Lei disse "lo apprendo da lei."
"Quando ci fu la caduta del MiG23 l'operazione di verifica di controllo delle parti che erano rimaste lì a Castelsilano, fu organizzata in questo caso da lei. E in questo caso ci fu una sua convocazione di esperti americani della CIA". E lei disse "Sì, ma non della CIA. Assolutamente no." Io poi le chiesi "non andò personale..." poi la domanda si è interrotta. Ovviamente era riferita al personale della CIA. E lei mi disse "no". "Dagli atti risulta che lei ebbe un incontro con il Capo della Stazione americana". Lei disse "no, no, andarono ma non era della CIA, signor Giudice. Io ho parlato e sono andato in Sila con un signore dell'FTD della Foreign Tecnological Division, che era un ente dell'USAF. Quindi era un rapporto..." e io le dicevo "ma lei non è andato mai giù o non ha mai chiamato giù qualcuno anche della CIA?". Lei disse "No, sono andati un certo mister Wilson e quest'altro signore. I miei rapporti erano per il MiG23 in relazione ad un accordo tra l'aeronautica militare statunitense e l'aeronautica e di collaborazione su certi aspetti di natura tecnico operativa. È nell'ambito di questo rapporto ordinativamente costituito che si è sviluppata questa collaborazione per quanto riguardava il MiG23 e quindi non la CIA". Io le dicevo "quindi dall'intelligence lei non ricevette nessuna notizia sullo svolgimento dei lavori di questo working-group?". Perché parlavamo del working-group che si era costituito sul DC9. Lei dice "no, lo escludo assolutamente". Poi io le chiedevo "lei però diceva adesso che era anche amico, cioè conosceva molto bene l'addetto militare" e cioè Biankino. E quindi già da quel tempo lei faceva riferimento al rapporto di conoscenza, lavoro ed amicizia che c'era con Biankino. Ed escludeva totalmente la conoscenza e qualsiasi rapporto con questo Clarridge. Io ho sentito questo Clarridge. Clarridge dà una versione diversa e dice che, riguardo al MiG23, lei ebbe a chiamarlo, in un certo senso quasi a convocarlo.
Tascio: Ma non avevo titolo per convocare Clarridge. Sarei entrato decisamente in un terreno del S.I.S.MI, che non mi avrebbe mai consentito di entrare in un terreno suo. Non potevo fare una cosa del genere.
Sono poi contestate sempre all'imputato Tascio, le dichiarazioni di Clarridge rese nell'esame del 4 marzo 97.
GI: Questo signore dice delle cose leggermente diverse. Cioè, dice di essere...della caduta del MiG, io l'ho sentito sulla caduta del MiG, e lui dice di essere stato informato di questo fatto dall'Aeronautica militare e disse "telefonò personalmente chiedendomi di andare al suo quartier generale, di raggiungerlo al quartier generale", traduce l'interprete. La mia domanda "dove? Nell'ufficio che si trova dietro la stazione Termini?" E poi aggiungo "il Ministero della Difesa Aeronautica, un grande palazzo? Lui dice "no, io ritengo che fosse un ufficio differente. Non credo che fosse il quartier generale dell'aeronautica. Io ritengo che a quel tempo il SIOS", cioè lui si ricorda così bene che il SIOS, a quel tempo, come adesso era collocato in una succursale, cioè in un edificio diverso. Lui usa il termine "succursale". Io gli chiedo sempre se fosse per caso nei pressi dell'Università di Roma e lui dice che però si ricorda con precisione che non era l'edificio del Ministero della Difesa Aeronautica, ma in una sede separata. Poi dice che fu ricevuto da lei nel suo "general Tascio personal office". "Ricorda cosa le disse il

generale Tascio". E lui disse che lei gli disse di un MiG23 libico. Quindi c'è stato un rapporto secondo Clarridge sul MiG23. Tra lei e lui. Lui Capo Stazione della CIA per l'Italia. Cosa risponde a questa versione che Clarridge dà?
Tascio: Io ragiono per deduzione e non per memoria. Perché non ho la memoria esatta. 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. Erano molto gelosi della loro...
GI: Però, se fosse stata una cosa così grave, come la questione della caduta di un aereo libico nel territorio italiano, non potrebbe aver preso un'iniziativa del genere?
Tascio: No, no, no, assolutamente. Io non avevo bisogno di contattare lui, perché quello che io...
GI: Ma guardi che però Clarridge è molto preciso.
Tascio: Sì, sì, sì, per carità. È un agente segreto, sarà preciso per forza.
GI: Sulla chiamata, sul fatto che lui fosse in ufficio quando è stato chiamato, che è dovuto venire da lei in un edificio separato dal Ministero della Difesa, in una sede separata.
Tascio: È davanti all'università però questa.
GI: È quella sede separata.
Tascio: Ma è nel complesso signor Giudice. Non è che sia...
GI: Sì, però lui dice "è una succursale", cioè una sede separata. Si ricorda di questo?
Tascio: No. Io non lo so. Lui è un agente segreto, quindi saprà quello che dice. Le garantisco che non potevo farlo e nè avevo bisogno di farlo.
GI: Sentiamo un attimo la versione di Clarridge. Clarridge dice che è venuto da lei, avete parlato del MiG23 libico, eccetera, e che lei lo ha invitato a mandare del personale. Cioè "di mandare qualcuno sul posto per esaminare l'aereo, che è una cosa normale da farsi quando si tratta nel campo dell'intelligence". E spiega anche la ragione: "perché avevamo sempre collaborato quando si trattava di materiale sovietico". Io gli ho chiesto se l'incontro fosse avvenuto in un giorno di lavoro. E lui ha detto "sì, sono abbastanza sicuro che si trattasse di un giorno lavorativo perché io ero nel mio ufficio quando ricevetti la chiamata". Quindi lei deve avergli detto addirittura che si trattava di una cosa molto grave e molto interessante.
Tascio: No, lo escludo.
GI: Perché dice lui "ci sono andato direttamente". E lui dice "ed era in un orario di lavoro". Il punto su cui questa deposizione forse è di maggior rilievo è il seguente: lui dice che tutto questo si colloca in un periodo di tempo in cui sul fatto ancora non era apparsa alcuna notizia sui mass-media.
Tascio: L'avrò letto sui giornali.
GI: Cioè, Clarridge le dà anche una spiegazione del metodo che avrebbe seguito.
Tascio: Ma è un agente segreto, signor Giudice.
GI: Sì, va bene. Se la cosa fosse venuta sui giornali lui correttamente dice "mi sarei rivolto al S.I.S.MI e non avrei accettato il colloquio con il SIOS", proprio come lei diceva.
Tascio: Guardi signor Giudice, lei già una volta ha avuto occasione di chiamarmi, scusi se l'ho interrotta, per mettermi a confronto con un signore che asseriva di avermi conosciuto e di aver fatto con me alcune cose e così via dicendo. Io se fosse possibile chiederei un confronto con questo signore. Io escludo nella maniera più categorica, ma in maniera decisa, di aver mai telefonato a questo Clarridge, di aver mai chiesto il suo intervento in materia di MiG23 o di qualsiasi altra cosa. E le spiego il perché. Perché io

non avevo bisogno di Clarridge per mandare in Sila dei tecnici che poi sono venuti dalla FTD con Biankino. E quindi non avevo nessun bisogno. Non potevo farlo perché questi rapporti erano riservati al S.I.S.MI. Lui aveva rapporti esclusivamente con il S.I.S.MI. Con me non ha mai avuto rapporti di alcun genere di lavoro.
GI: Però questo fatto, della sua telefonata, della visita di Clarridge presso di lei, del suo invito a mandare qualcuno giù della CIA, tutto questo secondo Clarridge, avviene prima che le cose apparissero sulla stampa. Ma questo perché? Perché se fossero apparse sulla stampa, dice Clarridge "io mi sarei rivolto direttamente al S.I.S.MI". Il fatto a lui appare piuttosto grave. Se fosse venuto sui giornali il S.I.S.MI lo avrebbe informato. È lui che poi parla "cioè, non è un affare di tutti i giorni la caduta". Io poi gli chiedo appunto, in un certo senso anticipo questo dubbio che poi a distanza di anni sarebbe venuto a lei, se per caso ci fosse stato anche un rapporto diretto con il S.I.S.MI, se cioè Clarridge avesse chiesto conferma al S.I.S.MI di quanto lei gli stava dicendo. E lui dice di non averlo fatto perché immaginò... "cioè, secondo la mia sensazione, Tascio non voleva che io andassi al S.I.S.MI in quel momento".
Tascio: No, è falso. È destituito di qualsiasi fondamento. Io se fosse un italiano, lo denuncerei.
GI: Lui addirittura ricorda che tutto questo avvenne prima del pranzo.
Tascio: È falso. E lo dimostra quello che dice. Che io prima addirittura dell'incidente, come se io avessi saputo dell'incidente quattro giorni prima e avessi chiamato lui per dirgli di questo. E quattro giorni dopo sarei stato chiamato nell'ufficio del sottocapo. Melillo avrebbe scritto lo stesso giorno che eravamo in riunione, eccetera eccetera. Saremmo stati dei grandi registi, dei grandi attori. Cioè è proprio il fatto che lui dice questo che dimostra anche la non veridicità di tutto quello che ha detto prima. È tutto falso. Non so perché lo dica.
GI: Io poi faccio questa domanda. Vado avanti con la lettura perché è un verbale un po' frammentato a causa della varie necessità di traduzione. "In queste conversazioni, sia quella telefonica, sia quella fatta in ufficio, il generale Tascio le parlò di una certa urgenza di organizzare il tutto?". E Clarridge dice "io non ricordo. Però alla fine c'è stato un certo ritardo nell'organizzare l'invio del mio personale", del personale CIA a Castelsilano. "Ma comunque tutta questa organizzazione e la realizzazione della missione giù è avvenuta di sicuro prima che la notizia apparisse sulla stampa". E cioè prima...la notizia sulla stampa, lei lo ricorda meglio di me, avviene lo stesso 19.
Tascio: Il 18.
GI: Il 18. Lei lo ricorderà meglio di tutti noi. Credo che la notizia si sia diffusa immediatamente. Insiste su questo punto: che tutto, ovviamente telefonata sua, convocazione in ufficio, discussione, organizzazione della missione con personale CIA e realizzazione a Castelsilano, tutto si colloca prima della...
Tascio: Ma è un falso, signor Giudice. Non è che si debba mettere minimamente in discussione una cosa del genere. Cioè, non sono io a dire che è caduto il 18 il velivolo, sono 300 persone, sono i Carabinieri...
GI: Ricorda in particolare che il suo quartier generale a Washington non fu particolarmente entusiasta della missione, perché sapevano a Washington che in genere i sovietici non davano ai libici l'ultimo modello del MiG. Quindi la versione in uso ai libici sicuramente non era così sofisticata come poteva essere di interesse per l'intelligence...
Tascio: Davano una versione da esportazione.

GI: Ed anche perché, lui ricorda, "perché non c'erano armi sull'aeroplano". E aggiunge, guardi la sua memoria, "credo che il generale Tascio avesse già individuato, determinato, che la macchina fotografica non era stata esposta. Comunque essi si coordinarono con il mio quartier generale e con l'Air Force Intelligence", adesso il discorso è molto frammentato "e andarono giù prima che la notizia comunque apparisse sui giornali. E l'interesse", lui addirittura specifica qual'è l'interesse della CIA. Cioè, la CIA non si interessa del materiale elettronico. Tutti argomenti che probabilmente interessavano l'Air Force americana, eccetera. "Ma si interessa soltanto del numero di matricola, il factory marking". Aggiunge un'altra cosa molto importante: che quando i suoi andarono giù, il cadavere del pilota non c'era. Questo è uno dei punti che Clarridge dice.
Tascio: Ma questo è chiaramente falso.
GI: Anche il gruppo a Roma venne da lei. Comunque quando andarono giù il cadavere non c'era. Poi qui parla del volo.
Tascio: Dai brogliacci io non sono andato da nessuna parte i giorni precedenti.
GI: Addirittura dice che quando i suoi andarono giù sul luogo di caduta dell'aereo non c'era nessun presidio dell'esercito e dei Carabinieri, come avvenne poi dopo il 18, ma c'era soltanto un maresciallo dei Carabinieri che incontrò all'aeroporto e che praticamente fece da guida. Che cosa dice?
Tascio: Falso, completamente falso. Destituito di qualsiasi fondamento, sia logico che...
GI: Su questo punto poi è molto categorico, io l'ho sentito e gli ho rivolto più domande, sulla questione del cadavere. È chiarissimo, dice che il corpo del pilota non c'era al momento del sopralluogo dei suoi uomini. Ribadisce il suo interesse per i marchi, questo che lui chiama factory marking.
Avvocato: Cioè sarebbe il numero di matricola dell'aereo.
GI: Il numero di matricola. In effetti chi conosce il numero di matricola conosce tutti i trasferimenti del velivolo. Cioè da quando viene prodotto dalla fabbrica...un buon servizio sa per esempio quali sono i numeri di matricola dei MiG siriani e dei MiG libici.
Tascio: Sì, ma è una cosa banale.
Avvocato: Nei registri di volo non si mette il numero...
GI: Dei MiG nord-vietnamiti.
Avvocato: Nei registri di volo...
GI: No nei registri di volo.
Avvocato: Per vedere i passaggi. Se la matricola individua l'anno di fabbricazione e forse il luogo. Ma dopo scompare, nel senso che non viene più citata nell'attività di volo del velivolo.
Tascio: Io sono sbalordito.
GI: Un buon servizio sa qual'è la serie che viene data ai nord-vietnamiti, quella che viene data ai siriani, quella che viene data ai libici.
Avvocato: Questo sì.
GI: Quindi, se non si sa di che nazionalità è il velivolo, chi possiede il factory marking...
Avvocato: Loro possono risalire alla data di fabbricazione e a chi è stato consegnato.
G.I: Poi parla moltissimo questo Clarridge di lei. Si ricorda delle pressioni che lei aveva dai libici per la restituzione dell'aereo.
Tascio: Beh, ma questo lo sapevano tutti, lo sapeva Biankino...
GI: Era un senso di urgenza...
Tascio: E quindi lo sapeva anche lui.

GI: Ma lei diede dei pezzi agli americani?
Tascio: No, loro erano interessati...questo Walters, intanto lo conosceva di già. L'unica cosa che non conosceva, secondo quello che ha detto lui... loro non avevano bisogno dei pezzi. Questo aveva una valigetta con dei sampler, come li chiamano loro. Aveva delle bottigliette e le ha riempite di olio idraulico, di olio dei freni, di olio del motore, di grasso e se li è portati via. Poi ha fotografato questa frizione del radar, che secondo lui era di un tipo diverso rispetto a quelli che aveva visto da altre parti. E questo aveva un significato per lui. Ma non ha portato via nessun pezzo.
GI: Cioè, nessun pezzo è andato in America?
Tascio: No, che io sappia no. Non mi sembra.
GI: Nemmeno alla Foreign Tecnology Division?
Tascio: Ma non lo so se lui mentre stava lì ha raccattato qualcosa e se l'è portata appresso.
GI: Quando dice "lui" chi dice? Chi intende per "lui"?
Tascio: Walters.
GI: Lui parla moltissimo della questione del serial-number.
Tascio: È falso.
GI: Cioè l'interesse per il numero di fabbrica da parte della CIA. Ricorda per esempio che i suoi gli riferirono che c'erano dei resti di roba da mangiare o di roba da bere, cose che non avrebbero dovuto trovarsi all'interno di un aereo. Questo se lo ricorda lei?
Tascio: No.
GI: La mappa, si ricorda ? C'era una mappa con attività relative al volo.
Tascio: Quel triangolo che le dicevo io. Probabilmente lui come buon agente segreto li chiamava e si faceva riferire tutto quello che avevano visto.
GI: Quindi lei esclude...
Tascio: Io escludo, io non sapevo che si poteva denunciare anche uno straniero, ma chiedo all'avvocato di procedere, nei limiti delle cose possibili. Perché poi il fatto che lui dice di questi quattro giorni prima, inficia anche tutto il resto. Ma che addirittura lui mette in dubbio 300 persone che hanno visto il velivolo cadere in quel giorno, che lui pensi che sia stata tutta una messa in scena...
GI: Perché dice "quattro giorni prima"?
Tascio: Non lo so perché dice quattro giorni prima. Lui lo spiegherà perché.
GI: Lui però non parla di quattro giorni prima.
Tascio: Lei, lo ha detto prima. Ha detto che è stato quattro giorni prima...
GI: Qualche giorno prima.
Tascio: Ah, qualche giorno prima. Avevo capito quattro. Mi sembra che lei abbia detto quattro. Si può risentire?
Avvocato: Ho segnato "Tascio telefona quattro giorni prima"
GI: Quindi lui insiste molto su questo problema del serial e del number, del numero di matricola. Questo è quello che diceva nel 94. Le ho letto parte del verbale di Clarridge ascoltato il 20 maggio del 94.
Tascio: L'ho inteso per radio nella trasmissione alla quale ha partecipato anche lei. Purgatori ha citato questo fatto. E poi lei lo ho confermato indirettamente.
GI: Io ritengo che ci sia stata pure un'intervista. Questo è un personaggio famosissimo. Lei lo sa perché è famoso?
Tascio: No
GI: Perché questo personaggio è stato coinvolto nella questione dell'Iran-contra. Quindi, questo personaggio io chiesi di ascoltarlo tantissimo tempo fa. Poi non fu

possibile proprio perché era coinvolto in questo affare dell'Iran-contra. Poi quando è uscito da questo affare è stato possibile. Io credo che la mia Commissione rogatoria sia di qualche anno prima della realizzazione."

La chiarezza del contenuto dell'interrogatorio non mostra necessità di commenti, se non un chiarimento sulle affermazioni dell'imputato a pag.87 ove egli asserisce: "...Perché poi il fatto che lui dice di questi quattro giorni prima inficia tutto il resto...". A precisa domanda di questo Istruttore: "Perché dice "quattro giorni prima"?", Tascio risponde: "Non lo so perché dice quattro giorni prima. Lui spiegherà perché". GI: "Lui però non parla di quattro giorni prima". Tascio: "Lei lo ha detto prima. Ha detto che è stato quattro giorni prima...". GI: "Qualche giorno prima". Tascio: "Ah, qualche giorno prima. Avevo capito quattro. Mi sembra che lei abbia detto quattro. Si può risentire". Avvocato: "Ho segnato" "Tascio telefonò quattro giorni prima".

In vero scorrendo la trascrizione dell'interrogatorio - e cioè in effetti, considerata la fedeltà di tale operazione, è come se si fosse riascoltata la registrazione - mai prima nelle domande dell'inquirente appare un'indicazione numerica precisa dei giorni che avrebbero separato il rapporto con Clarridge dalla scoperta della caduta del MiG libico. L'inquirente contestando il contenuto del verbale d'esame di Clarridge, dà atto, anche perché nelle risposte del funzionario statunitense mai si fa riferimento a date precise, soltanto di essere stato chiamato per telefono da esso imputato e di averlo raggiunto nel personal office sito in una sorta di succursale del Ministero della Difesa Aeronautica e ciò in un periodo di tempo in cui sul fatto non era apparsa alcuna notizia sui mass-media. Clarridge non parla mai né di quattro giorni né di altro numero esatto di giorni.

Al contrario i "quattro giorni" li menziona per la prima volta nel corso dell'interrogatorio proprio l'imputato. E ne parla senza che vi fosse precisa domanda al riguardo. Il suo discorso segue la contestazione della precisa circostanza fissatasi nella memoria di Clarridge e cioè che la sua visita al SIOS, pur non ricordando il giorno, si collocasse prima dell'ora di pranzo. È Tascio che di seguito alla sua affermazione di falsità di quella circostanza parla di quattro giorni. "È falso. E lo dimostra quello che dice. Che io prima dell'incidente, come se io avessi saputo dell'incidente quattro giorni prima e avessi chiamato lui per dirgli questo. E quattro giorni dopo sarei stato chiamato nell'ufficio del Sottocapo". Lo fa a mo' di esempio, ma stranamente parla di quattro giorni, quasi divinando successive contestazioni.

E anche l'avvocato erra nell'affermazione sopra menzionata, che addirittura trascrive in una sorta di appunti sul verbale.

Solo dopo le contestazioni sopra riportate l'interrogatorio volge alle annotazioni dell'agenda dell'imputato ed in particolare a quella che concerne Clarridge e che è riportata sotto la data precedente di quattro giorni la "caduta" del MiG libico - e quindi delle due l'una: o Tascio ha memoria diretta dell'evento o ricorda l'appunto sulla sua agenda, e comunque in ogni caso sciorina menzogne.

Quindi contestazione dell'appunto.

GI: Lei dice "non conosco Clarridge. Tutto quello che lui dice sul mio conto non è assolutamente vero".

Tascio: No, quello che dice sul fatto di "qualche giorno prima".

GI: No, però che abbia parlato con lei della questione del MiG23. Anche questo esclude?

Tascio: Io lo escludo, sì.

GI: Però nella sua agenda c'è segnato un incontro con Clarridge. Se lo ricorda questo?

Tascio: No.

GI: Eppure c'è. C'è scritto "mister Clarridge". E poi c'è un appunto relativo a questo mister Clarridge. Quindi lei in genere quando scrive qualcosa sull'agenda è perché ci ha parlato o ha fatto qualcosa con mister Clarridge.
Tascio: A meno che non si dà per vero che quattro giorni prima o qualche giorno prima io abbia organizzato tutta questa messa in scena e quindi sto qui a coprire i miei incontri con Clarridge perché ho interesse a mantenere questa mia scandalosa attività, oppure quello che dico lo si deve ritenere come frutto di quello che io ricordo. Non ho motivo per nascondere i miei contatti con Clarridge. Perché quello che lui dice lì è completamente destituito di qualsiasi fondamento. Se l'avessi contattato, se io gli avessi chiesto, se questo Walters fosse stato frutto...io non ricordo di averlo mai contattato e nego di averlo contattato. Lei mi dice che io l'ho scritto lì, quindi sicuramente qualche cosa c'è. Ma non è che io neghi tutto questo perché abbia intenzionalmente delle motivazioni per negarlo. È perché effettivamente io non ricordo di averlo fatto. D'altronde lei mi consenta, 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 lui dice che ho fatto.
GI: Sì, però lei dice "mister Clarridge: lo possono comparare e ce lo ritornano con l'analisi dell'FTD". Che cosa?
Tascio: Lo possono comparare?
GI: Lo scrive lei.
Tascio: Che non dipendeva dalla CIA.
GI: Però l'annotazione è "mister Clarridge".
Tascio: Non so, può darsi che mi abbia detto qualcosa Biankino.
GI: E ci ha messo pure vicino 500 dollari. Questo lo aiuta a ricordare? Cioè, questa operazione costava 500 dollari. Però è una comparazione tramite lui oppure tramite l'addetto? Però lei non scrive mister Biankino, scrive mister Clarridge. E sotto aggiunge "MiG21". Quindi è qualche cosa che si riferisce al MiG.
Tascio: Ma questa è un'altra cosa. Non è riferita al MiG23, mi scusi.
GI: Poi lei aggiunge "vogliono vederlo".
Tascio: Ma non si riferisce al MiG23, è un'altra cosa.
GI: E cerchi di ricordare. L'interrogatorio è un atto per la difesa, per la discolpa, perché l'imputato dica le sue ragioni.
Tascio: Ma qui non devo dire le mie ragioni. Qui dove dire se e perché ho fatto...
GI: Cioè, ci dia una spiegazione.
Tascio: Ma se non ricordo il fatto come faccio a darle una spiegazione di questo fatto?
GI: Beh, si sforzi. È nel suo interesse.
Tascio: Ma io mi sto sforzando nel mio interesse. Capisco bene che lei ha delle indicazioni che la portano a ritenere che io abbia avuto certi comportamenti che sono censurabili sotto il profilo penale. Me ne rendo ben conto. Però non riesco a forzare la mia memoria. Ho già fatto altre volte l'errore di forzarla e dare delle versioni che si sono dimostrate non reali, non vere rispetto a quello che era all'epoca. Io mi posso mettere adesso nei panni dell'epoca e dire "ma perché l'ho scritto?". Ma come faccio a ricordare dopo 17 anni perché ho scritto una cosa che poi tra l'altro aveva dei significati molto marginali. Non è che il MiG23 per me sia stato un trauma sul quale io ho lasciato tutta la mia memoria e la mia esperienza. Era un fatto operativo, era un fatto di servizio.
GI: Questo lo scrive lei. Tenga presente che tutto questo è scritto il 14 di luglio.

Tascio: Si, ma non era il MiG23. Gliel'ho già detto senza saperlo. Questo probabilmente si tratta di altre cose. Probabilmente si tratta di un aeroplano che poteva scappare...di qualcuno che poteva venir fuori dalla Libia e portar fuori il MiG21.
GI: Però quest'annotazione corrisponde a quello che dice Clarridge.
Tascio: Ma il 14 luglio non è qualche giorno, sono addirittura...avremmo dovuto mettere questo MiG23, tenerlo lì dal 14 fino al 18, quattro giorni, e sarebbe caduto questo affare...no, questa è un'altra cosa, non c'entra niente.
GI: Però a che cosa si riferisce? Tenga presente che Clarridge dice in tempo non sospetto delle cose che coincidono con quello che noi poi troviamo nella sua agenda. Clarridge dice queste cose nel 92.
Tascio: No, ma qui lei non trova delle cose...
GI: Guardi qua, queste cose Clarridge le dice nel 92, quando in un certo senso nessuno immaginava che potesse...
Tascio: Nel 94.
GI: Scusate, nel 94, quando nessuno immaginava...
Avvocato: Lui ha parlato nel 92.
GI: Nel 92, sì. Però, nel 94 Clarridge dice questa serie...questo viene trovato nelle sue mani nel 95.
Tascio: Sì, ma non si parla di MiG23 qua. Qui si parla di MiG21.
GI: Ma all'epoca si sapeva che era MiG23?
Tascio: Certo.
GI: Ha visto cosa dice Melillo? Melillo dice addirittura che era un MiG 17. Si ricorda che dall'alto non si riusciva a capire assolutamente che tipo di MiG fosse.
Tascio: Sì, ma poi si è avvalorato lì.
GI: Ma questo il 18 però.
Tascio: Sì, ma poi era un MiG23, non era un MiG21.
GI: Si, però il 14...faccia l'ipotesi Clarridge. Cioè, acceda per un attimo all'ipotesi che fa Clarridge.
Tascio: Non è assolutamente un'ipotesi da prendere in considerazione. E poi lei consideri che questo signore è stato in Italia non so per quanti anni, non ho idea. I giornali non hanno fatto altro che pagare, il Purgatori su queste cose qui ha scritto infiniti, non un articolo ma infiniti articoli sul Corriere della Sera, che è uno dei giornali che arriva negli Stati Uniti. Il mio nome è circolato, signor Giudice. Non è che è un nome qualsiasi, purtroppo.
GI: Clarridge ricorda addirittura di aver visto...
Tascio: Lo possono "comperare" e non "comparare".
GI: Lei dice "comperare"?
Tascio: Sì. "e ce lo ritornano con analisi FDT e costa 500 dollari. Tramite lui o tramite addetto". Comunque è certamente un qualche cosa che non ha niente a che vedere. Poi non è detto che io abbia parlato con lui. Questo si sa e qualcuno mi ha detto che mister Clarridge deve aver fatto questo. "Lo può fare lui o tramite addetto". Me lo può avere detto Biankino, me lo può aver detto chiunque.
GI: Però Clarridge dice di essere venuto da lei, di aver visto addirittura la sala grande dove c'erano i pezzi.
Tascio: Non c'erano i pezzi. Non c'erano sale grandi dove c'erano i pezzi. Erano tutte sale piccole. Lei lo ha visto il secondo reparto?
GI: Sì, lo conosco.
Tascio: Quindi è una sala grande quella?

GI: No. Ma la sala grande mica è un salone. Una sala dove su dei tavoli c'erano dei pezzi. [più che probabilmente è la stessa sala, di cui parla Nobili; nde].
Tascio: C'erano dei pezzi, certo.
GI: Beh, ma lui li ricorda.
Tascio: Ma lui ha detto delle cose proprio prive di fondamento. Io non so perché le dica. Ma certamente deve avere dei motivi o lavora di fantasia. Comunque questo non è il MiG23, "500 dollari lo possono comperare e ce lo ritornano con analisi FTD. Lo possono comperare, tramite lui oppure tramite addetto".
GI: Questo è il lunedì 14 luglio. Cosa significa quell'appunto?
Tascio: A quale appunto si riferisce?
GI: Quello del 14 luglio.
Tascio: Sto cercando di ricostruire signor Giudice.
GI: Prima e dopo non c'è nulla che riporti...
Tascio: Sto cercando di vedere se c'è qualcosa che mi possa riportare sulla strada.
GI: Lei deve tener presente che fin quando non sono scesi giù gli esperti era molto difficile dire che tipo di velivolo fosse.
Tascio: Ma io vorrei sapere come fa lui a stabilire...
GI: Ricordi bene quello che dice Melillo, che parla addirittura di MiG 17. Quindi una delle versioni più antiquate."

E sempre di seguito contestazioni delle date dei documenti SMA e S.I.S.MI, e delle risultanze dagli appunti di Melillo.
"GI: Lei poi avrà saputo, perché anche su questo i mezzi di informazione hanno parlato, purtroppo, che c'è una serie di documenti in cui la data di caduta viene indicata nel 14 luglio. Anche documenti di provenienza dell'Aeronautica, non solo di altre entità, come il S.I.S.MI.
Tascio: Io credo che onestamente se uno a distanza di... mettiamo anche che fosse il 92 o il 94, di 14 anni, va a speculare sul 18 o sul 17 e chiede a Tizio "ma che giorno era?"
GI: Però i documenti del S.I.S.MI e dello SMA furono fatti a breve distanza.
Tascio: Sì, ma lei ha dei riscontri. Io sono partito il 18 con un aeroplano. Lo ha trovato lei che sono andato a Lamezia Terme. Poi lì c'è un brigadiere dei Carabinieri che certamente mi auguro che sarà ancora in grado di dire se mi ha accompagnato là sopra. Poi là sopra c'erano degli ufficiali dei Carabinieri, c'era un magistrato. Saranno in grado di dire se era il 18 o se era un altro giorno. Se poi c'è qualcun altro che dice che non era il 18 ma era il 17, io non so come difendermi da questa accusa, se lei mi consente, signor Giudice.
GI: Questo lo dice anche Melillo, che allo SMA sulla data circolavano più voci, cioè più date.
Tascio: Della caduta di questo qua?
GI: Sì. Chi diceva il 14, chi il 15, chi il 16, chi il 17. Dopo non prima, ovviamente.
Tascio: Io sono stato avvertito il 18.
GI: Cioè, non tutti erano sicuri della data del 18. Certo, lei è stato avvisato il 18.
Tascio: Io sono stato giù il 18, quindi se lei mi dice "ma il giorno prima c'era?"
GI: Però lei scrive questa cosa il 14 luglio.
Tascio: Si, ma non è il MiG23. Io scrivo una cosa di cui non ricordo il significato.
GI: Però lei sta parlando con uno che parla inglese. Perché stranamente lei non scrive mai in inglese.
Tascio: Ma io con Biankino parlavo in inglese.

GI: Però perché non ci ha scritto Biankino?
Tascio: Ma non lo so.
GI: Lei il 14 sta parlando con qualcuno di MiG21, che ne esistono diverse versioni e che loro, probabilmente i suoi interlocutori e non dei terzi, vogliono vederlo. Vogliono vedere qualche cosa che attiene al MiG. Cerchi di dare un'interpretazione a queste parole, ragionevole ovviamente.
Tascio: Io sono sotto accusa, come faccio a dare delle interpretazioni così vaghe se non ho una memoria certa di questo?
GI: Però l'annotazione è intestata a mister Clarridge.
Tascio: Si, ma io ne prendo atto. Se c'è scritto così è incontrovertibile.
GI: E quindi è qualcosa di cui ha discusso con Clarridge. Se ne avesse discusso con Biankino avrebbe scritto mister Biankino.
Tascio: Ma come faccio a ricordarlo, signor Giudice.
GI: Come quando altre volte scrive, parla con Torrisi, scrive Torrisi. Guardi, non è che si riferisce a un terzo che sta alle spalle della persona menzionata. Lei mille volte intesta i suoi capoversi con la persona, Gerace, Torrisi, eccetera. È un suo costume. È un costume di tutti. Cioè, qualsiasi persona quando scrive, scrive "questa cosa me l'ha detta Tizio" e scrive il nome di Tizio.
Tascio: Sì, ma le pare che se io sto organizzando una cosa del genere parlo con lui il 14 del MiG23 che deve scomparire, gli riservo quattro righe per poi passare a parlare della crociera aerea in Brasile, o non dovrei essere indaffarato ad organizzare questa messa in scena che lui descrive così accuratamente?
GI: È un punto.
Tascio: Questa è semplicemente una semplice osservazione su un qualcosa che è scritto qua, ma che non può dimostrare certamente che io ho visto Clarridge e ho organizzato quello che lui dice che io abbia organizzato. Non vedo come si fa a passare da questo a una cosa così grave.
GI: Soltanto che Clarridge dice delle cose che corrispondono stranamente con il suo appunto.
Tascio: L'ho scritto io questo signor Giudice.
GI: Non è che Clarridge conoscesse l'appunto suo.
Tascio: Sta dicendo delle cose che lui può aver letto sui giornali. Ma come fa lui a ricostruire a distanza di 14 anni su un episodio in Italia, un agente segreto della CIA che ci avrà chissà quante altre cose? Si va a ricordare che io gli ho detto quattro giorni prima della caduta? Perché la caduta è avvenuta il 18.
GI: Lui ricorda soltanto di essere stato chiamato da lei in un momento in cui nessuno sapeva nulla. E che quindi è stato necessario pure un certo numero di giorni, necessari per organizzare la missione, per avere le (incomp.) da Washington. Quindi lui dice soltanto che è stato avvisato da lei prima che il fatto apparisse sulla stampa. Cioè, lui non dice quattro giorni prima.
Tascio: Io dico invece che...
GI: E che sa che l'ha raggiunto nel suo ufficio.
Tascio: Io escludo nella maniera più assoluta, al limite della denuncia, nella maniera più tassativa. Io sono partito per la Sila e ho fatto le cose di cui ho dato quei frammentari ricordi che ho. Che io abbia contattato lui prima del 18 è assolutamente... per altre cose compare il suo nome qua. Ma questo non è collegato. Questo non significa che abbiamo parlato del MiG23. Si può pensare "hai pagato 500 dollari per fare l'analisi", di che cosa, del MiG23? Oppure ci sono parecchie versioni...

GI: Il pezzo di una parte che si può mandare in America e ce lo restituiscono.
Tascio: Beh ma la CIA mi fa pagare 500 dollari per sottoporre un pezzo del MiG23...
GI: Non potrebbe essere per le spese di spedizione?
Tascio: La CIA?
GI: No, le spese di spedizione.
Tascio: Ma io le mando attraverso l'addetto.
GI: Se è un pezzo grosso. Lei deve dare una spiegazione.
Tascio: Ma non posso darle...
GI: Potrebbe essere un pezzo che ha necessità di essere...
Tascio: Ma io non capisco come lei possa pensare che io debba...
GI: Per spese di spedizione.
Tascio: Ma perché?
GI: Ma se è un pezzo grande? Non dico un'ala.
Tascio: Di che cosa signor Giudice stiamo parlando?
GI: Potrebbe essere una parte del MiG21.
Tascio: Ma questo è quello che pensa lei.
GI: No, questo è quello che si può ipotizzare.
Tascio: Perché è lei che ipotizza. Io non lo so...
GI: Cerchiamo di dare una spiegazione a quello che ha scritto lei.
Tascio: Ma io non posso fare delle ipotesi. Se io non mi ricordo come faccio a fare delle ipotesi dandole delle possibili versioni che non sono la realtà? La porterei su una strada sbagliata.
GI: Ma lei potrebbe avere un ricordo diretto. Io faccio appello al suo ricordo diretto.
Avvocato: Mi sembra che dica "non voglio fare delle ipotesi perché non riesco a ricordarmi". Questo mi sembra il senso che Tascio tenta di dire.
GI: Bene, ritorniamo alla sua agenda.
Tascio: Io comunque voglio sentire qualcuno che lavorava con me, se si ricorda di questo fatto. Che potesse aiutarmi a mettere assieme...
GI: Il soggetto dovrebbe essere il MiG21. Possiamo tradurlo così: "molte versioni, vogliono vederlo". Ora lei pensa che sia questa la traduzione più corretta?
Avvocato: Dalla mia modesta conoscenza dell'inglese...".

Così come non ricorda o non sa rispondere su quanto gli viene domandato sull'annotazione del 14 luglio, nulla rammenta su altra annotazione apposta sotto il 4 luglio che concerne una sua visita in Israele, il suo contatto con Zeira, addetto militare israeliano all'epoca, gli argomenti trattati, MiG25, MiG23, percentuale (bassissima 12% 9 di piloti libici sui MiG25 di quell'Aeronautica).

Altro argomento di sommo rilievo, sul quale però, come usualmente, poco o nulla ricorda, nè sa dare spiegazioni di semplici appunti, è il rapporto con il generale Notarnicola, all'epoca, come noto, colonnello, capo della 1ª Divisione del S.I.S.MI. Tascio ammette solo di aver avuto dei rapporti. Quindi si passa alla contestazione dell'appunto sotto il 28 luglio, e immediatamente Tascio riduce al minimo la frequentazione: "Ho avuto qualche rapporto...c'è stato a posteriori...non ricordo di aver avuto dei contatti...". Ma più chiaro il testo dell'interrogatorio che tocca anche altri argomenti connessi, come i documenti S.I.S.MI del 29 luglio e 6 agosto 80 e le spedizioni dei tracciati.
"GI: Questo avviene il 28 di luglio. Lo scrive lei, della visita di un suo dipendente, di un dipendente di Notarnicola, cioè della 1ª Divisione del S.I.S.MI, presso di lei.
Tascio: Io sto cercando di forzare disperatamente la mia memoria, signor Giudice.

GI: Adesso stiamo cercando di lavorare sulla base dei suoi appunti e basta. Sono cose che lei ha scritto. Ha tutto il necessario tempo, considerato che sono cose di tanto tempo fa. Non se lo ricorda?
Tascio: No, non me lo ricordo.
GI: Ma con Notarnicola aveva dei rapporti?
Tascio: Ho avuto qualche rapporto.
GI: Ma ha avuto dei rapporti per la questione del DC9 Itavia?
Tascio: Guardi con Notarnicola c'è stato a posteriori, io non ricordo di aver avuto dei contatti. Questa è la risposta alla domanda. Però c'è stata quella famosa questione dei due appunti del mese di agosto che lui ha firmato. Lei sa che, perché sa tutto di me, che io dall'1 al 31 agosto sono stato in licenza.
GI: 1-31.
Tascio: 1-31 di agosto.
GI: Non è mai tornato a Roma?
Tascio: Sono tornato per i funerali di mio zio con un velivolo dell'Itavia che faceva Lamezia-Ciampino. Quindi con velivoli militari – in effetti il viaggio fu compiuto con aereo civile, m a le spese furono richieste con una nota di rimborso all'AM; nde.
GI: Dove è stato in vacanza ?
Tascio: A Lamezia, sul litorale di un paese. Sono pronto a darle tutti i nomi di tutti i villeggianti che stavano lì e che lei può chiamare per confermare questo .
GI: Ma come mai andò a Lamezia? Andava spesso a Lamezia ?
Tascio: No no no, c'eravamo andati con dei miei parenti perché avevano acquistato in un villaggio di quelli che stavano facendo a quell'epoca lungo il litorale prima di Lamezia. E quindi siamo andati in questo villaggio...
GI: Era la prima volta?
Tascio: Era la prima e l'unica volta. Non siamo più tornati.
GI: No, le faccio questa domanda perché il posto dove è andato in vacanza è vicinissimo a Castelsilano.
Tascio: È l'assassino che torna sul luogo del delitto, signor Giudice. Se rammento bene , non perché rammenti all'epoca ma per aver rivisto gli atti, l'8 di agosto il S.I.S.MI invia certi tracciati radar chiedendo ... questi tracciati radar mandati a firma del colonnello Bomprezzi e io mi sono assunto doverosamente le responsabilità di tutto questo. Io ero assente. Poi in Commissione Stragi mi parlano dell'interessamento del S.I.S.MI Dice " ma lei ha preso contatti con il S.I.S.MI per queste questioni, eccetera eccetera?" Io dico "no". Io non mi sono interessato ufficialmente del DC9 fino all'8, quando è arrivata questa ... naturalmente ufficialmente, burocraticamente.
GI: Era Bomprezzi.
Tascio: Era Bomprezzi. E lì in Commissione Stragi c'è stato una cosa che lei conosce bene, perché mi è stato contestato violentemente il fatto che, secondo gli appunti del S.I.S.MI, invece il S.I.S.MI diceva al suo direttore che il capo del SIOS contattato per le vie brevi ha detto che si tratta di un cedimento strutturale, eccetera eccetera. Mi si mettono in bocca un certo numero di cose. In un appunto che poi ho saputo era del 29 di luglio. Ma l'ho saputo dopo, non nel secondo interrogatorio del S.I.S.MI E poi non mi ricordo più se uno dei parlamentari mi ha veramente stracciato perché in un secondo appunto del S.I.S.MI...
GI: Chi era?
Tascio: Era un comunista. Ce l'ho scritto. Mi disse "ma come! Muoiono 81 persone..." perché in uno di questi appunti...

GI: Del 6 agosto, sì.
Tascio: Del 6 agosto, ce l'ho qua. Si diceva che un velivolo aveva attraversato la rotta del DC9. Io ho continuato a parlare non conoscendo di questi due appunti. E quindi ho fatto veramente una figura, sono rimasto molto in imbarazzo. Dopo di che sono tornato allo Stato Maggiore e il Capo di Stato Maggiore aveva questi due appunti dei quali il primo, quello del 29 se non sbaglio, è stato disconosciuto dal colonnello Notarnicola come firmato da lui. Esisteva poi un terzo appunto. Perché il secondo appunto ... il primo diceva queste cose, il secondo diceva di questo aeroplano, eccetera. Dice "interpretato con l'aiuto di personale dell'Aeronautica tecnico non qualificato" e dice che c'era un velivolo che attraversava la rotta del DC9. Nel leggere questo appunto rilevo che effettivamente avevano sbagliato l'orario. Cioè, anziché leggere l'ora di Greenwich, avevano letto in ora locale. Siccome era di due ore avanti, quindi questi parlamentari ritenevano che io avessi taciuto su un'interpretazione, su addirittura la presenza di un velivolo, eccetera eccetera. Quindi la volta seguente ho chiarito in Commissione Stragi tutto questo dicendo che gli appunti del S.I.S.MI erano redatti in maniera molto sciatta. Uno di questi fu misconosciuto dal colonnello Notarnicola.
GI: Quello del 29 era ?
Tascio: Quello del 29 mi sembra che fosse, o del 6 .
GI: È quello del 29, sì. Quello in cui si riparla del cedimento.
Tascio: Intanto in Commissione Stragi, come lei sa, fu citato un appunto che dimostrava che mi ero interessato di tutto questo in data 27 giugno, che compare nella prima relazione Stragi e poi nella seconda...
GI: In data 27 giugno?
Tascio: Sì. Perché citavano in un appunto che era stato mandato dalla Stato Maggiore che nell'oggetto aveva DC9 Itavia il 27 giugno. Quindi avevano preso la data dell'appunto. Poi è scomparso nella seconda relazione. Ecco, poi questo è l'appunto del 29.
GI: È quello con disconoscimento di firma da parte di Notarnicola.
Tascio: Sì, che poi ho saputo che è stato disconosciuto. Questo è quello che diceva appunto di questo aeroplano che intersecava.
GI: Il 6 agosto, sì.
Tascio: E questo è quello che la Commissione, i parlamentari non avevano letto, oppure l'avevano letto ma non l'avevano utilizzato, dove si corregge l'errore che hanno fatto là.
GI: Delle due ore.
Tascio: Delle due ore. Ora, io sono rimasto anche perplesso di fronte al disconoscimento della firma del colonnello Notarnicola in un contesto quale quello del S.I.S.MI Quindi io avevo definito quei due appunti che parlano del mio interessamento prima, sciatti. Quindi, io con Notarnicola avevo avuto pochissimi contatti. Nella fattispecie io non ricordo di averne avuti.
GI: Ma un suo ufficiale, chi conosce degli ufficiali di Notarnicola?
Tascio: Dunque, dei miei dipendenti io l'ufficio che aveva contatti con quell'ufficio di Notarnicola doveva essere quello del colonnello Gaudio.
GI: Della prima divisione.
Tascio: No, era del SIOS.
GI: Ah, da parte sua era Gaudio e da parte loro?
Tascio: Io non ricordo quali erano gli ufficiali...
GI su domanda di PG: Gaudio però nel luglio non c'era.
Tascio: Non c'era ancora.

GI: Non c'è nel luglio.
Tascio: Quindi ci doveva essere...
GI: Qual era dei suoi uffici? I suoi uffici erano quattro, no?
Tascio: Erano quattro. Doveva essere il terzo ufficio mi sembra.
GI: Informazioni.
Tascio: No, il secondo , quello di Polizia Militare.
GI: Il terzo?
Tascio: Il terzo doveva essere, perché il quarto era degli addetti.
GI: Il terzo che dizione aveva esattamente?
Tascio: Sicurezza. Polizia militare e sicurezza.
GI: E ha detto che era comandato da?
Tascio: Forse da Borzacchini. Quindi loro avevano rapporti più con Notarnicola.
GI: Ma lei conosceva qualcuno degli ufficiali di Notarnicola?
Tascio: Probabilmente sì ma non so...
GI: Non se li ricorda.
Tascio: No.
GI: Né sa qual era la sezione della prima divisione che aveva contatti con lui? La prima divisione del S.I.S.MI.
Tascio: No, noi su questo ...
GI: Perché lei segna un ufficiale è qui. Un suo ufficiale qui.
Tascio: Ma un mio ufficiale o uno del S.I.S.MI?
GI: Uno di Notarnicola.
Tascio: Dell'Aeronautica o uno qualsiasi?
GI: Non lo so. Il 28, cioè il giorno prima dell'appunto di Notarnicola.
Tascio: Quindi io segno il nome di uno dell'ufficio di Notarnicola?
GI: No, lei segna che è un ufficiale del S.I.S.MI della divisione di Notarnicola è venuto a trovarla, è venuto al SIOS.
Tascio: Può darsi. Sicuramente è così.
GI: Ma la cosa più importante è quello che probabilmente gli riferisce l'ufficiale di Notarnicola: "sparsa la voce ad alti livelli. DC9 Ponza, traccia registrata". Con questa aggiunta ricorda qualcosa di più? È lei che scrive. "Sparsa la voce ad alti livelli". Che significa? Perché poi è strano che il documento viene emesso il 29 da Notarnicola o da un sedicente Notarnicola, in cui si riporta una notizia che proviene dal SIOS.
Tascio: No, loro non è che riportano una notizia. Loro...
GI: Però lei dice "sparsa la voce ad alti livelli".
Tascio: Il capo reparto del SIOS.
GI: E cioè lei.
Tascio: "Ha precisato che traccia del volo dell'aereo è stata registrata dal ROC di Martina Franca, che sulla registrazione non si rileva alcun indizio che possa...", non è vero questo. Perché vede, difatti io su questo ho puntato la mia...non è vero. Perché Martina Franca non ha registrazioni di niente. Quindi lui riceve dai siti dipendenti Martina Franca, come lei a questo punto ben sa, ormai è più esperto di noi, riceve semplicemente delle tracce significative. Quindi il DC9 non è una traccia significativa e quindi non la manda Martina Franca. Ed è stata consegnata alla Magistratura. Ma alla Magistratura le sono stati mandati questi tracciati in data precedente.
GI: No, però il 29 luglio la Magistratura ancora non ce li aveva.
Tascio: Che cosa?
GI: I nastri, i dati radar.

Tascio: No, i dati sono stati mandati da Martina Franca mi sembra l'11 luglio a tutta una serie di indirizzi. Glielo dico subito quando glieli hanno mandati. L'11 luglio con questo foglio Martina Franca manda questi stessi tracciati, che poi il S.I.S.MI ritiene di prendere a Martina Franca, li manda all'ispettorato, al comando della seconda regione, al comando della terza regione e al comando del terzo ROC. L'11 luglio. Quindi io non so se nel frattempo la Magistratura li abbia avuti o no. Non ce li ho agli atti.
GI: La Magistratura li riceve questi dati il?
GI su domanda di PG: La Magistratura non li ha mai ricevuti, perché li ha presi da Luzzatti.
GI: Li ha presi direttamente da Luzzatti.
Tascio: Mi sa che già ce li aveva Luzzatti. Quindi siamo al 29. Quindi io non posso avergli detto a questo signore "guarda che li ha registrati Martina Franca". Poi dice "dalla registrazione non si rileva alcun indizio che possa suffragare un'ipotesi di collisione". Non si rileva che c'erano degli aeroplani nelle vicinanze, ma non della collisione. Della collisione lo si rileva sul luogo dell'incidente e se ci sono o non, eccetera eccetera. Non posso averlo detto. Io sono pilota di professione. È l'unica cosa che ho saputo fare. "Acconsentito a ricercare copia della registrazione citata presso il ROC di Martina Franca". Io che autorizzo il S.I.S.MI a ricercare presso Martina Franca copia di un qualcosa che Martina Franca aveva già mandato in data 11 luglio ai comandi di regione? Ma non posso aver detto queste cose qua. "Al riguardo è stato dato incarico al CS di andare a prendere...Spiegato inoltre che i contatti degli organi dell'AM con i velivoli si limita al rilevamento radar e mai ad un'assistenza in fonia, che viene attuata solo per gli aerei militari. Escluso che nella zona del disastro fossero in volo contemporaneamente altri velivoli, precisando a riguardo un altro aeromobile...". Ecco, anche questa: "a cinque minuti di distanza dall'aereo dell'Itavia e comunque all'altezza di 10.000 metri superiore a quella tenuta nelle varie fasi di volo dal velivolo..." 10.000 metri sono 30.000 piedi. Quello stava a 26 e quindi questo aeroplano sarebbe dovuto volare a 56.000 piedi. Io non posso aver detto queste cose.
GI: Questo però lo dice Notarnicola.
Tascio: No, lui disconosce.
GI: Però il giorno prima c'era stato un ufficiale di Notarnicola presso di lei.
Tascio: Ma certamente. Ma questo voglio dire che si dimostra, indipendentemente che il giorno prima era stato un qualcuno da me, che queste cose non posso avergliele dette io perché sono un tecnico di queste cose.
GI: Però il problema adesso è un altro. Se lei ricorda o meno questa visita che avviene il 28 di luglio alle ore 11.00.
Tascio: No, non la ricordo. Ma certamente se l'ho scritta c'è.
GI: Però la notizia che viene riportata non è una notizia che si dimentica facilmente. Cioè "sparsa la voce ad alti livelli", lei scrive. "DC9". E torna al DC9.
Tascio: Sì.
GI: "Tracce registrate".
Tascio: Questo mi ha detto che si è sparsa la voce ad alto livello. Ed io ne prendo atto.
GI: E c'è pure "DC9 Ponza, tracce registrate".
Tascio: Sì.
GI: Ma si ricorda di che cosa si trattava? Le ha scritte lei queste cose.
Tascio: Ma me le ha dette lei evidentemente. Non le ho scritte io.
GI: È questo il fatto. Cioè "sparsa la voce ad alti livelli. Tracce registrate". Lei non ha fatto niente. Lei dopo tutto era il capo del SIOS.

Tascio: Il SIOS non c'entra niente con queste cose. Lei ha conosciuto profondamente l'organizzazione. Il terzo reparto, il generale Melillo, ha fatto tutti gli accertamenti che dovevano essere fatti. E il comando del ROC e il comando di Regione ha fatto tutti gli accertamenti che dovevano essere fatti. Erano loro competenti nella materia, non il secondo reparto. Quindi io non potevo nè dovevo fare niente su queste cose qua.
GI: Andiamo avanti con l'annotazione. Lei forse non la ricorda. L'annotazione continua, dice "un ufficiale si è mosso subito. È testimoniato o testimonierà", la sua calligrafia non si capisce bene. "10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia. La posizione era tale da dover richiedere manovra".
Tascio: Sì, ma non si riferisce al DC9.
GI: Sì, certo. Questo si riferisce al MiG. Però lei mette tutto insieme. Questo è il punto. E il 29 esce quel documento. Cioè come mai lei scrive quest'annotazione questa volta sotto il nome di Notarnicola?
Tascio: Sì, ma il velivolo DC9 è caduto in un giorno, il MiG è caduto in un altro.
GI: Sì, però c'è questo problema delle tracce registrate.
Tascio: Di quali tracce registrate?
GI: "DC9 Ponza", lo scrive lei. Certo è lei che deve aiutarci.
Tascio: Ma signor Giudice, se io lo ricordo. Se me lo fa leggere.
GI: "ufficiale si è mosso subito e ha testimoniato che il velivolo volava sulla spiaggia alle 10.30-11.00".
Tascio: Sì, e questo è il MiG23.
GI: Cerchi di ricostruire l'episodio. Cioè, è venuto un ufficiale di Notarnicola e le ha riferito che ad alti livelli si è sparsa questa notizia. E poi questa è una parte che sicuramente si riferisce al MiG, l'ultimo capoverso. Lo vede, è lei che collega adesso il DC9 al MiG.
Tascio: No, evidentemente è questo signore che ha parlato dell'una e dell'altra cosa.
GI: Però il 28 luglio qualcuno che le parla di tracce registrate su Ponza del DC9, in un certo senso era una notizia che doveva richiamare la sua attenzione.
Tascio: Dunque, qui siamo al 28 luglio.
GI: Il 28 luglio. Il giorno prima del documento apparentemente attribuito a Notarnicola: Poi si accerteranno le ragioni per cui Notarnicola dice che non è il firmatario...andiamo in ordine. Parliamo del 28 luglio. Prescindiamo da quello che succede il 29.
Tascio: Il 28 luglio io scrivo qua...
GI: Lei sta in ufficio.
Tascio: Sto in ufficio.
GI: E riceve questo ufficiale di Notarnicola.
Tascio: "Sparsa la voce ad alti livelli. DC9 tracce registrate". Ci saranno state tracce registrate del DC9 a Ponza. Questo lo capisco ma non ricordo che cosa voleva significare. Quest'altro riesco a spiegarlo meglio: "un ufficiale si è mosso subito e testimonia che alle 10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia. La posizione era tale da dover richiedere una manovra". Quindi era come se questo MiG23 fosse stato sulla spiaggia, avesse manovrato e quindi il pilota non era...
GI: Volava basso, un pilota non affetto da malori.
Tascio: Ma poi è venuto anche uno in televisione che ha detto la stessa cosa: che lo aveva visto sul mare e che quindi eccetera eccetera. Quindi poi sono tutte testimonianze che... e quindi probabilmente a questo gli avevano detto che si era presentato questo signore che diceva queste cose. E me lo ha detto o io l'ho scritto. Ma in quell'appunto del 29 tutto questo non c'entra perché lo...

GI: No no no, prescindiamo. Parliamo dell'appunto suo del 28. E sotto il nome di Notarnicola.
Tascio: Sì.
GI: Quindi ha avuto, per telefono, eccetera, un rapporto con Notarnicola?
Tascio: Probabilmente sì.
GI: E che poi le ha mandato un suo ufficiale presso il suo ufficio.
Tascio: Sì, lo possiamo ricostruire così a tentativi.
GI: Però, la notizia che riporta questo ufficiale è una notizia di un certo rilievo. Non è che un ufficiale del S.I.S.MI alle 9.00 viene da lei per dirle una notizia di poco conto. Viene lì per dirle una notizia importante.
Tascio: Ma lei ha conosciuto questi ufficiali del S.I.S.MI.
GI: Sì sì sì, poi adesso parleremo di chi può essere o di chi non può essere. Però, è venuto, mandato da Notarnicola, cioè il capo della prima divisione, non è una persona qualunque. Prescindendo dal fatto di conoscere o meno gli ufficiali del S.I.S.MI e le loro virtù, il problema è un altro: il problema è che il capo della divisione si muove. Cioè, è una persona che è ad un livello molto alto, il capo della prima divisione, l'allora colonnello Notarnicola. Manda un ufficiale che le viene a riferire una cosa...
Tascio: Ma che cosa mi ha riferito?
GI: E le viene a riferire che si è sparsa la notizia, una voce ad alti livelli...
Tascio: Ma di che cosa?
GI: Che del DC9 su Ponza ci sono delle tracce registrate.
Tascio: Ma perché Licola non le aveva registrate?
GI: Va beh, ma è una notizia di poco conto? Cioè, se fosse una notizia di poco conto non si sarebbe diffusa ad alti livelli.
Tascio: Ma io non vedo qual è l'importanza di un DC9 su Ponza che ha le tracce registrate. Cioè, per me non è una notizia...
GI: Ma lei sa se ci sono tracce registrate?
Tascio: Ma io non me lo ricordo se Licola le riportava registrate. Perché la rotta che faceva era quella: che da Ponza andava giù verso...
GI: Ma non le tracce del DC9, ovviamente. Non è che si spargeva la notizia ad alti livelli che c'erano le tracce del DC9. Questa sarebbe stata una cosa lapalissiana.
Tascio: Secondo le tracce di Licola, se io rammento bene, ci avevano delle altre tracce in giro su Ponza. Siamo su Ponza non siamo su Ustica.
GI: Sì, su Ponza.
Tascio: Quindi io adesso non lo so.
GI: Però appunto, qual è il problema "DC9 Ponza, tracce registrate"? È un qualche cosa che ha richiamato l'attenzione di Notarnicola, il quale ritiene che sia una cosa così importante da mandare un ufficiale a parlargliene.
Tascio: Ma se un Notarnicola, che poi lui dice di non aver firmato questo, mi firma una cosa di questo tipo qua, mi firma un'altra cosa che è certamente ancora peggiore di quella precedente.
GI: Qui però lei riporta un'attività di Notarnicola, che è un'attività di un certo peso.
Tascio: Me la sono venuta a dire, signor Giudice.
GI: È di un certo peso o no?
Tascio: Probabilmente lo è, probabilmente lo avrò detto a Melillo.
GI: "Sparsa la voce ad alti livelli". Cioè, non è che si sparge la notizia che si sono viste le tracce del DC9 su Ponza, ma che siano delle tracce diverse. Faccia qualche ipotesi. Perché se no, non l'avrebbe scritto. D'altra parte, prescindendo dal documento del 29, in

quel periodo c'è un attivismo fortissimo presso il S.I.S.MI, sempre sulla questione delle tracce. Lei lo sa. Cioè il S.I.S.MI si è mosso per cercare di appurare alcune notizie sulle tracce.
Tascio: Ma lui lo doveva fare. Perché non doveva farlo?
GI: Sì, però lo viene a riferire a lei. E poi lei ci mette sotto anche la notizia del MiG. Cerchi di dare una spiegazione. È lei che scrive.
Tascio: Se lei pensa che la spiegazione che io le devo dare sia che il DC9 stava in rotta di collisione con il MiG23...
GI: No no no, assolutamente. Tentare di dare una spiegazione a un suo scritto, questo è quello che le si chiede.
Tascio: Io vorrei ripetere che sono trascorsi 17 anni. Ho scritto queste cose, come nota di un momento della mia giornata lavorativa che andava dalle 8.00 della mattina alla mezzanotte della sera. Fissavo alcune cose qui ma non è che queste cose che fissavo le fissavo altrettanto nella mia memoria. Quindi, tentare adesso di dare una spiegazione...capisco che c'è un accostamento che le viene spontaneo fare a lei. Cioè, ho messo assieme il DC9 ed il MiG23: Avevo messo assieme delle cose e quindi probabilmente Notarnicola pensava che tra le due cose ci fosse un nesso. E quindi me lo ha mandato a dire magari pensando che io avrei fatto tesoro di queste sue cose e avrei fatto chissà che cosa...
GI: Quantomeno verificare.
Tascio: Che cosa dovevo verificare?
GI: Se c'erano delle tracce su Ponza. Chi più di lei poteva farlo?
Tascio: Io?
GI: Si, tramite l'Itav, tramite...
Tascio: Il secondo reparto dello Stato Maggiore non ha titolo.
GI: Non aveva interesse?
Tascio: Ma di che cosa l'interesse?
GI: A cercare di capire, riferire al capo di Stato Maggiore.
Tascio: Ma era Melillo che era il titolare di questa inchiesta che si stava facendo sul DC9.
GI: Però Notarnicola lo manda a lei.
Tascio: Ma Notarnicola aveva rapporti con il mio ufficio.
GI: Lei, se riteneva che non fosse sua competenza, lo riferiva a Melillo.
Tascio: Lo avrò riferito, non lo so. Sicuramente lo avrò fatto.
GI: Perché si facesse un'immediata ricerca se effettivamente c'erano o meno tracce registrate.
Tascio: Ma non dovevo farla io questa ricerca. Non ho nessun mezzo per fare questa ricerca. L'ITAV dipende dal Capo di Stato Maggiore. I comandi di regione dipendono dal Capo di Stato Maggiore. Io mi interesso della sicurezza, delle situazioni, di tante altre cose, ma non dell'accertamento degli incidenti di volo. E Melillo lo mette bene in chiaro anche nella sua memoria.
GI: Deve tener presente che in effetti sono state trovate queste tracce su Ponza, così come è stato trovato l'ufficiale che si è mosso. Quindi lei scrive delle cose che effettivamente sono esistite. Però lei non si è mosso.
Tascio: Ma non lo so se io mi sono mosso. Io non mi ricordo...
GI: Non ricorda nemmeno l'episodio?
Tascio: Non ricordo l'episodio, quindi come faccio a ricordarmi delle conseguenze?"

Come ben si nota nuovamente l'imputato non ricorda nulla, nè sa dare una spiegazione alle sue annotazioni, quando non rinvia a terzi, come nel prosieguo di questo atto, avviene per Ferracuti, ed implicitamente per il "Presidente libico" che per Tascio è il capo della delegazione libica nella Commissione mista, per Walters e Zeira. (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 04.03.97).

In esito a questa lunga parte dedicata a Clarridge si deve affermare senza bisogno di ulteriori argomentazioni che la caduta del MiG23 non avvenne quel 18 luglio 80. Che non avvenne nemmeno a pochi giorni di distanza da questa data, bensì in un tempo tale da consentire il rinvenimento del relitto, il contatto Tascio-Clarridge, la preparazione e l'esecuzione della missione CIA. Che tali fatti erano a conoscenza del Capo del SIOS; quindi con probabilità di una cerchia di ufficiali di questo 2° Reparto; e con sicurezza di altri componenti dello SMA. Che tali fatti non sono mai stati riferiti ad alcuno, anzi sono stati negati, asserendo che la caduta del velivolo libico era avvenuta il 18 luglio già detto. Questa tesi conferma la complessa serie di evidenze secondo cui quell'evento non si verificò assolutamente quel 18 luglio, ma in data di gran lunga precedente se non coincidente con la data di caduta del DC9 Itavia.

* * * * *

Capitolo V
La Commissione italo – libica.

1. La relazione.

Per effetto di accordi intercorsi tra lo Stato Maggiore dell'Aeronautica e l'Ambasciata della Jamahirija Araba Popolare Socialista di Libia, - come s'apprende da un messaggio dello stesso SMA, firmato "d'ordine il capo del 3° Reparto generale Melillo", al Gabinetto del Ministero della Difesa, messaggio datato 24 luglio 80 -, a pochissimi giorni dal rinvenimento dell'aereo fu costituita una Commissione d'indagine mista sull'incidente, cioè di militari italiani e libici. Per parte italiana il colonnello Sandro Ferracuti, del 36° Stormo, in qualità di presidente; il tenente colonnello pilota Enzo Somaini di Stataereo; il tenente colonnello Alberto Grassini di Aerispelog, sostituito l'indomani dal maggiore Massimo Magistrelli, Capo Sezione degli Affari Giuridici e funzionario del 5° ufficio del 5° Reparto dello SMA; il colonnello CSA Ferdinando Monesi, di Ricercaereo; il capitano pilota Pasquale Preziosa del 36° Aerostormo; il capitano del Genio Aeronautico Claudio Scura. Membri libici: il tenente colonnello Mahmud Eltuhami, esperto tecnico; il tenente colonnello pilota Ashur Murik, esperto tecnico; il maggiore Faez Abdul Baki, esperto tecnico, il capitano ingegnere Abdul Gialil El Warfalli, esperto tecnico.

Alla Commissione fu affidato il compito di stabilire le cause che avevano determinato l'incidente "in aderenza alla normativa nazionale applicabile". La Commissione effettuò la prima riunione e il sopralluogo nella zona dell'incidente lo stesso 24 luglio, data del telegramma. Tenne riunioni il 25, 26, 28, 29, 30, 31 luglio, il 1°, 20, 21 e 22 agosto. A conclusione redasse relazione dal titolo "Documentazione Tecnico Formale. Incivolo velivolo libico MiG23 MS. 18 luglio 1980 - Cap. Pil. Ezzeden Khalil. Timpa delle Megere presso Castelsilano (CZ)", in due volumi, sottoscritti da tutti i membri italiani e da un solo membro libico, il capo delegazione, Mahmoud El Tuhami.

Un primo capitolo è dedicato ai "fatti". In esso si susseguono una descrizione succinta dell'incidente; la descrizione del volo - 1. programmazione, 2. pianificazione, 3. esecuzione, 4. fase precedente il primo inconveniente. 5. fase successiva al primo

inconveniente fino all'incidente, 6. avvenimenti che seguirono l'incidente -; le condizioni meteorologiche ed ambientali; l'assistenza fornita all'aeromobile - 1. assistenza disponibile ed efficiente, 2. assistenza utilizzabile, 3. allertamento ed intervento del soccorso -; le comunicazioni e loro funzionamento, i danni prodotti al suolo.

Il capitolo successivo è dedicato all'"analisi dei fatti". In esso vi sono paragrafi concernenti: a. informazioni sull'aeromobile - velivolo, motore, precedenti del velivolo e del motore -; b. l'esame del materiale di volo - ubicazione del relitto e tracce al suolo, deduzioni, condizioni del relitto -; c. dichiarazioni testimoniali - relazione dell'ufficio Operazioni della base aerea di Benina, relazione del servizio di contatto del traffico aereo, relazione del pilota gregario, relazione del servizio di controllo del traffico aereo italiano, testimonianze, considerazioni -; d. l'equipaggiamento antincendio; e. informazioni sull'equipaggio - precedenti professionali e qualifiche, carattere ed abitudine di vita, condotta di vita nelle 24 ore di vita precedenti, precedenti sanitari, necroscopico e risultanze -; f. esame della condotta di volo.

L'ultimo capitolo contiene le conclusioni. Dapprima la sintesi degli elementi essenziali che si riportano integralmente:
"1) Il pilota ed il velivolo erano idonei al volo.
2) Il volo, regolarmente programmato dall'ufficio OPS di Base, è stato correttamente pianificato dal pilota.
3) Le ottime condizioni meteorologiche sull'intera area, la funzionalità sia delle radio e radar assistenze che dei sistemi di comunicazione, la presenza di un gregario consapevole della situazione anomala, portano ad escludere la possibilità di un errore di navigazione.
4) La condotta del volo è stata aderente a quanto programmato, nella sua fase iniziale. Successivamente, si evidenzia un comportamento del pilota via via più anomalo, non in accordo a quanto pianificato ed incoerente, culminato in uno stato di assenza totale di azioni e reazioni a stimoli esterni.
5) Il velivolo, lasciato il territorio libico su rotta 330° circa, è entrato nello spazio aereo italiano, senza contattarne gli Enti di controllo, impattando successivamente al suolo con prua intorno Nord, bassa velocità e basso angolo d'impatto. L'incidente causava la morte del pilota e danni di limitata entità alle colture. L'orario dell'impatto può essere fissato, con qualche incertezza, in un'ora non anteriore alle 11.14.
6) La caduta del velivolo è da attribuire allo spegnimento del motore, avvenuto in alta quota e causato dall'esaurimento del combustibile.
7) La configurazione "clean" del velivolo e l'avvenuto "flame out" fanno escludere ogni ipotesi di volo intenzionalmente pianificato fino all'area dell'incidente, con successivo rientro.
8) Dalla configurazione del velivolo al momento dell'impatto si può escludere un tentativo di atterraggio fuori campo.
9) Da un esame del seggiolino e del tettuccio eiettabili sembra sia da escludere l'ipotesi di un tentativo di lancio.
10) Dai risultati dell'autopsia la causa del decesso del pilota è da attribuire all'impatto con il suolo. È escluso il decesso in volo. Non è stato possibile ricavare elementi che portino ad ipotizzare o ad escludere con certezza problemi fisiopsichici insorti durante il volo.
11) Gli esami di laboratorio effettuati su parti dell'impianto ossigeno, stante lo stato dei reperti disponibili, non hanno fornito indicazioni di rilievo".

Seguono le ipotesi possibili. In primo luogo l'affermazione che i motivi che hanno portato il velivolo così lontano dalla propria base - ferma restando la causa ultima dell'incidente e cioè lo spegnimento del motore per esaurimento del carburante - oltre la sua autonomia massima, su una rotta non programmata, non possono essere stabiliti con certezza. Tuttavia, continuano gli italiani e i libici, una serie di circostanze, quali il comportamento anormale e non aderente alla pianificazione, tenuto dal pilota durante il volo prima dell'ultimo riporto, la mancanza di evidenze di azioni compiute nella successiva fase di volo, la mancanza di tentativi di entrare in contatto con enti ATC italiani, la mancanza di tentativi di atterraggio fuori campo e di lancio dopo il flame out, inducono ad ipotizzare uno stato di progressiva perdita di coscienza da parte del pilota, attribuibile a fattori fisio-patologici, non ulteriormente precisabili, stanti gli esiti dell'autopsia e delle analisi di laboratorio effettuate. La Commissione procede infine alla ricostruzione completa della successione degli eventi sulla base degli elementi certi e delle ipotesi formulate e alla identificazione dei "fattori causali"

"Il pilota decollato per una normale esercitazione ad alta quota; sul punto di riporto "A" ha mostrato i primi segni di comportamento anomalo, perdendo una grande quantità di quota inspiegabilmente; è, quindi risalito ed ha proseguito la navigazione fino al punto "B" dove si è verificato il secondo inconveniente (nuova perdita di quota, anche se di entità minore della precedente).

Dopo questo, nei 5' di navigazione verso il successivo punto "C" il pilota ha mostrato altri inconvenienti, quali navigazione scorretta ed alternanza di risposte corrette e risposte incoerenti alle chiamate radio, culminate nel silenzio e nell'inserimento dell'autopilota.

Il pilota successivamente non è più intervenuto sui comandi e non ha più risposto alle chiamate radio mentre l'autopilota ha mantenuto il velivolo alla quota selezionata inizialmente.

La registrazione del volo sul "flight recorder" si arresta dopo 80' dal decollo.

Il passaggio dell'ultima parte della pellicola mostra il motore spento alla quota di 10km.

Successivamente il velivolo ha perso quota e velocità fino all'impatto (tale fase non è registrata sul "flight recorder").

Il fattore cui, con ogni probabilità, va ascritta la causa prima dell'incidente in oggetto è la progressiva perdita di coscienza da parte del pilota.

Tale perdita di coscienza può essere genericamente attribuita ad una azione patologica di natura non meglio precisabile.

Il "flame-out" e la conseguente caduta del velivolo sono stati naturalmente causati dall'esaurimento del combustibile, al termine dell'autonomia di volo".

Il presidente della Commissione, il generale Ferracuti, esaminato ha dichiarato di aver desunto l'ipotesi di rotta del MiG dalle dichiarazioni dei libici e dalle registrazioni del Flight Recorder. Secondo Ferracuti questa apparecchiatura sarebbe stata esaminata, dopo essere stata estratta dal velivolo, presso i laboratori del Reparto Sperimentale di volo a Pratica di Mare verso la fine di luglio. Da questo esame sarebbero stati desunti i parametri di volo per circa 80 minuti; in seguito il trascinamento era apparso interrotto per una durata di tempo non potuta determinare; quindi dopo la ripresa del trascinamento ci sarebbero stati dati attendibili per una decina di secondi; infine dati senza attendibilità per la deformazione della pellicola a causa di errato trascinamento. Nel Flight Recorder non erano registrati nè i dati di prua nè la data di registrazione. I libici non sarebbero stati presenti alla interpretazione dei dati del

Flight Recorder; avrebbero però fornito informazioni per interpretare correttamente o confermare l'interpretazione dei dati.

I libici avevano portato le registrazioni radio, ma non i nastri bensì solo il testo trascritto con più omissioni definite "restricted operational data".

L'impatto del velivolo sarebbe avvenuto "di muso". Non era stato possibile accertare il punto esatto, ma comunque a monte dei vari tronconi. La prua al momento dell'impatto era circa Nord.

Il velivolo, sempre secondo Ferracuti, non aveva serbatoi, nè recava evidenza di sganciamento di serbatoi. Sulla parte mobile delle ali non c'erano pylon, nè evidenza di eiezioni. Sulla parte fissa v'era soltanto il pylon dry per armamento, bomba o missile; in questa configurazione sarebbero stati necessari anche i launcher, nel caso in questione però assenti. Sulla fusoliera poi c'erano parti dei due pylon laterali, anch'essi dry, e del pylon centrale, wet, ma senza traccia di serbatoio o di una sua eiezione in volo.

Al momento in cui la Commissione operava tutte le parti sarebbero state in loco, ad eccezione di quelle più importanti come il già detto Flight Recorder, la maschera e il regolatore di ossigeno, il seggiolino ed altre (v. esame Ferracuti Sandro, GI 03.10.90).

A maggiore specificazione il Ferracuti in un successivo esame ha precisato che la traiettoria del MiG era stata dedotta dalla disposizione dei rottami del velivolo, dall'orientamento del canalone della Timpa delle Magare, dalle testimonianze, da un indicatore di prua recuperato tra i rottami. Ma non solo; si tenne conto anche delle indicazioni fornite dai libici, secondo le cui dichiarazioni quando l'aereo "andò in pilota automatico" aveva rotta 330° fino alla scomparsa dagli schermi radar, e secondo la cui documentazione radar appariva una rotta a poco meno di 340°.

Ai libici non furono mosse contestazioni sull'orario - secondo la loro versione, ed in particolare secondo il loro orario di decollo, l'incidente era avvenuto alle 11.14; secondo i nostri testimoni sarebbe avvenuto tra le 10.30 e le 11.00 -; sul fatto che era avvenuto di venerdì e quindi di giorno festivo; che quel 18 luglio 1980 cadeva di Ramadan; che potesse trattarsi di fuga, - ipotesi solo "adombrata" da parte italiana, secondo Ferracuti -; sui mancati allertamenti delle Fir di Malta e di Roma; sul carburante del gregario, in quantità di gran lunga inferiore a quella di cui avrebbe disposto il nostro, che secondo gli italiani, e ovviamente i libici, aveva i serbatoi colmi con 5200kg di carburante (ma ai piloti delle basi sul Mediterraneo se ne concedevano molte meno, proprio per evitare le tentazioni); sulla possibilità che la ricostruzione dei dati del FDR fosse stata effettuata sulla base delle consultazioni dell'FDR del gregario. Erano state contestate soltanto la mancata intercettazione e la mancata consegna delle registrazioni TBT e bordo/bordo - su cui i libici opposero il segreto per di sicurezza. In vero, conclude Ferracuti, "per ragioni di opportunità non era stato possibile mettere in dubbio la veridicità di ciò che ci veniva prospettato ... le finalità della Commissione italo-libica erano esclusivamente quelle di accertare le modalità del sinistro per scopo di prevenzione. Di conseguenza, in quella sede, noi non eravamo tenuti ad accertare ciò che veniva affermato dai libici, in quanto principali interessati".

Ferracuti ha dichiarato infine di non essere a conoscenza del documento, di cui s'è già detto "Considerazioni sulla tesi libica", apparentemente finalizzato ad uso interno della Commissione, pur riconoscendo che alcune delle questioni prospettate nel "memorandum" coincidono con dubbi insorti all'interno della parte italiana di quella Commissione. Esclude pressioni sia per chiudere con celerità l'affare, sia per chiuderlo secondo determinate modalità (v. esame Ferracuti Sandro, GI 14.11.90).

In effetti tali conclusioni del Ferracuti contrastano con quanto detto prima. Non era stato possibile fare contestazioni; per ragioni di opportunità non era stato possibile mettere in dubbio la veridicità delle parole dei libici; non si potevano verificare le affermazioni dei libici. L'"affiatamento" era totale. Non v'era alcun bisogno di pressioni. Ovvero ve ne erano state tante, e Ferracuti non vuole confessarlo o peggio ancora non se n'è accorto, che l'adesione al volere dei Libici è stata completa.

È stato sentito poi della Commissione il tenente colonnello Preziosa, componente come membro di sicurezza volo e come tale abilitato ad investigare su incidenti. Egli avrebbe dovuto determinare in tale veste le cause della caduta del velivolo.

Egli ricorda che fu stabilita come causa l'esaurimento del carburante e quindi il flame-out o spegnimento del motore dell'aeromobile. Precisa quindi che questo velivolo ha serbatoi interni contenenti 5200 chilogrammi di carburante. Con tale quantità e in funzione della velocità e della quota fu ritenuta ragionevole una durata massima di volo di 90 minuti e quindi a una velocità di .95, come s'era dedotta dall'FDR, la distanza che poteva essere percorsa da quel velivolo sino all'esaurimento del carburante era di 800 miglia.

Il velivolo non aveva serbatoi subalari esterni. C'erano i travetti, ma non c'erano evidenze che i travetti fossero allestiti per il trasporto dei carichi. L'impatto era avvenuto "di muso". La parte anteriore aveva urtato in un determinato punto del costone, rilevato a vista. Quindi l'aereo s'era diviso in più parti scivolate a valle, giacchè nel punto di impatto la pendenza era sul 40%. La parte posteriore, quella del motore, era intatta. Il motore in particolare non presentava danni rotazionali, segno che era già fermo al momento dell'urto.

C'erano, sia sul velivolo che sul cono di caduta, tracce modeste d'incendio, tipiche di velivolo senza carburante. Qualche traccia su una parte di un'ala; solo uno dei due pneumatici principali s'era incendiato. Anche le sterpaglie circostanti erano bruciate limitatamente (v. esame Preziosa Pasquale, GI 03.10.90).

È stato sentito quindi il colonnello Somaini del SIOS Aeronautica, pure egli componente della Commissione mista come esperto Intelligence. Ha riferito che il Flight Data Recorder fu esaminato a Pratica di Mare. Non ricorda però alcuna circostanza di rilievo. Non ricorda se questo Recorder registrasse i dati di prua, nè ricorda se riportasse la data. Non ricorda se all'esame fossero presenti o meno i libici. Non ricorda se furono compilati verbali di consegna e di altre operazioni a Pratica di Mare. Non ricorda di aver visto una relazione scritta nè se furono compilati verbali delle sedute della Commissione.

Ricorda soltanto di aver visto la pellicola; cioè la "strisciata", e ritiene che i risultati dello sviluppo siano stati portati in Commissione dal capitano Scura.

Non sa se il FDR sia stato restituito ai libici. Costoro erano interessati al cannone che in un primo tempo non si trovava, ma che poi fu rinvenuto conficcato nel terreno. Ricorda che l'aereo aveva un solo travetto, forse sull'ala sinistra, ma che mancava la parte di congiunzione tra tale elemento e il sistema d'armamento.

La lingua concordata per i lavori della Commissione doveva essere l'inglese, ma nel corso dei lavori in considerazione del fatto che i libici comprendevano bene l'italiano, mentre non tutti gli italiani capivano bene l'inglese, si usarono entrambe, l'italiano e l'inglese (v. esame Somaini Enzo, GI 03.10.90).

Della Commissione è stato escusso anche il colonnello Monesi che ha riferito circostanze d'interesse sul pilota. Egli non ha mai esaminato la salma di costui, giacchè

quando ha compiuto i sopralluoghi nella zona di caduta del MiG la salma era già stata traslata. Aveva appreso che era stata certamente tumulata, quindi in un momento successivo riportata alla luce per essere sottoposta ad autopsia ed infine restituita alla Libia con tutti gli onori.

Durante i lavori aveva preso visione di un pacchetto di fotografie a colori del cadavere, fotografie scattate, ritiene, dai Carabinieri. Sempre nel corso dei lavori aveva appreso dai libici che quel pilota aveva compiuto una esercitazione la mattina di mezz'ora - quaranta minuti. Era stato poi visitato da un medico jugoslavo che lo aveva trovato in condizioni idonee al volo. Infine s'era levato per il volo in questione, in cui sarebbe rimasto vittima di un "malore".

Non ricorda però se i libici parlarono della colazione del pilota. I piloti, riferisce, devono fare un'abbondante colazione prima dei voli, una colazione cioè di tipo anglo-sassone, giacchè un pasto del genere al mattino aiuta a sopportare meglio le accelerazioni da volo, l'affaticamento con conseguente ipoglicemia, il mal d'aria (v. esame Monesi Ferdinando, GI 03.10.90).

Infine il maggiore Scura, sentito più volte, giacchè in quella Commissione egli ebbe, come membro tecnico, incarico di rilievo, quello cioè di decodificare le tracce dell'FDR del velivolo libico. Le sue dichiarazioni sono di rilievo al pari della sua funzione nell'ambito della Commissione. Vale perciò la pena di riportarle quasi integralmente.

L'operazione di decodificazione, innanzi tutto, fu compiuta presso il Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare - si ricordi che le sedute della Commissione, a parte i sopralluoghi, si tenevano nel Palazzo Aeronautica. Personalmente il teste ha smontato l'FDR dal pannellino situato sulla deriva del velivolo; personalmente l'ha portato a Pratica di Mare; con l'ausilio di personale tecnico ha provveduto a svilupparlo.

Si trattava di una pellicola commerciale. Su di essa c'erano i parametri caratteristici del volo, come quota, velocità, numero di giri del compressore del motore, il fattore di carico verticale, più una serie di eventi on/off e cioè inserito/disinserito.

Durante le operazioni di sviluppo i libici non erano presenti. Lo sviluppo fu portato in Commissione e in quella sede con l'ausilio delle informazioni fornite dai membri libici, si poté quantificare i parametri. La prua non era tra i parametri, così come non v'era supporto che consentisse di inserire il parametro della data.

A contestazione del fatto che dalle registrazioni di volo risulta che i parametri registrati di continuo siano cinque più quello on/off, mentre egli ne ha enunciati solo quattro - quota, velocità, numero di giri del compressore del motore, fattore di carico verticale - egli risponde che ad ogni traccia, con l'aiuto dei libici, fu attribuito un parametro, poi quantificato. Non fu però redatto alcun verbale, nè relazioni, in cui fossero state riportate le attribuzioni dei parametri alle singole tracce. Non ricorda nemmeno se trascrisse le tarature fornite dai libici. Ricorda comunque che il quinto parametro fu identificato. Invitato dal PM a riferire quale potesse essere stato questo quinto parametro, se non la prua, testualmente: "mi viene in mente, ad esempio quello di accelerazione orizzontale".

Questo sviluppo venne compiuto subito dopo che i libici avevano portato le tarature. Invece le trascrizioni delle comunicazioni radio sono state effettuate in un momento successivo, qualche giorno dopo che avevano avuto modo di prendere visione dello sviluppo del FDR. Le registrazioni, in arabo, furono ascoltate e via via tradotte dai libici. Non ricorda però come costoro si comportarono dinanzi alle parti che furono

coperte da segreto. Lo Scura non aveva mai visto il dattiloscritto delle trascrizioni, bensì solo delle manoscritture (v. esame Scura Claudio, GI 03.10.90).

Il teste produce in un successivo esame le tarature dei parametri fornite dai libici. Si nota così che le tarature sono quattro e cioè quelle relative alla velocità, alla quota, ai giri del compressore del motore e al fattore di carico. Manca la quinta taratura.

Scura esibisce anche un rapporto di analisi nel quale egli riferisce sull'esame di due "reports" sul filmato del Flight Recorder, reperto con ogni probabilità proveniente da Aeronautiche o Servizi di altri Paesi.

Il primo "report", sebbene esprimesse i risultati di un esame parziale, mostrava un contenuto in accordo con quanto riportato nella relazione finale sull'incidente. E cioè in particolare che: "1. l'inserimento del "Flight Recorder" e l'inizio della registrazione era avvenuto con velivolo al suolo; ove era registrato l'avviamento motore, il rullaggio e il decollo; 2. dopo il decollo, prima del "crash", il velivolo aveva inizialmente manovrato usando il post-bruciatore diverse volte e successivamente aveva proseguito il volo in condizioni stabilizzate di crociera; 3. il film prima della sua fine si era arrestato per un tempo lungo non ben quantizzabile; 4. il film era terminato in volo prima del "crash" e quindi tale fase di volo non era stata registrata."

Il secondo "report", senza numero nè data, era invece incompleto, giacchè ne era riprodotto solo il punto 4. Si concordava sull'interpretazione dei risultati di cui ai punti 4A e 4B, mentre si dissentiva sulla conclusioni dei restanti punti, 4C, 4D e 4E. In questi punti infatti si asseriva che: 1. la registrazione del film era iniziata ad un certo punto del volo non ben definibile (4C(1)) ed i primi dati disponibili indicavano il velivolo in volo a bassa quota e ad alta velocità (punto 4D (1)); la fase di volo relativa all'impatto era registrata e prima del "crash" le condizioni di volo erano regime motore massimo e velocità bassa vicina alle condizioni di stallo (punti 4E(1), (B), (C) e (D)).

L'erronea analisi della pellicola, secondo Scura, e le relative conclusioni non corrette potrebbero essere giustificate solo nel caso che l'esame della pellicola fosse stato effettuato in senso contrario al reale svolgimento del volo. Ciò avrebbe portato a "non identificare" l'esatta fase di volo alla quale era iniziata la registrazione dei parametri e a scambiare come "crash" la fase di decollo, il che avrebbe condotto alla condizione limite che il "Flight Recorder" avesse funzionato ancora dopo il "crash" per un tempo corrispondente, nella corretta interpretazione, al rullaggio e al decollo (v. allegato all'esame di Scura Claudio, GI 13.10.90).

Esaminato per una terza volta con l'assistenza dei periti d'ufficio, Scura ha riferito i seguenti particolari. Il parametro dei giri, nel filmato in questione, è in basso e diviene tratteggiato allorché s'inserisce l'autopilota. Nelle fotografie manca la parte superiore tratteggiata che rappresenta la linea di riferimento. Nelle linee di registrazione sono presenti dei marker di identificazione secondo un codice particolare indicato nella relazione. L'originale del rotolino era stato inviato al SIOS e non era più disponibile agli atti. Egli aveva lavorato su una copia a contatto non più disponibile agli atti. Le tarature di "NX" e "delta e" al tempo delle analisi, non furono prese in considerazione.

Non ricorda se furono richieste ai libici i dati relativi al peso iniziale del velivolo. Il carburante imbarcato risultava 5200 galloni, sempre a detta dei libici. Non sa dare una risposta sulla divergenza nell'orario di decollo, quale risulta dalle comunicazioni audio Benina Twr e Nemer - ore 9.44 - e dal documento - ore 9.54.

Non sa dare una spiegazione, perché non esperto di navigazione, sulla ipotizzata variazione di rotta del velivolo dall'ultimo punto di rilevamento radar libico al punto di impatto. Ricorda che un calcolo sul punto di flame-out fu compiuto, ma non ne ricorda i

risultati. Il calcolo non fu riportato nella relazione. Si stimò tecnicamente possibile che il velivolo arrivasse sul luogo dell'incidente in volo planato. Non fu però posizionato geograficamente il punto di flame-out. Dall'esame del Flight Recorder aveva potuto dedurre che il motore fosse spento e girasse a velocità di "windmilling", e che fosse rimasta inserita la funzione di "trim" (sforzo di barra nullo). Non ricorda i dati relativi alla efficienza dell'aereo in planato, pure calcolati. Sulla quantità di carburante non riteneva che fosse superiore a quella del gregario (v. esame Scura Claudio, GI 14.01.91).

Nella Commissione fu inserito anche il maggiore Magistrelli in sostituzione del tenente colonnello Grassini. Magistrelli era capo-sezione degli Affari Giuridici e funzionario del 5° ufficio del 5° Reparto dello SMA. Non aveva perciò alcuna competenza necessaria in quella inchiesta. Anche lui non ha mai compreso la ragione per cui fu designato in quella Commissione. Partecipò alle sedute "in maniera passiva e discontinua". Alla fine dei lavori il presidente Ferracuti gli chiese un parere su eventuali responsabilità penali e civili del pilota libico. Compilò una relazione, che però, probabilmente, non fu presa in alcuna considerazione, al punto tale che non fu nemmeno allegata agli atti (v. esame Magistrelli Massimo, GI 16.11.93).

2. Il venerdì e il Ramadan mussulmani.

Oltre quanto già rilevato, i risultati della Relazione di questa Commissione apparivano, in alcune delle risultanze principali, anche per altri versi poco credibili.

In primo luogo sul fatto che quel giorno, il 18 luglio venerdì, si potessero tenere esercitazioni in Paese mussulmano. Questo fatto che qualunque buon conoscitore di regole e costumi islamici non porrebbe mai in dubbio, è accettato senza alcuna contestazione dalla parte italiana. Ma v'è di più: sono stati sentiti molti piloti dell'ALI, la società che addestrava i militari dell'Aeronautica Militare libica. Tutti hanno confermato che il venerdì ogni attività sui campi di aviazione in Libia era sospesa. Il venerdì è, per la locale religione, giorno festivo e quindi è di rigore la sospensione di ogni attività, in particolare l'attività di addestramento. (v. rapporto DCPP 224/7606, 21.05.91).

Altra circostanza - ove si fosse riusciti a superare, ma non s'immagina come, questa rigorosissima regola religiosa - che rendeva del tutto incredibile quel volo era l'orario in cui esso sarebbe avvenuto. La parte italiana accetta come orario di decollo addirittura qualche minuto alle 10 locali (per l'esattezza h.09.54L). Non si riesce a comprendere, e l'esperienza dei piloti ALI conferma anche questa circostanza, come fossero possibili attività a quell'ora, in cui la temperatura raggiunge dei livelli così alti da impedire in pratica qualsiasi attività umana. E in effetti quei piloti italiani che avevano lavorato in Libia hanno attestato che l'attività aviatoria si svolgeva di mattino presto o al tramonto.

Non solo: quell'anno il Ramadan copriva proprio quel periodo, cioè quel 18 luglio cadeva nel Ramadan. E durante il Ramadan le capacità fisiche e psichiche, per l'obbligo del totale digiuno, decadono ai minimi. In quel periodo - è sempre l'esperienza dei nostri piloti istruttori in Libia che testimonia le particolari condizioni dei mussulmani in quel tempo - l'attività di addestramento si riduce di molto. In effetti i piloti devono osservare precise regole di alimentazione; tra cui quelle di assumere,

come s'è detto, una abbondante colazione di tipo anglosassone al mattino per sopportare accelerazioni, affaticamento e mal d'aria. I piloti, in effetti nel Ramadan, si presentano in condizioni fisiche sommamente menomate per il digiuno. Al punto tale che probabilmente, almeno per gli allievi che operano nel pomeriggio, vi sono deroghe al divieto d'ingestione dei liquidi, perché altrimenti alle temperature della Libia non sarebbe assolutamente possibile operare.

Già la domenica appare sacrosanta per gli Occidentali; immaginiamo il venerdì per gli Islamici. Di conseguenza quella esercitazione appare del tutto inattendibile. A quell'ora, di venerdì, nel Ramadan. Non era assolutamente possibile, per ragioni di clima e di religione. Solo chi non ha esperienza di Paesi musulmani poteva crederci. Non si riesce a capire come vi abbia potuto credere la parte italiana di quella Commissione mista. A meno che, come da più parti risulta, dovesse crederci.

* * * * *

Capitolo VI
Il recupero del relitto.

1. L'intervento della FIAT.

Come già visto la FIAT ebbe anch'essa ad interessarsi del recupero del MiG23. Era l'epoca in cui la Libia possedeva un rilevante pacchetto azionario dell'impresa torinese. Nell'agosto dell'80 il responsabile dell'attività internazionale di questa impresa, successore proprio in quel mese di Romiti alla presidenza del "Comitato mezzi e sistemi per la difesa", tal Pignatelli Nicolò, accompagnò Romiti dal Direttore del S.I.S.MI Santovito. In questo incontro si parlò tra l'altro della questione del recupero dei rottami di quel velivolo. Esso Pignatelli fu investito della questione tra quella fine d'agosto e la prima decade di settembre da Msellati Rageb, vice governatore della banca nazionale libica e "rappresentante dell'azionariato libico". Questo "senior" - superando il rappresentante libico a Torino, certo Montasseri - richiese che dell'operazione si occupasse la Impresit, azienda FIAT specializzata nelle grandi costruzioni. Pignatelli comunicò la richiesta a Romiti che nulla obiettò; affidò l'incarico all'amministratore delegato dell'Impresit; furono compiuti sopralluogo e previsione dei costi, previsione che superò il mezzo miliardo. Di tutto fu informato Romiti. L'iniziativa però cadde e Pignatelli seppe che l'operazione era stata affidata e portata a termine da un'impresa calabrese. Msellati, che spesso di lamentava della disattenzione della FIAT nei confronti del suo Paese, non tornò più sull'argomento, pur avendo sostenuto che quel recupero era importante per la Libia (v. esame Pignatelli Nicolò, GI 02.12.88).

Altra persona che parla di questi maneggi è l'ex capo-centro S.I.S.MI al Lussembergo, il professor Francesco Pelaia. Costui fu incaricato dal suo Direttore, cioè dal generale Santovito, di organizzare un incontro con l'amministratore delegato della FIAT Romiti. Egli si adoprò tramite il rappresentante della FIAT a Roma, tal Gaspari già appartenente al S.I.S.MI, e predispose, anche con l'aiuto del capitano Artinghelli della segreteria del Direttore del S.I.S.MI, una colazione al Roof Garden dell'Eden di via Ludovisi. Santovito da parte sua chiese una collaborazione della FIAT ad impiegare sue strutture per fini del Servizio in Paesi dell'allora oltre Cortina. Romiti a sua volta chiese ausilio per il recupero del MiG, riferendo che Gheddafi aveva fatto pressioni in quel senso, addirittura "stava rompendo le palle" (v. esame Pelaia Francesco, GG.II. Roma e Venezia 30.11.93 - e GI Venezia 10.02.86).

Romiti aveva già riferito ad altro Giudice la sopracitata circostanza. In particolare aveva affermato: "Per quanto concerne l'episodio dell'aereo libico caduto in Sila ricordo le circostanze; evidentemente esponenti libici, nell'ambito del consiglio di amministrazione, - che sono quelli con cui noi intratteniamo rapporti – ci rappresentarono l'esigenza di recuperare un aereo militare caduto in Calabria; ricordo che l'aereo non era stato intercettato dalle apparecchiature specializzate italiane. Ciò appresi dalla stampa, ricordo che i rappresentanti libici ci chiesero all'uopo se noi avevamo delle attrezzature tecniche idonee a recuperare l'aereo militare. Prima di fare un qualunque passo volli consultarmi con il direttore Santovito e pertanto si addivenne all'incontro. Gli dissi che non avevamo le attrezzature adeguate per il prelevamento richiestoci. In sostanza io finii per demandare il problema del prelevamento a Santovito e non so poi come fece." (v. esame Romiti Cesare, GI Venezia, 18.03.86).

Il medesimo in un promemoria datato 4 aprile 86, inviato al GI di Venezia, forniva anche le date degli incontri con Santovito: 30 luglio e 27 agosto 80.

2. L'affidamento alla ditta.

I libici considerata la situazione - FIAT che propende per la costruzione di una teleferica, che avrebbe comportato tempi lunghi; Santovito che proponeva una gru che non si trovava - affidano l'incarico all'Elifriuli, che può impiegare per il trasferimento dei pezzi un suo elicottero. Un tecnico di questa impresa incaricato del sopralluogo, si reca a Castelsilano proprio il giorno del rilascio dell'autorizzazione - probabilmente quella nota di nulla osta della Procura della Repubblica - ed avvia i preparativi per le operazioni. Proprio durante il sopralluogo questo tecnico, Vogrig Fabiano, incontra un pastore abitante in una casupola nei pressi - ma nessuna PG lo ha mai individuato, nè prima nè dopo - che dà una nuova versione della caduta. Il fatto sarebbe avvenuto tra il 28 e il 29 giugno. L'aereo precipitando avrebbe dapprima toccato il terreno con la parte inferiore della coda e poi avrebbe percorso "scivolando sul terreno" alcune centinaia di metri prima di arrestarsi. Il pilota sarebbe stato sbalzato fuori dell'abitacolo al momento del primo urto, e quindi si sarebbe dovuto trovare a diverse centinaia di metri dal relitto. Ma aldilà di questa storia il 4 settembre allorché si stanno coordinando i preparativi per la partenza, il figlio del titolare dell'Elifriuli, Coloatto Marco, riceve, nella sede amministrativa della società a Grado di Gorizia, una telefonata anonima a voce maschile e accento meridionale. L'ignoto interlocutore chiedeva di non effettuare il recupero, sotto minaccia di abbattere sulla verticale della Calabria gli elicotteri della società,

operante all'epoca sugli aeroporti di Foggia e Catania per il controllo della costruzione di un metanodotto della SNAM.

Il pomeriggio di quello stesso giorno arrivava una seconda telefonata, questa volta nella sede operativa della società a Cividale del Friuli. Sempre una voce maschile con accento meridionale questa volta minacciava l'abbattimento degli elicotteri dell'Elifriuli, che si trovavano nei due aeroporti sopra menzionati con modalità imprecisate. Quello stesso giorno il titolare della ditta rinuncia al recupero (v. esame Coloatto Luigi, PG 15.01.91).

Il suo posto viene preso, come era prevedibile, da una ditta del posto in palese odore di mafia. Si tratta della ditta dei fratelli Argento, Alfredo e Francesco, il primo già pregiudicato.

Costui ha narrato di non aver partecipato ad alcuna gara d'appalto, ma di essere stato contattato da un individuo di nazionalità italiana, che qualificatosi come esponente dell'Ambasciata libica in Italia gli aveva proposto di rimuovere e trasportare presso l'aeroporto di Ciampino i relitti di un aereo militare libico caduto in località Castelsilano. Aveva compiuto un sopralluogo con due sedicenti ufficiali libici e un colonnello dell'Aeronautica Militare. L'indomani o al massimo due giorni dopo, aveva provveduto al recupero di tutti i rottami "anche i più insignificanti, come bulloni e minimi frammenti" - ma quanto valore avesse questa sua affermazione, emerse al tempo dell'ispezione dei luoghi compiuta da questo ufficio, che portò al rinvenimento di tante parti dell'aereo ancora in zona; nde. S'era avvalso, continua l'Argento, d'una dozzina d'operai della zona, d'una ruspa di tal Lapez di Cerenzia, di autocarri di una ditta di S.Giovanni in Fiore. Tutte le operazioni erano state fotografate e filmate, e ad esse avevano presenziato alcuni arabi (sicuramente i sedicenti libici), un colonnello dell'AM e il comandante della Compagnia CC. di Cirò Marina. In zona era parcheggiata un'autovettura di grossa cilindrata con targa straniera, che non aveva saputo identificare. Non aveva notato fori nei rottami. Aveva percepito 30 milioni come corrispettivo dell'opera. (v. esame Argento Alfredo, PG 08.01.91, nel corso dell'esecuzione del decreto di sequestro 07.01.91).

Escussi coloro che avevano partecipato a queste operazioni, hanno sostanzialmente confermato questo svolgimento dei lavori. Nessuno ha notato fori sui rottami. Uno degli operai ha visto tra i rottami una mitragliatrice di marca sovietica a canna unica (v. esame Frontera Francesco, PG 10.01.91). Un altro invece ha visto una mitraglia a due canne, una delle quali contorta (v. esame Greco Giuseppe, PG 10.01.91).

Il decreto di sequestro della documentazione relativa presso gli Argento e presso il loro commercialista non sortiva effetto, giacchè come dichiarato da quest'ultimo quei documenti, essendosi la ditta Argento avvalsa del condono di cui alla legge 516 del 7.08.82, come tutta la documentazione sino al 31.12.82, erano stati distrutti (v. esame Scalise Carmelino, PG 09.01.91).

La persona "di nazionalità italiana qualificatasi come esponente dell'Ambasciata di Libia" è stata identificata in Paris Elio, dottore, nato a Roma ma residente a Tripoli. Costui ha dichiarato di essere consulente economico legale per il mondo arabo, di intrattenere rapporti di tipo professionale con l'Ambasciata di Libia in Roma, e di essere stato incaricato dall'Ambasciatore Ammar Dow El Tagazi (che verrà ucciso a Roma all'uscita della sua abitazione il 12 gennaio 84) di "verificare la possibilità di recupero di quei rottami". Tale richiesta gli era stata formulata perché El Tagazi stimava esosa, la somma richiesta dalla Corea Impex - società legata alla Elifriuli di cui sopra e cioè 500 milioni di lire. Tramite certo geometra Macrì di Lamezia Terme era stato introdotto

presso gli Argento. Aveva condotto sul luogo anche esperti in fotografia, perché effettuassero riprese e fotografie, come era stato richiesto dai libici, ma ciò gli fu impedito dall'ufficiale AM (v. esame Paris Elio, PG 18.01.91).

Esaminato nuovamente il Paris ha aggiunto che i pezzi furono trasportati lungo un vecchio sentiero, in terra battuta e abbandonato da tempo, da una ruspa degli Argento. Con questa ruspa le varie parti del velivolo furono fatte a pezzi secondo le disposizioni di un ufficiale libico, tal Mohamed di stanza all'aeroporto di Benina di Bengasi. Caricati su camion erano stati poi trasportati a Ciampino e messi in un contenitore già predisposto. In questo contenitore erano stati messi secondo le disposizioni del colonnello Somaini altri pezzi, conservati in una stanza chiusa a chiave e vigilata da un aviere. Si trattava di un seggiolino, di uno stivale e altri pezzi di piccole dimensioni. Ha aggiunto, il Paris, a precisazione del precedente verbale, che certo Papaleo Ettore aveva compiuto alcune video registrazioni sino a quando era stato interrotto dal colonnello Somaini. Ha ricordato che in quelle registrazioni appariva il figlio di nove anni, condotto sul luogo, il quale a un certo punto dice al Papaleo "Ettore, Ettore, il colonnello non vuole". Quel nastro comunque non era stato preso dall'ufficiale italiano. Era stato preso da esso Paris e consegnato di lì a qualche giorno, a Roma al console di Libia Mohamed el Misdrati.

Macrì identificato ha confermato le dichiarazioni del Paris sull'introduzione dei libici presso i calabresi, ma lo ha contraddetto sulle riprese. Il tecnico - egli afferma - era stato portato da fuori, probabilmente da Roma, e al termine delle operazioni di recupero aveva chiesto un compenso di 7 milioni (v. esame Macrì Santo Giuseppe, PG 09.01.91).

Anche il tecnico è stato identificato. Si tratta di Papaleo Ettore, da Roma e cineoperatore. Era stato contattato, ha riferito, nell'estate 80 dal dottor Paris. Sul luogo del disastro aveva filmato, con una telecamera VHS, presa a noleggio a Roma, i resti del velivolo per circa 10 minuti. Al termine delle riprese la cassetta fu immediatamente ritirata da persona che non ricorda. Egli non la vide ne la duplicò. Chiese ed ottenne 300.000 lire. Aveva effettuato riprese prima dell'inizio delle operazioni di recupero e non aveva notato fori sui rottami (v. esame Papaleo Ettore, PG 28.01.91).

Come si nota una nuova serie di contraddizioni di rilievo.

D'altronde anche i libici, con probabilità quando non erano controllati, scattavano fotografie come ricorda uno degli operai (v. esame Adriatici Gaspare, 10.01.91).

Che i libici avessero proceduto a riprese fotografiche e cinematografiche è confermato almeno per il periodo della Commissione di inchiesta dal noto Inzolia, il quale per l'occasione aveva ricevuto compiti di polizia militare e in tale veste doveva controllare le riprese e farsi consegnare i rollini e i caricatori delle apparecchiature di ripresa degli operatori che lavoravano, mentre la Commissione operava sui relitti, proprio presso di lui. Rollini e caricatori che poi, secondo gli accordi intercorsi tra Italia e Libia, dovevano essere consegnati agli ufficiali dell'Aeronautica Italiana, sviluppati da costoro e poi eventualmente consegnati ai libici. Sicuramente i libici avevano una cinepresa ed una, se non due, macchine fotografiche (v. interrogatorio Inzolia Vincenzo, GI 13.07.92).

Di questi filmati, di queste fotografie non s'è trovata più alcuna traccia. Richiesti i libici su queste circostanze, anche in questo caso non hanno nemmeno dato cenno di aver ricevuto la nostra richiesta.

3. La restituzione del relitto.

Dopo la restituzione della salma la restituzione dei rottami dell'aereo. Questa operazione prende le mosse da una nota verbale datata 4 agosto 80 dell'ufficio Popolare della Jamahirija Araba Libica Popolare e Socialista di Roma al Ministero degli Affari Esteri. In tale nota esplicitamente si dichiara che da parte loro è "intendimento procedere al recupero dei rottami... tuttora giacenti nella zona dell'incidente e dei suoi pezzi...raccolti nell'aeroporto di Ciampino". I libici ad appena diciassette giorni dal rinvenimento già sanno - o hanno buona immaginazione - che delle parti del velivolo sono state portate a Roma. Nello scritto si chiede poi di informare le autorità competenti per ottenere la necessaria autorizzazione, specificando un dettagliato programma di operazioni a partire dal 6 sino al 9 successivo.

Il piano merita di essere riportato integralmente:

"Mercoledì mattina 6/8/1980: Il trasferimento dell'elicottero libico, che attualmente si trova a Vergiate ed è del tipo Shyanuwuk, numero di riconoscimento CH20, pilotato dal cap. pilota Mustafa Krazah, con a bordo otto tecnici libici, all'aeroporto di Crotone, con un atterraggio a Frosinone per le forniture di carburante (già richiesto con nostra nota n.14/6/493).

- Un auto di trasporto si muove da Roma, con sei persone, tre della delegazione libica e tre dell'ufficio Popolare libico a Roma.

Mercoledì sera: una ricognizione della zona da parte dell'equipaggio dell'elicottero libico.

- Giovedì, venerdì, il 6-7 agosto 1980: lo svolgimento delle operazioni nella zona dell'incidente.

In relazione al piano suddetto ed al desiderio delle autorità militari italiane di accelerare le operazioni di recupero dei rottami dell'aereo libico, si prega l'urgente intervento di codesto Ministero al fine dei seguenti atti richiesti:

1) l'autorizzazione al suddetto elicottero libico di trasferirsi a Crotone e di muoversi tra Crotone e Casalsilano. (leggasi Castelsilano nde)

2) Il permesso a 14 persone di muoversi nella zona dell'incidente.

3) Nell'eventualità che le operazioni di recupero richiedessero il taglio di due o tre alberi dalla foresta per permettere l'atterraggio dell'elicottero.

4) Il permesso di fotografare le operazioni di recupero con una nostra cinepresa.

5) Il soggiorno del gruppo di recupero sarà a Crotone o Stella.

Durante i due giorni 7 e 8 agosto, tutti i pezzi ed i rottami del nostro aereo saranno portati all'aeroporto di Crotone.

Venerdì 9/8/1980: 1) Un C130 dell'Aeronautica libica arriverà a Crotone proveniente da Tripoli, per il trasporto dei rottami dell'aereo precipitato nella zona di Casalsilano (leggasi Castelsilano, nde), da Crotone fino a Benghazi.

Il C130 lascerà l'aeroporto di Crotone nella stessa giornata con a bordo tutti i rottami dell'aereo raccolti nell'aeroporto di Crotone (per il C130 verrà presentata una specifica richiesta di sorvolo ed atterraggio.

2) Il ritorno dell'elicottero da Crotone a Vergiate via Frosinone con a bordo tutti i membri del suo equipaggio ed i tecnici.(v. nota 04.08.80 - documenti inviati dallo SMA con nota SMA-0/4031/0.2 datata 08.11.90).

Il contenuto del piano dimostra una capacità di muovere mezzi militari - un elicottero pilotato da un capitano, già stanziato in Italia, un C130 e un veicolo per 6 persone, - militari e tecnici, sull'ordine della quindicina -, una possibilità di impegnare aeroporti ed aerovie; così come il tenore della richiesta dimostra una certezza di ottenere a tamburo battente risposte solo affermative.

L'indomani 5 agosto, lo SMA esprime il suo parere sulla richiesta libica. È un parere di nulla osta al recupero a cura del personale libico, ma di dubbio sulla fattibilità tecnica delle operazioni a mezzo elicottero. Si esclude la partecipazione diretta di tecnici AM eccetto che per la fase finale di smontaggio delle parti recuperate, se richieste. Si propone da ultimo che tutte le operazioni siano seguite dai Carabinieri (v. messaggio 05.08.80, documenti trasmessi con nota SMA-0/4031/0.2 del 08.11.90).

Il 7 i libici chiedono di compiere sopralluogo. Sono otto persone; sono al comando del colonnello Tohami; si trovano già a Crotone.

Quello stesso giorno il Gabinetto della Difesa chiede alla Procura di Crotone di voler comunicare eventuali vincoli alla rimozione dei rottami (v. messaggi in data 07.08.80, documenti trasmessi con nota SMA sopra menzionata).

L'8 agosto sempre il Gabinetto della Difesa richiede al Ministero degli Affari Esteri di conoscere il programma dettagliato delle operazioni con particolare riferimento ai movimenti orari e ai mezzi impiegati (v. messaggio 08.08.80, documenti trasmessi dallo SMA con la nota sopra specificata).

Il 27 successivo il Ministero degli Esteri comunica i nominativi dei libici deputati ad effettuare il sopralluogo e degli italiani che li ausilieranno. Questo elenco risulta da una nota verbale allegata datata 26 agosto. Gli italiani sono certi Cacciatori della ditta C.A.T. di Monterotondo, certo Mancini di una ditta omonima, certo Corrado della ditta Pascucci, certo La Caita della ditta Polarica, certo Argento della ditta F.lli Argento di Catanzaro, e il rappresentante della Fiat. I libici il tenente colonnello Tuhami Mahmud e il capitano El Werfalli Abdulgalil. (v. nota verbale allegata alla lettera del MAE in data 27.08.80, trasmessa dallo SMA con la nota sopra specificata).

Il 28 il Gabinetto della Difesa comunica al Ministero degli Affari Esteri l'autorizzazione al sopralluogo, e il 29 allo SMA e ai Carabinieri l'autorizzazione ad accordi diretti sulle modalità di sopralluogo (v. messaggio del 29.08.80, trasmesso con la nota SMA sopra specificata).

Il 30 avviene il sopralluogo. Per l'AM partono da Guidonia due ufficiali del 2° Reparto, il tenente colonnello Di Viccaro Emanuele e il capitano Benedetti Luigi. Per i libici i due sopra specificati, Tuhami e El Werfalli. L'incontro avviene a Crotone. Il sopralluogo si effettua dapprima sulla parte alta della collina, quindi si raggiunge la parte bassa. A questa seconda ispezione partecipano solo i rappresentanti della ditta Corea Impex ed Elifriuli, giacchè gli altri hanno ritenuto sufficiente l'osservazione dalla parte alta. I rappresentanti delle varie ditte si riservano di presentare entro il 3 settembre i preventivi, non riferendo alcun particolare sulle modalità del recupero. Solo il rappresentante dell'Elifriuli operante per la Corea Impex confida all'ufficiale AM che i tempi di recupero sono valutabili sui 10 giorni e che per le operazioni potrebbero impiegare un proprio elicottero (v. appunto per il C.U. allegato al messaggio datato 02.09.80, trasmesso con la nota SMA sopra specificata).

Il 3 settembre l'ufficio Popolare libico comunica che è stata prescelta la Corea Impex, che trasporterà i resti dell'aereo per mezzo di un elicottero tipo SA 360 Dauphin della società Elifriuli sino ad un camion che a sua volta provvederà al trasporto

all'aeroporto di Ciampino (v. nota verbale allegata al telespresso del Ministero degli Affari Esteri datato 04.09.80, trasmesso con la nota SMA sopra specificata).

Il 5 successivo il Gabinetto della Difesa esprime il suo nulla osta al recupero da parte della Corea Impex per conto delle Autorità libiche. Fornisce però precisazioni sulla presenza di un osservatore dell'AM; vieta riprese video cinematografiche e fotografiche delle operazioni, impone la vigilanza militare nella zona sino allo sgombero completo dei resti del relitto (v. messaggio 05.09.80, trasmesso dallo SMA con la nota sopra specificata).

Il 9 settembre la Corea Impex rinuncia al recupero – certo per effetto delle minacce di natura mafiosa di cui s'è detto. Quindi nuovo sopralluogo e infine la nota dell'ufficio Popolare che comunica la designazione della ditta Argento di Gizzeria Lido.

Il 26 settembre cominciano le operazioni di recupero; il 30 seguente i lavori sono finiti (v. messaggio 30.09.80, trasmesso dallo SMA con la nota sopra specificata).

Di rilievo per il dettaglio di queste operazioni l'appunto che il 15 ottobre il tenente colonnello Enzo Somaini del 2° Reparto redige quale ufficiale osservatore per l'AM per il Sotto Capo di Stato Maggiore. Merita di essere riportato integralmente:
"1.Il giorno 24.9.1980 presso l'hotel "La Roccia" di Cerenzia (CZ) si sono incontrati il rappresentante libico capitano Abdel Galil Ahmed El Werfalli assistito dal dott. Elwusadi Ahmed Gatesh ed i rappresentanti della Ditta "Argento" alla presenza del sottoscritto, del capitano Agostino Galati comandante la Compagnia CC. di Cirò Marina e del brigadiere Antonio Forte comandante stazione CC. di Caccuri.

L'incontro preliminare al recupero del velivolo aveva lo scopo di mettere a punto le modalità ed i tempi per l'operazione. Per quanto concerne i tempi, la controversia nata tra i rappresentanti della ditta ed i libici in merito alla data di inizio dei lavori è stata rapidamente sanata con l'impegno dei primi a rispettare i termini del contratto.

Per le modalità di recupero i fratelli Argento hanno presentato il seguente programma:
-apertura di una strada, preesistente ma abbandonata, sino al posto valle del costone luogo dell'incidente;
-rotolamento a valle per spinta e caduta dei rottami del velivolo;
-frazionamento dei rottami più voluminosi con mezzi meccanici;
-trasporto dei rottami tramite pala meccanica cingolata sino ad un campo nelle vicinanze della strada asfaltata;
-costruzione sul luogo di casse da imballaggio su misura;
-riempimento delle casse con i pezzi frazionati del velivolo;
-caricamento delle casse su due camion con apposita gru di sollevamento;
-trasporto sino a Roma-Ciampino.

Successivamente accettato il programma dei rappresentanti libici dallo scrivente e dal capitano dei CC., i partecipanti al colloquio si sono recati sul luogo dell'incidente per poter accertare l'esistenza della strada già menzionata.

2.Il giorno 26.09.80 alle ore 05.30 sono regolarmente iniziati i lavori di recupero che si sono protratti sino alle 24 del giorno 30.09.80. Per l'operazione è stato impiegato personale e mezzi reperiti dalla ditta Argento sul posto. Le operazioni di recupero si sono svolte regolarmente senza alcun incidente seguendo in linea di massima il programma stabilito nella giornata del 24.09.80. Unica eccezione è stata rappresentata dal caricamento su camion della cassa contenente la parte centrale fusoliera/ala per la quale si è reso necessario l'intervento dei Vigili del Fuoco di Crotone.

3.Al termine dei lavori la ditta Argento ed i rappresentanti libici hanno redatto congiuntamente il verbale.

4.Lo scrivente dopo la partenza dei camion per Ciampino accertatosi che tutto il materiale fosse stato recuperato, ha provveduto a rimuovere i posti di guardia esistenti sul luogo.

5.Nell'espletamento dei suoi compiti, per tutta la durata dell'operazione lo scrivente è stato coadiuvato dal personale militare. Si tiene a sottolineare che tutto il personale militare presente si è comportato in maniera encomiabile dimostrando piena disponibilità, generosità, collaborazione, senso del dovere e spirito di sacrificio.

6. In allegato "F" si riporta la lettera di ringraziamento della società C.E.L.M.A. (Consulenze Economico Legali per il Mondo Arabo).

* * * * *

Capitolo VII
La vigilanza al relitto.

1. La testimonianza del caporale Di Benedetto.

Anche l'Esercito fu impegnato nella vicenda; fu impegnato nella vigilanza del relitto. Del fatto non si fa menzione in alcun rapporto; solo alcune fotografie apparse sulla stampa mostravano immagini di militari con basco, che in verità soltanto occhio esperto avrebbe potuto stimare di fanteria e non Carabinieri.

La vicenda è emersa in un articolo apparso sul quotidiano "La Repubblica" del 2 novembre 90 dal titolo "Ho fatto la guardia al MiG libico". In questo articolo si riferisce di un ex soldato di leva in servizio nell'80 in una caserma di Cosenza, che avrebbe espressamente dichiarato che quell'aereo era stato abbattuto in Calabria lo stesso giorno in cui il DC9 Itavia si era inabissato al largo di Ustica, e che egli aveva montato la guardia al cadavere del pilota e ai rottami per tre giorni alla fine di quel mese di giugno, precisamente a partire dall'alba del 28.

L'autore dell'articolo, il corrispondente di Repubblica da Cosenza, Sergi Pantaleone, confermava il contenuto di quel pezzo, asserendo di aver riversato nell'articolo tutte le dichiarazioni della sua fonte, e cioè quel militare di leva che avrebbe fatto la vigilanza ai resti del pilota e del velivolo, meno alcune circostanze, tra cui quelle di rilievo avrebbero riguardato la posizione dell'aereo dopo l'impatto a terra, la carnagione del pilota, un colloquio con la fonte e certo Buongiorno. L'aereo appariva intatto e con la prua a Sud. Il pilota era un bianco e cioè non era di carnagione olivastra "come un marocchino". Il Buongiorno sopra menzionato avrebbe telefonato alla fonte, gli avrebbe detto che avevano fatto il servizio militare nello stesso periodo di tempo e che insieme avrebbero potuto ricostruire la vicenda del MiG. Il giornalista sulla fonte dichiarava di non poterne rivelare il nome, perché quella persona era impaurita e sotto una sorta di shock emotivo. A seguito di ammonizione di questo Giudice il teste dichiarava che nell'ambito di breve tempo quella fonte si sarebbe indotta a deporre spontaneamente.

In effetti a distanza di soli quattro giorni, costui deponeva. Si trattava di certo Di Benedetto Filippo da Cosenza che aveva iniziato il servizio militare il 1° agosto 79 ed era stato congedato il 1° agosto dell'anno successivo. Tutto il servizio lo aveva prestato presso il 244° Battaglione Addestramento Reclute. Ha ricordato di aver montato la guardia ai relitti del MiG23, ma è sicuro di averlo fatto in data precedente a quella in cui si disse essere stato rinvenuto quel velivolo, e cioè prima del 18 luglio 80. Egli ha tentato quindi di dimostrare questa sua asserzione mediante una serie di argomentazioni, e di restringere il più possibile l'arco dei giorni di quella guardia. Nel giugno dell'80 era candidato alle elezioni amministrative che si tennero nella prima metà di quel mese, ed aveva usufruito nella qualità di candidato del permesso di un mese, permesso che cessò subito dopo le votazioni. Sarebbe stato collocato in congedo il 1° agosto immediatamente successivo e, dovendo usufruire ancora di un certo periodo di licenza ordinaria, a luglio è andato al mare a Guardia Piemontese in provincia di Cosenza. Era ritornato pochi giorni prima di congedarsi. Per queste ragioni era sicuro di non essere stato in servizio il 18 luglio. La guardia la aveva montata per tutto un fine settimana, circostanza che ben ricorda perché in genere i fine settimana li passava in libera uscita presso la propria famiglia a Cosenza.

Ha narrato poi le vicende del servizio. Furono chiamati intorno alle 5-5.30, prima della normale ora di adunata. Furono convocati in dodici quindici. Si mossero con una jeep e un camion, agli ordini di un capitano coadiuvato da un tenente. Furono dotati di fucili, elmetti e vari cioè l'equipaggiamento da combattimento. Riuscirono a trovare, a seguito di diversi tentativi, il luogo di destinazione dopo diverse ore, tra le 11 e le 12. Sul posto non c'era nessuno, nè altri militari nè curiosi. La località era in una gola con fondo pianeggiante, che fu possibile raggiungere a piedi dopo aver lasciato i mezzi a circa un chilometro di distanza. Rimasero due giorni e due notti. Quando rientrarono in caserma a Cosenza, gli ufficiali dissero ai militari che "non avevano visto niente", cioè ingiunsero di dimenticare ogni cosa.

Il velivolo era a mezza altezza della gola; era un monoposto, di piccole dimensioni, con cupolino. Appariva integro, cioè non spaccato in più parti, di colore bianco-azzurro sul chiaro; aveva un'insegna sulla parte destra della carlinga, che sembrò al teste una stella o simbolo similare. I soldati si fermarono in un primo momento sul fondo della gola, mentre gli ufficiali si inerpicarono sul costone in direzione dell'aereo. In un secondo momento, quando gli ufficiali fecero ritorno sul fondo della gola, i militari furono disposti in più punti. Al teste fu assegnata una posizione nella parte superiore, da cui poteva vedere l'aereo nella gola a una cinquantina di metri. Da quel punto riuscì a vedere il pilota, che appariva seduto al posto di guida "accasciato sui comandi ... sembrava un fantoccio".

In un turno di riposo il teste si avvicinò all'aereo e constatò guardando il cadavere - per brevissimo tempo e da un solo lato - che era di carnagione bianca e non aveva tracce di sangue. Il giorno dopo il cadavere non era più sul luogo.

Il Di Benedetto chiese informazioni sul fatto agli ufficiali e gli fu risposto di non preoccuparsi "perché era tutto a posto". Nel frattempo erano intervenuti altri militari che indossavano divise estive non facilmente distinguibili, e che fu detto esser Carabinieri. Erano venuti con macchina militare americana, una Chevrolet targata IFI o AFI, anche altri militari sicuramente americani con divise verde scuro. Il teste che non aveva mai collegato in precedenza la caduta del MiG con quella del DC9 Itavia, ha ricordato che del MiG si parlò sulla stampa diversi giorni dopo la loro missione di guardia. Ha ricordato anche che quando arrivarono sul luogo videro a un centinaio di metri -

sicuramente dall'aereo; nde - un paracadute aperto anche se non espanso completamente. Ha precisato infine che del fatto aveva parlato solamente con un suo amico, tre o quattro giorni prima che uscisse l'articolo di Repubblica, certo Stumpo Antonio da Cosenza, che poco prima dell'articolo, lo aveva invitato a parlare con un suo amico giornalista e cioè con Sergi Pantaleone (v. esame Di Benedetto Filippo, GI 10.11.90).

Escusso nuovamente, ha ricordato che l'ultimo periodo di licenza era stato tra il 5 e il 15 luglio di quell'80 e che il servizio di guardia era avvenuto sicuramente prima di quell'ultima licenza. È sicuro di questa circostanza, perché gli ultimi giorni di servizio militare li passò come "borghese" senza effettuare cioè turni di servizio. Da ultimo, non è riuscito a identificare la persona che si era presentata a telefono come il commilitone Buongiorno (v. esame Di Benedetto Filippo, GI 13.02.91).

Stumpo ha confermato le dichiarazioni di Di Benedetto che lo concernevano. Questi gli aveva parlato della vicenda diverso tempo prima, poco dopo una trasmissione di Telefono giallo - che è del 6 maggio 88; nde -. Era ritornato spesso sull'argomento ed aveva sempre insistito sulle medesime circostanze. Alle sue molte domande aveva sempre risposto negli stessi termini. Ha confermato anche che quel teste si era presentato in quell'anno alle elezioni ed era ritornato in servizio dopo la campagna elettorale. Era stato a lungo in dubbio se presentarsi o meno al Giudice. La descrizione della vicenda a lui fatta coincideva pienamente con quella apparsa sulla "Repubblica", meno che nel particolare della prua dell'aereo, particolare di cui aveva parlato per la prima volta nel colloquio con il giornalista. Coincideva, in particolare sullo stato del cadavere, sulla sua posizione nell'aereo, sull'integrità del velivolo (v. esame Stumpo Antonio, 28.11.90).

2. Le testimonianze dei militari del Battaglione di Cosenza.

Dei militari del 244° battaglione che ricordano di aver effettuato la vigilanza al MiG libico - la maggior parte degli escussi non ricorda nemmeno il fatto - solo alcuni indicano il mese; i più invece indicano un periodo coincidente con l'estate. In estate o nel periodo estivo asseriscono Messina, Bilotta, Anello, Oliva, Lauria, Mazzotta, Guardia, Chisari, Maione, Forgione, Bruno Daniele, Serracca (v. esami, PG 11.04.91, 18.04.91, 04.04.91, 03.04.91, 10.05.91). Altri indicano questo periodo con probabilità: Petralia e Fioravante (v. esami, PG 11.04.91, 13.02.91). Altri ancora sono più precisi, indicando il mese, alcuni luglio altri giugno, uno in un periodo tra gli ultimi quindici giorni di giugno e i primi quindici di luglio. Per luglio sono: Poli, Costantino, Campisi, Caprara, presumibilmente a luglio; Ruffolo; Falbo; Bruni Giovanni, nella prima quindicina; Carbone, Di Benedetto, verso la fine; (v. esami, PG 11.04.91, 13.02.91). Per i trenta giorni a cavallo di giugno e luglio: Spizzirri (v. esame, PG 13.02.91). Per il periodo giugno-luglio: Caruso e Dari (v. esami 13.02.91, 04.04.91). Più preciso Russo che afferma "fine giugno primi di luglio" (v. esami, PG 13.02.91); Viterritti ricorda solo che faceva molto caldo (v. esame, PG 13.02.91).

Da ricordare anche alcune circostanze di rilievo riferite da alcuni dei predetti. Principe Eugenio rammenta che un giorno intorno alle 11 arrivò un elicottero con ufficiali italiani ed un "colonnello della NATO". Gli fu chiesto in quella occasione, dal momento che conosceva l'inglese, di scendere nell'area dove si trovavano i resti dell'aereo per aiutare quel colonnello nella misurazione con un nastro metrico e nella

ripresa fotografica di alcuni rottami. L'operazione durò circa tre ore (v. esame Pincipe Eugenio, PG 13.02.91).

Altri ricordano altre circostanze, ma non sanno dare particolari precisi. Caruso rammenta militari provenienti probabilmente da Caserta, addetti alla illuminazione della zona. Russo militari del genio di Salerno o della Campania, con il compito di illuminare la zona nell'arco notturno. Bruni di aver ricevuto il cambio da alcuni Bersaglieri di cui non sa indicare il comando di appartenenza (v. esami 13.02.91).

La vicenda denunciata dal Di Benedetto non appare incredibile. In primo luogo non risulta ispirata da alcuno nè favorita da alcun ambiente. Prende le mosse per iniziativa dello stesso teste; che più volte prima di renderla pubblica l'aveva riferita in privato. Appare precisa e ben collocata nel tempo, le cui scansioni di quel giugno e luglio il Di Benedetto rammenta con cura e dettagli. I militari erano stati disposti a monte e a valle del punto d'impatto, del luogo dove cioè erano la carcassa del velivolo e il cadavere del pilota. Egli, come i suoi commilitoni, poteva vedere solo a distanza, e certo non cogliere dai posti di guardia particolari di rilievo. Egli infatti ne coglie solo quando in un suo momento di riposo e di distrazione probabilmente di altri, riesce ad avvicinarsi al relitto e vedere così il corpo del pilota "accasciato" sui comandi e a percepire da quelle poche parti della salma scoperte, che non era di carnagione scurissima e che non vi erano versamenti di sangue visibili. Una situazione del tutto diversa da quella che appare a coloro che discesero nella zona il 18 luglio, in cui v'è di certo un cadavere fuori dell'abitacolo - non si sa se supino o bocconi - e chiazze di sangue sulla pietraia. Il giorno dopo il cadavere sui comandi non c'è più. Le stranezze di questa vicenda sono tante. Di certo però l'arrivo del Di Benedetto non può collocarsi in quelle poche ore tra il rinvenimento ufficiale e la rimozione della salma, cioè tra il mezzogiorno e le diciotto di quel 18 luglio. Anche perché il Di Benedetto con gli altri soldati di Cosenza muove all'alba dalla caserma e raggiunge i luoghi sempre di mattina.

La narrazione del Di Benedetto al riguardo della salma non appare nemmeno illogica. Perché di certo, se il fatto come il rinvenimento effettivo sono avvenuti qualche tempo prima del rinvenimento ufficiale, s'è posto il problema della salma che non poteva essere lasciata in quel luogo e doveva essere conservata per il tempo sino alla simulata caduta.

Di Benedetto poi non è solo in questo suo ricordo, giacchè buona parte dei suoi compagni di leva ha ricordato che il fatto avvenne nella prima quindicina di luglio, nei trenta giorni a cavallo tra giugno e luglio, tra fine giugno e i primi di luglio.

Anche in questo caso una imposizione di segreto sul servizio, che se fosse stato eseguito dopo l'apparizione dei fatti sui mezzi d'informazione, non avrebbe avuto alcuna ragion d'essere.

Anche qui tentativi di ridurre a miti consigli i testi nelle attese delle escussioni. Atmosfera d'intimidazione che prese corpo il giorno dell'esame dei testi nella sala d'attesa del Tribunale di Cosenza allorchè due dei citati, che erano degli ufficiali, il tenente colonnello Stella Cataldo e il maggiore Serafini Tommaso, come si legge nella relazione di servizio dei carabinieri, si avvicinarono al Di Benedetto – anch'egli in attesa di deporre – e fingendo di leggere il giornale gli dissero "Ma che vai raccontando, ma che dici? Noi non c'eravamo". Queste parole furono pronunciate con tono duro e alterato, cioè minatorio; al punto tale che il teste ne rimase intimorito e dovette essere accompagnato in una stanza del piano e i due ufficiali a un piano diverso. (v. relazione R.O.CC. 13.02.91).

3. Il 67° Battaglione Fanteria di Persano.

Vicenda del tutto simile quella concernente la vigilanza dei resti di detto velivolo da parte di Bersaglieri del 67° Battaglione di Fanteria di stanza a Persano, in provincia di Salerno. Anche in questo caso la maggior parte dei testi nulla o poco ricorda, e se ricorda, in special modo sul periodo di vigilanza, ricorda vagamente.

Anche in questo caso l'Ufficio è venuto a conoscenza del fatto in modo del tutto occasionale. Nè polizia giudiziaria nè pubblici ufficiali con obbligo di rapporto, avevano mai riferito su di esso ad AG sino all'atto dell'esecuzione del decreto di esibizione della documentazione sulla vigilanza del 244° di Cosenza. In quella sede l'ufficiale di PG delegato apprendeva informalmente che alla vigilanza del MiG23 aveva concorso anche altro reparto dipendente dal Comando della Regione Meridionale di Napoli (v. rapporto CC. del 05.01.91).

Esaminato quell'ufficiale, il capitano Marra Luigi del Gruppo Carabinieri di Cosenza, ha meglio precisato, affermando di aver appreso la notizia in occasione della notificazione del predetto decreto al Comando del 244° dal comandante in persona alla presenza di altri ufficiali del battaglione. Il reparto era - anche se il teste ancora "sfuma" usando il condizionale - il 67° Battaglione Bersaglieri di stanza a Persano in provincia di Salerno (v. esame Marra Luigi, GI 14.01.91).

Emesso l'indomani decreto di esibizione della documentazione concernente servizi e missioni fuori sede di militari di detto battaglione nel trimestre giugno-agosto 80 sia presso il battaglione a Persano sia presso il comando della Brigata Pinerolo a Bari, venivano acquisiti a Persano soltanto i ruolini tascabili della forza effettiva nell'anno 80 e copia ciclostilata dell'ordine del giorno 150 del 28.07.80 (v. decreti di esibizione 15.01.91).

Da tali atti si estraeva l'elenco dei militari del "Fagarè" che nel 1980 erano stati aggregati per un periodo di tempo compreso tra la fine di luglio ed i primi del mese di agosto presso il 244° di Cosenza (v. rapporto R.O.CC. 04.02.91).

Il comandante di questo battaglione, Pellegrino Pasquale in servizio nel giugno e nel luglio dell'80, non ricorda alcunché, anzi afferma che il suo reparto non è stato mai comandato nè comunque interessato a un servizio di guardia o vigilanza ai resti dell'aereo libico di Castelsilano di Calabria. Elenca altre missioni del suo battaglione a Bari, a Caserta, a Mandranello, a Torre Disperata, sul Basento, ma mai in Sila. Riferisce che una missione del genere avrebbe comportato tutta una serie di adempimenti. Sarebbe stata innanzi tutto ordinata dal Comando della Brigata Pinerolo di Bari, o dal Comando del 10° Comiliter di Napoli, sempre interessando però il Comando di Pinerolo. A seguito di questo ordine sarebbero state redatte delle disposizioni con le quali si sarebbero precisate tutte le modalità della missione: numero dei militari, numero e tipo dei mezzi, orari di partenza, itinerari da percorrere, riserve di carburanti e lubrificanti, cucine ruotate, tipi di vettovagliamento ed equipaggiamento compresi gli armamenti. Queste disposizioni assumevano la veste di ordine firmato da esso comandante e smistato ai reparti dipendenti interessati; una copia "minuta" veniva conservata agli atti del Comando. All'uscita sarebbero stati registrati i mezzi e le armi, gli orari di uscita e di ritorno, la località della missione (v. esame Pellegrino Pasquale, GI 18.01.91).

Nettamente in contraddizione la deposizione del comandante dei Bersaglieri inviati sul luogo proprio per la vigilanza di quei rottami. Costui, Colucci Nicola, all'epoca sottotenente di complemento in servizio al "Fagarè" e all'atto dell'esame in servizio nella Polizia di Stato, afferma di essere stato mandato in missione di vigilanza ai resti del MiG libico, in un agro compreso tra i comuni di Caccuri Castelsilano e Cerenzia. E di essere stato mandato quale comandante del nucleo di Bersaglieri, dai venti ai trenta, incaricati di quel servizio. Riferisce quindi particolari di notevole interesse. Quando quel nucleo arrivò sul luogo non vi era nessuno. Fece dapprima capo a Cosenza, presso il Battaglione Sila, quindi guidati da ufficiali del 244° raggiunse il luogo di caduta del velivolo. Non c'era alcun servizio di guardia. Furono essi Bersaglieri a montare le tende, a costruire il collegamento telefonico con la stazione dei Carabinieri - non ricorda se Caccuri o Cerenzia, ma s'accerterà che fu quella di Caccuri, nde - a installare i gruppi elettrogeni.

Rimase sul luogo quindici o venti giorni, e al termine gli fu dato il cambio da un altro ufficiale di Persano. È incerto sulla data di inizio del servizio, è certo solo che essa cadde a giugno o a luglio. Dormivano sul posto, ricevevano il rancio dalla caserma della fanteria di Cosenza, cui facevano capo logisticamente. Avevano preso in carico armamenti ed equipaggiamenti da Persano. Per armamento esso Colucci aveva in dotazione una pistola Beretta 34, i militari fucili mitragliatori. Durante il suo periodo di servizio non vi sono stati militari di altre armi, sicuramente non c'erano avieri di guardia. I Carabinieri di giorno passavano di pattuglia con gazzelle e sostavano solo per breve tempo. Anche di notte facevano dei passaggi saltuari. In un secondo tempo potrebbero essersi aggiunti, durante il periodo di servizio dei Bersaglieri, dei Carabinieri in tuta mimetica anch'essi con funzioni di vigilanza a quei rottami.

Durante il periodo in cui egli comandò i Bersaglieri di vigilanza, raggiunse il luogo una delegazione di persone in abiti civili accompagnati da militari. In quella delegazione c'era un membro di pelle scura, quasi nera. Quando iniziarono il servizio non c'era alcun cadavere nè tra i rottami dell'aereo nè in prossimità. Tra i resti ricorda parte d'ala e di fusoliera. Non ricorda insegne su quei rottami, che erano "poggiati" su un pendio piuttosto lontano dal luogo ove avevano montato le tende. Oltre a montare queste tende, avevano montato subito dopo essere arrivati anche il telefono e i gruppi elettrogeni. Ribadisce che furono guidati sul luogo da ufficiali e sottufficiali dell'Esercito del Battaglione di Cosenza; non ricorda però se furono "agganciati" durante il percorso da Carabinieri. Che si trattasse di un aereo libico gli era stato detto prima di partire per la missione a Persano dal comandante Pellegrino o dal suo aiutante maggiore o dal comandante della sua Compagnia. Durante tutto il periodo della vigilanza non si era mai allontanato dal luogo (v. esame Colucci Nicola, GI 13.02.91).

I Bersaglieri hanno per la maggior parte, come i fanti, un ricordo vago di quella missione. I più - ed alcuni solo probabilmente - rammentano che quel servizio si svolse d'estate - Arcudi, Crea, Cosma, Margiotta, Vella, Ciglietti, Chisari, Orlando, Savona, Giagnorio, Puledda, Muratore, Piovani, Musmeci. Altri riferiscono del periodo giugno-luglio – Lo Giudice. Altri del periodo luglio-agosto – Di Luna. Ci sono poi quelli che ricordano, anche se non tutti con certezza, il mese. Per luglio sono Barca, Chirico, Monteleone, Aloisi (che colloca però il fatto alla fine di luglio), Aliotta, Bologna, Longo (a fine del mese), Dragotta, Bartolotta, Spinelli, Pacino (verso la fine), Giarrizzo. Per giugno solo Di Perna. C'è infine Arena, che ricorda con esattezza data di arrivo e data di partenza e cioè 25 luglio e 4 agosto (v. esami, 13.02.91, 14.02.91, 08.04.91, 11.04.91 e 18.04.91). Proprio Arena ricorda anche un altro particolare d'interesse e cioè

che ebbero il cambio da militari dell'aviazione (v. esame, 11.04.91). Chirico ricorda che essi Bersaglieri montarono le tende (v. esame, 14.02.91).

Margiotta che la vigilanza fu effettuata solo da Bersaglieri (v. esame 18.04.91).

Vicenda questa del 67° analoga a quella del 244°. In effetti si rafforzano reciprocamente. Anzi in questa fatti ancor più gravi, come la testimonianza del comandante che esclude categoricamente che il suo reparto abbia mai effettuato servizi all'aereo libico caduto a Castelsilano, a fronte della precisa testimonianza del comandante del gruppo inviato sul luogo a vigilanza di quel relitto. Quest'ultimo ben ricorda che sul luogo non c'era alcun servizio e che furono i primi ad installare la minima logistica. Ciò accadeva a giugno o a luglio. Furono guidati sul luogo da ufficiali e sottufficiali del 244° di Cosenza. Il cadavere non c'era. Il ricordo dei Bersaglieri non aiuta molto, anche se v'è chi ricorda il periodo giugno-luglio; alcuni ricordano luglio. Nessuno ricorda i fatti del rinvenimento ufficiale.

Anche questa vigilanza potrebbe perciò porsi prima di questo rinvenimento. Sta di fatto che la successione potrebbe esser così avvenuta: dapprima il 244°, poi il 67°, quindi gli altri quasi in concomitanza o contemporaneamente agli eventi ufficiali.

4. Indagini su vicende nel periodo della vigilanza.

Nell'ambito della vicenda del MiG libico caduto in Castelsilano il 18 luglio 80, questo Ufficio ha disposto, nel tempo, diverse attività di PG presso enti ed articolazioni militari che, all'epoca, erano interessati all'evento, a vario titolo, come le attività di vigilanza prestata dall'AM e da reparti dell'esercito nell'area di caduta del velivolo.

Una certa attenzione è stata rivolta nei confronti della 3ª Regione Aerea di Bari e dei Reparti da essa dipendenti, ove è stata acquisita una notevole mole di documentazione amministrativo-contabile, il cui esame ha permesso di monitorare con una discreta attendibilità le attività svolte dal suddetto ente nel periodo precedente e successivo alla data ufficiale di caduta del MiG.

In tal senso sono state svolte, tra le altre, indagini volte a riscontrare il senso di talune annotazioni di alcuni imputati concernenti il cadavere del pilota del MiG – occorre ricordare, in particolare, lo strano interessamento dimostrato dai partecipanti alla riunione tenutasi presso lo Stato Maggiore della Difesa il 21 luglio 80, in ordine alla conservazione ed al mantenimento del cadavere, così come si desume dalle annotazioni riportate dal gen. Melillo nel corso di detta riunione a sintesi degli interventi degli stessi partecipanti.

Si è ritenuto quindi d'interesse approfondire la documentazione relativa agli apparati frigoriferi amministrati dal Comando dell'Aeroporto di Gioia del Colle il cui esito non ha tuttavia fornito indicazioni di riscontro della predisposizione o l'effettivo uso di un impianto di tal genere prima della data ufficiale di caduta del MiG. V'è solo da segnalare che tra gli apparati frigoriferi rilevati è risultato un banco bar, scaricato ovvero dismesso con foglio di variazione del 31.12.80 con la seguente motivazione: "dichiarato fuori uso in data 17 luglio 1980". Una data che inequivocabilmente si colloca a stretto ridosso del giorno del ritrovamento ufficiale del MiG.

* * * * *

Capitolo VIII
La figura del capitano Inzolia.

1. La richiesta di informazioni sul DC9.

Oltre le vigilanze di reparti dell'Esercito, che già pongono in forti dubbi le date ufficiali ed impongono la riconsiderazione delle versioni forniteci dai rapporti, altri fatti di maggior peso e del tutto incontestabili.

Quel capitano Inzolia - che viene, come ufficiale, incaricato di dirigere il sopralluogo e le conseguenti operazioni dei carabinieri subito dopo la notizia del fatto dal comandante della Legione Livi; che raggiunge il luogo di caduta per primo, esamina i reperti, ed è presente il giorno dell'autopsia del pilota libico; che riceve il maggiore Simini e i periti medico-legali - questa persona è colui che la notte del 27 di giugno, a brevissima distanza di tempo dal disastro, chiede notizie del DC9.

Infatti sulle registrazioni delle conversazioni del soccorso di Martina Franca alle ore 22.03Z tal maresciallo dell'Aeronautica Malfa di Crotone chiama il SOC di Martina Franca per chiedere, per conto del capitano dei Carabinieri di Crotone, "particolarità o informazioni di un incidente di un DC9". Alle giuste rimostranze dell'interlocutore di Martina Franca che chiede le ragioni della richiesta, facendo presente che lì al Soccorso hanno i minuti contati, possono ricevere solo informazioni importanti per la ricerca e non possono dire ancora nulla di sicuro, quel maresciallo Malfa ribadisce soltanto che era il capitano dei carabinieri di Crotone che voleva sapere delle "informazioni circa questo incidente".

A dire il vero a quell'ora e nel tempo precedente quando il capitano avrà richiesto al maresciallo di informarsi, ancora ben poco si sapeva sulla natura dell'evento. Gli stessi media parlavano di scomparsa del velivolo; gli stessi addetti ai soccorsi, quanto meno in una prima fase, non avevano escluso l'ipotesi della interruzione delle comunicazioni radio e del dirottamento.

Colui che fa la richiesta invece già parla d'incidente - come il suo intermediario, che pure è un militare dell'Aeronautica. Egli nulla sa sia perché non allertato dalla rete dell'Arma sia perché non informato da radio o televisione, non facendo alcun riferimento alla compagnia o al volo, dati che sicuramente i media potevano aver già riferito.

Questo maresciallo Malfa, che all'epoca fungeva come comandante dell'aeroporto S.Anna di Crotone, esordisce, come consueto alla quasi totalità dei testi in questo procedimento, asserendo di non ricordare nulla. "Quando è successo il fatto di Ustica, noi eravamo all'oscuro di tutto. Quella notte non feci alcuna telefonata. Escludo di aver fatto telefonate". Solo dopo aver ascoltato il contenuto della telefonata delle 22.03Z immediatamente ricorda. E già questa immediatezza della memoria induce a ritenere che egli ben ricordasse, pur senza questa sollecitazione, quella eccezionale telefonata, così come potrebbe indurre a stimare che egli sapesse e sappia più di quanto ha ammesso.

Ricorda che quella telefonata pervenne dal capitano Inzolia. Pervenne al centralino dell'aeroporto e da qui il centralinista, un aviere di leva, la trasferì alla sua abitazione, sita nelle zona logistica, di sicuro passate le 10-10.30 di sera. Egli infatti ben ricorda di aver ricevuto la telefonata a casa. Inzolia voleva avere informazioni su un DC9 che era scomparso. Come già detto egli ribadisce che al momento in cui Inzolia fece quella richiesta, egli era totalmente all'oscuro della vicenda. Così come nulla

sapevano alla torre. Inzolia non indica a quale compagnia appartenesse l'aereo nè fornisce altri dati. E qui c'è immediatamente da sottolineare che se egli avesse appreso dell'evento dalla televisione o dalla radio avrebbe certamente detto della compagnia e della rotta.

Dopo aver chiesto alla torre e averne ricevuto la risposta negativa già detta, Malfa raggiunge di persona - si sarebbe potuto accontentare di quella risposta e girarla al capitano, ma di certo non era stato sollecitato blandamente - la torre e si mette in contatto con Martina Franca, facendo quella telefonata che rimarrà registrata, usando la linea diretta torre – SOC. Sui risultati della telefonata riferisce immediatamente al capitano, chiamando sempre dalla torre, sicuramente presso il comando della compagnia. Aveva già specificato, a precisa domanda, che tra le vittime non v'era nessuno della zona di Crotone (v. esame Malfa Sebastiano, GI 05.08.91).

Inzolia, che sulle altre vicende cui aveva partecipato aveva assunto gli atteggiamenti già esposti, su questa ne assume non dissimili anzi più gravi, che ne determineranno l'odierna posizione processuale.

Come teste dichiara di non essersi mai interessato al disastro di Ustica nè il giorno dell'evento nè in tempi successivi. Non ricorda come ne è venuto a conoscenza, ma possibilmente, afferma, attraverso i media, e cioè i giornali o la televisione. E più facilmente attraverso i primi piuttosto che la seconda, giacchè all'epoca viveva in caserma nell'edificio della compagnia, in una piccola stanza - ove non c'era nemmeno apparecchio telefonico - giacchè 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, come poi ammette; ma questo significa solo l'indomani mattina, come quindi riconosce. E perciò quel suo interessamento la sera a breve tempo di distanza dal disastro trae origine da informazione o notizia di altro canale.

Esclude poi che quella sera abbia chiamato o fatto chiamare l'aeroporto di Crotone per sapere notizie sul DC9. A questo punto egli riferisce che probabilmente del fatto egli ne è venuto a conoscenza solo l'indomani mattina dai giornali. Ed aggiunge che una chiamata del genere sarebbe stata impossibile perché l'aeroporto all'epoca chiudeva al tramonto del sole.

Contestatogli il contenuto 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, sottolinea una circostanza fondamentale per l'interpretazione del fatto e cioè l'assoluta carenza di competenza sull'evento, giacchè quel velivolo non avrebbe dovuto sorvolare ne sorvolò il territorio di Crotone o territori circostanti.

Non avrebbe potuto d'altronde, insiste, 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 che se lo fece, fu per curiosità, giacchè non riesce a vedervi altri motivi.

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 - 20 e 21 luglio - concessigli per la nascita di un figlio, 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 PG, un pubblico ufficiale, oltre quello che egli ha posto in essere, per essere definito direttamente interessato al fatto.

Contestatogli che il secondo evento, quello cui non era direttamente interessato e cioè la precipitazione del MiG23, 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, giacchè non si conosceva con esattezza il luogo di caduta. Il dubbio, asserisce, venne dissipato solo al momento in cui fu raggiunto il luogo di caduta del MiG.

A dir il vero questo punto di caduta era stato sempre chiaro. Tutti i testi oculari, come s'è visto, 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.

Contestatogli da ultimo le dichiarazioni di Malfa nell'esame testimoniale, secondo cui proprio esso Inzolia lo avrebbe chiamato per assumere informazioni su un DC9 scomparso, egli ribadisce di non aver fatto questa telefonata.

Questo Giudice, anche su richiesta del PM, sospendeva perciò quell'esame apparendo indizi di falsa testimonianza e di favoreggiamento personale, ed invitava l'Inzolia a nominare un difensore di fiducia (v. esame Inzolia Vincenzo, GI 02.10.91).

All'interrogatorio del 13.07.92 tenta poi di dare una spiegazione a titolo, come egli stesso spiega, "meramente ipotetico e speculativo". In prima ipotesi - che, premette, è piuttosto inverosimile, giacchè, 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 poteva riferire sulla natura della scomparsa o sulle cause della caduta, ma comunque di un velivolo che 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 in 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).

Inzolia non ha assolutamente saputo contrastare le contestazioni nè ha saputo dare una spiegazione ragionevole del suo interessamento. Egli stesso di quelle date dice che sono improbabili e non corrispondono al ricordo. Quel suo interessamento, che di certo non può nascere dal nulla, deve trovar 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.

2. La testimonianza del colonnello Livi.

È stato sentito anche il 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.

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'interessa 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 1ª Divisione, succedendo al colonnello Notarnicola. Un altro personaggio, 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. I fili sotterranei della vicenda sono tanti e purtroppo a tutt'oggi ancora non si è fatta piena luce sulla intricata ed estesa rete.

* * * * *

Capitolo IX
Le testimonianze dei sottufficiali dell'aeroporto di Crotone.

1. Le dichiarazioni di Quaranta.

S'è detto di Malfa e del suo rapporto con il capitano Inzolia, che gli richiede quelle informazioni di cui resta traccia nella telefonata registrata dalla Torre di Crotone. Prima di soffermarsi sulla posizione di Malfa e di quanto emerge dalle sue dichiarazioni, si devono però leggere quelle del sergente maggiore Quaranta, in servizio presso quella Torre.

Nel corso di esami di personale in servizio nel periodo d'interesse presso l'aeroporto di Crotone è emersa la testimonianza di questo Quaranta Marcello. Costui nel 1980 era sergente maggiore dell'AM - ora è dipendente dell'Azienda Autonoma Assistenza al Volo - e svolgeva mansioni di assistente al Traffico Aereo nel detto aeroporto. Ritiene 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, come si vedrà, nella documentazione acquisita sui turni di servizio dell'aeroporto. Ricorda in particolare, nel suo primo esame, che in un determinato giorno del periodo estivo di quell'anno era stato chiamato in Torre "per circa sei volte e comunque in modo insistente" dall'ACC di Brindisi, che voleva avere notizie in merito al traffico su Crotone. La sua risposta era stata negativa; nell'ultima comunicazione aveva però chiesto ragione di tanta insistenza; Brindisi aveva risposto che la Difesa Aerea di Martina Franca aveva perso una traccia. Egli aveva allora domandato in quale zona dovesse concentrare le ricerche o comunque informarsi e da Brindisi s'era risposto "Su S.Giovanni in Fiore, Sila e Pre-Sila". Altrettanto interessante il seguito delle dichiarazioni che riferendo l'evolversi degli eventi così come affioranti nella memoria del teste, è bene riportare integralmente: "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 ff 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." Nella stessa sera fu di nuovo contattato telefonicamente da una sedicente giornalista dell'ANSA di Roma che gli fece le stesse domande; per tutta risposta, le aveva chiuso il telefono in faccia.

L'indomani mattina, allorché già si sapeva della caduta di un aereo militare, egli era stato invitato dall'allora responsabile civile del S.Anna - l'aeroporto di Crotone - per un sopralluogo nel punto di caduta del velivolo nelle zone di Mirto - S.Giovanni in Fiore, comunque in Sila. Il teste continua precisando alcune sue incertezze. Nell'immediatezza di questo primo esame egli appare ricercare tra una serie di ricordi a volte chiari a volte confusi, desideroso comunque, a differenza dei più, di compiere questa opera di ricerca (v. esame Quaranta Marcello, GI 21.01.94).

Chiamato nuovamente, precisa innanzi tutto il funzionamento del suo servizio. Era basato su un turno a quattro; il turno del mattino iniziava all'alba e finiva alle 14, quello del pomeriggio andava dalle 14 alle 21. Questa la situazione all'epoca dei fatti. In precedenza c'era anche un turno di notte durato sino a quando era stata in funzione la linea Roma - Crotone e il postale notturno Itavia, e cioè sino ai primi dell'80. Il Reparto AM del S.Anna era un distaccamento dipendente da Gioia del Colle.

Il comandante era il maresciallo Malfa. I sottufficiali in Torre erano sei: oltre lui, i marescialli Di Filippo, Sfondrini, Pizzelli e Vaccaro e il sergente Sbezzi. Erano tenuti solo tre registri: uno per gli arrivi, un secondo per le partenze - e su entrambi si riportavano sia i voli civili che quelli militari - un terzo solo per i voli locali. Il Controllo del Traffico Aereo competente su Crotone era, ed è tuttora, a Brindisi. Fu proprio questa ACC a chiamare la Torre il giorno di cui ha già parlato. La prima chiamata avvenne nel tardo pomeriggio; le altre si susseguirono sino all'imbrunire, l'ultima fu quella con la quale Brindisi chiedeva di accertare se fosse successo qualcosa di strano su S. Giovanni in Fiore o in Pre-Sila. In quest'ultima telefonata Brindisi aveva comunicato che la Difesa Aerea di Martina Franca li aveva informati di aver perso una traccia. Subito dopo questa comunicazione egli chiamò i Carabinieri, ma non ricorda se la stazione di Isola Capo Rizzuto o la Compagnia di Crotone. Non ricorda se all'epoca il comandante della Compagnia fosse il capitano Inzolia o il capitano Onorati. Comunque, afferma, se parlò con Crotone, sicuramente parlò con uno dei due. Tra Crotone e Isola Capo Rizzuto, ritiene più probabile di aver chiamato Crotone, giacchè ricorda che il suo interlocutore fu un ufficiale che gli chiese il motivo per cui desiderava il numero di S.Giovanni in Fiore. Ricostruisce poi le circostanze di questa telefonata. Chiamò Crotone; rispose il centralinista, al quale si qualificò e chiese il numero di S. Giovanni in Fiore. Il telefonista gli passò l'ufficiale e costui gli chiese il motivo della sua

richiesta. Al che egli rispose che si trattava della ricerca di un aereo. Subito dopo aver avuto il numero di S.Giovanni in Fiore, egli chiamò questa Stazione e parlò con il suo comandante, un maresciallo di cui non ricorda il nome. Dopo essersi presentato gli chiese se era successo qualcosa di anomalo nella zona di S.Giovanni, cioè se fosse stato avvistato un aereo a bassa quota o se fosse caduto un aereo. Il maresciallo assicurò che sarebbero state compiute ricerche e in effetti dopo diverso tempo – Quaranta non sa dire quanto tempo sia passato, se siano passate o meno delle ore, ma sicuramente era buio - lo richiamò comunicandogli che la ricerca era stata negativa. Avuta questa risposta egli a sua volta chiamò Brindisi per comunicare che "a S.Giovanni in Fiore non era successo niente".

Subito dopo questa conversazione, egli ricevette una chiamata dai Carabinieri di Crotone e parlò con il capitano che gli chiese se sapeva "qualche cosa su un aereo caduto in Sila". Dopo questa telefonata ne arrivò immediatamente un'altra da parte di una persona di sesso femminile, che si qualificò come giornalista dell'Ansa di Roma e gli chiese notizie su un aereo caduto in Sila. Esso Quaranta però le chiuse il telefono in faccia. Le telefonate con Brindisi, specifica, avvennero tramite telefono diretto e registrato collocato sul "bancone" della Torre. Le altre, quelle con i Carabinieri di Crotone e di S.Giovanni in Fiore come quella della sedicente giornalista, avvennero sul telefono SIP, pur esso collocato sul "bancone". Dopo la telefonata della donna Quaranta chiuse il servizio, spense cioè gli apparati , chiuse la Torre a chiave e scese all'aerostazione. Qui incontrò il maresciallo Malfa che in tono scherzoso gli disse "sai che è caduto un aereo?". Egli, che conosceva Malfa come un soggetto ironico ed amante degli scherzi, ed essendo peraltro in uno stato di nervosismo, tagliò bruscamente esclamando "maresciallo, lascia stare che sono nervoso". In precedenza esso Quaranta aveva riferito che questo colloquio s'era svolto per telefono, in questo esame afferma di meglio ricordare, di aver ricordato cioè che esso avvenne di persona allorché essi si incontrarono al bar dell'aerostazione ancora aperto, bar gestito allora come al tempo dell'atto da certo Chisari Salvatore. Alla domanda di maggior rilievo quella cioè concernente il tempo in cui questi fatti sarebbero avvenuti, egli risponde "tutte queste vicende sono avvenute in un giorno che io colloco tra la fine di giugno e i primi di luglio". Aggiunge di ricordare che il mattino successivo fu di nuovo in servizio e notò un certo movimento di Carabinieri che raggiungevano la sede del Comando ove aveva gli uffici il comandante Malfa. Non sa dire se si trattasse di ufficiali o di gradi minori perché egli dalla Torre riusciva a vedere 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 (v. esame Quaranta Marcello, GI 28.01.94).

2. Le dichiarazioni di Malfa.

Il comandante del S.Anna, Malfa cioè - già noto per la telefonata fatta a Martina Franca su incarico del capitano Inzolia, per chiedere "particolarità od informazioni di un incidente di un DC9" telefonata negata ed ammessa solo alla contestazione dell'evidenza - convocato 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 - come meglio si vedrà in seguito - quindi invia

certificato medico a giustificazione dell'impossibilità a comparire, infine si presenta solo il 31 gennaio successivo.

Anche in questo esame assume il suo atteggiamento reticente su come e da quando - già risultando la risalente amicizia - conoscesse Inzolia; egli infatti risponde di conoscerlo, perché essi, cioè il distaccamento del S.Anna, avevano contatti con i Carabinieri per i piccoli furti che venivano consumati nell'aeroporto. E sul servizio a Siracusa, durante il quale i due si sarebbero conosciuti diversi anni prima, afferma di aver prestato servizio in quella città solo per undici mesi da ultimo prima di andare in pensione.

Ammonito, ricorda i periodi di servizio prestati a Siracusa a partire dal 50. Ricorda di aver incontrato il padre di Inzolia - come già risultava agli atti - sia al Circolo Ufficiali che a quello Sottufficiali dell'AM a Siracusa. Ricorda di aver conosciuto Inzolia da piccolo sui dieci anni e di averlo rivisto, sempre a Siracusa, allorché "giovanetto... si faceva crescere un po' la barba". Ricorda di averlo incontrato di nuovo a Crotone, allorché al momento, nel 79, in cui quest'ultimo era stato trasferito a Crotone quale comandante della Compagnia, gli si era presentato quale comandante dell'Aeroporto.

Inzolia era succeduto ad Honorati ed era ancora a Crotone quando egli lasciò quel sito nell'83. Il figlio Sergio nato nel 63 era entrato a diciotto anni nell'Arma dei Carabinieri - sarà arrestato dall'AG di Catania proprio in quel gennaio 94 per fatti di rilevante gravità, allorché prestava servizio alla Stazione di Pozzallo - era stato segnalato al capitano quando aveva presentato la domanda per l'ingresso nell'Arma. Dopo che era stato assunto, si era recato a salutarlo e a ringraziarlo. In seguito aveva sempre informato il padre delle promozioni e dei trasferimenti del capitano, cosicché potesse tempestivamente mandargli gli auguri. Egli, Malfa padre cioè, sa adesso - al tempo di questo esame - che Inzolia è colonnello e comanda il Gruppo di Palermo.

Queste le prime ammissioni - dopo reticenze, ammonizioni, contestazioni e lunga serie di domande - sui rapporti con Inzolia. Andamento analogo nella parte successiva dell'esame, quella concernente le chiamate di Inzolia, successivamente alla caduta del DC9. Malfa dapprima colloca questo interessamento al mattino successivo, tentando di accreditare questa nuova versione. "Ricordo, egli testualmente afferma, che quando mi telefonò il capitano Inzolia, io stavo leggendo il giornale dove era riportata la notizia del disastro di Ustica. Il capitano mi chiese notizie in merito al disastro; io risposi che non sapevo nulla. Dopo la telefonata con Inzolia chiamai Martina Franca per sapere notizie e mi fu risposto che erano in atto le ricerche. Dopodiché chiamai il capitano Inzolia per notiziarlo di quanto avevo appreso da Martina Franca. Questa telefonata l'ho fatta dalla Torre, perché lì c'era la RITA. Alla sede del Comando c'è solo in collegamento con Bari. Per la Torre ci ho messo poco, perché sono andato con la bicicletta. Sulla Torre c'era qualcuno degli addetti, di cui però ora non ricordo il nome. Inzolia mi aveva detto di chiedere se era un apparecchio civile o militare". Contestatogli che la mattina già si sapeva che si trattava di un DC9 dell'Itavia, risponde asserendo "Può darsi che il capitano pensasse che era caduto un altro aereo. Inzolia voleva sapere anche dove era cascato. Non sono sicuro se mi chiese del DC9 o di un altro velivolo". E subito dopo lancia numerose imprecazioni contro il capitano Inzolia.

Quindi ammette che "la telefonata è avvenuta la sera, Inzolia mi ha chiamato a casa. A casa c'era mia moglie. Io mi misi in contatto con Martina Franca da casa mia tramite centralino. L'indomani mattina Inzolia mi ha chiamato nuovamente per sapere sempre notizie. Questa volta andai a chiamare Martina Franca dalla Torre,

raggiungendola in bicicletta. Quando Inzolia mi ha chiamato la mattina, io avevo già letto sul giornale del disastro di Ustica. Dopo questa telefonata non ho avuto più modo di sentire o incontrare il capitano Inzolia. L'ho rivisto solo a Castelsilano quando raggiunsi il luogo di caduta del MiG. Quando mi vide, mi disse "E tu che sei venuto a fare qui?".

Contestatogli che al precedente esame aveva dichiarato che la telefonata della notte era stata fatta dalla Torre, ammette che in effetti aveva chiamato dalla Torre. Aggiunge che c'era uno degli addetti alla Torre, forse Quaranta o Vaccaro. La Torre chiudeva poco dopo il calar del sole; veniva chiusa a chiave; la chiave era portata alla sede di TLC.

Contestatogli che la telefonata di cui si parla era avvenuta a 22.03Z, e cioè a mezzanotte e tre minuti ora locale, dà una nuova versione. Potrebbe aver chiamato uno di TLC, giacchè 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 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". Quelli della Torre mi dissero che gli elicotteri in ricerca erano due o tre. Non mi dissero, almeno ora non lo ricordo, da dove venissero gli elicotteri. All'epoca il SAR era a Ciampino e a Brindisi. C'era molta agitazione; io non riuscivo a sapere se gli elicotteri che dovevano atterrare erano due o tre. Avevamo due tipi di carburante; che venivano portati da Bari. C'erano due autobotti: una di cherosene, l'altra di benzina. Quando erano vuote o semivuote le autobotti venivano trascinate da un trattore; quando erano piene da un camion, il 632, che io avevo zavorrato con i "grenly" americani. I "grenly" sono delle tavole metalliche

con fori. Ogni "grenly" pesa sui trenta chili. La Torre ci aveva detto di preparare l'autobotte con il cherosene. All'epoca c'erano degli elicotteri che andavano a benzina. Io avevo fatto una richiesta per depositi interrati, ma i superiori comandi non hanno mai provveduto. Devo precisare, ora che ricordo meglio, che i carburanti venivano da Taranto e non da Bari. I rimorchi - che erano come ho detto due, uno grande per il cherosene e uno piccolo per la benzina - venivano parcheggiati sul piazzale dell'autoparco".

A questo punto spontaneamente dichiara "Io mi sono chiesto perché Inzolia mi ha fatto quella telefonata. Ho pensato che volesse incastrarmi per qualche mancanza sul soccorso. Ho pensato a tante cose". Così continua sulle vicende di quella sera "durante queste due ore disposi l'illuminazione sia della pista che del sentiero di avvicinamento; disposi anche l'illuminazione della pista cioè del piazzale degli elicotteri. Per questa illuminazione rimase anche il tecnico dei gruppi elettrogeni e cioè il sergente Ruggiero. Eravamo perciò io, l'aviere, Ruggiero, il sottufficiale in Torre. C'era anche il sergente Di Francesco, che era il sottufficiale addetto all'antincendio. Quello in Torre è più probabile che fosse Vaccaro. Dico questo perché Vaccaro era la persona che era più disponibile degli altri. Era disponibile anche perché aveva l'abitazione a S.Giovanni in Fiore e qualche volta restava anche a dormire presso gli alloggi dell'aeroporto".

Ricorda quindi particolari dei fatti del giorno in cui fu rinvenuto il MiG23 e delle varie visite compiute da delegazioni americane, libiche e inglesi ai resti del MiG. Ma qui appare opportuno completare il discorso sui rapporti con Inzolia, riportando integralmente le dichiarazioni del teste: "Non sono in contatto con Inzolia da molto tempo. Gli ho mandato gli auguri per Natale, ma non mi ha risposto. Di recente gli ho telefonato; è successo tra il 25 e il 31 dicembre. Ho parlato con il centralino, ma il centralinista mi disse che era fuori. Ho chiamato anche un'altra volta, ma mi è stato risposto allo stesso modo. Questo è successo dopo che mi era arrivata la citazione della S.V. Non appena ho ricevuto la citazione, ho chiamato due volte. In entrambe le occasioni mi hanno risposto che era fuori. Facevo un numero che risultava da un biglietto da visita. Era la caserma dei Carabinieri dove presta servizio. Ho solo quel numero. Si tratta del Gruppo di Palermo. L'ho chiamato per dirgli che era arrivata la citazione. Volevo sapere come avrei dovuto comportarmi. Volevo un consiglio da lui; volevo sapere cosa avrei dovuto dire alla S.V. Anche in questa occasione Inzolia non mi ha risposto ... . L'altra volta che fui convocato dalla S.V. chiamai Inzolia dopo essere stato interrogato. Inzolia volle sapere cosa la S.V. mi aveva chiesto. Io gli riferii che avevo detto di averlo trovato a Caccuri con altri Carabinieri. Ho saputo dai sottufficiali del Circolo di Siracusa – lo frequento ogni tanto – che era stato convocato anche Inzolia, e con lui il colonnello Ruspoli e il colonnello Pata dell'AM. Io, quando l'ho chiamato dopo essere stato sentito dalla S.V. l'altra volta, gli dissi che ero stato interrogato anche sulla telefonata che io avevo fatto per suo conto a Martina Franca. Egli disse che questo era compito dei Carabinieri. Io non replicai; egli mi ringraziò e ci salutammo. Devo dire che aggiunse anche che si trattava di cose riservate e che non bisognava parlarne. Mi disse "è meglio non parlarne!". 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).

L'indomani il teste aggiunge altri particolari anch'essi degni di essere riportati integralmente "Confermo che la sera del 27 giugno 80 dopo aver ricevuto da un operatore della Torre – non sono sicuro se era il sergente Quaranta o il sergente Vaccaro – la notizia che erano in atto delle ricerche di un velivolo civile disperso, e che vi era la

possibilità che degli elicotteri che erano in volo per le ricerche potessero aver bisogno di effettuare rifornimento presso l'aeroporto di Crotone, iniziai ad allertare il personale che era in servizio. Non ricordo il nome dell'operatore in Torre, ma ricordo con certezza che vi era ai gruppi elettrogeni il sergente Ruggiero, al servizio antincendi il sergente Di Francesco; ricordo infatti che costui era sul piazzale in quanto aveva trasportato due estintori su di un carrello; infine vi eravamo io ed un aviere, dopo aver trainato sul piazzale l'autobotte contenente il cherosene per il rifornimento degli elicotteri. Preciso che il tipo di carburante da predisporre per l'esigenza mi fu comunicato dall'operatore della Torre. Insieme all'aviere rimasi dalle ore 22, ora in cui trainai il carburante sul piazzale, sino alle ore 24 ora in cui mi recai in Torre per mettermi in contatto dapprima, non ricordo con precisione, se con Bari o con Gioia del Colle, ma più probabilmente con Gioia del Colle, per chiedere eventuali aggiornamenti sullo stato di allarme e mi fu risposto che potevo cessare l'allarme. Successivamente telefonai a Martina Franca per avere ulteriori notizie sulle ricerche. In detta telefonata l'interlocutore di cui non ricordo il nome, mi chiese a chi interessavano le notizie ed io gli dissi che mi erano state chieste dal capitano dei Carabinieri di Crotone Inzolia. L'interlocutore mi rispose che erano in atto le ricerche. Dopodiché scesi in pista e unitamente all'aviere rimisi a posto il rimorchio contenente il carburante e subito dopo insieme agli altri operatori andammo a casa. Vorrei precisare che non ricordo bene il nominativo dell'operatore in Torre, ma sono quasi sicuro che sino ad una determinata ora, che potrebbe essere verso le 20, vi era il sergente Quaranta; successivamente gli diede il cambio il sergente Vaccaro. Non ricordo la presenza di nessun altro personale oltre a quello summenzionato. Per quanto riguarda le telefonate intercorse con il capitano Inzolia, ricordo con certezza che furono due, la prima verso le ore 21 o poco dopo; telefonata che ricevetti nella mia abitazione. Ricordo che il capitano Inzolia mi chiese notizie relative ad un velivolo civile che era stato dato per disperso ed io risposi che stavano effettuando delle ricerche e che non sapeva altro; il capitano Inzolia mi ringraziò e lì terminò la conversazione. Nella seconda telefonata sono stato io a telefonare al capitano Inzolia per comunicargli che non vi erano altre notizie, ma che erano in corso ancora le ricerche; questo avvenne poco dopo le 24, o meglio dopo che mi fu comunicato il cessato allarme. Una terza telefonata mi fu fatta dal capitano Inzolia il giorno successivo verso le ore 9; ricordo che stavo leggendo il giornale; ricordo infatti che stavo leggendo la pagina relativa alla notizia del disastro aviatorio avvenuto nei cieli di Ustica. Anche in questa telefonata il capitano Inzolia mi chiese se avevo novità relative alle ricerche ed io risposi che non ero a conoscenza di nessuna novità. Dopo la telefonata, presi la bicicletta e mi recai in Torre e mi misi in contatto con Martina Franca per chiedere novità sulle ricerche. L'interlocutore di cui non ricordo il nome mi chiese a chi interessavano queste notizie ed io gli dissi che mi erano state chieste dal capitano Inzolia. A questo punto senza darmi risposta l'altro interlocutore chiuse il telefono. Successivamente mi recai in ufficio e ritelefonai al capitano Inzolia e gli dissi che non vi erano novità e che vi erano ancora in atto le ricerche. Dopo quest'ultima telefonata non ho più avuto modo di commentare l'episodio con il capitano Inzolia nè ho ricevuto altre telefonate dal capitano. Mi sono sempre chiesto il motivo dell'interessamento al disastro di Ustica da parte del capitano Inzolia; mi sembrò strano l'interessamento del capitano in quanto era fuori dalla sua giurisdizione, ma attesi i buoni rapporti con l'Inzolia – per vicende legate a piccoli furtarelli avvenuti all'interno dell'aeroporto tra avieri per cui egli si era sempre interessato sino al punto che ogni tanto di notte inviava una sua pattuglia all'interno dell'aeroporto – reputai opportuno informarlo sui cennati fatti. Vorrei precisare che per

quanto riguarda gli elicotteri, mi fu comunicato dall'operatore di Torre che erano in volo per le ricerche, ma non mi fu detto da dove erano decollati o a quale Ente appartenessero. Ricordo con precisione che la sera del 27 giugno 80 il capitano Inzolia non venne presso l'aeroporto di persona, ma si limitò solo alle telefonate che ho accennato. Non venne in aeroporto nemmeno nei giorni successivi. Per quanto di mia conoscenza, la sera del 27 giugno 80 ci fu l'allarme per le sole ricerche del velivolo civile DC9. Vorrei aggiungere che questo episodio vale a dire le telefonate intercorse con il capitano Inzolia, non sono state mai commentate successivamente da me con il capitano Inzolia. Ricordo solo che quando fui citato la prima volta da questo Tribunale, dopo che la S.V. mi interrogò, quando rientrai a Siracusa nella mia abitazione telefonai al capitano Inzolia per notiziarlo della citazione ed egli mi chiese cosa mi era stato chiesto; io gli dissi di aver riferito che quando mi ero recato sul posto dove era precipitato il velivolo libico avevo trovato lui con una decina di Carabinieri. A questo punto il capitano Inzolia mi disse in modo alterato che era compito dei Carabinieri informarsi sul fatto e comunque mi invitò a non parlare di queste cose che erano cose riservate, e quindi era meglio non parlarne troppo. Da allora non ho avuto più colloqui con il capitano Inzolia" (v. esame Malfa Sebastiano, GI 01.02.94).

Anche questo personaggio, come tanti altri in questo processo, rende dichiarazioni tormentate, a volte confuse, ma in definitiva, quando la memoria si riafferma con lucidità, utilissime alla ricostruzione dei fatti. A seguito di molteplici contestazioni, rammenta il suo rapporto con il capitano Inzolia quella notte del 27 e da questa esatta collocazione di dati riaffiorano tutte le attività di quella stessa notte. La riapertura della Torre, l'illuminazione della pista, l'avvicinamento del cherosene. Quella sera ci fu allarme, allarme perché si stava "cercando un velivolo nella zona". Questo allarme, che altro non è che quello di cui parla pure Quaranta – giacchè Malfa ricorda di essere stato avvisato proprio da costui o da altro della Torre – è quello di certo che mette in movimento anche Inzolia. Ed è un allarme che sicuramente non riguarda direttamente il DC9 la cui rotta era in tutt'altra area, ma che potrebbe essere ad esso collegata come indica la richiesta di Inzolia. Allarme che dà origine alla battuta di Malfa nei confronti di Quaranta e che quindi riporta i ricordi di quest'ultimo al 27 piuttosto che ad altri giorni.

E 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. Da sottolineare al proposito che Malfa dopo il primo esame immediatamente riferisce al capitano Inzolia, e in seguito il maresciallo quando viene convocato, tenta più volte di mettersi immediatamente in contatto con quell'ufficiale.

Citato nuovamente a distanza di pochi giorni il teste fornisce ulteriori dettagli, anch'essi meritevoli di essere riportati testualmente. "La sera di cui ho parlato io ricevetti dapprima una telefonata dalla Torre, con la quale mi si avvisava che erano in preallarme per la ricerca di un aereo. Questa telefonata mi fu fatta o da Quaranta o da un altro. Quest'altro potrebbe essere stato Vaccaro. Fu comunque quello che diede il cambio a Quaranta. Io credo che sia stato Vaccai per i motivi che ho detto l'altra volta. Perché era il più disponibile, fu l'unico del personale di Torre che non passò civile, e rimase militare; ricordo che gli potevo dire "resta un'ora, resta due ore", e lui restava senza fare storie – gli altri invece smontavano subito dopo la fine dell'orario – e perché

anche abitando lui a S.Giovanni in Fiore, qualche volta restava a dormire, usando la brandina che stava su in Torre. Questa telefonata arrivò più o meno verso le nove e un quarto, nove e mezza. Dopo circa mezz'ora arrivò la telefonata dal capitano Inzolia. Mi disse "cos'è successo?"; io gli risposi "stiamo in preallarme. Stiamo cercando un aereo"; egli rispose "va bene" e attaccò il telefono. Tutte e due le telefonate pervennero a casa mia. Il capitano, non mi disse da dove chiamava. In quel tempo mi sembra che Inzolia vivesse in caserma. Io subito dopo la prima telefonata, ho preso l'autobotte e il rimorchio e ho portato il carburante vicino alla pista. Quando ho fatto questa operazione era già arrivata la telefonata del capitano Inzolia. In effetti questa telefonata è arrivata poco dopo la telefonata della Torre, sicuramente verso le nove e mezza. Accesi anche le luci della pista, anzi diedi disposizioni per questa operazione, giacchè non sapevo farla da solo. Mi aiutò il sergente Ruggiero gruppista. Accendemmo le luci per aiutare gli elicotteri del soccorso. Era stato quello della Torre a dirmi "probabilmente verranno qui a fare rifornimento", non mi disse di quale gruppo erano. Il cessato allarme da Martina Franca arrivò tra le undici e mezza e mezzanotte. Io diedi disposizioni per lo spegnimento delle luci e riportai con l'aiuto di un aviere – come avevo fatto prima – il rimorchio botte all'autoparco. Subito dopo ritornai in casa. Vaccai mi sembra che fosse proprio lui quella sera, rimase a dormire in Torre. Ho fatto una telefonata anche a Martina Franca intorno a mezzanotte. Questa telefonata l'ho fatta per tranquillizzare il personale. Come personale eravamo io, Vaccai in Torre, Ruggiero, l'aviere e Di Francesco, che si occupò di portare l'estintore sulla pista. Di Francesco abitava in campo e lo chiamai io perché c'era l'allarme. Ruggiero era sposato e viveva ad Isola Capo Rizzuto. Quella sera era di servizio. Non ricordo il nome dell'aviere. L'aviere faceva parte dell'autoreparto. A quel tempo gli avieri in servizio all'autoreparto erano sei o sette. Gli avieri autisti dormivano all'autoreparto in una grande stanza. Gli avieri generici dormivano a circa duecento metri di distanza nella camerata. Intorno alla mezzanotte è arrivata la seconda telefonata di Inzolia. Mi ha chiesto come stavano andando le cose ed io gli ho comunicato che era stato dato il cessato allarme. Egli ha detto "va bene, va bene" e mi ha congedato. Prima di andare a casa ho messo il personale in libertà. Gli atterraggi e decolli erano sicuramente registrati. Queste registrazioni avvenivano in Torre. Io non ci mettevo mano. I registri restavano in Torre. Io non mi ricordo se li vidimavo o li controfirmavo. Quelli della Torre avevano un capo e facevano tutto in Torre. Il loro comandante era Di Filippo, romano o almeno con dialetto romanesco.(v. esame Malfa Sebastiano, GI,16.02.94).

3. Le ulteriori dichiarazioni di Quaranta.

Citato nuovamente in quello stesso torno di tempo anche Quaranta, costui confermava quanto già dichiarato e specificava altri particolari di rilievo. Precisava di aver lasciato la Torre qualche tempo dopo le 21.00 locali, mezz'ora tre quarti d'ora dopo. Aveva raggiunto il bar quello dell'aerostazione civile, gestito da Chisari Salvatore – non quello, che è però uno spaccio, sito nella parte militare dell'aeroporto – e lì ha incontrato Malfa. Dopo il breve scambio di battute con costui, già descritto, aveva preso la sua macchina ed era ritornato a casa, a Isola Capo Rizzuto. Come sempre aveva chiuso la porta d'accesso alla parte alta della Torre, porta in parte metallica ed in parte a doppio vetro antisfondamento ed antiproiettile, e come sempre aveva lasciato la chiave

nella serratura, cioè non la portò al TLC. La chiusura era avvenuta alle 21, perché in quel periodo quello era l'orario di chiusura indipendentemente dalla stagione. Secondo il suo parere per la riapertura dell'aeroporto era necessaria la presenza di una persona in Torre e dei pompieri; si poteva prescindere dai gruppisti, poiché i velivoli restavano sempre con motore acceso. Quanto al carburante esso era conservato in autobotti parcheggiate a fianco dell'autoparco, sito nel settore civile. Il carburante di cui si disponeva era il GP4 e il GPL a 100 ottani, oltre ovviamente la benzina per gli autoveicoli. In caso di rifornimento queste autobotti venivano portate sul raccordo in prossimità della pista.

Conferma poi i nominativi già emersi degli addetti alla Torre. Tra gli altri quello di Vaccai, che abitava a S.Giovanni in Fiore e restava a dormire in Torre – ove c'era una poltrona letto – quando doveva fare il turno pomeriggio-mattina. I comandi per l'accensione delle luci in aeroporto erano siti in Torre, in un apparato collocato a fianco del "bancone". Mediante esso si accendevano sia le luci della pista che quelle del raccordo. Nel termine luci pista, precisa, erano ricomprese quelle del sentiero di avvicinamento. Non c'erano invece luci sul piazzale elicotteri e di notte questi mezzi provvedevano alla illuminazione con i propri fari ed erano aiutati per l'atterraggio dalla Torre. L'elicottero, aggiunge, se è in emergenza non ha bisogno della riapertura dell'aeroporto, perché vola a vista e può, come detto, illuminare con i propri fari la zona di atterraggio.

Conferma quindi le dichiarazioni sulle chiamate dell'ACC di Brindisi. Queste telefonate pervennero su telefono punto a punto e furono registrate sia presso l'aeroporto che presso l'ACC. Pervennero – e qui dà una nuova precisazione sulla data – tra la fine di giugno e i primi di luglio 80. Nella prima telefonata Brindisi voleva sapere se su Crotone vi era traffico. A questa telefonata fu data risposta negativa. Dopo circa dieci minuti – un quarto d'ora la seconda telefonata, con la quale "chiesero se confermavo che non v'era traffico su Crotone". Anche a questa telefonata dette risposta negativa. "La prima era a titolo informativo; la seconda aveva un carattere più ufficiale; chiedevano cioè una risposta precisa, positiva o negativa". Traffico su Crotone significava traffico locale, cioè nell'area di CTR o di Controllo Terminale Regionale ovvero un'area di cinque miglia di raggio con centro Crotone – pista dell'aeroporto. A distanza di altri dieci-quindici minuti pervenne una terza telefonata, con la quale si comunicava che la Difesa Aerea di Martina Franca aveva perso una traccia e pertanto si chiedeva di informarsi se "nella zona della Sila Presila era successo qualcosa di anomalo".

Contestatogli che nelle precedenti dichiarazioni egli aveva riferito che le telefonate erano state sei, precisa che le telefonate furono tre, quelle provenienti dall'ACC di Brindisi, come meglio si intende dal prosieguo delle risposte. "Certo poi ci sono state le altre telefonate sempre inerenti all'oggetto, e per questa ragione ho detto che furono cinque o sei, certo in totale furono cinque o sei riguardanti questa ricerca. Io richiamai Brindisi per sapere con maggiore precisione la zona "dove più o meno era successa questa caduta di aereo" ed essi mi risposero "la zona di S.Giovanni in Fiore". Tutte le telefonate in questione sino all'ultima, quella in cui S. Giovanni gli dà una risposta negativa, si collocano, ribadisce, tra l'imbrunire e la sera, allorché s'era fatto buio. Non ricorda chi fosse il maresciallo di Isola Capo Rizzuto, nè il nome del sottufficiale di S. Giovanni in Fiore con cui parlò. Ricorda invece il capitano Inzolia, sia la di lui figura che quella della moglie.

Contestatogli il turno di servizio relativo ai mesi di giugno e luglio 80 del personale AM addetto alle comunicazioni al S.Anna, rileva che nel mese di giugno è stato di servizio: il 27 nell'orario 14-21, il 29 nell'orario 7-14, il 30 nell'orario 14-21, mentre nel mese di luglio: il 1° nell'orario 14-21, il 3 nell'orario 7-14; il 4: 4-21, il 6: 7-14, il 7: 14-21; il 9: 7-14; il 10: 14-21; il 12: 7-14; il 13: 14-21; il 15: 7-14; il 16: 14-21, il 18: 7-14.

A seguito di tale lettura afferma che l'episodio della telefonata dell'ACC di Brindisi e delle conseguenti ricerche presso i Carabinieri di S.Giovanni, si colloca al giorno precedente quello in cui fu scoperto il MiG libico. Invitato a meglio ricordare corregge l'indicativo con il condizionale: "questo fatto dovrebbe collocarsi il giorno prima della scoperta del MiG".

Contestatogli che questo fatto si verificò il 18 luglio 80, e che egli aveva dichiarato che le telefonate con Brindisi erano avvenute tra fine giugno e i primi di luglio dichiara: "il fatto potrebbe collocarsi oltre la prima settimana di luglio, e cioè nella seconda settimana, forse tra il 9 e il 13 di luglio."

Contestatogli che se le telefonate con Brindisi avvennero a ridosso immediato del giorno della scoperta del MiG, esse dovrebbero collocarsi al 17 di luglio, dichiara di ricordare bene che l'indomani mattina vi era stato "immediatamente un grosso traffico di Carabinieri da e per l'aeroporto. Questo affollamento cominciò verso le 9 di mattina. Venne anche il capitano Inzolia. Il maresciallo Malfa si dava molto da fare. Io notavo tutto questo dalla mia postazione in Torre. Il giorno successivo cominciarono ad arrivare i VAM da Gioia".

Contestatogli che secondo il documento esibitogli, e cioè il turno dei servizi in Torre a giugno e luglio di quell'anno, egli il 17 di luglio non era stato in servizio, mentre il 18 lo era stato ma nel turno tra le 14 e le 21, non sa spiegarsi queste "incongruenze". Si dichiara però pronto a giurare e confrontarsi con chiunque che il movimento dei carabinieri cominciò intorno alle 9 del mattino.

Contestatogli che la notizia del MiG era pervenuta alle Autorità tra le 11 e le 12 del mattino, non sa spiegarsi queste "divergenze", ma si dichiara certo di quello che ha dichiarato, in particolare che il giorno successivo alle telefonate di Brindisi vi era stato un gran movimento di Carabinieri al S.Anna sin dalle nove circa del mattino (v. esame Quaranta Marcello, GI 08.02.94).

Le dichiarazioni di Quaranta rivestono notevole importanza e nonostante un iniziale percorso tormentato, se ben lette, sono più che chiare.

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. A volte si confonde, come quando parla del numero delle chiamate dell'ACC, comprendendoci sicuramente anche le altre, o come quando scambia la stazione CC. di Isola Capo Rizzuto con la compagnia di Crotone. Ma poi via via precisa ed inquadra più esattamente i ricordi. Questo modo di procedere è indice della genuinità delle sue dichiarazioni. Non è un soggetto che si è preparato, vuole ausiliare l'inchiesta e progressivamente scava nella sua memoria.

Le telefonate dell'ACC di Brindisi, che aveva nella sua competenza la zona di Crotone, mirano – in una sequenza logica, ben precisa – in primo luogo a conoscere il

traffico su Crotone. Quindi, allorché egli dopo aver dato risposta negativa su traffico in approccio a Crotone, aveva chiesto su quale zona dovesse concentrarsi, gli viene detto che l'area d'interesse è quella di S.Giovanni in Fiore, la Sila e Pre-Sila. Ed è in questa telefonata che viene detto anche, dall'ACC, che in quell'area si era persa una traccia. Queste notizie l'ACC le aveva ricevute dalla Difesa Aerea di Martina Franca. E certamente questo ROC/SOC, questo lo si deve dedurre, le aveva a sua volta recepite da uno o più Centri Radar nella sua competenza, primo tra tutti Otranto che aveva diretta "visone" su quella parte della Calabria.

Tra le telefonate dell'ACC quelle con i Carabinieri. Quaranta, che è persona esperta di questioni aeronautiche, "traduce" per i Carabinieri la richiesta dell'ACC. Chiede infatti a S.Giovanni in Fiore se fosse successo qualcosa di anomalo nella zona di sua competenza, se fosse cioè stato avvistato un aereo a bassa quota o se fosse addirittura caduto un aereo. Che si trattasse della ricerca di un aereo egli lo comunica anche a Crotone. S.Giovanni in Fiore, dopo qualche tempo di ricerca, dà risposta negativa.

Se questi fatti si collocano al 27 di giugno – e con ogni probabilità devono collocarsi in quella data sia perché quel giorno egli prestò servizio di pomeriggio-sera fin quasi alle 22.00, sia perché egli li colloca tra fine mese e primi di luglio, sia perché fatti del genere – oltre ci saranno altre prove in tal senso – non possono avvenire tutti i giorni – può spiegarsi anche l'interessamento altrimenti inspiegabile di Inzolia. Perché Inzolia è l'ufficiale di Crotone che parla con Quaranta e da costui riceve notizia della richiesta di Brindisi. Inzolia è anche colui che può seguire, attraverso la rete dell'Arma, l'evoluzione e gli esiti delle ricerche di S.Giovanni in Fiore. E quel movimento dell'indomani di CC. all'aeroporto, ben può essere dipeso dai fatti della sera precedente – ricerca di informazioni presso organi AM, approfondimenti, punto della situazione; dopotutto era scomparso un aereo – e quindi collocarsi al 28.

E in effetti le telefonate dell'ACC di Brindisi e le conseguenti attività con i Carabinieri di Crotone e S.Giovanni non possono porsi nel pomeriggio – sera del 17 luglio, perché egli in quel turno non era in servizio. I suoi ricordi qui si confondono – e qui sta anche il valore della sua testimonianza – e quando gli si contestano dati di fatto precisi egli tende a retrodatare gli eventi. Ma certo secondo la prima versione e le sue conseguenze logiche, la ricostruzione già fatta appare la più chiara e precisa. E ben s'attaglia anche alle dichiarazioni di Malfa.

Le dichiarazioni di Quaranta unitamente a quelle di Malfa, con le quali combaciano, consentono di delineare un quadro preciso di quello che avviene a Crotone, e di dare un'interpretazione ai movimenti di Inzolia.

4. Le testimonianze dei giornalisti dell'ANSA.

Al fine di verificare la circostanza della telefonata ANSA che menziona il Quaranta, sono stati identificati ed escussi più giornalisti di quell'agenzia di stampa. In primo luogo le giornaliste che prestavano lavoro con turni serali presso la sede di Roma, alla cronaca, all'epoca solo due: Curzi Candida e Di Giovacchino Maria Rita.

La prima ricorda di aver fatto numerose telefonate sull'evento, ma non ricorda di averne fatte in Calabria; precisando però che ciò non escludeva che vi fossero state chiamate di tal genere, anzi stimando possibile telefonate ad enti AM ed aggiungendo di

ricordare d'aver sentito più volte menzionare proprio l'aeroporto di Crotone (v. esame Curzi Candida, GI 07.02.94).

La seconda non ricorda se quella sera fosse di servizio, ma aggiunge nella sua deposizione considerazioni di interesse. Se la telefonata è effettivamente partita dall'ANSA, potrebbe essersi trattato di un controllo a tappeto su tutti gli aeroporti del Sud. In caso contrario "...non escluderei che potesse trattarsi di un altro tipo di controllo effettuato da addetti ai lavori e comunque da altri ambienti, che possano aver preferito l'anonimato, spacciandosi per giornalisti. Una telefonata del genere alla luce di quanto è accaduto, sarebbe stata oggetto di riflessione tra i colleghi della redazione e probabilmente me ne sarei ricordata". (v. esame Di Giovacchino Maria Rita, GI 11.02.94).

Gli altri giornalisti, il capo della redazione Roma-Lazio Annibale Paloscia – che peraltro ricorda di aver letto su un quotidiano nazionale un articolo in cui si riportava di un MiG libico pilotato da un dissidente atterrato in una base presso Catania (v. esame Paloscia Annibale, 14.02.94) – la responsabile dell'ANSA per la Puglia Clara Zagaria, all'epoca borsista FIEG-FNSI, in servizio presso la sede di Bari, e il redattore scientifico della sede di Roma, Goffredo Silvestri.

La Zagaria esclude di aver fatto la telefonata in oggetto, chè altrimenti lo avrebbe ricordato (v. esame, Zagaria Clara, 04.05.94).

Silvestri non ricorda se tra le tante telefonate compiute possa aver chiamato anche Crotone, ma non lo esclude (v. esame Silvestri Goffredo, 06.05.94).

5. La documentazione dell'aeroporto e le dichiarazioni di Sfondrini.

Durante queste nuove deposizioni si procede anche a nuove ricerche di documenti presso siti di Calabria, - ed in particolare presso l'aeroporto di Crotone – già infruttuosamente richiesti con decreti di esibizione, procedendo per alcuni in particolare con decreti di perquisizione e sequestro.

I provvedimenti davano esito positivo proprio presso il settore civile dell'aeroporto di Crotone, quello militare dello stesso aeroporto e il distaccamento e il teleposto di Monte Scuro. (v. relate di esecuzione 16-17.02.94 e 15.02.94).

Di particolare interesse le vicende dei decreti su Crotone. Questo ufficio aveva decretato una prima volta il 7 febbraio 87 acquisizione dei piani di volo e relative strips e messaggi dei voli compiuti da velivoli militari dell'AM in data 24 luglio 80 presso l'aeroporto di Crotone – al fine di identificare l'ufficiale, forse medico dell'AM che quel giorno aveva raggiunto, proprio con velivolo militare il comune calabrese – e dava delega per l'esecuzione al comandante del Nucleo di PG dei Carabinieri di Roma, colonnello Galatà Giuseppe.

Sfondrini Giuseppe – in servizio presso l'Aeroporto di Crotone – sia all'epoca dei fatti come sottufficiale in Torre con Quaranta – che a quella dell'esecuzione come responsabile dell'Assistenza al volo, cui era stato notificato il decreto, dopo la consegna dei piani di volo di sei velivoli militari di quel 24.07.80, strips e messaggi, aveva precisato a verbale che la documentazione consegnata era l'unica esistente presso l'aeroporto. Pure specificando il decreto che i documenti dovevano essere acquisiti presso l'aeroporto militare di Crotone, l'acquisizione veniva eseguita soltanto presso

l'aeroporto civile senza traccia di attività degli operatori di PG presso il distaccamento militare dell'aeroporto.

Una seconda volta questo ufficio il 2 agosto 91 aveva decretato l'acquisizione di tutta la documentazione concernente l'attività della Torre di controllo dello stesso aeroporto, delegando per l'esecuzione i Carabinieri del Reparto Operativo di Roma con facoltà di subdelega. L'indomani i Carabinieri di Isola Capo Rizzuto si erano recati sul posto ed avevano notificato il provvedimento al già detto Sfondrini. Costui dopo aver precisato che la documentazione era già stata consegnata ad ufficiali di PG di Roma in data 13 febbraio 87, in esecuzione del precedente provvedimento, dichiarava "di non essere in possesso di qualsiasi altro tipo di documentazione come da decreto che mi notificate", dichiarazioni che venivano ribadite due giorni dopo nuovamente a verbale (v. relate di notifica 03 e 05.08.91).

Quello stesso giorno, cioè il 3 agosto 91, gli stessi ufficiali di PG, i Carabinieri di Isola Capo Rizzuto, avevano notificato lo stesso decreto a Riillo Francesco, capo addetto al Traffico Aereo, e questi aveva riferito che il registro del movimento del traffico aereo dell'80 era stato ritirato in data 31 dicembre di quello stesso anno, dalla Circoscrizione aeroportuale di Reggio Calabria da cui dipendeva l'aeroporto di Crotone. Il 5 agosto successivo ufficiali di PG di Reggio Calabria avevano acquisito presso tale Circoscrizione il registro in questione. Anche in questa occasione gli operatori di PG non eseguirono alcuna notifica presso il distaccamento dell'AM. Il registro acquisito si presenta in condizioni pietose. Mal ridotto nella rilegatura e nella tenuta dei fogli. Una etichetta con la scritta "voli minori non registrati" ed una seconda sottostante con la scritta "aeroporto di Crotone dal 2 febbraio 63 al 9 dicembre 80". Il modello è il 2015 cat. AM non datato nè sottoscritto nella prima pagina. Il registro è quello del "movimento giornaliero" su cui per regola e prassi – come s'è visto in altri analoghi – devono essere iscritti tutti i movimenti, minori e non, civili e militari. E in effetti nei primi tempi, in cui la tenuta appare non del tutto disordinata, vi compaiono anche voli di linea. Vi è poi una parte dedicata ai voli minori; che dura fino al 66. Quindi una parte dedicata ai voli minori locali, anch'essa fino al 66.

Infine una parte dedicata ai voli interaeroportuali per il 1980. Qui appaiono registrati in arrivo nel mese di giugno quattro voli, uno dell'ALI, due dell'ALI – Genova, uno della Elitos; nel mese di luglio sette, tre della Elitos, uno dell'ALI – Genova, uno dell'Air King, due della Parmalat. Come partenze nel mese di giugno solo tre voli, uno dell'ALI e due dell'ALI – Genova; e nel mese di luglio otto voli, quattro dell'Elitos, uno dell'ALI – Genova, uno dell'Air King, due della Parmalat. Il mese di luglio negli arrivi iniziato una volta e poi cancellato; lo stesso mese nelle partenze iniziato due volte e poi cancellato. Un registro in conclusione la cui tenuta ed iscrizioni, appaiono quasi del tutto inaffidabili.

L'11 novembre 93 questo Ufficio emetteva un decreto di sequestro dei piani di volo, dei registri decolli ed atterraggi e di ogni altra documentazione relativa all'aeroporto in questione, delegando ufficiali di PG della DCPP con facoltà di subdelega. In questa occasione operò il Commissariato di Crotone che seguendo i precedenti notificò il provvedimento sempre e soltanto al detto Sfondrini. Costui in quella sede dichiarava, dopo aver premesso che la documentazione era già stata consegnata nell'87, che non esisteva alcun documento di piani di volo, di registri decolli ed atterraggi ed altri atti concernenti l'80. Citato per l'8 febbraio successivo al Tribunale di Cosenza, si presentò in quella data e consegnò le strips di volo dell'80, dichiarando di averle trovate in una sorta di sgabuzzino situato negli uffici di Assistenza al volo

dell'aeroporto (v. s.i.t. rese l'8.02.94). Le strips venivano in quella stessa occasione sottoposte a sequestro (v. decreto sequestro emesso a Cosenza in data 08.02.94).

A seguito di questo sequestro gli stessi operatori di PG della DCPP raggiunsero l'indomani gli uffici dello Sfondrini presso l'aeroporto di Crotone e da costui ricevettero in consegna altro materiale concernente il periodo giugno – luglio 80 (rapporto DCPP, 12.02.93). Anche questa volta la ricerca non fu estesa al distaccamento militare.

Quest'Ufficio emise quindi in data 16 febbraio 94 due specifici decreti di perquisizione e sequestro diretti alla sede militare, per la ricerca del registro arrivi e partenze dell'80, e di tutta la restante documentazione dello stesso anno. L'esecuzione del primo provvedimento dette esito negativo; quella del secondo portò al sequestro di varia documentazione tra cui la statistica del movimento velivoli relativa tra l'altro ai mesi di giugno e luglio 80 (v. verbali di perquisizione in data 16.02.94).

Questa è la storia di un'ordinaria acquisizione di documenti in questa inchiesta.

* * * * *

Capitolo X
Le attività del capitano Santoliquido.

1. La testimonianza dei coniugi Zanchetta.

Altra storia di rilievo nella vicenda del MiG è quella riferita dai coniugi Zanchetta. Emergono costoro in maniera del tutto casuale. Ufficiali di PG della Guardia di Finanza addetti all'istruzione del presente procedimento, nel corso di altro servizio presso l'Alitalia, incontrano tal Zanchetta Francesco, comandante pilota e responsabile del servizio addestramento della compagnia di bandiera. Costui riferisce d'iniziativa molteplici circostanze sulla caduta del velivolo militare libico, che complessivamente, comunque, retrodatano questo incidente di più giorni al punto tale da farlo quasi coincidere con il disastro del DC9.

Il rapporto della Guardia di Finanza è rigorosamente preciso sui punti di maggiore importanza per la ricostruzione del fatto. Queste in sintesi le dichiarazioni dello Zanchetta riportate in questo documento.

"a. Egli insieme alla moglie, aveva trascorso un periodo di vacanza sulla costa calabra in una località vicina a Lamezia Terme nel periodo compreso tra la fine di giugno e la prima decade di luglio dell'anno 80, 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 esso Zanchetta e Santoliquido e permaneva anche al tempo delle dichiarazioni pur nella sporadicità dei contatti, risaliva alle frequentazioni di lavoro da parte del comandante Zanchetta all'aeroporto di Lamezia 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. Lo Zanchetta non aveva più parlato di questo racconto con l'amico Santoliquido nè da Santoliquido aveva mai avuto alcun ulteriore riferimento.

e. Sempre esso 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.

Inoltre lo Zanchetta riferiva i seguenti elementi di cui ha 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, una sintetica conversazione telefonica, su chiamata della PG in cui lo Zanchetta aveva aggiunto che 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; che avevano fatto rientro a Roma tra il 10 ed il 12 luglio 80; che egli aveva di persona riscontrato nei propri ruoli di stipendio del 1980 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."

Chiamato dinnanzi a questo Giudice il comandante sostanzialmente conferma le sue dichiarazioni, ma "sfuma", attenua cioè il ricordo, su alcuni passaggi che avrebbero potuto condurre ad esatta identificazione della fonte delle notizie sul MiG e alla datazione dell'evento.

Conferma in primo luogo che le vacanze egli con la sua famiglia le prendeva tra la fine di giugno e prima metà di luglio: che nell'80 andò, sempre con la sua famiglia, in Calabria; che documentazione alla mano - i ruoli dello stipendio - quell'estate fu libero dal servizio dal 27 giugno al 14 luglio; che la partenza avvenne uno o due giorni dopo l'inizio delle ferie ed il rientro due o tre giorni prima del termine, che scadeva il 15; che il 16 riprese a volare.

Conferma che essi fecero il viaggio Roma-Lamezia con un volo Itavia e che a bordo si parlò della caduta del DC9 di quella compagnia, caduta che era avvenuta uno o due giorni prima; che furono accompagnati dall'aeroporto al posto ove trascorsero la vacanza da uno dei suoi "conoscenti" in Calabria. Aveva premesso che in quella regione aveva "conoscenze nel campo aeronautico, nella Guardia di Finanza, nell'Arma dei Carabinieri, nella Polizia di Stato. A tal punto una prima modificazione rispetto alla versione data alla PG. Subito dopo altre due:
"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". 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 non ve ne sarebbe stata ragione, perché

quell'evento già sarebbe stato reso noto da ogni mezzo di comunicazione. Di più: una narrazione del genere anche se avvenuta fuori di Calabria, - ma così non è stato, anche nelle nuove versioni - si sarebbe sempre collocata dopo il ritorno a Roma e con ogni probabilità dopo la ripresa del lavoro, quando cioè, come detto sopra, il fatto era di dominio pubblico.

Ma queste argomentazioni non appaiono più necessarie a partire dalle risposte successive. Alla prima, subito dopo un non "ricordo con precisione" sulla persona che ha fatto questi discorsi cioè su colui che ha parlato del MiG, "non ricordo con precisione" che costituisce un'ulteriore riduzione rispetto alla prima versione, quella data alla PG, si precisa che il discorso era avvenuto a brevissima distanza di tempo dalla caduta del DC9, e in Calabria. "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".

Quindi altre circostanze di massima importanza, che non possono non condurre alla identificazione della fonte delle notizie apprese dagli Zanchetta. Val la pena riportare integralmente le frasi verbalizzate. "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 - e 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".

Quando avvenivano questi discorsi - ulteriori motivi per datarli con sicurezza - "Ricordo che ancora non vi erano vere e proprie ipotesi sui motivi dell'incidente del DC9 Itavia" e che perciò la conversazione aveva ad oggetto le probabili cause di quell'incidente. L'interlocutore dello Zanchetta affermò a tal proposito - ed anche qui il ricordo è così nitido che il predetto sentì il bisogno di riferire, con vivezza anche se non in buon italiano - integralmente le parole di quel suo interlocutore. "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."

E quel che colpisce il teste, più che la notizia in sè, sono le modalità del recupero. A tal punto si deve rammentare che il recupero ufficiale è avvenuto diverso tempo dopo la fine delle vacanze della famiglia Zanchetta, mentre il recupero di parti di interesse di certo è avvenuto nell'immediatezza della caduta, così come quello dei serbatoi supplementari, se in effetti è avvenuto, deve di certo collocarsi prima degli interventi ufficiali, giacchè ufficialmente nessuno li ha visti. Comunque la narrazione dell'interlocutore a tal punto colpisce il comandante Alitalia, che costui può affermare in tutta tranquillità che "il ricordo del racconto è preciso".

Zanchetta dà poi una collocazione spaziale alla conversazione. Essa "presumibilmente è avvenuta... in una località di mare prossima a Tropea...dove si trovava un albergo-campeggio costituito da bungalows e sistemazioni per roulottes e tende...".

La deposizione continua con questo andamento strano. Da una parte il tentativo di allontanare l'individuazione della sua fonte, dall'altra la concentrazione di fatto su ambiti sempre più ristretti. A precisa domanda su quali potessero essere state le persone in grado di riferirgli sull'evento, egli risponde che al massimo potrebbero essere state cinque o sei tecnici o piloti, appartenenti all'Aeronautica, ai Carabinieri, alla Finanza e alla Polizia. Ma restringendo immediatamente con un'ovvia limitazione su queste due ultime forze di Polizia ...in misura più limitata - sulle possibilità - alla GdF e alla PdS. E

poi subito allargando: “Non escludo che oltre alle persone che conoscevo meglio anche altre, sempre dell’ambiente aeronautico, avrebbero potuto farmi una confidenza del genere per rendersi più importanti”.

Prima di procedere oltre in questa, a dir poco, strana deposizione, alcuni passaggi meritano commenti e critica. Lo Zanchetta aveva reso alla PG precise e dettagliate dichiarazioni. Dinnanzi all’AG si preoccupa di tali eventuali indicazioni e compie ogni sforzo per annullarne la portata e comunque attenuarle. Ma la sua opera non sortisce effetto ed egli stesso, rendendosene conto o meno, tenta via via di aggiustare il tiro delle sue dichiarazioni, finendo per restringere al massimo nel tempo e nelle spazio quelle confidenze e, nel novero, l’ambito della fonte di esse. Esse si verificarono in Calabria, nel luogo delle vacanze dello Zanchetta e in quel periodo di tempo che va dagli ultimi giorni di quel giugno sino alla metà del successivo luglio. Valga per tutte la frase: “Son tanti gli aerei che cadono e qui per esempio è caduto un MiG!”. L’ambito delle persone: è una persona che ha proceduto al recupero. Può essere stata dell’AM, dei CC: e in misura più limitata della GdF o della PdS. Ma nè AM, ne GdF e PdS procedettero a recuperi d’alcun genere. Quelli con elicottero furono compiuti solo dall’Arma e vi procedette un equipaggio comandato dall’allora tenente Santoliquido. Ma su questo più oltre. Ora si può ben dire che oltre l’Arma non si può assolutamente andare.

In effetti sull’individuazione è lo stesso Zanchetta a ritornare nella risposta alla successiva domanda di questo lungo e tormentato esame testimoniale. Seguiamo le sue parole: “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 subìto un’ispezione da parte della GdF. 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.”

È in sostanza il rapporto della GdF. Seguono poi altre precisazioni, alcune delle quali provenienti da un colloquio con la moglie e una in particolare concernente la vacanza passata a Vibo con il capitano Santoliquido, che secondo la donna sarebbe avvenuta nell’81 e non nell’80, ma su questo come sulle precisazioni i verbali di seguito assunti. (v. esame Zanchetta Francesco, GI 27.01.96).

Orsini Alberta, la moglie di Zanchetta, nonostante i colloqui con il marito, appare precisa nei ricordi. Rammenta in primo luogo che nell’anno del disastro di Ustica aveva trascorso le vacanze estive con la famiglia in una sorta di albergo con ristorante e bungalows nei pressi di Tropea. Rammenta che in quel torno di anni

andavano sempre in vacanza tra la fine di giugno e la prima decade di luglio, giacchè il marito riprendeva il lavoro subito dopo e restava impegnato per l'intera estate. Rammenta che raggiunsero la Calabria con un volo Itavia - era la prima volta che volava con quella compagnia - con partenza da Ciampino ed arrivo a Lamezia, a solo qualche giorno di distanza dall'incidente di Ustica. Rammenta che raggiunsero l'albergo, dall'aeroporto, con un'autovettura mandata dall'amico che aveva organizzato quel loro soggiorno. Rammenta che questo amico - colui cioè che aveva organizzato la vacanza - era un ufficiale dei Carabinieri, all'epoca tenente o capitano di complemento, ora (al tempo del verbale) colonnello. Ed è per questo che nel rispondere in precedenza aveva detto che la vettura che li aveva trasportati era con probabilità dei Carabinieri, pur non sapendo specificare se l'autista fosse in divisa o in borghese. Rammenta poi una serie di altri particolari sul Santoliquido e sulla decisione di quelle vacanze, in cui prescindendo dalle apparenti incertezze e contorte dichiarazioni - determinate probabilmente dai discorsi con il marito nello sforzo dei ricordi - sostanzialmente conferma i punti essenziali della ricostruzione di quelle vacanze calabresi di quell'anno, indipendentemente dall'ordine in cui avvenne l'altra vacanza calabrese quella trascorsa con i Santoliquido. Rammenta poi in particolare che il Santoliquido, qualche volta con la famiglia, ma più spesso da solo - giacchè per ragioni di servizio raggiunge Pratica di Mare e Roma - è loro ospite nell'abitazione di Casal Palocco, e ciò sin dai primi anni 72, allorché frequentava la Scuola Elicotteri.

2. L'interrogatorio del capitano Santoliquido.

Il Santoliquido interrogato come indiziato - era già stato sentito sulle operazioni di recupero come teste nel novembre 93 e in quella sede aveva collocato le sue attività al riguardo a partire dal 18 luglio 80 - conferma questa data e quanto dichiarato come teste. Non sa però riferire da chi fu allertato; nè sa dire se fece missioni tra il 27 giugno e il 18 luglio così come non ricorda il periodo delle vacanze estive di quell'anno. Rammenta solo che in genere prendeva le ferie nel mese di luglio, mentre non si sovviene di alcun colloquio con il comandante della Legione Livi; così come delle finalità di una missione del 17 luglio Vibo-Crotone per aerocooperazione terrestre. Ricorda solo la missione del 20, perché si riferisce a recupero di materiale aereo e questa indicazione gli ricorda la vicenda del MiG libico, che riesce a narrare con dovizia di particolari. Ricorda - e questo è in contrasto con quanto sin qui emerso - che il relitto era integro ed appariva appoggiato. Ricorda di aver conosciuto in queste circostanze il generale Tascio. Ricorda anche il capitano Inzolia della Compagnia di Crotone, ma non lo ricorda in volo di ricognizione. Anche perché, spiega, l'impegno primario degli elicotteri in Calabria era finalizzato ai sequestri di persona e raramente oltre i confini della Calabria superiore. Sulle sue vacanze degli anni 79,80 e 81 non è di alcun aiuto così come sulle date della vacanza in cui incontrò la famiglia Zanchetta. Ricorda solo che in un'estate - questo capitò una sola volta - hanno entrambi frequentato lo stesso sito di mare, gli Zanchetta in bungalow ed esso Santoliquido in tenda. Ricorda che gli Zanchetta raggiunsero la Calabria in aereo, con volo Roma-Lamezia atterrando in questo aeroporto, ove egli andò a prenderli con la sua macchina, per portarli al villaggio turistico. A contestazione che in quell'anno, cioè nell'80, egli è 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, egli 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. Ritornando poi alle modalità della permanenza della sua famiglia e di quella di Zanchetta in quel villaggio - essi in tenda, gli Zanchetta in bungalow - egli specifica che quella sua sistemazione, gli consentiva la frequentazione del villaggio anche durante il periodo di servizio, nel senso che la moglie e la figlia - piccolissima all'epoca - restavano lì al mare ed egli le raggiungeva la sera, ritornando il mattino successivo a Vibo per servizio.

Gli vengono poi contestate le dichiarazioni dello Zanchetta, in particolare in quelle parti ove costui afferma che la persona che gli aveva parlato del MiG caduto in un vallone della Calabria, era la stessa che aveva partecipato personalmente alle operazioni di recupero; che, per avvalorare i suoi discorsi, aveva aggiunto di aver chiesto, per rendere più sicure le operazioni di recupero, ed ottenuto, lo sgancio dei serbatoi supplementari che ancora contenevano carburante; che aveva asserito, intervenendo sui motivi dell'incidente del DC9, testualmente "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". E su queste dichiarazioni egli dice che può aver parlato del MiG con cinquantamila persone, ma ad operazione effettuata, dopo cioè le date che risultano dai "libroni" di volo; e aggiunge di poterne aver parlato anche con Zanchetta, di questa operazione di recupero, ma solamente dopo e non prima di averla eseguita.

Quindi gli vengono contestati nuovamente i passaggi essenziali e cioè il discorso nel tragitto tra l'aeroporto e il villaggio, ovvero il 29 giugno; i discorsi a pochi giorni di distanza dall'inizio delle vacanze degli Zanchetta ovvero pochi giorni dopo il 29 giugno; i discorsi fatti comunque al villaggio, che per essere finita la permanenza degli Zanchetta il 13 luglio, entro quel periodo dovevano esser posti. Il Santoliquido risponde asserendo che nel ricordo dei testi con ogni probabilità è avvenuta una trasposizione temporale.

Contestategli specifiche dichiarazioni della Orsini, secondo cui ella aveva sentito "in giorni non immediatamente seguenti il disastro di Ustica, immediatezza sempre relativa, forse era nei mesi successivi..." da Santoliquido notizie come: "Santoliquido mi sembrava proprio lui in un atteggiamento quasi donchisciottesco, affermava che essi erano stati mandati a fare dei sopralluoghi, lo avevano visto prima, lo avevano individuato prima...Ne abbiamo parlato in occasione di cene o di incontri a casa mia, allorché egli veniva a Roma per ragioni di servizio...nei mesi dello stesso anno di Ustica... . Al di là delle ufficialità giravano queste dicerie, cioè che c'era una data ufficiale di caduta e una data di rinvenimento del MiG... . Questa tesi l'ho sentita poi in anni successivi anche in bocca a persone dell'ambiente aeronautico, si trattava di dipendenti Alitalia provenienti dall'Aeronautica Militare; queste persone dicevano che forse era vero che il MiG era caduto prima e che vi erano state operazioni di sopralluogo compiute solo dai Carabinieri. Contestategli queste dichiarazioni e ribadito che "prima" e "primi" non doveva essere inteso come egli proponeva nel senso che erano stati i primi e i migliori, ma soltanto in senso temporale, rispondeva di non aver potuto raccontare una cosa del genere, perché essa non era mai avvenuta e di non vedere per quale motivo avrebbe dovuto scoprire il MiG prima e non dirlo a nessuno, "fare da solo o con qualcuno una cosa del genere, che è così segreta e poi raccontarlo ad un amico a cena".

Queste le risposte alle contestazioni, che anche se ripetute, in particolare quelle provenienti dalla Zanchetta, non sortiscono risposte più convincenti. Il Santoliquido in effetti non riesce ad offrire alcuna argomentazione contro le dichiarazioni degli Zanchetta, precise, puntuali - nonostante qualche ripensamento o attenuazione nell'indicazione della fonte delle notizie e cioè dello stesso Santoliquido, che però proprio per tutta la serie delle altre indicazioni non può essere che lui - oltre la semplice negativa che si attesta sulle date ufficiali e ne fa discendere l'ovvia considerazione di non aver potuto fare cose prima che accadessero.
Smentisce poi Inzolia, lì ove questi sosteneva che nelle operazioni aeroterrestri rientrassero anche le ricerche di ricettatori di autovetture. Pur nella verbalizzazione in più parti non chiara, emerge che un elicottero s'alza in volo e, se sta già in volo può esservi indirizzato, per ricerche di veicoli di rilevante valore solo nell'immediatezza di rapine o di furti.

Descrive quindi le operazioni dell'imbracamento dei materiali prelevati dal vallone. Fece più viaggi; per depositare gli uomini sul punto ove trovavasi il relitto, per sollevare i pezzi e la braca, per riprendere gli uomini. La selezione del materiale fu compiuta da militari dell'Aeronautica, l'imbracamento da Carabinieri. Il peso del materiale imbracato era circa 300 chili. Esso fu caricato su un camion militare parcheggiato sul pianoro soprastante. Non ricorda, infine, assolutamente i "taniconi", di cui riferisce Zanchetta (v. interrogatorio Santoliquido Claudio, GI 05.07.96).

A conclusione non può non affermarsi che i discorsi dei coniugi Zanchetta appaiono attendibili. Tra di loro e il Santoliquido non v'è alcuna ragione di contrasto; anzi sembra che i loro rapporti siano tuttora di amicizia e di stima reciproca. La narrazione degli Zanchetta coincide con quella del Santoliquido, salvo che nella collocazione temporale, giacchè ovviamente quest'ultimo colloca i fatti dopo il 18 luglio. Mentre a dir il vero la collocazione dei discorsi, essendo avvenuti nel periodo di vacanze dei primi due, deve necessariamente porsi tra fine giugno e 12-13 luglio. L'indicazione di Zanchetta è precisa e cioè il discorso era avvenuto pochissimo tempo dopo la caduta del DC9 ed in Calabria. Non solo il contenuto del discorso era tale da dimostrare che all'epoca ancora nulla si sapeva della caduta del MiG23, come prova la battuta sulla caduta degli aerei, nella quale l'interlocutore di Zanchetta esclama "qui per esempio è caduto un MiG". Che sta a significare due cose: che di quel MiG ancora non era emerso alcunché, e che il discorso si stava svolgendo nei luoghi ov'era caduto quell'aereo, e cioè in Calabria. Zanchetta anzi precisa ulteriormente, specificando che quei discorsi avvenivano in quel campeggio ove alloggiavano la famiglia degli Zanchetta e la moglie e la figlia del Santoliquido, facendo costui il pendolare con la sua sede di servizio a Vibo.

* * * * *

Capitolo XI
Le testimonianze su attività volativa in Calabria la sera del 27 giugno 80.

1. La testimonianza di Brogneri.

La presenza di aerei la sera del 27 giugno 80 nel cielo sovrastante la zona di caduta del MiG23 risulta, oltre che dal messaggio S.I.S.MI già riportato anche da testimonianze su cui ci si deve soffermare.

La prima è quella di tal Brogneri Enrico, avvocato del foro di Catanzaro. Costui, che vive ed esercita la professione nel capoluogo calabrese, s'indusse nell'89 a riferire quanto a sua conoscenza a seguito di dichiarazioni rese in Parlamento dall'onorevole Martinazzoli, all'epoca Guardasigilli, in risposta ad interrogazioni sul caso Ustica. Il ministro, evidenziando l'esigenza per lo Stato di far chiarezza sulla vicenda, sia sul versante nazionale che su quello internazionale, in effetti, secondo l'interpretazione del teste, rivolgeva un invito a tutti coloro che avessero potuto dare un apporto alle indagini. In tal senso s'è sentito destinatario del messaggio per quanto a sua conoscenza e s'è rivolto alla stampa, riferendo le sue cognizioni, quanto cioè aveva visto quella sera del 27 giugno 80. La testimonianza di Brogneri concerne un tempo brevissimo. La sera della caduta del DC9, intorno alle 21.30, egli vide nitidamente un aereo, che stima essere il MiG23 di Castelsilano, sorvolare la città di Catanzaro, a "fari spenti e silenziosamente", quasi planando ad una quota molto bassa.

Ciò nella seconda decade dell'ottobre 89. Stampa, radio e televisione riportano nel successivo novembre la notizia. A seguito di sollecitazione telefonica - probabilmente in quel torno di tempo - ed epistolare del 31 maggio 90, dopo il deposito della prima perizia tecnico-scientifica, l'ufficio lo assume il 20 giugno 90. Il teste è sicuro della data per due ordini di ragioni. In primo luogo perché in quei giorni i suoi genitori erano impegnati nei preparativi per le vacanze ed egli assiste al fatto mentre lascia la casa paterna per quella dei suoceri. In secondo luogo perché il giorno successivo ricercando sulla stampa la notizia di quanto aveva visto, lesse invece della caduta del DC9 in zona completamente diversa da quella ove egli aveva previsto dovesse essersi abbattuto l'aereo militare notato. Questo velivolo volava a una quota, come detto, molto bassa, sui 70 metri dal suolo; "appariva in evidente difficoltà perché non aveva le luci accese e planava a bassa velocità", "senza che da esso provenisse rumore dei motori". Era, secondo il teste, sicuramente un aereo militare, per le dimensioni, la sagoma, l'attaccatura delle ali alla fusoliera di notevoli dimensioni; il colore della "pancia" e della parte inferiore delle ali era grigio chiaro. La direzione dell'aereo era Nord-Ovest verso Crotone.

Il teste voleva riferire il fatto ai Carabinieri, ma ne fu dissuaso dalla moglie che sdrammatizzò l'episodio. Che però tornò alla sua mente il giorno che fu rinvenuto il MiG sulla Sila, senza però che ne derivasse una relazione tra i fatti. Solo dopo una trasmissione televisiva, Telefono Giallo su Ustica, ebbe modo di riflettere e connetterli. Ne portò a conoscenza suo padre, che gli consigliò di non "intromettersi". (v. esame Brogneri Enrico, GI, 20.06.90).

Escusso nuovamente l'8 ottobre dello stesso anno il teste confermava la precedente dichiarazione, precisando alcune circostanze. Egli vide l'aereo mentre si trovava a bordo della sua Renault 5 in viaggio tra le due abitazioni sopra specificate, precisamente in via Jan Palach nel quartiere dello stadio, strada che in quel tratto è in discesa verso piazza dei Martiri di Ungheria. L'aereo è "passato quasi" sulla sua vettura e andava in direzione a Nord di Crotone. Non era ancora scuro, perché "ci si vedeva", anche se l'illuminazione pubblica era già accesa; "c'era ancora una luce diffusa". Il

velivolo, almeno nella parte inferiore era di colore grigio chiaro; misurava circa 15 metri di lunghezza; le ali erano "molto aperte".

Spiega quindi i tempi delle sue riflessioni, dei consigli del padre, della trasmissione televisiva e della scelta del giornale, cui destinò per primo la lettera con le sue "rivelazioni". Specifica infine che nella prima testimonianza non disse, quanto alla direzione dell'aereo, nè Nord Ovest nè Nord Est, bensì più a sinistra di Crotone verso Nord, tracciando su una carta della Calabria quella direzione.

L'8 settembre 92 il teste invia una lettera all'Ufficio, per riferire di aver visionato un MiG23 S-Flogger e di aver ricordato che le caratteristiche della sagoma di questo aereo non corrispondono a quelle dell'aereo da lui visto. Sarebbe rimasto fuorviato dall'erroneo convincimento secondo cui gli aerei militari, nel ritrarre le ali cd. a geometria variabile, potessero assumere quella particolare forma triangolare e compatta che lo aveva colpito e che invece è caratteristica dei velivoli a delta. Chiede pertanto di essere nuovamente sentito al fine di contribuire ad accertare: se l'aereo avvistato fosse l'inseguito o l'inseguitore rispetto al MiG e se l'eventuale attività di depistaggio, volta a postdatare l'evento, sia stata preceduta dal preliminare recupero dell'aereo effettivamente caduto e della sua sostituzione con diverso tipo di velivolo.
Sentito nuovamente il 25 settembre 92 il teste ha confermato quanto già dichiarato e quanto scritto nella lettera dell'8 precedente. Ha riferito di aver continuato ricerche personali al fine di determinare il tipo di aereo da lui avvistato la sera del 27 giugno 80. Ha ribadito che in quella occasione egli vide un aereo dalla forma triangolare, compatta e di dimensioni non grandi, specificando che la forma era quella di un triangolo equilatero. Ha acquistato nel luglio 92 la video-cassetta con il film "Muro di gomma" e nell'intervista al giornalista del giornalista Giancarlo Mazzini al collega Andrea Purgatori ha notato sullo sfondo del filmato due aerei a delta durante l'atterraggio sulla portaerei Saratoga. Questi velivoli lo hanno particolarmente colpito per avere una sagoma molto simile a quella dell'aereo della sera del 27 giugno 80 – "ricordano tantissimo la sagoma dell'aereo avvistato la notte di Ustica". (v. esame Brogneri Enrico, GI 25.09.92).

2. La testimonianza di De Marco.

La seconda testimonianza è quella di De Marco Alfonso, medico ginecologo di Cosenza. In data 4 gennaio 91 costui ha inviato una lettera a questo Ufficio, nella quale affermava di voler fare alcune dichiarazioni sul caso dell'aereo libico. S'era indotto, dirà poi nel primo esame testimoniale, a scrivere quella lettera dopo aver letto un articolo pubblicato sulla Gazzetta del Sud del 13 dicembre 90, dal titolo "Il MiG libico sembra sforacchiato" nel quale si commentava il sopralluogo compiuto dalla Commissione Stragi il 12.12.90 all'hangar di Pratica di Mare per la visione del relitto del DC9 e dei resti del MiG23 ivi custoditi.

In sede di esame testimoniale De Marco ha depositato una memoria dal titolo "Note personali avvistamento aerei militari". In questo scritto riferisce delle circostanze più che sufficientemente precise. In un giorno lavorativo - era da poco ritornato dal suo studio medico - che egli colloca nel mese di luglio, all'imbrunire - di lì a poco sarebbe stata accesa l'illuminazione pubblica - mentre si trovava nel giardino che circonda la sua abitazione sita in via Rusoli di Castrolibero, un comune della provincia di Cosenza,

nel punto A indicato nello schizzo planimetrico allegato alle note, e cioè sul lato approssimativamente occidentale del giardino, la sua attenzione è attirata da un "qualcosa che scivolava sui monti" di fronte a lui proveniente dalla direzione di Monte Cucuzzo e Mendicino, verso la sua abitazione; sulle prime stima che si tratti di un uccello ed essendo cacciatore la sua curiosità ne viene attratta. Guardando meglio si accorge che non è un uccello bensì un aereo militare, a bassa quota - alla stessa sua altezza; la sua abitazione è su un poggio al di sopra di una piccola valle - con motori a basso regime - produceva cioè pochissimo rumore - e a luci di posizioni spente. Il velivolo passa dinanzi a lui a una distanza tra i 120 e i 200 metri. Egli allora si sposta immediatamente in un altro punto, sull'altro lato della casa, per seguire la rotta, precisamente nel punto B collocato sul retro della villa verso il lato approssimativamente ad oriente del giardino, e di qui lo nota ancora. Il velivolo scivola in basso verso lo stadio di Cosenza, supera l'autostrada e prosegue nella direzione Rovito - antenna di Monte Scuro. Ha la parte terminale "rotonda". Riesce a seguirlo bene quasi fino all'abitato di Rovito, vola sempre a quota bassa. Subito dopo ritorna nel punto di prima, quello che definisce A. Qui nota altri due velivoli che provengono dalla stessa direzione del primo e cioè tra Domanico e Mendicino, come ben si vede nella planimetria allegata. Si tratta questa volta di due jet militari, tra loro identici anch'essi a bassa quota, ma con i motori più sostenuti del primo e luci lampeggianti. Procedono seguendo la stessa rotta del primo, passando leggermente più a valle, a circa 150 - 200 metri dal punto di osservazione. Ritorna perciò, di corsa al secondo punto di osservazione da cui può seguire l'ulteriore volo dei due aerei. Anche questi velivoli passano sullo stadio - le luci della città sono ora accese - superano l'autostrada e puntano sulla direttrice Rovito - Monte Scuro (v. nota allegata al verbale di esame testimoniale De Marco Alfonso, 13.02.91).

Il De Marco abita in quella villa dal 75 ed un fatto del genere non era mai accaduto nè prima nè dopo quel giorno. Passano nella zona aerei militari, ma a coppia e a quote di gran lunga più alte. Quando qualche tempo dopo ha saputo della caduta del MiG libico a Castelsilano, ha ritenuto senza alcun dubbio di essere stato "un fortunato casuale osservatore" ovviamente del fatto che aveva preceduto quell'evento. Tra il giorno in cui osservò quei tre aerei e il giorno in cui seppe della caduta del MiG sono intercorsi circa venti - trenta giorni. Ribadisce poi che i tre apparecchi erano velivoli militari; che il primo volava a luci spente, gli altri due con le luci accese; che tutti e tre volavano a quota molto bassa. Il fatto era avvenuto all'imbrunire; è sicuro che al secondo passaggio le luci pubbliche erano accese, mentre non aveva notato se lo fossero o meno al passaggio del primo aereo. Ha parlato del fatto solo con la moglie. Nell'80 non prese ferie e teneva ambulatorio tutti i pomeriggi feriali tranne il sabato, senza però un orario fisso di chiusura (v. esame De Marco Alfonso, GI 13.02.91).

Sentito di nuovo De Marco dà indicazioni più precise. Il primo velivolo era ad un'altezza di circa 150 metri dal suolo; proveniva da Sud-Sud-Ovest, attraversando i paesi di Domanico e Mendicino, che sono effettivamente in questa direzione rispetto a Castrolibero. All'altezza della sua abitazione aveva effettuato una virata verso destra mostrando all'osservatore il fianco sinistro della fusoliera ad una distanza tale da poter notare il pilota con casco giallo-verde. Il velivolo, ribadisce, non aveva le luci di navigazione accese, era di colore grigio scuro militare. Non ne aveva notato le insegne. Volava a velocità molto bassa; non aveva il carrello estroflesso. Non aveva visto sporgenze rispetto alla struttura, riferibili ad armamento o a serbatoi supplementari. Una volta compiuta la virata il velivolo, mantenendo la medesima quota e velocità, s'è

diretto verso il comune di Rovito, sorvolando lo stadio di Cosenza e collimando a distanza con l'antenna di Monte Scuro. Il teste aveva notato l'aereo quando era già all'altezza del comune di Domanico, e cioè a circa 8 km di distanza in linea d'aria, e lo aveva seguito sino a Rovito, ovvero a circa 7 km di distanza sempre in linea d'aria. Il velivolo non sembrava in difficoltà di manovra; non provocava rumore, tanto meno di propulsione; non presentava posteriormente bagliori di combustione. Aveva una struttura di caccia militare con ali triangolari, la parte posteriore della fusoliera arrotondata, un unico ugello di scarico.

Dopo circa due minuti aveva notato l'avvicinarsi degli altri due velivoli anch'essi apparentemente militari. Questi due aerei avevano la stessa rotta e la stessa quota del primo e compivano la stessa manovra già da quello effettuata. A differenza di esso però tenevano una velocità superiore, vicina al triplo, producevano rumore di propulsione, mantenevano accese le luci di posizione lampeggianti. Volavano appaiati ad una distanza tra i 50 e i 70 metri. La loro struttura era diversa da quella del primo; erano più grandi e dotati di prese d'aria rettangolari posizionate su entrambi i lati della fusoliera, erano biposto, giacchè il teste aveva visto due persone per aereo "posizionate l'una davanti all'altra". Non aveva invece notato le insegne; il colore era sul grigio scuro, ma diverso da quello del primo. Anche questi due velivoli non presentavano i carrelli in posizione estroflessa né sporgenze riferibili ad armamenti o a serbatoi supplementari (v. esame De Marco Alfonso, GI 11.11.92). Anche con questo teste si sono compiute ricerche in loco e con il suo ausilio si sono redatte planimetrie in cui sono state ricostruite le rotte.

3. La testimonianza di Grandinetti.

Sempre interrogando le persone che avevano al tempo chiamato Telefono giallo sia nell'edizione dell'88 che in quella del 91 per rendere dichiarazioni sull'evento, tal Neri Costantino Claudio ha riferito di aver telefonato a quella rubrica per parlare di una sua ipotesi sul MiG23 contrastante con quella che all'epoca andava per la maggiore, e cioè quella che voleva il velivolo penetrato nel territorio italiano dal mar Jonio. Egli riteneva invece che fosse giunto dal mar Tirreno e ciò sulla base di dichiarazioni di tal Grandinetti Giulio padre della sua ex fidanzata. Costui, avvocato in Crotone, gli avrebbe narrato di un episodio accaduto con ogni probabilità in quel torno di tempo. Egli era proprietario di una tenuta denominata "Villa Paradiso" sita in agro di Bocca di Piazza; su questa tenuta era passato un velivolo a volo radente al punto tale che aveva abbattuto e bruciacchiato le cime degli alberi su una collinetta sita dietro la casa della "Villa Mafalda"; alcuni coloni in seguito gli avevano riferito che dei militari in borghese erano stati sul luogo per controllare quegli alberi, per vedere cioè se le cime fossero "bruciacchiate e falciate". Questo discorso fu fatto dal Grandinetti nell'80 in un pomeriggio, quando era già noto il fatto della caduta del MiG23. Di questo il teste è sicuro, perché in quella occasione egli e l'avvocato tentarono di ricostruire la rotta tenuta dal pilota per schiantarsi a Castelsilano (v. esami Neri Costantino Claudio, GI 02.12.93 e 20.01.94).

Grandinetti conferma sostanzialmente questa vicenda, aggiungendo anche circostanze che la rendono più completa. In effetti egli è stato testimone, secondo le sue dichiarazioni del passaggio di quel velivolo di cui ha parlato il Neri. Il fatto è avvenuto, come costui riferiva, nel fondo di Villa Paradiso, di sua proprietà. È avvenuto mentre

questi con l'ausilio di alcuni suoi dipendenti stava provvedendo alla mungitura delle mucche nella stalla - lo "stallone" a causa delle sue dimensioni - costruita in cima ad una collina a monte di Villa Mafalda. Erano con lui tal Luigi "caporale", e tal Renato, bovaro handicappato mentale. All'improvviso udirono un fortissimo rumore di aereo, uscirono immediatamente dalla stalla e videro un aereo da caccia di piccole dimensioni, che volava a quota bassissima e a velocità non eccessiva, cosicché fu possibile, almeno al Grandinetti, che si trovava in un punto collocato ad una maggiore altezza rispetto alla quota tenuta dall'aereo, vedere il pilota alla cloche. Quel caccia sorvolò l'abitazione, con la parte inferiore della fusoliera urtò un albero di faggio spezzandogli la cima e proseguì in direzione di Bocca di Piazza. Il velivolo proveniva dalla destra di lui, che era uscito dalla stalla, e continuò sulla sua sinistra.

L'episodio avvenne di luglio intorno alle 7 del mattino, di sicuro dopo la caduta del DC9 Itavia, giacchè il teste ricorda di essere già venuto a conoscenza, dalla stampa e dalla televisione del disastro di Ustica. Avvenne, precisa anche qualche giorno prima del ritrovamento dell'aereo libico a Castelsilano. Ricorda con certezza questo evento, giacchè il giorno in cui si rinvenne il velivolo libico anche lui si recò sul posto per vedere i rottami e ciò accadeva cinque o sei giorni dopo che l'aereo era passato sopra la sua villa. D'altra parte, egli ricorda che anche la gente che era sul luogo asseriva che quell'aereo era caduto pochi giorni prima.

Del passaggio dell'aereo sulla sua tenuta aveva parlato con il capitano comandante della Compagnia Carabinieri di Crotone, con il quale era in rapporti di amicizia a ragione della sua professione di avvocato; ne parlarono informalmente senza redigere verbale; l'ufficiale che conduceva le indagini proprio su quell'evento, rimase sbalordito di quella narrazione e gli chiese tra l'altro se avesse potuto notare le insegne dell'aereo e la sua direzione. Quanto alle insegne l'avvocato riferì che aveva visto sulla coda una stella di colore rosso. Il capitano non era Inzolia, ma il suo predecessore, di cui al momento dell'esame non ricorda però il cognome. Della vicenda aveva parlato ai suoi familiari. Non sa di un intervento di militari a Villa Paradiso per constatare i danni prodotti dal passaggio dell'aereo (v. esame Grandinetti Giulio, GI 21.01 94).

La moglie di questo teste, Scotto Carmela, ricorda l'episodio riferito dal marito. Questi le aveva detto, in un periodo di tempo che non riesce a precisare, di aver "visto un aereo volare tanto basso su Villa Paradiso che sicuramente sarà caduto". In seguito venne a sapere dell'aereo caduto in Sila e ritenne che il marito avesse detto la verità (v. esame Scotto Carmela, PG 20.01.94).

Il primogenito dei figli dell'avvocato non è a conoscenza dell'episodio, perché all'epoca frequentava l'università di Firenze, città ove passava la maggior parte dell'anno ivi compresi i mesi estivi ad eccezione di agosto (v. esame Grandinetti Ugo, PG 20.01.94).

La secondogenita ricorda, anche se in modo vago, che il padre nell'80, quando ella aveva 17 anni le aveva parlato di un aereo che "passando sopra alla villa aveva bruciacchiato gli alberi", aggiungendo che della caduta di questo aereo ne avevano parlato anche i giornali (v. esame Grandinetti Paola, PG 20.01.94).

Anche l'ultimo dei figli, che all'epoca dei fatti aveva solo sei anni, ricorda di aver sentito parlare dell'episodio. Non sa precisare quando nè a chi il padre ne parlasse. Ricorda solo che si parlava di un aereo civile o militare non specificato che aveva sorvolato a bassa quota la loro tenuta (v. Grandinetti Francesco, PG 20.01.94).

Neri, colui che come s'è detto era stato fidanzato della figlia di Grandinetti, sentito nuovamente conferma la precedente dichiarazione, aggiungendo delle

precisazioni di utilità ai fini della ricostruzione del fatto. Il colloquio con l'avvocato avvenne di certo nell'80 durante le sue ferie estive, con molta probabilità a metà o verso la fine dell'agosto. È sicuro dell'anno, perché in quell'anno avvenne la strage alla stazione di Bologna. Nel riferire la vicenda l'avvocato gli aveva indicato anche gli alberi abbattuti e bruciacchiati. Egli però non era stato in grado di vedere i danni di cui Grandinetti parlava. Secondo il racconto di costui egli non sarebbe stato presente al fatto, ma lo avrebbe appreso da un colono, la stessa persona che poi gli avrebbe riferito dalla ispezione di militari. Il pomeriggio del colloquio era sicuramente successivo al giorno in cui s'apprese della caduta del velivolo libico sulla Sila (v. esame Neri Costantino Claudio,GI 20.01.94).

4. La testimonianza di Medaglia.

Nel corso di un colloquio con il direttore del carcere di Fossombrone tenuto il 5 luglio 93, il detenuto Medaglia Francesco chiedeva di conferire con il giudice Francesco Di Maggio vicedirettore generale del Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria. Questi, previa intesa con l'ufficio, visitava il detenuto il 25 luglio seguente a Fossombrone e ne raccoglieva le dichiarazioni concernenti il fatto di Ustica in appunto datato 26 luglio 93, trasmesso a questa AG lo stesso giorno.

Il Medaglia, perito elettrotecnico, era nel giugno 80 amministratore della S.r.l. SOGED (Società Gestioni Editoriali) proprietaria della emittente radiofonica Radio Brutia - Cosenza. La sera del 27 giugno, a seguito del blocco del ripetitore installato su Monte Cocuzzo alla quota di 1550 metri, si era recato, da solo, in quella località per riparare l'avaria. Era giunto alle 20.30 sul luogo ove si trovavano due vecchi rustici all'interno dei quali erano state montate le apparecchiature ed un generatore di riserva. Intorno alle 21 aveva percepito il rumore di due aerei; fattosi sulla porta aveva notato due aerei militari che provenienti da Sud-Ovest uno dietro l'altro procedevano con direzione Mar Tirreno - Monti della Sila. L'aereo che precedeva era poi scomparso oltre il massiccio della Sila e contemporaneamente era cessato il rumore dei suoi motori. Il secondo velivolo che dalle fattezze il Medaglia ritiene di aver identificato (senza esserne certo) in un F14, aveva compiuto una repentina inversione di rotta; perdendo rapidamente quota, era a sua volta scomparso oltre il massiccio, ricomparendo subito dopo in virata in direzione Sud-Sud-Ovest alla volta dell'arcipelago delle Eolie. L'attenzione del Medaglia era stata richiamata dalla circostanza che, giunto sul Tirreno, l'aereo aveva preso a volare a bassissima quota.

Nel mese di novembre 92, trovandosi il detenuto ristretto in Cosenza per presenziare al dibattimento di un processo a suo carico davanti a quel Tribunale, in occasione di una delle traduzioni a palazzo di giustizia, si era intrattenuto a conversare con il capo scorta dei Carabinieri, tale appuntato Carioti, all'epoca in servizio presso la stazione di Montalto Uffugo. Del tutto occasionalmente la discussione era caduta sui fatti di Ustica ed il Medaglia aveva appreso che il Carioti, nel giugno 80 carabiniere in servizio alla stazione di Sersale, la mattina del 28 era stato inviato sul luogo ove era precipitato un aereo militare straniero per sostituire i soldati di stanza a Cosenza, che sin dalla notte prima erano stati comandati di servizio di vigilanza. Gli aveva riferito il Carioti che, nella circostanza, la sua divisa era stata strappata dai rovi ed aveva

aggiunto che, a differenza del caporale sentito come teste dal GI, nessuno aveva mai ritenuto opportuno interrogarlo.

Il Medaglia, richiestogli come avesse potuto conservare memoria tanto precisa sui fatti, spiegava che nella giornata del 28 giugno 80 aveva letto sul quotidiano locale, la Gazzetta del Sud, la notizia dell'aereo Itavia inabissatosi nelle acque di Ustica ed aveva legato proprio al grande clamore di tale evento il ricordo di quanto personalmente percepito, la sera precedente, sul Monte Cocuzzo.

Che tra i due episodi potesse stabilirsi un qualche nesso aveva cominciato a stimarlo all'epoca della lettura dei servizi giornalistici che davano notizia delle perplessità circa il tempo di effettiva caduta sui monti della Sila dell'aereo militare libico. Sostenendosi da parte di taluno che quest'ultimo incidente si sarebbe verificato in epoca successiva ai fatti di Ustica, Medaglia aveva ripescato nella memoria quanto percepito la sera del 27 giugno 80. Aggiungeva che i servizi giornalistici indicati sono stati da lui letti nel maggio 92 e che da allora aveva cominciato delle sue riflessioni ai suoi familiari ed al proprio avvocato, Franz Caruso del foro di Cosenza, oltre che al direttore della casa di reclusione di Fossombrone e, da ultimo, qualche giorno prima del colloquio, al magistrato di sorveglianza di Ancona. In ogni caso, una volta intervenuta conferma a seguito della conversazione con l'appuntato Carioti, aveva deciso di riferirne all'AG.

Questo appunto è stato integralmente e specificamente confermato dal Medaglia in esame testimoniale da parte di questa AG Oltre a riferire con chi aveva parlato di quella sua vicenda sul Monte Cocuzzo e a descrivere il sito del suo ripetitore, redigendone anche schizzo planimetrico, il teste ha confermato di trovarsi, quando ha percepito il rombo degli aerei, all'interno della sala apparati. È immediatamente uscito sullo spiazzo antistante la porta di quel vano. Questa porta dava di fronte a Cosenza. Gli aerei li ha visti sulla sua destra; provenivano dalla direzione di Amantea; procedevano cioè da Sud-Ovest verso Nord-Est; sono scomparsi dietro i monti della Sila. Erano sicuramente degli aerei militari, ovvero dei caccia. Il secondo aveva doppio impennaggio; ha stimato che avesse due motori, "perchè sembrava che avesse due "getti" di uscita", quando lo ha osservato dopo che aveva superato il Monte Cocuzzo. Proprio sulla verticale di questo monte il primo ha spento il motore. Il secondo è riapparso "da dietro la Sila" dopo brevissimo tempo, cioè nel giro di pochi minuti, tra i due e i quattro minuti, non di più perché egli è stato fuori della casamatta sui cinque minuti. È sicuro che si trattasse del secondo, perché era quello con i due impennaggi. Ritiene che il primo fosse di colore più scuro del secondo. Questo era di colore quasi chiaro. Quando ha visto i due aerei la prima volta erano leggermente più in alto del punto in cui egli si trovava e cioè a circa 1500 metri di altezza, giacchè la casamatta della radio è a venti-trenta metri al di sotto della cima del monte. Dopo che lo hanno superato i due velivoli "hanno continuato una virata sulla propria sinistra e la discesa in quota". Il secondo al ritorno allorché è riapparso ha dato l'impressione che stesse salendo; era più o meno all'altezza dell'osservatore. Subito dopo, quando s'è diretto verso il mare è sceso "di brutto". Al teste non è sembrato strano che fosse ritornato solo il secondo aereo, giacchè del primo ha stimato che fosse atterrato a Crotone, essendo la sua direzione proprio quella di Crotone. Di sicuro, conclude, non era un F104 cioè un aereo italiano (v. esame Medaglia Francesco, GI 21.09.93).

In un nuovo esame dedicato particolarmente a quanto da lui osservato da Monte Cocuzzo conferma le precedenti dichiarazioni, ma specifica sulla base delle sue conoscenze - è appassionato di aeronautica e legge libri e riviste specializzate - che il

secondo velivolo era un F14 o Tomcat. Non notò se avesse o meno i serbatoi supplementari. Ricorda sul colore, che era più chiaro di quello del primo. Il primo, conferma, non era dell'AM, non era cioè un F104. Entrambi erano scomparsi dietro Monte Scuro passando alla sua destra. Quello che è riapparso è ritornato passando alla sinistra del monte, per lui che vedeva da Monte Cocuzzo. Il primo dei due ha avuto il "getto illuminato" per circa metà del tragitto osservato; poi il getto s'è "spento" tra Monte Cocuzzo e il Crati, cioè a metà della valle di Cosenza. Il secondo ha tenuto sempre i getti illuminati (v. esame Medaglia Francesco, GI 22.02.94).

Costui nel corso delle sue deposizioni ha riferito circostanze su Radio Brutia e sul funzionamento del suo ripetitore su Monte Cocuzzo, citando a sostegno altri soci e dipendenti. Costoro hanno sostanzialmente confermato quelle vicende, per cui il Medaglia su tali punti appare pienamente credibile.

Costui ha poi riferito di aver parlato di quello che vide la sera del 27 giugno con altre persone cioè, come s'è detto, alcuni suoi familiari, il suo legale, il capo scorta dei Carabinieri, che in occasione di un'udienza al Tribunale di Cosenza lo tradusse dalle locali carceri al palazzo di giustizia e quel caporale dell'Esercito, appartenente al partito repubblicano, che aveva montato la guardia ai resti del MiG23.

Tutti costoro hanno confermato le sue dichiarazioni, compreso il carabiniere identificato in Carioti Nicola, su diverse circostanze dette di lui da Medaglia, come l'aver fatto servizi di traduzione per il Tribunale di Cosenza e servizi di guardia ai rottami del MiG, nel corso del quale effettivamente s'era strappato la divisa, e al cimitero di Castelsilano, quando la salma del pilota fu prelevata per essere trasportata a Roma. Ha ammesso anche una circostanza che potrebbe essere di rilievo e cioè che quando fu mandato nel vallone ov'era caduto l'aereo tra giugno e luglio a un mese di distanza dall'inizio del servizio a S.Severino il 10 giugno, al momento in cui raggiunse il luogo intorno alle 14.30, aveva trovato nella parte superiore del vallone un vero e proprio accampamento, composto da almeno quattro tende di medie dimensioni, costruite da militari dell'Esercito. Ha negato le restanti circostanze. In confronto, queste le battute principali:

"Medaglia: Mi ricordo il suo viso. Era però in divisa. Ho fatto una sola traduzione con il qui presente militare.

Carioti: Non lo ricordo.

Medaglia: Confermo di aver sentito i discorsi sull'aereo caduto a Castelsilano dal qui presente. Parlava direttamente con me.

Carioti: Non ho parlato con lei. Non ricordo assolutamente di aver riferito circostanze sul fatto dell'aereo caduto a Castelsilano al qui presente.

Medaglia: Non ricorda di aver parlato della questione della divisa strappata?

Carioti: No, non ne ho mai parlato con il qui presente. Posso averne parlato durante altre traduzioni con altri detenuti, cioè tra colleghi in presenza di altri detenuti.

Medaglia: Il fatto è successo in questo palazzo nelle camere di sicurezza, che sono al pian terreno. Mi disse che rilevò dei militari. Mi disse che si ricordava che il fatto era avvenuto a fine giugno.

Carioti: Il fatto è avvenuto o a giugno o a luglio. Avevamo la divisa estiva, che si porta durante tutta la stagione.

Medaglia: Il qui presente appuntato mi disse solo che aveva dato il cambio a militari, senza specificare a quale Arma appartenessero. Ho saputo che si trattava di militari dell'Esercito di stanza a Cosenza, leggendolo sui giornali, nell'intervista rilasciata da un caporale dell'Esercito. Avevo saputo il nome del qui presente dallo stesso. L'ho poi

ricordato perché cambiando una vocale viene fuori il nome di un grande paese della provincia di Cosenza, e cioè Cariati.
Carioti: Escludo di aver mai dato il mio nome a detenuti tradotti. Il nome emerge dai fogli che lasciamo alla matricola del carcere" (v. confronto tra Carioti Nicola e Medaglia Francesco, GI 30.09.93).

Medaglia esaminato subito dopo questo confronto dichiara di non essere mai stato nella matricola del carcere e di essere perciò venuto a sapere del cognome dell'appuntato personalmente da lui. Questi gli aveva anche riferito di non esser mai stato interrogato, ovviamente sul fatto della caduta del MiG. Aveva aggiunto che nella sua caserma c'era l'ordine di servizio con la data del giorno in cui era stato comandato sul luogo di caduta. Aveva anche precisato che si ricordava che era fine giugno, perché in quel periodo si verificava una sua ricorrenza personale. (v. esame Medaglia Francesco, GI 30.09.93).

5. La testimonianza di Cannizzaro Giovanni e Stranges Sebastiano.

Sempre dalla identificazione delle persone che si misero in contatto con la trasmissione Telefono Giallo di Corrado Augias nel maggio 88 e dall'esame di coloro che si proponevano di riferire notizie concrete, sono emerse altre dichiarazioni di interesse.

Come quelle rese da Cannizzaro Giovanni, funzionario del Ministero delle Finanze in servizio presso la Conservatoria dei Registri immobiliari di Cosenza. Costui a fine giugno 80, stando nella sua casa di villeggiatura nella frazione di Torremezzo del comune di Falconara Albanese con la propria famiglia, notò un episodio degno di rilievo e a dir poco inconsueto. Notò, mentre era sulla spiaggia antistante la sua abitazione, un aereo che inseguito da altri due si dirigeva a grandissima velocità verso le montagne di Paola. Testualmente così le sue dichiarazioni "io li ho visti "emergere" dal mare. Io ero sulla spiaggia e ho avuto l'impressione che mi venissero addosso... . L'aereo inseguito era più piccolo degli altri due, leggermente più piccolo. Il primo era di colore mimetico... tendente al marrone chiaro... . Gli altri due non ricordo, comunque di colore diverso dal primo... . Gli aerei erano jet. I due di dietro avevano il cupolino leggermente trasparente. Il rombo dei tre aerei era fortissimo e quei velivoli procedevano a una velocità molto forte... . Dopo che i tre aerei mi hanno superato... ho visto dei bagliori, una sorta di lampi in prossimità degli aerei di tutti e tre. Ho avuto una gran paura al punto tale da avere una scarica di diarrea e raggiungere immediatamente il bagno di casa. Tutto l'episodio mi aveva scosso. Sia perché gli aerei si erano alzati improvvisamente dal mare, sia perché erano a pelo d'acqua, sia perché ad un certo momento mi è sembrato che mi venissero addosso, sia perché ho visto quei bagliori. Io ho visto delle palle di fuoco, delle fiammate a breve distanza dinanzi al muso degli aerei. Queste fiammate le ho viste dinanzi a tutti e tre gli aerei... . Ricordo che dopo aver assistito all'episodio dei tre aerei... ed aver visto dei lampi, in rapida sequenza tra loro, provenire dalle immediate vicinanze dei due velivoli ho fatto rientro presso la mia abitazione di Torremezzo impaurito e turbato al punto di suscitare la curiosità di mia moglie".

Sull'essenza dell'episodio non v'è da aggiungere altro. Sul luogo ove si trovava costui che ne fu testimone, s'è detto; è la spiaggia di Torremezzo di Falconara Albanese

sulla costa tirrenica della Calabria nel tratto tra Paola e Amantea, cioè a 39°10' circa e 39°20' circa di latitudine Nord (si ricordi che la latitudine del luogo di caduta del DC9 è 39°43'N). Sul tempo discorso meno breve, ma sempre lineare senza contraddizioni. Il teste è sicuro che fosse l'anno 80 e un periodo prossimo al disastro di Ustica. Quell'anno la moglie, che è un'insegnante, non lavorava, avendo due figli molto piccoli - di due anni e nove mesi rispettivamente - e pertanto costoro si erano trasferiti verso la seconda metà di giugno nella casa di villeggiatura al mare. Egli li raggiungeva dopo il lavoro, sicuramente ogni giorno, considerata la breve distanza tra Cosenza e Falconara degli Albanesi. Quindi certezza sull'anno e sul mese. Certezza altresì sul giorno, giacchè il teste l'indomani o due giorni dopo apprende dai giornali della caduta del DC9, leggendo dell'evento con ogni probabilità sulla Gazzetta del Sud, quotidiano che al tempo egli acquistava presso l'edicola dei giornali di Torremezzo. Ma certezza anche sull'orario, giacchè egli dapprima dice verso le 20.30-20.45, dopo precisa quando il sole che aveva di fronte, era "ad una canna" dall'orizzonte, cioè era quasi sul punto di tramontare. Quel 27 di giugno il sole tramontava alle 20.20L.
Quanto alla direzione del volo dei tre aerei il teste di certo non è persona adusa a punti cardinali e ai calcoli delle traiettorie. La visione degli aerei è peraltro durata brevissimi attimi. Non solo, la loro apparizione ha provocato poi nel Cannizzaro turbamenti psichici e fisici non indifferenti. Comunque la ricostruzione è più che sufficientemente precisa. Gli aerei sono "emersi" dal mare dalla sua sinistra nel momento in cui egli guarda verso il sole che tramonta, e quindi verso Nord-Ovest. Ha avuto l'impressione che si dirigessero verso le montagne cioè verso Est. Gli aerei hanno poi continuato seguendo il litorale in direzione di Paola. Si dirigevano a grandissima velocità in direzione Nord, verso le montagne di Paola. Il teste ha redatto schizzi planimetrici che si riveleranno di grande utilità per la ricostruzione della rotta ed ha preso parte a più ricerche sui luoghi al fine di indicare il suo punto di osservazione e le rotte da lui viste. Egli in effetti segue i tre aerei per breve tratto lungo la costa; all'altezza di S.Lucido, egli li perde di vista perché i velivoli hanno virato verso destra, hanno imboccato uno dei valloni sulla catena costiera, e una volta superata la quale sono scomparsi nella vallata di Cosenza (v. esame Cannizzaro Giovanni, GI 30.09.93). Il percorso è stato ricostruito dalla PG con ricognizioni di luoghi (v. rapporto DCPP, 21.11.93)

Quanto dichiarato dal Cannizzaro ha anche trovato puntuale conferma nelle deposizioni della moglie, Tarsitano Angela. Costei ricorda che nell'80 alla fine di giugno durante il periodo di ferie con il marito a Torremezzo di Falconara Albanese una sera questi rientrò in casa molto scosso ed agitato e le disse che nel tratto di mare davanti alla spiaggia aveva assistito ad un inseguimento tra aerei, vedendo delle luci al di sotto di quei velivoli. Non poté assisterlo perché presa dai due bambini; il marito dovette immediatamente correre al bagno. Ribadisce che si trattava dell'80, perché solo in quell'anno essi presero in affitto casa a Torremezzo di Falconara. Ribadisce che si trattava di giugno perché in quella casa ci sono stati due mesi abbondanti. A quel tempo non lavorava e risiedeva stabilmente in quell'abitazione. Il marito la raggiungeva dopo il lavoro. Il fine settimana restavano a Torremezzo (v. esame Tarsitano Angela, GI 12.11.93).

Le deposizioni dei cinque testi di cui s'è scritto appaiono di immediato rilievo nella ricostruzione dei fatti di Calabria. Non è emersa alcuna ragione per ritenerli inattendibili. Non sono stati portati da alcuno nè sono frutto di inchieste particolari. Si

sono presentati d'iniziativa per riferire le loro cognizioni. Sono professionisti, piccoli imprenditori, funzionari. Non v'è alcun legame o rapporto tra di loro.

Due riferiscono eventi diversi da quello riferito dai restanti tre. In effetti si può affermare che questi ultimi e cioè De Marco, Medaglia e Cannizzaro parlino di uno stesso fatto e cioè che ciascuno di loro abbia visto un tratto della rotta degli aerei descritti. Le loro descrizioni sostanzialmente coincidono - anche se quella del Medaglia riferisce di due aerei e non di tre, ma l'emozione di quei momenti, peraltro di minima durata, può aver determinato qualche errore nella percezione. Gli orari coincidono, i tratti si congiungono, il fatto di inseguimento è identico. Si può quasi dire che questi tre testimoni abbiano seguito a staffetta quell'unico fatto durato l'ambito di breve tempo ma esteso per decine e decine di miglia. Cannizzaro vede emergere i velivoli dal mare antistante la spiaggia di Falconara su cui si trova quando il sole era sulla linea dell'orizzonte di un giorno prima o al massimo due di quando viene a conoscenza dai giornali del disastro di Ustica. I velivoli seguono poi le montagne della costa per virare improvvisamente sulla loro destra, e superare la catena immettendosi conseguentemente nella valle di Cosenza. Anche se egli parla di virata all'altezza di S.Lucido, può benissimo, essendo persona inesperta di calcoli di rotte e distanze, collocare questa manovra più a nord del punto in cui essa realmente avvenne.

Giacchè in effetti Medaglia vede gli aerei su Monte Cocuzzo che è di qualche chilometro più a Sud. I velivoli provenivano da Amantea, hanno tagliato la valle di Cosenza, sono scomparsi dietro i monti della Sila. Egli aveva raggiunto la sommità del predetto monte intorno alle 20.30 e il fatto è successo qualche tempo dopo mentre era intento alla riparazione di apparati della sua radio. Era il 27 giugno, perché l'indomani 28 aveva letto del disastro di Ustica sulla Gazzetta del Sud.

De Marco segue il tratto nella valle di Cosenza verso i monti della Sila. Il suo posto di osservazione in Castrolibero è eccezionale. Ha di fronte quei monti tra cui monte Cucuzzo; dalla direzione di monte Cucuzzo e Mendicino vede arrivare i velivoli coinvolti nell'inseguimento. Superata la sua abitazione e l'autostrada li vede proseguire nella direzione Rovito - antenna di monte Scuro. Così come Medaglia. Egli colloca il fatto a luglio in un orario vicino a quello di inizio della illuminazione notturna. L'orario coincide con quello degli altri due testi; il giorno invece differisce, ma di certo si tratta di errore tra fine giugno e il successivo mese. Non è assolutamente credibile che si verifichino a distanza di pochi giorni altri inseguimenti di velivoli sulle medesime rotte e agli stessi orari. Tanto più che lo stesso De Marco afferma che quello fu un episodio unico della sua vita.

Queste discordanze anzi sono una riprova della buona fede del teste, che ricorda con precisione le circostanze del fatto straordinario che si sono fortemente impresse nella sua memoria, ma non rammenta il particolare della data, particolare che può facilmente sfuggire. Queste discordanze confermano altresì, che, contrariamente a quanto sostenuto da maligne voci, non v'è stato alcun contatto o accordo tra questi testi.

Le dichiarazioni degli altri due testi concernono fatti diversi. Di certo quanto riferito da Brogneri si riferisce ad altro velivolo anch'esso levatosi per ricercare un qualcosa. Non si fanno esercitazioni a quell'ora, tanto meno in formazione isolata. Così come il velivolo visto da Grandinetti a breve distanza di tempo dal rinvenimento ufficiale del MiG23. Questo velivolo che volava a quota particolarmente bassa, di certo era in volo di perlustrazione del territorio, anch'esso alla ricerca di un qualcosa. Qualcosa che si tenterà di determinare alla luce di tutte le evidenze raccolte in esito a questo capitolo.

Altra persona che riferisce circostanze che possono avere una relazione con la vicenda del MiG è Sebastiano Stranges. Questi il 6 maggio 1988 aveva chiamato nel corso della trasmissione televisiva Telefono giallo ed aveva riferito una circostanza di cui era stato testimone tra la fine di giugno e l'inizio di luglio del 1980. Sentito a testmone riferiva che proprio in quel periodo, durante la sua permanenza a Bovalino Marina, ove collaborava con lo zio alla gestione del ristorante "Jol San Nicola", tra le ore 19.30 e le 20.00, di una sera che non sapeva meglio indicare, mentre si trovava sul terrazzino del ristorante, aveva notato un velivolo militare di colore grigio-verde scuro, proveniente a suo dire dalla Libia con direzione verso Napoli. Il velivolo viaggiava a bassissima quota e a velocità ridotta, effettuando continue virate sia a destra che a sinistra; sorvolò lo spiazzo adiacente il ristorante circa 6 o 7 volte, dopodichè virò bruscamente verso le montagne, seguendo a bassissima quota la dorsale che sale da Bovalino verso Monte Zomaro fino a scomparire. Dal momento che volava a bassissima quota Stranges notava che i suoi contrassegni erano cancellati da una pittura di colore grigio chiara. Riuscì a vedere anche il volto del pilota, privo della maschera di ossigenoe con gli occhiali da pilota sollevati. Il velivolo aveva un foro davanti e un altro di forma tronco – conica nella parte posteriore.

Immediatamente dopo vede altri due velivoli- identificati dallo Stranges come dei velivoli caccia perché somiglianti a quelli della base di Sigonella che spesso pattugliavano la zona – all'inseguimento del primo; tutti e tre scomparivano poi oltre le montagne. Dopo circa un'ora i due "caccia" ripassarono sul ristorante dirigendosi verso la Sicilia; dato che volavano ad alta quota, non riuscì a notarne i contrassegni (v. esame Stranges Sebastiano, GI 15.09.93).

6. Le testimonianze del personale del campeggio di Cirò Marina.

A questo punto occorre ritornare alle vicende del campeggio di Cirò Marina, frequentato dal Masci. Costui, probabilmente perché preso dall'urgente incombente di reperire testimoni o di testimoniare che tra le 10.30 e le 11.00 era stato visto un velivolo volare sulla spiaggia, dimentica di riferire su quanto si sapeva e si diceva nel campeggio ove egli si recava.In effetti in quel campeggio, il "Torrenova" di Cirò Marina ove egli dal tempo in cui era stato comandante della locale compagnia di Carabinieri, solitamente era ospitato - e vi era stato, a sua detta, anche l'anno di Ustica - circolavano notizie di rilevante interesse e ben diverse da quelle che si sarebbe apprestato a propinare - sul punto, lo si ricordi, sarà smentito dallo stesso imputato generale Tascio, che più volte ha dichiarato che quel velivolo avvistato altro non era che un G91 in esercitazione.

Giordano Iolanda, vedova di colui che ne era titolare all'epoca, ovvero tal Ballestra Bruno, pur persona anziana, ben rammenta il fatto della caduta di un aereo sulla Sila, e riferisce di averlo appreso da un ragazzo o dai campeggiatori. E anche se non sa precisare dei particolari, ben rammenta un dato di non poco interesse e cioè che tra i commentatori alcuno rilevava che: "la data della caduta dell'aereo riportata dalla stampa differiva da quella in cui l'aereo era invece effettivamente caduto", aggiungendo, ovviamente, che quel velivolo era invece caduto precedentemente a quella data. (v. esame Giordano Iolanda, PG 25.01.97).

Anche il figlio della signora Giordano, quello dei due che la aiutava al tempo nella gestione del campeggio nel mese di luglio, conforta con chiarezza e sicurezza tali dichiarazioni, aggiungendo anche preziose circostanze, utilissime alla ricostruzione delle conoscenze dei campeggiatori. È costui Ballestra Aldo, cittadino svizzero sentito con giuramento per rogatoria dal magistrato del Ministero Pubblico della Repubblica e del Canton Ticino. Egli che è docente nella Scuola Cantonale per il commercio a Bellinzona, ogni estate raggiungeva la Calabria per aiutare gli anziani genitori, originari di Cassano d'Adda, nella conduzione di quel campeggio. Partiva in macchina con la propria famiglia da Lugano ove risiede, al termine degli impegni suoi e della moglie, impegni scolastici che si determinavano alla fine delle lezioni l'ultimo venerdì prima del 15 giugno e consistenti in esami e conferenze per le classi intermedie e quelle finali per altre due settimane e cioè sino al secondo venerdì dopo la fine delle lezioni. Pertanto, afferma il teste preso atto che in quel giugno dell'80 l'ultimo venerdì era il 27, la sua trasferta in Calabria quell'anno avvenne "verso il 29 o al massimo il 30 giugno 80, quindi la domenica o il lunedì immediatamente successivo al venerdì 27 giugno". Quella era la terza trasferta, aggiunge, da quando egli aveva preso residenza nella vicina Confederazione e generalmente questo viaggio di trasferimento durava una giornata.

Ciò premesso, il teste, invitato a far mente locale sugli eventi di quell'estate, dichiara che ben rammenta la vicenda del MiG23 di nazionalità libica precipitato in agro di Castelsilano come quella del DC9. Rammenta in particolare di aver ascoltato discussioni e commenti tra gli ospiti del campeggio su entrambi gli eventi, discorsi di stupore e di dispiacere per le vittime dell'aereo civile, ed anche di timore, giacchè, essendo a quel tempo l'aeroporto di Crotone funzionante, tra gli ospiti del campeggio che prendevano alloggio nei bungalows, non pochi si servivano delle linee che facevano scalo in quella aerostazione.

Sulle date il ricordo del teste è preciso, cosicché vale riportare integralmente le sue parole: "Quando io sono arrivato al campeggio, per quanto riesco a ricordare, si parlava già di entrambi gli aerei. Devo precisare che questi discorsi non è che li abbia sentiti appena sono arrivato, ma è probabile che li abbia ascoltati nei giorni immediatamente successivi. Di uno si diceva che era caduto intorno al 28 giugno anche perché tutti i giornali avevano riportato la notizia della caduta del DC9. Dell'altro invece si diceva che non si riusciva a capire la data esatta della caduta. Il discorso del MiG libico era quasi concomitante a quello del DC9 civile. C'è stato un periodo in cui si parlava della caduta del velivolo militare, ma la notizia non era ancora apparsa sui giornali per quel che ricordo."

Aggiunge poi - e si noti lo scrupolo di questo testimone - che egli tendeva a non leggere i giornali e a non vedere la televisione, ma che gli ospiti del campeggio seguivano tutti i mezzi d'informazione.

Invitato nuovamente a soffermare i suoi ricordi sui discorsi intorno alla caduta del MiG libico, egli ben rammenta che i commenti degli ospiti del campeggio "erano in generale di collegare la caduta del velivolo militare con quello civile. Le ipotesi che si facevano erano quelle di un coinvolgimento diretto del velivolo libico nella caduta del velivolo italiano. Si diceva che quello libico si era accodato sulla scia di quello italiano e che nel tentativo di abbatterlo era stato per errore colpito quello civile. Sottolineo che era un'ipotesi che si faceva tra gli ospiti del campeggio ed anche in paese, cioè a Cirò Marina ove io mi recavo per prendere la posta, in banca e per altre commissioni".

Rammenta quindi - altre circostanze di valore - che quando la notizia della caduta del MiG apparve sulla stampa, molti tra i campeggiatori commentarono

sottolineando che la data di caduta riportata non corrispondeva assolutamente con la data effettiva dell'evento. E aggiungevano "che si trattava della solita storia e cioè che la verità non doveva venir fuori e che quindi si erano falsate le date. Si diceva che la data di caduta del MiG era stata posticipata, perché si voleva impedire un collegamento diretto tra i due fatti, e cioè la concomitanza temporale dei due eventi".

Il teste infine conferma le dichiarazioni della madre, indicando anche quella che potrebbe essere la persona fonte delle notizie riferite dalla signora. Costui dovrebbe essere tal Mele Emilio, residente in Pallagorio comune della Sila relativamente vicino al luogo di caduta del MiG. Questo Mele era socio del padre del Ballestra in un'impresa produttrice di tubi di plastica con sede in Pallagorio, paese in effetti a pochissimi chilometri di distanza da quella Timpa delle Magare ove cadde il caccia libico. E dà, da ultimo, utili informazioni per individuare questo Mele e altri testi a conoscenza di fatti relativi al campeggio Torrenova. (v. esame Ballestra Aldo PP. Bellinzona 24.02.97 in esecuzione di Commissione rogatoria 31.01.97).

Altro teste d'interesse Gallazzi Podavini Cecilia, che presso il campeggio svolgeva funzioni di amministrazione. Costei non solo conferma le dichiarazioni di Ballestra, ma aggiunge circostanze di rilievo per la ricostruzione del fatto. Ella ricorda di aver aiutato, negli anni scorsi, il padre del Ballestra, Bruno, nella amministrazione del campeggio per lungo periodo di tempo, come segretaria, in cambio dell'ospitalità per sè e i figli, durante i mesi estivi. Ricorda con la massima precisione che partiva da Olgiate per Cirò ogni anno il 24 di giugno, perchè in quel giorno cade la festa del Patrono di Busto Arsizio, cioè S.Giovanni, e il marito, che aveva un'officina in detto comune, fruendo del giorno di festa, la accompagnava alla stazione di Milano al treno per la Calabria. Ricorda in particolare le sue mansioni: l'accettazione degli ospiti, la corrispondenza, i pagamenti e i conti in genere, le telefonate.

Conferma che al campeggio lavoravano certo Ferraro Antonio, operaio fisso per lavori di manutenzione, giardinaggio e pulizia; il figlio del Ballestra e cioè Aldo di cui sopra, che faceva l'elettricista, l'accompagnatore e il guardiano notturno; certo Emilio, da Pallagorio, due o tre volte a settimana, per lavori di manutenzione del sistema elettrico ed idraulico.

Anche sulla caduta dei velivoli dell'80 la teste è chiara: "Non ricordo con esattezza l'anno in cui cadde l'aereo di Ustica. Ovviamente ricordo bene il fatto e mi sembra che ciò avvenne nel 1980. Di esso sapemmo dai giornali e dalla televisione; se ne parlò a lungo tra tutti.

"Ricordo bene che questo aereo era caduto in mare; Era un apparecchio civile e nel disastro morirono molte persone, circa un'ottantina. Ricordo pure che in quello stesso periodo cadde anche un altro aereo, ma sulle montagne, nella Sila, nella piccola Sila. Ricordo bene che era lo stesso anno e lo stesso periodo. Di questo sono sicura. Questo secondo aereo era piccolo, militare, e, per quello che ricordo, libico. Subito fu collegato con quello di Ustica." (v. esame Gallazzi Podavini Cecilia, GI 18.04.97).

Sempre secondo un ricordo chiaro riferisce di non aver sentito parlare di questo evento prima del 27 o 28 giugno, perchè in quei primi giorni fu molto occupata nella sistemazione dei figli e nell'evasione del lavoro già accumulatosi, principalmente la corrispondenza. Sicuramente ne sentì parlare nei primi giorni di luglio. Altrettanto sicuramente esclude che possa averne sentito parlare una ventina di giorni dopo e cioè intorno al 20 di luglio. Precisa anche che nei commenti di quei primi giorni si parlava solo di un apparecchio militare, e che fosse libico lo hanno saputo, lei e gli altri, solo dai giornali e qualche tempo dopo. Nei primi commenti si credeva che si trattasse di uno di

quegli F104 che spesso facevano esercitazione sul cielo della Calabria invece provenienti dalla Puglia.

Coloro che ne parlavano erano i Ballestra, quelli che lavoravano al campeggio, essa Gallazzi, più i campeggiatori che in quel periodo erano pochi. Colui che ne parlò per primo fu quell'Emilio da Pallagorio che un mattino della fine di giugno - la teste ricorda che era arrivata da pochi giorni - disse: "E' caduto un aereo vicino al mio paese, è caduto in Sila, è caduto questa notte, è stata una gran botta forte". Al che il Ballestra, proprietario del campeggio esclamò: "Anch'io ho sentito un botto. Credevo che fosse una mina". La teste non parla più di quest'argomento con l'Emilio, ne parla invece e probabilmente più volte con i Ballestra. A quell'epoca, anche ciò rammenta, non si faceva alcun collegamento tra la caduta di questo aereo militare e quello di Ustica.

A proposito del discorso di Emilio, la Gallazzi precisa di averlo sentito direttamente. Esso avvenne di fronte alla scrivania dell'amministrazione alla quale ella sedeva. L'Emilio era in piedi, dinanzi alla scrivania e parlava al Ballestra, anch'egli in piedi a pochi passi dalla scrivania. Era mattina presto e non c'erano altre persone.

Dà infine, pur non ricordandone il cognome, una descrizione di questo Emilio che perfettamente coincide con il Mele di cui aveva parlato il Ballestra di Bellinzona. Ribadisce che abitava a Pallagorio; riferisce che era divenuto socio del Ballestra nella fabbricazione di tubi di plastica per la corrente elettrica; ripete che quel mattino egli ebbe a dire: "Questa notte è caduto un aereo vicino al mio paese, e ho sentito una gran botta".

Non ricorda, pur essendo addetta alla compilazione, per ciascun campeggiatore, della schedina PS e di quello d'ingresso, la presenza di ufficiali dei Carabinieri tra gli ospiti, tanto meno di un capitano Masci Claudio, già comandante della Compagnia CC. di Cirò. Se tale persona, aggiunge, è stata nel campeggio, vi è stata come ospite non pagante. (v. esame Gallazzi Podavini Cecilia, GI 18.04.97).

Di fronte alla linearità di questa testimonianza, le deposizioni dei due testi calabresi, il Mele, che altri non è che l'Emilio della Gallazzi e il Ferraro, che per esemplare reticenza - specie il Mele, giacchè il Ferraro appare persona anziana e semplice - è bene riportare in tutti i passi essenziali: "In effetti tra la fine degli anni 70 ed i primi degli anni 80, costituii una società con tal Ballestra Bruno di Busto Arsizio per la costruzione di tubi di plastica, con sede a Pallagorio. Questo Ballestra gestiva un campeggio chiamato Torrenova.

Io frequentavo di tanto in tanto questo campeggio, sia perchè ero socio del Ballestra sia perchè in precedenza vi avevo fatto dei lavori di impiantistica. Ricordo della caduta dell'aereo libico che avvenne diversi anni fa.

Ne sono venuto a conoscenza dalla televisione; non ne ho sentito parlare in paese; io in paese non parlo con nessuno, nè mi metto a parlare di queste cose con altre persone; non posso nemmeno dire se se ne parlava; io non ho sentito niente. Io ho sempre lavorato, non mi sono mai interessato di altro.

Io non ho mai parlato di questo fatto con il Ballestra. Dopo che si è sciolta la società non ho più visto il Ballestra, anzi l'ho incontrato una volta tra Pallagorio e Verzino, ma non ricordo nè l'anno, nè il giorno. Non ricordo quando si è sciolta la società.

Non so dove è caduto l'aereo di cui si parla. Non so niente." (v. esame Mele Emilio, GI 15.04.97).

Quindi l'altro teste del luogo. "Attualmente sono pensionato. Ho lavorato per vent'anni presso un villaggio turistico che si chiamava Torrenova, di cui era proprietario

una persona dell'Alta Italia. Io facevo lavori di agricoltura, come curare le piante, coltivare il terreno.

Io ho sentito parlare di un aereo caduto in Sila, ma solo poco tempo fa dalla televisione; non ricordo però il giorno. Al campeggio non ho sentito parlare dell'aereo caduto. Non so queste cose.

Non conosco i Carabinieri di Cirò; non sono mai stato in questi impicci. So solo che a Cirò c'è una caserma, che prima era più piccola ed ora è più grande.

Non ho mai visto Carabinieri al campeggio, nemmeno in divisa; forse qualche volta sono venuti per controlli all'accettazione, ove c'era una donna che si portavano dall'Alta Italia e che si chiamava Lia. Questa donna faceva da segretaria e dopo la morte del vecchio proprietario, anche lei non è più venuta. Il marito di questa signora, per quello che ho sentito dire, aveva un'officina, mi sembra, di materiali aeronautici in Alta Italia. Questa signora Lia, che veniva solo nel periodo estivo, si portava con sè i figli piccoli.

Non ricordo di una persona che veniva a vendere il pesce al campeggio; quando io prendevo servizio non vedevo nessuno.

Non ho mai conosciuto capitani dei Carabinieri, non ho mai avuto a che fare con queste cose. Certo ho visto passare dei CC. in divisa, ma non ci ho mai avuto a che fare." (v. esame Ferraro Antonio, GI 15.04.97).

Ogni commento sul valore di queste deposizioni, da un lato quelle ticinese e lombarda, dall'altro le due calabresi, appare superfluo. Esse mostrano a pieno il segno di due culture diverse e le due ultime recano il marchio della reticenza massima. Solo l'innegabile è ammesso, del resto nulla si dice nè si può dire per paure ataviche di qualsiasi compromissione o rapporto con le istituzioni.

Solo da rilevare che la distanza in linea d'aria tra Pallagorio e il luogo di caduta del MiG23 è di circa dieci chilometri; e ben può essere stato percepito il rumore della caduta di un velivolo nel silenzio di ora notturna, anche per effetto di echi tra valli e monti.

A margine v'è da dire che al campeggio nessuno, e principalmente la Gallazzi che vi svolgeva funzioni di amministrazione, si ricorda del Masci, quanto meno come ospite pagante.

* * * * *

Capitolo XII
Le riunioni al Ministero della Difesa.

1. Premessa.

In conseguenza del rinvenimento del MiG furono tenute in ambito militare più riunioni. La prima lo stesso 18 luglio - che, come si ricorda, era un venerdì, presso il Sottocapo di SMA generale Ferri; la seconda - nonostante l'urgenza delle questioni, nel fine settimana non si fa nulla - il lunedì successivo 21 luglio, presso il Capo di SMD, all'epoca Ammiraglio Torrisi; la terza e la quarta entrambe il martedì 22 luglio, alle

10.15 presso il Capo di Gabinetto generale De Paolis, alle 12.15 presso il ministro, onorevole Lagorio.

In tutte queste riunioni i principali esponenti dell'AM. hanno preso appunti, che sono di utilità per la ricostruzione dei fatti.

2. L'agenda del generale Melillo.

In primo luogo quelli più dettagliati scritti dal Capo del 3° Reparto generale Melillo:

"18 luglio: riunione presso il Sottocapo - si tratta di una riunione iniziata ad h.14.30, come si apprende dall'agenda del generale Tascio -
Aereo caduto 11.05
Tascio - probabile libico
SIOS → ha il punto d'impatto - cartina
procurarla
MiG 17 - MiG 23 - F-1
Non hanno autonomia. Quanto?
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 Crotone
Calzari sembrano italiani.
Cadavere seppellire subito puzza - Sarà riesumato.
Esame attacco alare. Tra un paio d'ore sapremo cosa è.
Carta con golfo di Bengasi.
Piani a lunga scadenza Copre buchi
e ECCM. Ma non aumento copertura nè migliore a bassa quota (bassissima)
(inc.)
Breve appunto

21.7.80

Incidente aereo libico
Riunione S.M.D.

- Calzari italiani.
- Casco russo - sul caschetto c'è un nome -
- senza carburante.
- disarmato.
- non fotografie - cinemitragliatrice sviluppato film → bianco.

Recupero - deve essere fatto.
Chinook non può farlo.
Bisognerà farlo con teleferica genio esercito.

Problema - Risposte a interrogazione.
Bart - BBQ raggi sono piccoli - occorrerebbe una fitta rete - AWACS.
Dare risposta.
Torrisi → è vero che è in sede di completamento e movimento, ma quando si tratta di aerei a BBQ i radar coprono poco, ma risolvono la difesa di particolari obiettivi ma non tutti.
Bart → Radar dislocati a protezione di aree 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.
Torrisi. Fermo restando che sono in adeguamento rinnovamento e potenziamento, con intervento della Marina da sud. Si deve però tener presente che per aerei a bbq non c'è continuità anche in relazione a ostacoli e limitazioni.
De Paoli → velivolo non è stato visto - (1° punto).
Torrisi → Difendiamoci sulla BBQ stiamo cercando di aggiornarci, fermo restando che a BBQ dovrebbero essere fatti per capire tutti i varchi.
A BBQ si hanno ampissimi varchi ovunque.
Attualmente coprono bene a tutte le quote.
Attenzione che poi la risposta che fa il giro del mondo.
Dire solo che aereo non controllato perché volava a BBQ ed in quella zona non è controllabile - non vedono bene in determinate condizioni.
Santovito - se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale.
Bart - sono in corso progr. per potenziare e (inc.) soprattutto in quella zona per migliorare le capacità di avvistamento alle basse quote.
Torrisi - L'aereo si è sicuramente avvicinato a BBQ.
- a quelle quote non sempre danno condizioni normali e morfologiche.
- proprio per queste limitazioni stiamo dando luogo a un programma che anche in quella zona migliorerà avvistamenti a BBQ.
Richiesta libici.
- dare salma.
- anche tecnici libici partecipare a sopralluogo.
Ferri → se è incidente, come è, bisogna nominare Commissione inchiesta con partecipazione libici.
Loro avrebbero diritto al recupero rottami.
Tascio → vogliono vedere il velivolo e studiarlo.
Torrisi → vediamo di studiare, poi vediamo di darglieli.
Aspettiamo intanto qualche giorno e guadagnare tempo.
Ferri → chi dirige tutte le opere di recupero.
Tascio Portare tutto in una base aerea - (Pratica di Mare con sperimentale)
De Paoli →accelerare - fare indagine.
1) Sollecita.
2) ma aspetta che diamo il pronto.
Tascio →vedere ancora se è arabo o russo.
Salma → esumare e mandarla dove c'è cella frigorifera. (a Roma?)
Torrisi → mandare carro frigorifero in Calabria (penserà tutto Tascio) e portare Roma.
Poi gli diamo la salma.
De Paoli → Diciamogli recupero è difficile da farsi, intanto gli diamo la salma?

Farla venire tra 48 - 72 ore sia per salma, sia per velivolo.
Allunghiamo il brodo.
Torrisi → Fra due giorni farli venire per far vedere come sta l'aereo.
Commissione d'inchiesta subordinata al problema di guadagnar tempo prima di fargli vedere i reperti.
Dire che stiamo studiando i modi di recupero e poi quando avremo visto allora possono venire a vedere.
Bart → con estrema difficoltà abbiamo recuperato la salma.
Torrisi → diamo salma, diciamo che studiamo recupero e poi verranno anche loro. Poi parleremo della Commissione d'inchiesta.
Tascio → Chi coordina?
Torrisi → Esercito sarà avvertito da SMD.
Gabinetto: rapporti esteri.
Poi tutti è SMD e Gabinetto.
De Paoli → Risposta interrogazione: fare altro comunicato stampa?
1°) mettere a punto risposta a interrogazione.
2°) vedere cosa dare alla stampa.

Tele Gab. ministro
Questo SMA est interessato a conoscere ogni particolare utile at ricostruzione noto incivolo e tra questi elementi lo stato del pilota
Richiedesi pertanto che sia fatta autopsia della salma at scopo verificare stato psicofisico pilota prima dell'incidente.
A mano al Com. de Paolis
pertanto svolgere appropriate azioni presso magistrato competente
Fattibilità opz. recupero.
In relaz. quanto richiesto codesto Gab. si trasmettono per visione al ministro i seg. documenti e relative deduzioni rigard. Dati
- alleg. A ... incivolo in base a quello finirà ...
- alleg. B - situaz. e previsioni sulla copertura radar D.A. con puntuale riferimento ad incivolo aereo
Gab. ministro
p.c. S.M.D.

Allegato "A" - cronistoria sull'incidente di volo del 18 luglio 1980 e relative deduzioni formulate in base agli elementi finora conosciuti.
Allegato "B" - situazione e previsioni sulla copertura radar della Difesa Aerea Italiana, con all'incidente di volo del 18 luglio 1980.

Incivolo libico 22.6.80
Riunione del Capo Gabinetto - ore 10,15
- Consegnata copia della nota verbale libica
ore 12.00 ministro vuole far riunione con Capi S.M. - forse occorrono tecnici.
chiedere Bartolucci cosa devo fare.
Individuare azioni da sviluppare su 4 aspetti.

1- prosieguo del recupero indagini salma.
2- risposta richieste libiche.
3- risposte interrogazioni.
4- comunicati stampa.
1) Recupero - fatta ricognizione recupero nei tempi non è possibile perché impervio e scosceso e impedisce accesso di mezzi pesanti. Non vi si può accedere nè dall'alto nè dal basso.
Suggerisce sezionare relitti e portarli a mulo (?) a meno che non si prolunghino molto i tempi.
Ministro chiede , risvolti politici etc. bisogna farla.
- Composizione Commissione indagini. Se ci chiedono di non farla vedremo.
- Salma - non ancora avuta autorizzazione Magistratura per autopsia.
Recupero → va fatto.
Sorveglianza va alleggerita.
Presid. Commissione deve subito interessarsi perché al più presto venga rimosso subito.
Allentare comunque la sorveglianza.
Aspettiamo quindi che venga fatta la Commissione e coord. e modalità di recupero con Esercito.
2) Risposta richieste libiche
Libici vorrebbero fare volo con elicottero per vedere panoramica
Orientamento a consentirlo (para.2)
Rispondere Esteri oggi pomeriggio - Autorizzazioni solo sorvolo - Ambasciata Libica autorizzarli a contatti con SIOS AM
Se non ci è consentito di arrivare a dopodomani andiamo nel pomeriggio.
Parlarne Capo S.M. (maiuscolo nell'originale)
Attenzione ad autonomia la salma.
3) Risposte interrogazioni.
Ministro darà direttive.
vedere se darle insieme o separatamente (sentiremo ministro) - provvederà AM e Gabinetto.
Prepararsi per le altre interrogazioni. (maiuscolo nell'originale)
4) Note stampa - bisogna sentire il ministro - intanto possiamo passare a dire che ricognizione, Commissione congiunta etc.
Commissione: Presidente dire subito che recupero non ci interessa per cui se vogliono pagano loro
va bene?
- Santovito 22.7.1980
ore 12.15

Riunione ministro Difesa
Min. - Pastorino → abbattuto? - Nemmeno per sogno
Noi abbiamo prigionieri italiani in Libia e viceversa
Min. - autopsia
Gab. Richiesta, ma non c'è magistrato. Sollecitato ma ancora niente. Aspettiamo risposta.
Min. - analisi per razza dell'individuo autopsia (autopsia nell'originale maiuscolo)
Stato fisico

Non si è catapultato.
D'Ambr. - Militalia Libia dice che velivolo era in esercitazione in territorio libico a 11.000 m.
Era pilota giovane con istruttore e ad un certo momento "ha tagliato la corda" -
Carab. contattato vuole sapere se autopsia deve avere obiettivo
razza
età
stato del cuore
anossia (analisi del sangue)
Min. - Nessun controllo radio
Min. Vedere (inc.) il LORAN di Calabria
fare ("fare" maiuscolo nell'originale)!! È per la 6° flotta?
Accerta Capo SMD - Ma vediamo anche noi.

Bisogna ricorrere a radar mobili in modo da posizionarli verso dove viene la minaccia.
SMD Adriatico e migliore perché ci sono i radar di scoperta della Marina, che se vengono integrati si ha anche copertura a bassa quota (dato che vedono le navi)
SMA Contraeree per difendere i radar
vedere accelerare tempi ed acquisire ulteriori elementi per radar mobili
Vedere di spingere in tutte le direzioni:
- accelerare il programma in corso attivare le nuove misure per acquisizione
magari anche in prestito di nuovi radar USA mobili.
Bartol: vuole una riunione sul punto della situazione del programma radar
Fare 3° e 4° Rep. UGPF ? 1° Rep. ("fare" è maiuscolo in originale)
Min. Alla Commissione difesa bisognerà dire di più - è troppo poco quanto è stato scritto da Gab. Min. - SMA -
Preferisce parlare alla Commissione interparlamentare per la sicurezza piuttosto che alla Commissione Difesa.
Non dobbiamo farci convocare da questa Commissione perché altrimenti stato di accusa.
Allora prendiamo iniziative in sede di Commissione con le risposte alle interrogazioni.
CSMD - Diamo alcune spiegazioni perché poi devono appurare programmi.
CSMA - Bisogna rispondere a Pastorino.
Nella settimana (o quella ventura) il ministro Lagorio può fare risposte a Commissione Difesa e si invitano gli altri parlamentari che non vi fanno parte.
A Pastorino dare risposta scritta da parte di Lagorio, identica a quella <u>della Commissione Difesa.</u>
2 stazioni Loran USA in servizio per Cost Gard (!) trasmettono segnali per tutti coloro che lo richiedono per la navigazione in Mediterraneo.
Nella risposta del Parlamento diciamo che non c'è nessun obiettivo militare in zona, salvo Loran e ponti radio. Roba da poco.
Stampa
Min. - non rispondere, prima dobbiamo parlare in Parlamento

Contatti con libici ed Esteri
Le richieste di
- costituzione Commissione.
- sorvolo elicottero zona incidente.

Siano oggetto di stampa (maiuscolo nell'originale)

OK Ministro.
Per Fotografia - restituite
S.I.S.MI - SIOS
Mandar copia per rappresentante."
...

3. Gli appunti del generale De Paolis.

Di interesse anche gli appunti del Capo di Gabinetto De Paolis
"19/7 ultime (maiuscolo nell'originale)
Incidente 11.05 (maiuscolo nell'originale)
Aereo (maiuscolo nell'originale) bs quota relativa e lento.
caduto come una pera cotta e si è disintegrato con piccoli fuochi residui.
Relitti aereo lingua cirillico / araba / inglese - -
inglese interno.
Pilota distaccato - casco di marca russa.
calzari italiani.
strumenti molto interessanti.
(inc.) specie di testamento / dichiarazione.
Cadavere (inc.) seppellire subito – perché già puzzava. Sarà riesumato.
/ Veniva da sud - (inc.) Crotone.
Tipo velivolo MiG 17/ MiG23 / Mirage F 1
al 90% libico - (?)
carta golfo di Bengasi.
Si smentisce che fossero tre velivoli.
Aveva no fotocine.
19/7
Appunto da parte SMA.
Si sapeva che poteva succedere.
ci sono varchi in senso assoluto e relativo.
ci sono piani di acquisizione di mezzi per coprire in senso assoluto e senso relativo - nuovi radar e nuovi radar di quota".

Poi un breve appunto su carta intestata "Ministero della Difesa", sicuramente di pugno dello stesso onorevole Lagorio.
"Il ministro della Difesa
- autopsia
- razza
- nazionalità
- condizioni fisiche
- contatti radio con basi it.?
- disturbi elettronici
- basi: quali, dove?
- 3000 mt. Radar
(sempre)

(altri apparecchi?)".

4. L'agenda del generale Tascio.

Il Capo del 2° Reparto, nella cui agenda pur si sono rinvenuti molti appunti di interesse, partecipò, come si rileva dalla sua agenda alla riunione del lunedì 21 presso il Capo di SMD. Queste le sue note:
" CSM 21/7 ministro
Autopsia tramite Magistratura
Iraq (maiuscolo nell'originale)
iracheni che volano in Libia.
Abbiamo un po' di tempo.
Telegramma al Gabinetto MDA
richiedesi esame autoptico salma
pilota libico deceduto.
Quesito SMA
esito interessato a conoscere ogni particolare utile at ricostruire incivolo oggetto.
lo fa il 3° Reparto.
(inc.) frigorifero.
Domani Mattina: Commissione inchiesta:
Addetto militare
RSV mig
Pilota
Ronchi + Santovito Fotografo
per autopsia Argiolas".

5. Commento sulle agende Melillo, De Paolis e Tascio.

Da questi documenti emerge una serie di elementi preziosi per la comprensione delle reazioni dello SMA e delle articolazioni più alte del Ministero della Difesa.

In primo luogo vi è - sia nell'agenda Melillo che negli appunti De Paolis - un orario preciso al minuto della caduta del velivolo. Sono passati anni, le prime testimonianze sono incerte e senza alcuna pretesa di precisione, sono stati fatti calcoli infiniti sugli orari di decollo, di volo, di caduta, e ancora, in particolare negli assertori della caduta quel 18 luglio, non si è assolutamente certi di alcun orario (anche la Commissione mista italo-libica, ma a distanza di settimane, concludeva per le 11.00-11.30, pur avendo avuto un orario di partenza dai Libici) e quel gruppo di alti ufficiali a Roma nel chiuso del Ministero a pochissime ore di distanza dall'asserito fatto, senza ricorrere ad alcuna formula di approssimazione, già fissavano al minuto la caduta.

In quella riunione poi - si seguono in particolare le annotazioni di Melillo - non v'era invece alcuna certezza sul tipo di aereo, nè sull'autonomia di quelli ipotizzati, tra cui il MiG23. Melillo anzi scrive: "non hanno autonomia". E giustamente, giacchè solo dei calcoli di parte, sul cui valore i periti d'ufficio si sono negativamente pronunciati, hanno affermato che quel velivolo avesse autonomia tale da raggiungere il nostro territorio. A dir il vero in quel momento non si conosceva la nazionalità dell'aereo, e a

maggior ragione la provenienza. Non si vede come si potessero porre problemi di autonomia. A meno che qualcuno dei partecipi già non sapesse tutto.

Nel documento s'afferma inoltre – e stranamente perché quel pomeriggio il cadavere era già stato raggiunto e alle 17.00 se ne comincia l'ispezione – che il pilota è intatto e ha documenti indosso. Di tali documenti non v'è più traccia, anche se qualcuno, come s'è visto, ha addirittura parlato di documenti d'identità. Come si facesse poi a parlare di cadavere intatto per un corpo sfracellato, non si riesce a comprendere.

Altra stranezza, in contrasto con testimonianze secondo cui il cadavere era fresco, è la constatazione riportata non solo da Melillo ma anche da De Paolis sullo stato del corpo del pilota. Quel cadavere, al tempo della riunione, e cioè nelle prime ore del pomeriggio del 18, già "puzza", deve essere seppellito, e sarà riesumato. Melillo cioè a quell'ora già sa dello stato di decomposizione della salma, sa che deve essere seppellito – e questa può essere una logica conseguenza di quello stato – ma non si riesce a capire come possa sapere già che quel cadavere sarà riesumato, essendo seppellimento e eventuale riesumazione di stretta competenza dell'AG.

Melillo si preoccupa quindi delle risposte che dovranno essere date ai molteplici interrogativi che sorgeranno sul fatto, perché queste risposte faranno "il giro del mondo". Non si riesce a comprendere minimamente la preoccupazione di questo generale, a meno che non si fosse già a conoscenza di fatti e circostanze da nascondere, oltre i varchi nel sistema radar, già ben noti agli esperti e agli interessati.

C'è poi la strana affermazione del generale Ferri che già sa, siamo al 21, che s'è trattato d'incidente.

C'è la preoccupazione di prender tempo rispetto ai libici, che al 21 – fino a poco tempo prima nulla sapevano, o così appariva, e non s'erano accorti di nulla – già volevano la salma, chiedevano di partecipare al sopralluogo e di ispezionare il velivolo.

A questo punto uno strano intervento di Tascio che invita a vedere se è arabo o russo, evidentemente il pilota. Segno che nonostante cognizioni, visite ed ispezioni permanevano ancora dubbi sulla razza del morto.

Infine, sempre nella riunione di questo 21, il testo di una richiesta di autopsia che sarà trasfuso nella richiesta ufficiale a firma del Capo di Gabinetto all'AG di Crotone e che partirà il giorno stesso. Emerge così una iniziativa ben strana; l'AM, e alle sue spalle i vertici del Ministero della Difesa, si fa parte attiva, anzi attivissima, in ambiti di stretta competenza della Magistratura, che d'altra parte mostra una inspiegabile inerzia in un fatto che sin dall'immediatezza appariva di rilevante gravità. È l'AM che chiede l'autopsia, è l'AM che sa del seppellimento, che già prevede il disseppellimento, quando l'AG non fa mostra di sapere alcunché. Anche in questo caso l'AM sa che non si tratta di "ordinario" incidente militare, come ha sempre saputo che la caduta del DC9 non era un "ordinario" incidente civile.

E sempre sulla salma vi sono preoccupazioni sul suo disfacimento. Melillo – ma anche Tascio sulla sua agenda e Torrisi, come riferito da Melillo – si preoccupa della sua decomposizione e quindi di reperire cella e carro frigorifero.

C'è poi la preoccupazione di allungare i tempi con i libici. È palese qui l'imbarazzo per un arrivo immediato dei libici. Si deve allora supporre che già quel lunedì fossero iniziati i colloqui – quelli ufficiali, oltre quelli di Tascio – con gli Americani e fossero stati presi con costoro impegni per sopralluoghi ed esami di parti del velivolo. Senza contare che alcune di queste parti sono state sicuramente già portate alla sede del SIOS. Sono gli imbarazzi tipici di chi ha moglie ed amante; la moglie americana e l'amante libica, di cui parlano gli studiosi della nostra storia recente.

Torrisi appare il più determinato in questo scaglionamento dei tempi: diamo salma, diciamo che studiamo recupero e poi verranno anche loro, poi parleremo della Commissione d'inchiesta.

Il giorno seguente – ma stranamente Melillo, che è persona estremamente precisa, scrive giugno e non luglio – due riunioni, come si ricorda, l'una presso il Capo di Gabinetto, l'altra presso il ministro. Nella prima si nota che la questione più pesante appare il rapporto con i libici. Si discute anche della salma, al riguardo della quale Melillo scrive una nota di non facile spiegazione "attenzione ad autonomia salma". Non si comprende infatti quale possa essere l'autonomia di un cadavere, a meno che anche lui, già prima dell'autopsia, non sapesse già dell'avanzatissimo stato di decomposizione.

Nella seconda ad h.12.15, questa volta è scritto luglio e non giugno, del 22.07.80, il ministro riporta l'opinione dell'on. Pastorino, all'epoca vice-presidente della Commissione Difesa e membro del Comitato di Controllo sui Servizi d'Informazione, secondo cui quel velivolo sarebbe stato abbattuto. Melillo senza alcuna esitazione – al momento non sa ancora nulla – scrive "nemmeno per sogno". A dir il vero l'on. Pastorino aveva inviato al ministro un messaggio nel quale indicava, alle 15 circa del 21, nell'episodio una violazione dello spazio aereo, una mancanza di tempestivo allarme, un gravissimo precedente politico. Richiedeva di conseguenza notizie su una reale valutazione generale, sulle cause che avevano impedito rilevamento "radar" e allerta degli intercettatori, e una valutazione dei risvolti politici. Qualora tali argomenti fossero stati coperti da "segreto di Stato", si sarebbe fatto parte diligente per una discussione del caso nella sede interparlamentare competente.

Si sottolinea poi, nell'agenda Melillo, che nei confronti della Libia non abbiamo libertà d'azione, siamo praticamente sotto schiaffo, perché "noi abbiamo prigionieri italiani in Libia e viceversa"; non ci si può perciò proprio muovere. Il ministro affronta il problema dell'autopsia. Il Gabinetto risponde che ci si è mossi, si è anche sollecitato, ma non si trova il magistrato. Interviene anche D'Ambrosio, il teste che a sua detta non ha fatto nulla nell'affare del MiG; costui riferisce su quanto venuto a conoscenza di Militalia Libia e cioè quella versione che noi per le pressioni dei libici non potremo nemmeno prendere in considerazione, ovvero che quel pilota "aveva tagliato la corda".

Da ultimo un particolare mai emerso e su cui nessuno ha mai dato spiegazioni, le fotografie restituite al S.I.S.MI e al SIOS, di cui bisogna mandar copia per il rappresentante. Esistono quindi fotografie di questi Servizi. Di quelle del primo invero non s'è mai trovata alcuna traccia; di quelle del secondo si sono trovate solo quelle consistenti in riprese dall'alto della zona di caduta del velivolo.

Interessanti anche gli appunti di De Paolis. Qui come s'è detto quello simile all'annotazione di Melillo sull'odore della salma, sull'immediato seppellimento, sulla conseguente riesumazione. Ovviamente il De Paolis non rammenta la riunione presso il suo ufficio. Così come non ha memoria dei discorsi sulla salma e sul suo stato di conservazione, addirittura di coloro che facevano questi discorsi. A dir il vero egli non ricorda più nulla e riesce a mala pena a fare delle ipotesi sulle proprie annotazioni. Così al riguardo dell'odore della salma, che a parer suo poteva derivare dal fatto che fosse mezza bruciacchiata. E che il corpo del pilota avesse subito bruciature in vero lo afferma solo lui, così come che era "distaccato", giacchè al riguardo Melillo scrive invece "pilota intatto". Anche su un altro dato fondamentale, la smentita sulla presenza di tre velivoli, nulla sa riferire.

Senza risposta restano alcune annotazioni di rilevante interesse sull'appunto del ministro, sicuramente discusse nella riunione; come "contatti radio con basi it?" "disturbi elettronici" "basi: quali, dove?". Ma di tali argomenti di certo nessuno dei partecipi ricorderà alcunché, nonostante l'importanza dei quesiti; che se avessero avuto risposta – lo si deve affermare con chiarezza – l'inchiesta di certo ne avrebbe tratto vantaggi non indifferenti.

Un grado di memoria in tutto simile ai colleghi che lo hanno preceduto mostra infine il generale Tascio, che nulla ricorda; perché scrive di iracheni che volano in Libia sotto la riunione CSM 21/7 Ministero, perché sul telegramma relativo all'autopsia, sul frigorifero, su Ronchi + Santovito per autopsia.

In conclusione incertezza e notevole confusione su tutto meno che, stranamente, su alcuni punti, che appaiono perciò come punti da tener fermi: che si è trattato di incidente e che l'aereo non è stato abbattuto.

6. Attività dello Stato Maggiore Difesa.

In un documento interno venivano elencate alcune risposte ai possibili quesiti da parte di organi di stampa al Ministro. Relativamente al MiG veniva precisato che "non può essere esclusa l'ipotesi che nella zona indicata possa essersi trovato un MiG23 libico (Flogger E)", giustificando la risposta con tre considerazioni: la prima, secondo cui un velivolo di questo tipo in configurazione di armamento con due missili AA-2 Atoll più cannone e carburante interno ed esterno, con decollo da Bengasi, e viaggiando ad una quota di dodicimila metri, avrebbe potuto raggiungere la zona interessata all'incidente al DC9 Itavia, ancorché ai limiti estremi di autonomia; la seconda secondo cui, qualora il velivolo fosse decollato dall'area di Tripoli, in analoga configurazione di armamento e di carburante, l'autonomia sarebbe salita fino alla latitudine corrispondente alla zona di Roma; la terza, infine, secondo cui nella ulteriore ipotesi di un possibile decollo dall'isola di Malta, nelle medesime condizioni operative, l'autonomia del velivolo avrebbe consentito il raggiungimento della costiera ligure. Veniva inoltre precisato che non si poteva affermare con certezza che il MiG precipitato sulla Sila fosse privo di attacchi per missili, portando a dimostrazione alcuni passi della documentazione tecnico formale redatta dalla Commissione d'inchiesta dell'Aeronautica Militare in cui si dava contezza della presenza di pylon sull'ala destra "utilizzabile solo per armamento".

Sempre nel documento riepilogativo sulle attività in direzione dell'evento veniva evidenziato che lo Stato Maggiore della Difesa prima dell'88 non era mai stato direttamente ad esso interessato né dalla Magistratura né da altri Organi Centrali, a parte richieste di Legidife di elementi di risposta ad alcune interrogazioni parlamentari.

In effetti lo Stato Maggiore della Difesa a partire dall'88 veniva chiamato a rivestire un ruolo di coordinamento delle tre forze armate, allorchè nell'agosto veniva investito direttamente da questo Ufficio con una serie di richieste di informazioni relative al giorno della caduta ufficiale del MiG libico. In particolare venivano richieste informazioni relative ad eventuali esercitazioni militari alla data del 18 luglio 80, e ad impianti della Difesa nazionale che avessero avvistato la traccia dell'aereo militare libico, comunicando in caso negativo i motivi del mancato avvistamento.

Lo Stato Maggiore della Difesa dopo aver interessato le tre Forze Armate ed ottenuto le risposte ai quesiti richiesti, trasmetteva una missiva datata 9 dicembre 88 in cui riferiva, premettendo che l'ITAV aveva all'uopo nominato una Commissione, che il 18 luglio 80 l'area di competenza del 3° ROC di Martina Franca si era interessata ad una esercitazione NATO "Natinad - Demon Jam V" svoltasi dalle ore 8 alle ore 11 (l'esercitazione si tenne dal 15 al 18 luglio). L'esercitazione prevedeva l'impiego di velivoli che simulavano operazioni di penetrazione verso il territorio nazionale in presenza di disturbo elettronico e contro i quali intervenivano i velivoli intercettori. Nessun inconveniente si verificò nel corso dell'esercitazione. In relazione al mancato avvistamento del velivolo libico si riferiva che dalle informazioni radar disponibili non era emersa una classificazione compatibile con quella che sarebbe stata attribuita al velivolo libico qualora identificato, e che dai dati disponibili dalla documentazione tecnico formale dalla Commissione nominata a suo tempo dallo SMA "si era potuta individuare una correlazione possibile solo con la traccia LJ054 avvistata alle 11.12 dal radar di Otranto". Si precisava inoltre che nei mesi immediatamente successivi all'evento era già emersa la situazione di dubbio sull'avvistamento del velivolo libico da parte della Difesa Aerea ed era stata adombrata una certa superficialità nella esecuzione delle attività di identificazione. Per quanto riguardava l'Esercito e la Marina veniva riferito che nessuna esercitazione aveva avuto luogo in quel periodo.

Tra la documentazione relativa al 90 si rilevava, inoltre, un appunto allegato ad una missiva del Capo di Stato Maggiore della Marina concernente un colloquio con ufficiale del SIOS richiesto dal capitano di Fregata Bonifacio. Questi riferiva quanto da lui dichiarato al Giudice Istruttore in relazione al suo intervento di soccorso all'indomani del disastro aereo. Il Bonifacio - stante a quanto si legge nell'appunto - si diceva convinto che "a far precipitare il DC9 Itavia potesse essere stato un guasto/incidente tecnico" e che tale convinzione era stata riferita anche al Magistrato.

Ovviamente sulla caduta del MiG libico l'attività dello Stato Maggiore della Difesa è stata più intensa e non soltanto passiva come per la caduta del DC9 dell'Itavia. Dalla documentazione acquisita si rilevano oltre alla ricezione di messaggi, appunti e altro, dal Gabinetto della Difesa, dallo SMA e dal S.I.S.MI, anche la partecipazione dei vertici dello SMD a riunioni.

Di particolare interesse un appunto, senza numero e data, classificato "segreto" all'oggetto "MiG23 libico precipitato il 18 luglio 80 nel pressi di Castelsilano (CZ)" in cui venivano sintetizzate le determinazioni raggiunte a seguito delle due riunioni che avevano avuto luogo, la prima, la mattina del 21 luglio presieduta dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, la seconda il 22 luglio presieduta dal Capo di Gabinetto.

Alla prima riunione prendevano parte, tra gli altri, il Capo Stato Maggiore dell'Aeronautica, il direttore del S.I.S.MI, il Capo di Gabinetto della Difesa, il Sotto Capo di Stato Maggiore della Difesa, i Capi Reparto SIOS ed Operazioni di SMA, i Capi Reparto Operazioni di SMD e SME. Scopo della riunione l'individuazione di azioni a seguito dei quattro aspetti principali della vicenda: probabile dinamica dell'incidente; recupero ed esami dei rottami; autopsia della salma; interrogazioni parlamentari e la nota verbale libica. In relazione alla dinamica dell'incidente - dopo avere escluso la missione a scopo di spionaggio - venivano formulate due ipotesi: malore del pilota ad alta quota con inserimento dell'autopilota, o evasione dalla Libia. Relativamente all'autopsia veniva precisato che, seppur utile e necessaria ai fini dell'indagine, "non deve essere considerata di preminente interesse militare". Veniva

inoltre dato atto che “lo SMA ha in corso azione per tentare un'eventuale identificazione del pilota attraverso i curricula di coloro che sono stati addestrati in passato a Lecce”. Tale “azione”, va subito sottolineato, non è mai emersa da nessun documento trasmesso dallo SMA né tanto meno dalle dichiarazioni rese dai responsabili dell'epoca. La riunione del 21 luglio si concludeva con l'intervento del Capo di Stato Maggiore della Difesa che sottolineava: “la delicatezza dei rapporti con la Libia e la molteplicità dei nostri interessi stabilisce che si debba fare il possibile per non urtare la suscettibilità di quel Paese ferma restando la salvaguardia degli interessi informativi (SMA-SIOS) ed il pieno rispetto della legge (Commissione congiunta di indagine)”.

Alla seconda riunione, presieduta dal Capo di Gabinetto della Difesa, partecipavano il Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Vice Direttore del S.I.S.MI ed i Capi Reparto Operazioni di SMD, SME e SMA. La riunione aveva come tema la problematica relativa al recupero del relitto. A conclusione della riunione il Capo di Gabinetto, sentiti lo SME per quanto riguardava le difficoltà incontrate a causa dell'inagibilità del luogo, e lo SMA che riferiva che i tecnici del SIOS erano già al lavoro con la previsione di ultimare sul posto entro la sera del 23, e avuta conferma dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, decideva di proporre al Ministro della Difesa di accogliere la richiesta libica di ricognizione della zona dell'incidente e di costituire una Commissione congiunta di indagine sull'incidente, alla quale invitare come partecipi anche rappresentanti libici.

In altro appunto datato 29 luglio 80, classificato “Riservato”, si legge: “A seguito dell'incidente in oggetto, di cui sono note le circostanze ed il luogo, era stato disposto che il servizio di vigilanza nell'area interessata fosse assicurato e organizzato da SME con il concorso di SMA”. Ebbene, se sicuramente il luogo di caduta era noto, di certo non apparivano note allo Stato Maggiore della Difesa le circostanze nel corso delle quali si era verificata la caduta del velivolo libico. La Commissione d'Inchiesta del colonnello Ferracuti, infatti, si era insediata solo da pochi giorni. Ne deriva pertanto il sospetto - si è alla fine di luglio cioè nei giorni dell'attivismo del S.I.S.MI e del SIOS/A alla ricerca dei tracciamenti radar dei due eventi - che non si volessero specificare le “circostanze” in cui si era verificato l'incidente al velivolo libico.

* * * * *

Capitolo XIII
L’Ambasciata d’Italia a Tripoli.

1. Le informazioni.

Dagli atti acquisiti presso il S.I.S.MI è emersa una nota datata 21 luglio 80 ad oggetto velivolo libico precipitato in Italia, trasmessa da Navitalia Tripoli a più indirizzi dello stesso Servizio Militare, nota da cui risulta il primo interessamento della nostra rappresentanza diplomatica in Libia all’affare. In essa si legge che la sera del 20 l’Ambasciatore Quaroni era stato convocato dal Segretario dell’“Ufficio Rappresentanze” Shahati nella sede del Comando generale delle Forze Armate. Alla riunione sarebbero stati presenti il comandante delle Forze Aeree e il Segretario Abu Baker Younis.

Nella riunione era stata illustrata la dinamica dell'incidente, il velivolo, un MiG23, in coppia con altro, stava effettuando addestramento sul circuito Bengasi - Marsa Brega - Bengasi. Durante il volo era stato notato un anormale comportamento per frequenti variazioni di quota non previste dal profilo di volo. Una volta giunto su Bengasi il velivolo non compiva la procedura di atterraggio bensì proseguiva con rotta Nord-Ovest, velocità 0.95MK, a 36.000 piedi di quota, invano ripetutamente richiamato dalla torre di controllo. Sulla base della stima della riserva di carburante s'era previsto il punto di caduta a 450km da Bengasi.

I libici escludevano qualsiasi "fine particolare" di Tripoli nei confronti dell'Italia, ed attribuivano l'evento a un malore del pilota, dovuto probabilmente all'irregolare funzionamento dell'erogazione dell'ossigeno, e tale causa, ribadivano, era confortata dall'assenza di congegni informativi sul velivolo, dall'esaurimento del carburante al momento dell'impatto e dal mancato tentativo di salvataggio del pilota. I libici comunque si dichiaravano "disponibili per cooperare in inchieste italiane"

2. Le dichiarazioni dell'Ambasciatore Quaroni.

L'Ambasciatore d'Italia in carica in quel periodo Alessandro Quaroni ha confermato la vicenda della riunione, pur collocandola nella notte del 21. In effetti in quel periodo essendoci il Ramadan gli uffici in Libia lavoravano per brevissimo tempo nelle prime ore del mattino e nelle ore notturne, ed egli fu convocato alle 23.00, per cui quell'incontro può essersi protratto sino alle prime ore del giorno successivo. La convocazione proveniva dal Sottosegretario dell'ufficio Popolare per le Relazioni con l'Estero e da questo ufficio l'Ambasciatore fu quindi portato al Quartier generale della Difesa. Qui fu ricevuto dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, che premise di parlare a nome del Capo di Stato Maggiore della Difesa, personalità di particolare rilievo nella scala del potere nella Jamahirija, essendo il numero tre del Comando del Consiglio della Rivoluzione, composto da cinque membri e presieduto dallo stesso colonnello Gheddafi. Al colloquio oltre al Sottosegretario agli Esteri, tal Abu Freua, e il Capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, alcuni altri ufficiali di armi non specificate. La spiegazione dell'evento la stessa enunciata nella nota di Navitalia.

Il pilota, a causa di malore, avrebbe inserito il pilota automatico e così si sarebbe allontanato dalla rotta prestabilita. Del malore si sarebbero accorti gli altri piloti dell'esercitazione, giacchè il nostro non rispondeva più alle loro sollecitazioni. Per esaurimento del carburante sarebbe finito in Calabria. In esito al colloquio fu richiesto all'Ambasciatore di farsi portavoce presso il Governo di Roma della richiesta di restituzione della salma del pilota e dei resti dell'aereo. Il 23 immediatamente successivo Abu Freua rinnovava la richiesta di restituzione della salma, a causa a sua detta del pressante intervento dei parenti del defunto, dando per la prima volta il nome di costui e cioè Ezzedin Fhadal Khalil, e comunicava la composizione della delegazione libica nella Commissione mista. Quel giorno stesso pervenne all'Ambasciata italiana la richiesta dei visti per quei membri.

L'Ambasciatore confermava che il Governo italiano per quella violazione dello spazio aereo nazionale e per la caduta dell'aeromobile sul nostro territorio non aveva elevato nessuna nota di protesta, così come il Dicastero degli Affari Esteri non aveva dato alcuna istruzione in tal senso o in altri sensi. Confermava altresì che all'epoca non

esisteva un centro del S.I.S.MI in Libia, anche se l'addetto militare navale trasmetteva informazioni a quel Servizio tramite il SIOS della Marina. Il Centro era stato istituito solo nell'82 a seguito di visita e contatti del generale Lugaresi, succeduto nell'81 a Santovito nella guida del Servizio militare. Aggiungeva che all'epoca esistevano relazioni dirette tra i Servizi italiani e quelli libici. Per costoro operava certo Moussa Salem, il quale raggiungeva l'Italia ogni due mesi ed aveva accesso diretto alle alte gerarchie del S.I.S.MI, tra cui lo stesso Direttore generale Santovito. Con l'avvento di Lugaresi le frequentazioni di Moussa Salem si restrinsero.

Anche il console generale a Bengasi, Michele Petrocelli, ha seguito la vicenda del MiG caduto sulle montagne di Calabria. Seppe del fatto l'indomani del ritrovamento dal marconista del Consolato, già sottufficiale sommergibilista passato poi nei ruoli del S.I.S.MI, che a sua volta ne era venuto a conoscenza nella notte via radio. Sempre in quei giorni il console aveva ricevuto commenti e confidenze di altri consoli, tra i quali il francese, il greco e forse lo jugoslavo. Venivano fatte le più disparate ipotesi, la diserzione, il guasto, il malore; sull'aeroporto di partenza: Tobruk, Bengasi, Sirte; sull'appartenenza di quell'aereo alla scorta del colonnello Gheddafi. Da una sua fonte all'interno dell'Aeronautica militare libica aveva saputo che gli aerei della sorveglianza costiera erano dotati di carico limitato di carburante, e che a Benina prestavano servizio circa dieci piloti siriani. Sul MiG23 aveva saputo sempre in quell'ambito consolare che quel velivolo doveva far parte della scorta dell'aereo presidenziale e che sarebbe dovuto atterrare a Belgrado. In quel periodo i rapporti tra la Libia e la Jugoslavia erano molto intensi a causa di commesse per l'ampliamento e l'ammodernamento di diversi porti della Jamahirija. Sempre in quel periodo i viaggi di Gheddafi non erano mai pubblicizzati o lo erano solo pochissimo tempo prima della effettuazione. Addirittura era stata abrogata la consuetudine di convocare il Corpo diplomatico e consolare per il saluto al Capo dello Stato ai rientri in patria dai viaggi all'estero.(v. esame Petrocelli Michele, GI 21.02.91).

3. Le testimonianze degli Addetti militari Ficarra e Biasin.

L'Addetto militare navale a Tripoli, ammiraglio Salvatore Ficarra, ha confermato di aver trasmesso messaggi sulla caduta del MiG23. Gli era stato richiesto dal S.I.S.MI di indagare sulla nazionalità effettiva del pilota, giacchè quel Servizio, secondo la sua stima, riteneva fosse di nazionalità siriana. Gli era stato richiesto con un successivo messaggio di indagare in quali basi fossero impiegati prevalentemente i piloti siriani. Ha riconosciuto come proveniente dal suo ufficio il contenuto del documento da 2ª Divisione Ricerche del S.I.S.MI del 22 luglio in cui sono riportate le generalità del pilota. Ha riconosciuto altresì il documento di provenienza Navitalia Tripoli per la 3ª Divisione del S.I.S.MI, nel quale si riferisce che il console Petrocelli ha tratto convinzione da colloqui con ufficiali dell'Aeronautica militare libica che il pilota era di nazionalità siriana; che i piloti siriani erano prevalentemente impiegati in Bengasi; che in un incontro con personale dell'ufficio Popolare delle Relazioni Estere non era stato mai evidenziato che la nazionalità del pilota fosse libica, e al contrario, in occasioni di manifestazioni di condoglianze, queste erano state sempre accolte con rilevante imbarazzo.

Confermava infine l'ammiraglio Ficarra che all'epoca c'erano state diserzioni di piloti libici in Grecia, tra l'altro a Creta, il territorio europeo più vicino alla Libia, così come ce n'erano state di appartenenti ad altre forze armate in Egitto.

Anche altro Addetto militare navale in Libia, l'ammiraglio Vittorio Biasin ha confermato che il colonnello Gheddafi si serviva di MiG per la scorta nei suoi viaggi aerei, per cui impiegava DC9 e un Boeing 747 delle Libyan Airlines e C130 e Ilyuscin dell'Aeronautica militare. D'interesse anche la documentazione acquisita presso gli archivi del Ministero degli Affari Esteri, documentazione che deve essere divisa in due parti, la prima relativa agli immediati rapporti intercorsi tra le Autorità italiane e quelle libiche, da esaminare in questa sede, e una seconda concernente le operazioni di recupero del relitto del caccia, da vagliare nel relativo paragrafo.

4. Le note dell'Ambasciata.

Come s'è già notato manca una qualsiasi nota di protesta delle nostre Autorità, quanto meno nel periodo tra la scoperta dell'aeromobile in territorio italiano e le prime giustificazioni libiche. Queste appaiono nella nota verbale del 20 luglio 80 che così recita: "L'ufficio Popolare della Gimahirya Araba Libica Popolare Socialista presenta i suoi complimenti all'on.le Ministero degli Affari Esteri ed ha l'onore d'informare che alle ore 10.30 circa del venerdì 18/7/1980, un aviogetto libico del tipo "MEG 23" n. 06950 mentre era in volo per addestramento, angolo 150°, che dista da Bengazi di 120km, all'altezza di volo 10.000m, furono interrotti i contatti, e all'angolo 340°, a 210 km da Bengazi e all'altezza di 12.000m, scomparve completamente. Però dai contatti con l'aereo si constatò che il pilota era in coma o colpito da collasso, nello spazio aereo di Bengasi, e perciò ha continuato nella stessa direzione di volo, finché non sono esaurite le scorte di carburante.

Abbiamo appreso dalla stampa italiana del ritrovamento dei rottami d'aereo precipitatosi nella zona di Calabria. La stampa informò, inoltre, che le autorità italiane trovarono anche scritture in lingua araba su alcuni elementi dell'aereo, cosa che indica che l'aereo in questione è l'aereo libico disperso.

L'ufficio Popolare prega, pertanto, codesto on.le Ministero di fargli pervenire tutti gli elementi e le notizie disponibili presso le autorità italiane e di adoperarsi affinché dei tecnici libici possano prendere visione del luogo e provvedere al recupero urgente della salma del pilota e il rottame dell'aereo per ricondurli in Libia.

L'ufficio Popolare si avvale dell'occasione per rinnovare all'on.le Ministero degli Affari Esteri d'Italia l'espressione della sua più alta stima e considerazione."

Nelle note italiane d'interesse la prima, quella datata Tripoli 21 luglio e firmata dall'Ambasciatore Quaroni, nella quale si riportano gli elementi già descritti nella deposizione del diplomatico. Quindi la nota datata Tripoli 23 luglio anch'essa a firma Quaroni, nella quale si riferisce che un vicino collaboratore del colonnello aveva fatto presente il personale interesse di Gheddafi a "facilitare richiesta familiari sollecita restituzione salma pilota libico". Secondo un'annotazione a penna sulla nota il generale Pugliese ha informato "che n.o. da parte del Ministero della Difesa per la traslazione e ufficiosamente n.o. dall'Autorità Giudiziaria". Infine il telegramma datato 24 settembre, sempre a firma Quaroni nel quale si fa riferimento alla questione dell'accordo tra l'Italia

e Malta e alle tensioni tra La Valletta e Tripoli, su cui si dovrà tornare nell'apposito capitolo. (v. acquisizione n.80 del 20.02.91 presso il Ministero degli Affari Esteri).

Queste informazioni che provengono dall'interno della Libia sono di notevole valore. Innanzi tutto da esse si desume che in una prima fase le Autorità di Libia non reagirono assolutamente alla scomparsa di quel loro MiG. Dal 18 di luglio o meglio dalla data dell'effettiva caduta sino all'apparizione della notizia sui media italiani del rinvenimento del relitto, essi non fanno ricerche nè richieste all'Italia come a qualsiasi altro Paese. La prima nota appare il 20.07.80 a seguito appunto delle notizie di stampa.
In una seconda fase un interessamento massimo al punto tale da indire su convocazione del Sottosegretario per le Relazioni con l'Estero riunione con il nostro Capo missione presso il Comando generale delle Forze Armate alla presenza del comandante generale della Forza Aerea, che asserisce di parlare a nome del Capo di Stato Maggiore della Difesa, numero 3 della gerarchia della Jamahirija.

In una terza fase, sempre nell'ambito di pochissimi giorni, allorché fu reso noto il nome del morto e furono presentate le condoglianze, notevole imbarazzo nelle autorità come se quel pilota non fosse conosciuto e nemmeno di nazionalità libica.

Una conferma poi al fatto che i velivoli delle basi costiere venissero dotati di carichi limitati di carburante per il timore di fughe dei piloti in Occidente.

La constatazione infine che nessuna Autorità del nostro Paese, nemmeno nell'immediatezza, quando si poteva ben supporre che si trattasse di una vera e propria penetrazione nel nostro spazio aereo di un velivolo militare - e non si erano ancora reperite, con l'aiuto dei libici, tutte le giustificazioni del caso - mosse nota di protesta per il fatto ai governanti di Libia.

* * * * *

Capitolo XIV
Ulteriori testimonianze.

1. Le testimonianze del maresciallo Guicciardini e del comandante Lega.

Venivano da ultimo esaminati i Carabinieri che avevano operato sui luoghi; quelli che avevano compiuto con il capitano Inzolia e il maresciallo Raimondi un volo in elicottero l'11 luglio 80 Crotone-Crotone; Guicciardini Antonio sottufficiale della Marina Militare in vacanza in quel mese a Monte Scuro - che aveva notato su quella località due aerei militari - e il comandante Lega cui il Guicciardini aveva riferito e che a sua volta aveva redatto rapporto per Maristat.

Il sottufficiale di Marina riferiva di aver visto il giorno della caduta del MiG23 - era venuto a conoscenza di questo evento a Camigliatello lo stesso giorno a breve tempo di distanza dall'evento, giacchè gli era stato detto che poco prima era caduto un aereo verso Crotone - sfrecciare dinanzi a sè un aereo militare mentre stava osservando da Monte Scuro il panorama con il binocolo. Era tra le 11 e le 11.30; il velivolo era di colore grigio, volava a quota molto bassa; al punto che si poteva notarne la sagoma del pilota, in posizione eretta e non reclinata, e rilevare addirittura il colore, grigio, del suo casco; non produceva rumore, come se fosse un aliante; non aveva fuoriuscite di fumo;

non aveva, almeno così era sembrato al teste, alcunché sotto le ali; presentava una "sagoma pulita"; sfrecciava "in direzione del lago più grande (lago di Cecita; nde) che andava verso il lago più piccolo per uscire dal mio campo visivo poco dopo". A distanza di due o tre giorni era stato chiamato dal comandante in seconda del Comando Marina di Brindisi, il capitano di fregata Lega Gaetano, il quale lo aveva messo in contatto telefonico con un ufficiale del SIOS Marina, cui aveva riferito quanto visto e sentito. Contestatogli il contenuto della nota di Maristat diretta a Stataereo del 23 luglio 80, ove si affermava che esso Guicciardini aveva visto in località Monte Scuro il 17 luglio 80 tra le 10 e le 10.15 "sfrecciare" due aerei da caccia a quota 1500 metri al di sopra di Monte Scuro, affermava di non aver mai riferito le circostanze descritte in quella nota e ribadiva la versione data nell'esame di PG.

Lega conferma quanto dichiarato da Guicciardini. Conferma, tra l'altro, che questi gli disse di aver visto soltanto un aereo e non due. Ricorda però che il sottufficiale aveva anche sottolineato che la data dell'avvistamento non "combaciava" con la data in cui l'aereo libico era caduto. Non ricorda di aver trasmesso messaggi. Preso atto invece che messaggio era stato inviato, non sa giustificare per quale motivo in esso si parli dell'avvistamento di due velivoli e non di uno. Conferma infine il colloquio del sottufficiale con il SIOS/M (v. esame Lega Gaetano, PG 17.11.94).

2. Le testimonianze dei militari dell'Arma.

I militari dell'Arma, interrogati sugli oggetti rinvenuti sul luogo, hanno tutti escluso di aver visto o raccolto documenti di identità del pilota o carte geografiche. Raimondi ha ribadito di aver rinvenuto il casco del pilota e lo zainetto con medicinali e di aver consegnato il primo oggetto e la targhetta del secondo all'ufficiale e cioè ad Inzolia (v. esame Raimondi Salvatore, GI 06.07.94). Così Cariati che addirittura non ha visto alcun oggetto, nè ricorda che ne fossero stati depositati al Comando Compagnia di Crotone (v. esame Cariati Nicola, GI 06.07.94). Così Cottone che ha visto solo un casco e nient'altro. Ha ricordato però che Tascio scese più volte nel luogo ove si trovavano i rottami; scendeva da solo e perciò non si sa cosa facesse o prelevasse. Nemmeno presso la compagnia di Cirò furono depositati reperti dell'incidente (v. esame Cottone Gaetano, GI 06.07.94). Morano perquisì addirittura il cadavere del pilota, controllando tutte le tasche della tuta e non rinvenne, ha affermato, nè documenti d'identità nè carte geografiche (v. esame Morano Carlo, GI 07.07.94). Mignogna, che discese con Morano, ha dato però una versione in contrasto con quella di costui "non abbiamo ispezionato nè perquisito il cadavere del pilota in quanto era molto malridotto ed aveva una tuta ridotta a brandelli". Non rinvennero alcuna documentazione, nè carte nautiche, nè documenti del pilota (v. esame Mignogna Francesco, GI 07.07.94). Rodi, colui che aveva scattato le fotografie, ha dichiarato di essere sceso da solo nel burrone e di avere fotografato i rottami e il cadavere di iniziativa senza ordini superiori (v. esame Rodi Pietro, GI 07.07.94). Catanzariti rimase sul pianoro e non ricorda se fu rinvenuta documentazione relativa al pilota o all'aereo (v. esame Catanzariti Luigi, GI 07.07.94). Tutti coloro che sono stati interpellati su eventuali ordini od inviti a tenere il segreto su quanto visto o fatto in quella occasione, hanno negato disposizioni di tal genere da parte dei superiori (v. esami Raimondi Salvatore, Rodi Pietro, Cariati Nicola, Cottone Gaetano, Mignogna Francesco, Catanzariti Luigi, Ferrara Gennaro, GI 06 e 07.07.94).

Dalla lettura dei registri Voli Elicotteri dell'Elinucleo CC. di Vibo era emerso che tra il 27 di giugno ed il 18 di luglio di quell'anno vi era stato, l'11 luglio, un volo di un'ora Crotone-Crotone per aerocooperazione terrestre con personale della Compagnia di Crotone, cioè con il capitano Inzolia e il maresciallo Raimondi. I membri dell'equipaggio escussi su tale volo, non hanno ricordato alcunché della missione. Riferivano però che di quella missione, come d'ogni altra missione, era conservata diversa documentazione: la richiesta d'uso di elicottero al comando della Legione (ora Regione) e il Comando dell'Elinucleo, il parere tecnico del Comando dell'Elinucleo per il Comando della Legione, l'autorizzazione di quest'ultima, l'ordine di operazione e relazione di servizio, il modello del libretto caratteristico dei voli, 1ª e 2ª parte, relativo all'elicottero usato e cioè ERI MM 81040 (v. esami Mancini Flavio e Sorrentino Antonio, GI 19.07.94).

Ordinato il sequestro di tale documentazione (v. decreto di sequestro 20.07.94) si acquisivano: un messaggio della Compagnia di Crotone, il 542/75-1968 del 5 luglio 80 - con il quale si chiedeva al Gruppo di Catanzaro l'invio di un elicottero per ispezionare la fascia costiera tra le località di Capocolonna e Praialonga "allo scopo di localizzare eventuali ricettatori di auto rubate"; i successivi messaggi del Gruppo della Legione O.A.I.O. di Catanzaro - 26/13 datato 07.07.80 - e di autorizzazione da parte della Legione - 64/297-1 datato 09.07.80; il rapporto di volo - VFR, 60', 700 m, Crotone-Crotone - senza descrizione del percorso.

* * * * *

Capitolo XV
Gli esperimenti della SNIA-BPD di Colleferro.

1. La vicenda.

Come si ricorda alcune parti del MiG23 non furono restituite ai libici - che di tale mancanza si accorsero e ne fecero motivo di proteste, in seguito quietate con ogni probabilità per effetto di una sorta di scambio con l'accettazione da parte nostra dell'incredibile storia del pilota privo di sensi - per la maggior parte costituite da componenti dell'avionica di bordo, trattenute per esigenze di "intelligence".

Agli inizi del 94 il SIOS propose al S.I.S.MI di procedere alla alienazione di materiali in possesso e non più necessari alle analisi tecniche tra cui le parti sopra indicate, (messaggio SMA/224/00244, 13.02.84). Il S.I.S.MI espresse a distanza di breve tempo il proprio nulla osta su tale richiesta (messaggio S.I.S.MI 05823/84/06, 10.05.84). Per procedere a questa "alienazione" fu richiesta la disponibilità di un elicottero HH3F per missione Ciampino R240° - 30 miglia da Ostia - Ciampino per il trasporto e l'affondamento in mare delle casse contenenti i materiali in questione (messaggio SMA/225/02918, 180285). L'operazione non venne attuata per motivazioni non in atti e mai palesate.

Il 9 novembre 84 diversi di tali reperti furono trasportati presso il Centro Balistico della Società SNIA-BPD, allo Stabilimento di Colleferro, per una prova di scoppio in "anfiteatro" della testa di guerra del missile Aspide 1-A (Appunto SMA/225 senza data con accluso foglio di Costarmaereo AD4/39/3-79/A9-258/4-1, 19.10.84). Ciò al fine di verificare "in modo realistico" la capacità delle sfere di danneggiare o

distruggere, dopo la perforazione di uno schermo d'acciaio, sistemi ed impianti del MiG23, velivolo da combattimento in dotazione al Patto di Varsavia e ad altri Paesi d'interesse, quale la Libia.

I componenti furono deposti all'interno di un'impalcatura di legno posta immediatamente alle spalle della parete di acciaio dello spessore di circa 10 mm., posizionata ad una distanza di circa 10 metri dalla testa di guerra del missile Aspide - 1-A. I risultati della prova furono evidenziati in documentazione fotografica (v. nota SMA/225/21070/1143, 09.11.90).

2. Le dichiarazioni dei dipendenti e i carteggi della SNIA-BPD.

Nessuno degli interpellati della BPD ricorda di questo esperimento, anche se il responsabile dell'ufficio Sicurezza non esclude che nel corso di prove di collaudo possa essere stato "chiesto di aggiungere qualche pezzo.". Anche nelle carte sequestrate presso questa ditta non si rinviene documentazione su questa prova. È perciò impossibile ricostruirne le modalità. Quel che invero appare certo è che l'esecuzione, da quel poco che risulta in atti, fu del tutto approssimativa. In primo luogo il posizionamento dei pezzi, che appare artigianale e randomico. Si tratta di materiale vario collocato alla rinfusa su un rozzo scaffale in legno. Della lamiera poi nemmeno una fotografia. E di certo quelle parti nella realtà non sono schermate rispetto a proiettili e schegge dall'esterno in modo così semplicistico come ipotizzato e realizzato dagli ideatori di quella prova. Alla nota dello SMA viene allegata una prima serie di fotografie con ripresa da lontano e poco chiare, che rappresenterebbero i reperti predisposti prima dell'esplosione, su cui si rilevano deformazioni e squarci di diversa natura, sui quali appare impossibile pronunciarsi. Si allega poi una seconda serie di riprese più chiare, con pezzi singoli che presentano deformazioni e fori evidenti. Questa seconda serie dovrebbe rappresentare il dopo dell'esperimento, cioè gli effetti dell'esplosione sui pannelli del MiG23. Ma nulla viene detto e rappresentato del "prima" dell'esperimento.

In conclusione si può dire che l'AM con questo "strano" esperimento è riuscita a cancellare, cioè a fare in modo che non si potessero più rilevare, qualora ve ne fossero stati, segni di colpi sui pezzi di quel MiG, ad impedire cioè qualsiasi indagine in tale direzione. Ha raggiunto così quello stesso intento che ci si proponeva con l'affondamento nel Tirreno al largo di Ostia, o addirittura è andata oltre, giacchè le cose affondate, specie se si conoscono le coordinate dell'operazione, sono sempre recuperabili.

* * * * *

Capitolo XVI
Ipotesi di messinscena.

1. L'abbattimento di un EC130 statunitense in territorio sovietico nel 1958.

Di rilievo per la comprensione dell'affare del MiG è certo una vicenda riferita da uno dei consulenti di parte civile, il prof. Miggiano. Costui rammenta che il 2 settembre 58 un velivolo di spionaggio elettronico statunitense, un EC130 con equipaggio di 17 militari, era penetrato dalla Turchia nell'Armenia sovietica per alcune decine di miglia. Tre MiG sovietici allertati da un centro radar militare erano immediatamente decollati da una base nei pressi di Erevan per intercettare il velivolo statunitense. Questo aereo tentava una manovra di evasione per raggiungere di nuovo il confine e il territorio turco, ma i caccia sovietici, più veloci, raggiunsero l'obiettivo. Il leader della formazione ordinò di sparare, ma i due gregari si rifiutarono di aprire il fuoco contro il velivolo penetrato nello spazio sovietico. Le mitragliate del primo MiG furono comunque sufficienti ad abbattere l'EC130. Questo velivolo stava effettuando una missione per conto della National Security Agency, l'agenzia militare specializzata nello spionaggio e tecnologia avanzata. La missione consisteva con ogni probabilità nell'allertamento di quei radar del sistema di difesa sovietico che vengono posti in funzione solo nei momenti di crisi. I segnali radar sarebbero serviti per identificare posizione e potenza dei radar di emergenza.

Dieci giorni dopo l'abbattimento, cioè il 12 settembre, il Governo sovietico dava la notizia che un aereo americano era caduto nei pressi di Erevan e che sei passeggeri erano morti. L'abbattimento viene presentato come disastro. Ma non solo dai sovietici, bensì anche dagli americani. Infatti ad una decina di giorni di distanza, anche l'AM statunitense rende noti i dettagli di una sua inchiesta sull'incidente, che vengono pubblicati sul New York Times del 14 settembre. Anche in questo caso emergevano testimonianze di alcuni montanari di Kars, una città turca al confine con l'Armenia sovietica. Questi montanari avevano osservato un aereo intercettato in territorio turco da caccia sovietici, che lo avevano poi scortato verso Est. Questi testimoni avevano poi sentito una esplosione e visto una colonna di fumo alzarsi da dietro una catena di colline all'interno del territorio sovietico.

Le analogie tra la vicenda dell'EC130 in territorio sovietico e quella del MiG23 in territorio italiano sono impressionanti. Nè i montanari turchi nè i contadini calabresi hanno visto cadere un velivolo. Sia gli uni che gli altri hanno sentito, dietro una catena di colline e dietro una montagnola un'esplosione (o un boato). Sia gli uni che gli altri hanno visto in corrispondenza del luogo dell'esplosione una colonna di fumo.

La differenza è solo una, e non è da poco. Eisenhower, il Presidente degli USA allora in carica, decide, per pretendere dall'Unione Sovietica spiegazioni e notizie, di rendere pubbliche le registrazioni dell'abbattimento. Registrazioni effettuate da un centro di ascolto statunitense a Trebisonda in Turchia. Registrazioni ovviamente effettuate il 2 settembre e cioè ben dieci giorni prima della simulata caduta dell'EC130. La differenza è quindi questa che qui in Italia, nessuno Stato Maggiore, nessuna Amministrazione o Governo s'è mai deciso a dire la data esatta di caduta del MiG.

E di certo ben si può affermare che simulazioni di caduta di aerei sono facilmente eseguibili e ci si riusciva con buon esito anche oltre vent'anni prima dei fatti della Sila.

2. L'appunto S.I.S.DE del dicembre 88.

Nel senso di una messinscena per il ritrovamento "ufficiale" del MiG23 sta un appunto S.I.S.DE del dicembre 88, - di cui già s'è detto - nel quale si riferisce di tale Denes Roberto in possesso di notizie relative all'incidente del DC9. Questa fonte, citata anche dall'ufficio ma resasi irreperibile, aveva dichiarato che esistevano precise testimonianze su: a. la precipitosa "correzione" del certificato medico stilato al momento del ritrovamento del cadavere del pilota libico; b. il volo di un elicottero militare (di tipo a doppia pala, stesso modello in dotazione alle forze armate italiane, americane e NATO) che avrebbe sganciato un bidone contenente (presumibilmente) esplosivo, il giorno prima del ritrovamento "ufficiale" del MiG libico; c. la facilità di accesso in territorio italiano attraverso canali aeronautici non controllati.

Queste testimonianze potevano essere raccolte direttamente, ed avrebbero avuto valore giacchè: a. provavano un coinvolgimento di Servizi di sicurezza, italiani ed alleati, tanto nell'abbattimento del DC9 italiano quanto nell'abbattimento del MiG libico (il coinvolgimento sarebbe limitato alla copertura del fatto; l'inchiesta parlamentare non sarebbe riuscita a dimostrare praticamente nulla); b. sarebbe stato possibile sfruttare le informazioni per destabilizzare il Governo italiano; inficiare la credibilità dei singoli membri della Commissione parlamentare d'inchiesta; richiedere, infine, "prove alla mano" esorbitanti indennizzi. (v. nota S.I.S.DE. 88 D04.4942 (B.1/4-8), 06.12.88).

Ma nessuna attività ne è conseguita, nè v'è stata informazione all'AG.

Come si nota voci di messinscena, indipendentemente dal valore della nota S.I.S.DE., sono sempre circolate, a testimonianza dei sospetti e degli indizi di falso sulla versione ufficiale dei fatti di Castelsilano.

* * * * *

Capitolo XVII
Le rogatorie.

1. Le richieste alla Libia e alla ex- Unione sovietica.

Anche per la questione del MiG23 sono state formulate rogatorie, ovviamente per quei Paesi che avevano una qualche connessione con l'evento, perché detentori produttori o comunque interessati alla macchina, e cioè Libia, ex Unione Sovietica, Stati Uniti.

Quelle rivolte alla Libia sono rimaste lettera morta. Quella alla Russia riceve risposta. In effetti in sede di esecuzione della Commissione rogatoria 18.06.92 venivano forniti alle Autorità rogate i dati rilevati sul tettuccio e la struttura adiacente del MiG e copia della pellicola fotografica rinvenuta nel Flight Data Recorder.

A distanza di meno di un mese il Ministero degli Affari Esteri della Federazione Russa comunicava che secondo le informazioni dell'Amministrazione della Società di Produzione Aeronautica di Mosca, o MAPO, l'aereo MiG23 MS – in tal senso deve essere tradotta la C dell'alfabeto cirillico per errore trascritta con la C latina, nde – n.1391206950 era stato fabbricato da quella Società il 30.11.76 – e consegnato alla Libia il 27.08.77. Successivamente la manutenzione dell'aereo era stata effettuata dagli esperti della MAPO nel corso di un anno dalla data della consegna. Gli esperti di questa

ditta non erano stati coinvolti nell'indagine sul disastro nè alcuna informazione che potesse concernere la catastrofe era stata comunicata alla MAPO da parte libica.

In vero quella ditta non specifica se l'identificazione del velivolo sia avvenuta mediante i dati forniti dall'Autorità rogante o sulla base di informazioni d'altra fonte. E ove si versasse nella prima ipotesi, con quale meccanismo si sia passati dal numero fornito a quello di matricola del velivolo che non contiene alcuna delle cifre – ove si considerino solo le prime sei cifre del numero di identificazione, giacchè le ultime quattro potrebbero derivare da altro sistema di numerazione – trasmesse, a parte il 3 e il 2, in posizioni completamente diverse. Sulla seconda parte del numero di identificazione, v'è da rilevare che esso stranamente corrisponde a quello d'identificazione – 6950 che appare sulla coda – del velivolo precipitato, datogli ovviamente dall'Aeronautica utente.

Quanto alla pellicola gli Esteri di Russia comunicavano che secondo la interpretazione compiuta da detta MAPO non era stato ravvisato nel corso del volo alcuna situazione fuori standard. L'aereo era decollato in 33 secondi in regime "forsage", dopo di che il pilota aveva modificato il regime per il "maximal" e fino al 5° minuto del volo il velivolo aveva continuato a prender quota. Nel corso del volo il "forsage" era stato usato ancora due volte. Al 15° minuto il pilota aveva diminuito la potenza ed usato condotta manuale del motore, svolgendo le sue evoluzioni con aumento e riduzione della quota del volo. Il sovraccarico era di circa 2 – 2.5 G. Al 25° minuto il pilota aveva acceso il regime "maximal" ed in seguito non v'era stata più alcuna interferenza da parte del pilota nella gestione del volo. L'aereo aveva volato con velocità costante e con insignificante riduzione della quota di volo. Non era stato possibile stimare questa quota, la velocità e il sovraccarico in cifre. Tutto il volo si era svolto con il sistema di condotta automatica. Il pulsante di armamento non era stato schiacciato. Alcuni esperti della MAPO avevano avanzato l'ipotesi di un eventuale malore del pilota a spiegazione del mancato intervento sulla condotta del velivolo (v. nota Ministero Affari Esteri della Federazione di Russia, 08.08.94).

2. Le richieste agli Stati Uniti e alla Germania.

Quanto alle richieste agli Stati Uniti già s'è detto, rilevando la particolare chiusura in tal ambito di questo Paese che a proposito delle domande sul MiG ha eccepito il segreto sui marchi e numbers accertati e le deduzioni che ne erano state tratte, così come non ha dato risposta al preciso quesito se esso disponesse di velivoli del medesimo tipo di quello precipitato a Castelsilano. (v. Commissione rogatoria USA 15.03.91).

Anche alla Germania invece sono stati posti quesiti in rogatoria e questo Paese ha esaudito tutte le richieste; la collaborazione delle Autorità tedesche è stata particolarmente utile nell'acquisizione di cognizioni sulla macchina del MiG23 e il suo funzionamento. Di particolare rilievo la visita dell'Ufficio e dei periti al "BWD" di Manching, ove fu messo a disposizione un esemplare di MiG23, passato dopo l'unificazione delle due Germanie all'Aeronautica della Repubblica Federale. Come pure la visita a Dresda ove i periti furono messi in grado di acquisire informazioni direttamente dagli esperti dell'ex DDR, sulle caratteristiche aerodinamiche dell'aereo, sul suo motore e il relativo consumo di carburante, sulla stabilità della velocità, sul

Flight Data Recorder in dotazione a quella macchina, sulla identificazione dell'aereo. Informazioni che saranno specificate nel prossimo capitolo dedicato alle perizie.

* * * * *

Capitolo XVIII
Siti AM.

Più siti AM sono stati interessati dall'evento. Tra gli altri in particolare l'aeroporto di Crotone S.Anna per la prossimità al luogo di caduta del MiG23, il CRAM di Otranto e la base aeroportuale di Brindisi.

Per il primo già s'è detto al riguardo della situazione di preallarme che il noto maresciallo Malfa ha collocato tra la sera e la notte del 27 giugno 80; come al riguardo della telefonata intercorsa ad h.22.03 tra detto Malfa e Martina Franca. Qui occorre ricordare l'attivazione dell'aeroporto in relazione al rinvenimento del velivolo libico il 18 luglio 80.

1. Crotone S.Anna.

In coincidenza con il rinvenimento del MiG23 libico in agro di Castelsilano il 18 luglio 80, anche l'Aeroporto di Crotone venne in effetti attivato, secondo modalità, tempi e circostanze che sono state ben ricostruite attraverso l'attività istruttoria.

A proposito di queste circostanze il comandante del Distaccamento, il maresciallo Malfa, nel corso dell'esame testimoniale dell'agosto 91 ed in atti successivi 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 considerare quanto asserito dal capitano Inzolia, intervenuto sul posto da Crotone: "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 Raimondo 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 dichiarato: "Sul luogo dell'incidente

c'era il capitano Inzolia con 10-15 Carabinieri. Dopo mezzora circa arrivò il colonnello dell'AM Brancaleone 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".

Occorre osservare che Ruggiero non ricorda la presenza del capitano Inzolia sul luogo dell'incidente del MiG23 libico in data 18.07.80. Ricorda invece la presenza del colonnello Brancaleoni. Ricorda anche che militari dell'Arma dei Carabinieri raccolsero il casco del pilota e che all'interno del casco vi era scritto a penna ed in caratteri arabi il nome del pilota. (v. confronto Ruggiero Vincenzo, Malfa Sebastiano, Quaranta Marcello, Di Francesco Mario, Picone Giuseppe e Messina Antonio, PG 15.04.94). Malfa dichiara poi che l'indomani raggiunsero l'aeroporto due Mercedes targate Roma con a bordo due ufficiali arabi che gli riferirono di voler raggiungere e prendere visione dell'aereo caduto.(v. esame Malfa Sebastiano, PG31.01.94).

Ma riguardo a questo evento devono essere rammentate altre testimonianze di personale dell'aeroporto di Crotone.

Di Filippo, sottufficiale addetto alla torre di controllo, ha ricordato che nella mattinata dell'incidente ricevette una telefonata da persone che, trovandosi in riva al mare, avevano visto sfrecciare a bassa quota un aereo diretto verso l'entroterra.

Nel pomeriggio della medesima giornata, cioè il 18.07.80, Di Filippo venne contattato anche 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 sulla questione non riferì nulla di rilevante.

Il maresciallo Quaranta, altro sottufficiale addetto alla torre di controllo, ha ricordato, come già s'è scritto, che nel periodo estivo era stato contattato più volte dall'ACC di Brindisi. In una delle prime escussioni afferma - "...confermo quanto ho detto le precedenti volte sulle telefonate pervenutemi dall'ACC di Brindisi su telefono punto a punto, registrate presso di noi e a Brindisi, in un tardo pomeriggio tra la fine di giugno e i primi di luglio 80..." giacchè il DAT di Martina Franca aveva perso una traccia sulla Sila o pre-Sila. (v.esame Quaranta Marcello, GI 08.02.94).

Sulle telefonate dell'ACC di Brindisi di Malfa e dei Carabinieri ricevute in quel giorno che non sa precisare, Quaranta specifica: "Riguardo a quanto richiestomi dall'ACC di Brindisi ed alle telefonate intercorse con i Comandi dell'Arma ho lasciato un'annotazione specifica in "passaggio di consegna" sull'apposito registro". (v. esame Quaranta Marcello, GI 10.06.97).

A tal proposito occorre qui rilevare che quel "registro di passaggio delle consegne" non è mai stato acquisito. Inoltre si deve ricordare che il 29 dicembre 84 nella torre di controllo dell'aeroporto "Sant'Anna" si era sviluppato un incendio, causato asseritamente dal surriscaldamento dei cavi conduttori o da un corto circuito degli stessi. Su questo episodio il maresciallo Sfondrini così ha dichiarato: "Sono il responsabile del Nucleo Assistenza al Volo dell'aeroporto di Crotone, dalla fine dell'83. Ricordo l'incendio avvenuto il 29.12.84 nella torre di controllo. L'incendio scoppiò intorno alle 18.00-18.30. Era già buio ed io mi trovavo in casa. Fui avvisato dal personale dell'aeroporto. Quando giunsi sul luogo la situazione era già sotto controllo. Stavano già operando i Vigili del fuoco del campo. Il locale ove si sviluppò l'incendio era chiuso con lucchetto. Si accertò che l'incendio non era di origine dolosa e non ci furono conseguenze penali. Andarono distrutte tutte le apparecchiature radio-elettriche, cioè il "bancone" con le sue consolle, le apparecchiature telescriventi, i due

condizionatori, la soffittatura e parti dei cristalli. Come documentazione andarono distrutte le ultime strips con i piani di volo, le pubblicazioni in uso sulla torre, la "benda" delle telescriventi in uso. Nella torre vengono conservate solo la documentazione del giorno ed in uso. Il resto viene portato in ufficio ed archiviato. L'incendio non toccò assolutamente l'archivio".

2. Otranto.

Il sito di Otranto, sede del 32° CRAM, ebbe particolare rilievo anche in ordine alla vicenda relativa alla caduta del MiG23 libico sulle montagne della Sila.

Questo Ufficio al fine di accertare gli eventi di quel 18 luglio richiese allo SMD informazioni relative all'eventuale effettuazione di esercitazioni militari nelle zone antistanti la Sicilia e la Calabria, e all'impianto radar della Difesa Aerea nazionale che per primo effettuò l'avvistamento dell'aereo militare libico; richiese inoltre l'invio delle eventuali registrazioni e plottaggi effettuati da detto radar. (v. nota GI 18.08.88).

Lo SMD rispose con una missiva, a cui era allegata una "scheda riepilogativa" contenente le risposte ai quesiti formulati dall'inquirente e la documentazione inerente i plottaggi radar della traccia avvistata correlabile al velivolo libico. (v. missiva SMD, 09.12.88).

Dalla lettura del documento emergeva che i siti di Otranto e Jacotenente erano stati interessati dall'esercitazione programmata della NATO, denominata "Natinad-Demon Jam V", che aveva interessato tutta l'area di competenza del 3° ROC e si era svolta dal 15 al 18 luglio del 1980, in particolare il giorno 18 nell'arco di tempo compreso dalle ore 08.00Z alle ore 11.00Z.

La Natinad era un'esercitazione, non a fuoco, che prevedeva l'impiego di velivoli "incursori" che simulavano operazioni di penetrazione verso il territorio nazionale protetti da "disturbi elettronici" generati da velivoli preposti a tale scopo; contro detti incursori, se avvistati, intervenivano velivoli intercettori guidati dai centri radar.

La mattina del 18 l'AM partecipò all'esercitazione con circa venti velivoli tra cui F-104 nel ruolo di intercettori, MB326 e G91T nel ruolo di incursori e PD808 attrezzati per la guerra elettronica; nel corso dell'esercitazione non vennero rilevati inconvenienti di alcun genere.

Inoltre nel documento veniva rilevato che, in seguito all'esame effettuato da una Commissione nominata dall'Itav in data 17.10.88 sulle informazioni radar disponibili relative ai centri di Marsala, Siracusa ed Otranto, confrontate con le posizioni desumibili dalla documentazione tecnico-formale redatta dalla Commissione d'inchiesta nominata nel 1980 per accertare le cause dell'incidente di volo del MiG libico, si poteva "individuare una correlazione possibile solo con la traccia LJ054, avvistata alle ore 11.12Z dal radar di Otranto" e che si poteva giungere "alla conclusione che, pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 ed il velivolo MiG23, tuttavia essa non possa essere determinata con sufficiente certezza".

Alla lettera veniva allegata documentazione varia relativa alla stampa su carta dei plottaggi delle tracce avvistate il 18.07 dai siti di Otranto, Siracusa e Marsala e la THR della traccia LJ054 estratta dal nastro di Otranto.

Tuttavia nel corso dell'analisi della documentazione acquisita nel dicembre del 1988 presso la 3ª Regione aerea, relativa alle indagini sulla causa del disastro occorso al velivolo libico, emergeva, in un telex inviato in data 01.10.88 dall'Itav allo Stato Maggiore, la considerazione che il sito interessato dalla penetrazione del MiG23, valutando il settore dello spazio aereo nazionale violato, cioè quello di Otranto, non aveva intercettato il velivolo, perché procedeva probabilmente nella parte finale del suo volo, a quote medio basse, ove il radar del sito non "vedeva"; e che il nastro contenente le registrazioni radar del 18.07.80 effettuate dal sito di Otranto era stato inviato alla BTA di Borgo Piave per la riduzione dati.

Deve rilevarsi che l'Itav in questo telex del 1°.10.88 sosteneva la tesi secondo cui il radar non aveva intercettato il velivolo libico a causa della quota medio bassa tenuta da quella macchina nel corso della fase finale del volo; mentre successivamente una Commissione interna sempre della stessa Itav, nominata specificamente in data 17.10.88, riferiva che la traccia LJ054, avvistata dal radar di Otranto, poteva essere correlata al MiG23. Questa diversità di interpretazione potrebbe ascriversi alla superficialità degli accertamenti svolti in un primo momento, successivamente resi più accurati con probabilità a seguito della nomina della Commissione interna e seguiti da quei livelli che avevano interesse ad accreditare quella data di caduta. Deve rappresentarsi tuttavia che già nel luglio 80 la traccia LJ054 era stata correlata al MiG libico.

Appare singolare che l'Itav nella "scheda riepilogativa" ometteva di comunicare all'Ufficio la disponibilità del nastro originale presso il sito di Borgo Piave, presenza documentata solo attraverso il citato telex del 1°.10.88 inviato dall'Itav allo Stato Maggiore.

Il 16 gennaio del 91, di conseguenza, veniva effettuata l'acquisizione presso lo SMA del nastro di registrazione dell'attività di avvistamento del sito radar di Otranto relativo al giorno 18.07.80, nastro che era stato consegnato il 30 dello stesso mese dalla 3ª Regione Aerea al SIOS/A ed affidato il 31 successivo al punto COSMIC del BTA-DA di Borgo Piave.

Da accertamenti disposti dal Capo di SMA, in seguito alla notifica del suindicato provvedimento, si appurò che, oltre a quanto già noto, il Centro di Borgo Piave, incaricato di effettuare la riduzione dati aveva restituito, tramite il SIOS/A, detta bobina al Comando 3ª Regione Aerea - segreteria speciale - il 18.08.80, allegando una lettera di trasmissione indirizzata al 32° CRAM-CRC di Otranto. La 3ª Regione Aerea comunicava allo SMA, il 29 gennaio 91, che il sito di Otranto, interessato in proposito, aveva precisato che il citato materiale non era più custodito presso il sito, presumendo che, non essendo più coperto da particolari vincoli di custodia, potesse essere stato reimpiegato.

Conseguentemente questa AG, per completezza d'indagini disponeva, nel novembre del 93, il sequestro presso il Centro Radar e presso il 3° ROC di Martina Frana dei verbali di distruzione dei dati radar registrati; l'esecuzione dei due provvedimenti dava esiti negativi (v. decreto di sequestro GI 15.11.93). Il comandante del 32° CRAM tenente colonnello Leopoldo Vitiello, a tal proposito dichiarava che detti dati "sono stati verosimilmente distrutti senza compilare alcun verbale di distruzione in quanto non costituenti documentazione classificata" (v. esame Vitiello Leopoldo, PG 17.11.93).

Nel febbraio 95, a seguito dell'esecuzione di un provvedimento di esibizione, presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica venne rinvenuta la relazione redatta il 27.01.91, da una Commissione costituita da personale del 32° GRAM, su attivazione dello Stato Maggiore, volta a svolgere una "indagine tendente ad accertare ed acquisire elementi utili sull'esistenza della registrazione in oggetto" (v. decreto esibizione GI 01.02.95 e consegna spontanea generale Pillinini Adelchi).

Nella relazione, probabilmente usata dallo SMA per rispondere al provvedimento emesso nello stesso periodo dall'Ufficio, si rilevava che, come noto, il nastro oggetto del decreto, se presente presso il Centro radar, in quanto non coperto da speciali vincoli, potesse essere stato reimpiegato più volte. Veniva anche congetturato che tale nastro potesse essere stato accantonato nel magazzino MSA del reparto unitamente ad altre 104 bobine usate del sistema Nadge, ma che fosse impossibile individuarlo, in quanto dette registrazioni non riportavano sulle loro custodie contrassegni o altre valide indicazioni sul contenuto.

Desta, si deve affermare, non poche perplessità l'assoluta approssimazione con cui è stata liquidata la questione della ricerca del nastro che avrebbe certamente contribuito a chiarire le circostanze significative sulle fasi del predetto volo del MiG libico o di un volo simile realizzato quel 18 luglio 80. Inoltre l'ipotesi avanzata sulla custodia del nastro presso il magazzino MSA, riportata nella citata relazione, circostanza non comunicata allo SMA, e conseguentemente non riportata all'Ufficio, se conosciuto avrebbe sicuramente generato un'ulteriore e più incisiva attività da parte di questa AG, a mezzo ricognizioni sul posto.

Di iniziativa l'AM consegnava il 27.06.95 un nastro radar del sito, ma esso non concerneva il periodo di tempo di supposta caduta del MiG, cioè le h.9.00-9.30, bensì periodo successivo e precisamente le h.9.40-12.30.

Nel settembre del 95 venne escusso il personale del 32°CRAM in servizio nel giugno-luglio 80, in merito alla vicenda in questione. Nel corso della relativa istruttoria emerse che alcuni degli esaminati pur ricordando di essere stati in servizio quella mattina del 18 luglio 80, non erano stati colpiti da alcun fatto particolare. Soltanto il maresciallo Famiani Antonio, TPO, rammentava che la mattina del 19.07.80 su ordine del comandate tenente colonnello Cespa Vanni aveva ausiliato il MIO di servizio nel compimento di una riduzione dati del giorno 18.07.80

Nell'esecuzione della stampa del tabulato era stato rilevato un velivolo, tracciato dal radar da una posizione ad Est della Sicilia fino a una posizione a Nord di Caraffa di Catanzaro, che perdeva progressivamente velocità; detta traccia era stata identificata prima come "pending" e successivamente, all'altezza di Caraffa, come "friendly". Sottolineava il teste che l'identificazione era demandata al sito Jacotenente (v. esame Famiani Antonio, GI 19.09.95).

Su questo punto immediatamente appare discordanza con quanto emerso dalle dichiarazioni degli operatori di sala di Jacotenente, coloro cioè che avevano provveduto alla identificazione di questa traccia. Costoro infatti la avevano rilevata mentre discendeva da Nord a Sud; la avevano ben notata all'altezza di Reggio Calabria ove approssimativamente aveva compiuto una conversione verso Nord per risalire in direzione di Crotone. Una ricostruzione di questa traccia completamente diversa da quella di Famiani.

Nel gennaio del 96 il personale di sala venne nuovamente escusso ed il Famiani dichiarò che il 19 luglio di quell'anno aveva tracciato su cartina la presunta rotta del velivolo MiG23. I punti per effettuare il tracciamento su carta della rotta del velivolo gli

erano stati dettati dall'operatore MIO che li rilevava direttamente dalla riduzione dati. La particolarità della traccia rilevata, a dire del Famiani, era la totale assenza dell'indicazione della quota e per tale ragione aveva creduto che il rilevatore di quota fosse guasto. (v. esame Famiani Antonio, PG 12.01.96).

Emerse inoltre che anche il capitano Di Mundo Antonio, capo Ufficio Operazioni, ricordava dell'effettuazione di una riduzione dati di più tracce riferita a uno specifico intervallo di tempo; mentre il capitano Tancorre Nicola, site programmer, rammentava anche di aver proceduto a delle ricerche per l'identificazione della traccia, unitamente all'altro programmatore il sergente maggiore Maruccia Donato, e di essere riuscito nell'intento, isolandone una. Precisava che la cennata attività lo aveva impegnato per almeno due o tre giorni. (v. esame Tancorre Nicola, PG 11.01.96).

Le dichiarazioni dei due miliari trovano parziale riscontro nella consultazione della documentazione agli atti, in quanto lo SMA, su richiesta dell'Ufficio relativa alla consegna di tutto il materiale inerente l'incidente occorso al MiG23, inviava una nota, generata dalla 3ª Regione Aerea il 30.07.88, ove erano presenti tutte le tracce dei siti di Otranto, Siracusa e Marsala, avvistate il giorno 18.07.80 nell'intervallo di tempo 10.30 e 11.30 locali, e una copia della data reduction, trasmessa dal SIOS/A il 26.10.88, della traccia denominata LJ054 (poichè identificata da Jacotenente con sigla LJ) avvistata dal radar di Otranto ed associata al velivolo libico.

Il Tancorre si sovveniva inoltre che dopo l'incidente occorso al MiG23 libico erano giunti sul posto due ufficiali superiori dello Stato Maggiore, che effettuarono delle prove di calibrazione del radar volte verso il settore in cui si stimava che fosse penetrato il MiG libico, con l'obiettivo di verificare eventuali "buchi" nella copertura radar Queste prove furono compiute con l'ausilio di un velivolo G91Y. Anche il Di Mundo si sovveniva della circostanza, limitandola però alla sola presenza degli ufficiali per una generica calibrazione radar. (v. esame Tancorre Nicola, GI 11.01.96).

La calibrazione radar effettuata presso il sito di Otranto con un G91Y è stata oggetto di attenzione da parte dell'Ufficio.

Della vicenda, infatti, risulta traccia anche nell'agenda del generale Tascio alla pagina del 29.07.80 (rep.262 del sequestro del 17.07.95), ove si fa riferimento a prove compiute presso i Centri Radar di Otranto e Siracusa mediante un velivolo G91, con l'IFF spento; G91 che aveva effettuato passaggi a varie quote su rotta 346, per poterne misurare le varie detezioni radar.

A questo punto appare ben strano che il generale Tascio, da militare nell'AM che più e meglio sa quando il MiG23 sia effettivamente caduto e quali siano stati le sue rotte, segni con tale attenzione tali esperimenti. A meno che tutto ciò non servisse, come pure si può supporre, al conforto di una perfetta messinscena.

Inoltre nel settembre del 95, il 32° CRAM fu oggetto di ordine di esibizione finalizzata alla ricerca di documentazione inerente le dette prove. Anche tale provvedimento ha avuto esito infruttuoso. (v. decreto di esibizione, GI 19.09.95).

Questa documentazione venne ricercata anche, il 3.11.95, mediante altro provvedimento di esibizione, presso la 3ª Regione Aerea e presso i livelli sovraordinati. La richiesta venne nuovamente rinnovata, il 20.11.95; questa volta a mezzo di un decreto di sequestro, sempre presso gli stessi destinatari. Entrambi i provvedimenti dettero esito negativo.

Fu lo stesso generale Tascio, nel corso dell'interrogatorio del 4.03.97, a fornire spiegazioni, sulle citate annotazioni, riferendo che, probabilmente, al G91 venne fatta

ripercorrere l'ultima parte della rotta presumibile percorsa dal MiG23; detto esperimento venne effettuato per verificare se Otranto avesse "visto" il MiG senza "fare niente nei suoi confronti", confondendolo con un aereo "amico" di rientro dalla nota esercitazione appena terminata. Situazione che, secondo il generale avrebbe reso "preoccupatissimo" il sottocapo di Stato Maggiore, in quanto la Difesa Aerea aveva mancato al suo compito essenziale, permettendo cioè a un velivolo senza autorizzazione, quindi potenzialmente nemico, di penetrare nel nostro spazio aereo, senza alcuna iniziativa di contrasto.

Appare singolare, si deve sottolineare, il mancato rinvenimento della documentazione sulla calibrazione radar effettuata presso il sito poco dopo l'incidente occorso al MiG23, ove si consideri quanto la vicenda "preoccupò" i vertici dell'AM. Questa documentazione, qualora si fosse accettata la versione ufficiale, avrebbe sicuramente contribuito al chiarimento del perché un velivolo di un paese degno di "attenzione" al termine di un'esercitazione internazionale, fosse riuscito a "forare" lo spazio aereo per poi precipitare sulle montagne della Sila senza alcuna reazione del sistema di Difesa Aerea.

Nel 95 fu compiuta particolare istruttoria sugli operatori presenti in sala quella mattina del 18 luglio 80 al fine di comprendere quanto vi fosse successo in genere e al riguardo in particolare quella traccia che fu poi indicata come quella del MiG23, e di comparare questi risultati con quelli emergenti da Jacotenente, ove, come s'è detto, furono instaurati procedimenti disciplinari per errata identificazione della stessa.

In primo luogo fu sentito il TPO di quel turno, il maresciallo Famiani Antonio. Costui non ricorda alcunchè di particolare in quella mattinata. Solo l'indomani per ordine del comandante Cespa era stata effettuata una data reduction, sulla quale era stata rinvenuta una traccia, intorno alle 12.00 - ma non sa dire se zulu o locali - che da Est della Sicilia perdeva sempre più velocità fino all'altezza di Caraffa di Catanzaro - una traccia quindi ben diversa da quella di cui parlano quelli di Jacotenente; nde. Questa traccia da loro di Otranto inizializzata, era stata trasferita a Jacotenente e da questo sito identificata come friendly. Ricorda poi di aver chiesto all'operatore alla console TPO, maresciallo Piconese se avesse o meno effettuato qualche operazione di mascheramento - che si compivano a sua detta in casi di tracking load -, ricevendone risposta negativa. (v. esame Famiani Antonio, GI 19.09.95).

Il maresciallo Piconese Guido confermò di essere stato quel giorno alla console TPO, ma aggiunse di aver operato anche ad altre consolle come quelle del TKM e dell'IN. Non ricordava però quando fosse caduto il MiG sulla Sila. Della sua presenza il 18 luglio era certo, perchè aveva controllato i turni sia al tempo del fatto che poco prima dell'esame testimoniale. Si era incontrato all'intervallo di pranzo – di quel giorno degli esami testimoniali - aggiungeva, con il maresciallo Famiani già sentito - egli invece ancora non era stato escusso - che così testualmente gli aveva riferito: "Guarda, ho fatto il tuo nome, che stavi seduto alla consolle, se avevi toccato le aree di mascheramento" ed egli gli aveva risposto di non aver toccato niente. Quasi a rassicurarlo, perchè quel Famiani appariva preoccupato di una sua eventuale azione di mascheramento, per la responsabilità che il TPO aveva rispetto al settore Sud. In effetti, specificava, sempre esso Piconese, che nella zona della Sila vi erano frequenti fenomeni di clutter, per cui era normale effettuare in quella zona il mascheramento. Famiani, aggiungeva, era preoccupato "perchè voleva sapere se tutto il traffico proveniente dal Sud era presente".

Dopo una sospensione dell'atto aggiunse che era il TPO a compiere manualmente l'operazione di mascheramento. Famiani era interessato a sapere se fosse

stata compiuta una qualche operazione sul mascheramento che egli aveva predisposto ad inizio turno. Gli aveva perciò chiesto se avesse "smanettato", intendendo con questo termine la modifica di quanto da esso Famiani predisposto. "Smanettando" si sarebbe potuto ripristinare l'automatico. Sulla Sila, ribadiva, si mascherava l'intera area allo scopo di inizializzare manualmente solo quei segnali che apparivano come tracce di velivoli. L'operazione di mascheramento veniva effettuata per non mandare in "overload" ovvero in sovraccarico il sistema (v. esame Piconese Guido, GI 19.09.95).

Famiani ritorna sulla sua versione del 19.09.95 in un suo successivo esame. Egli si era interessato di sapere da Piconese se avesse "smanettato", "se avesse cioè per caso creato una zona di mascheramento, impedendo così di vedere il grezzo del velivolo. Questa è la circostanza che ho ricordato al Piconese il 19.09.95, quando è terminato il mio esame testimoniale... lo incontrai davanti alla mensa di Otranto. In tale occasione era in compagnia di Parisi." (v. esame Famiani Antonio, PG 12.01.96).

Parisi era quindi presente al colloquio immediatamente successivo all'esame testimoniale di Famiani e precedente quello di Piconese. In questa occasione avviene c'è la discussione sugli "smanettamenti".

Da una parte la versione di Famiani, dall'altra quella di Piconese, che di certo è quella più credibile. In mezzo Parisi che per le sue funzioni di TKM, cioè di inizializzatore di tracce, era sicuramente a conoscenza della situazione di mascheramento o meno sulla Sila e se quella mattina si fosse "smanettato". E' così teso che dapprima non ricorda di aver incontrato, poche ore prima, il Famiani; poi dice di non aver ascoltato il colloquio tra costui e Piconese; infine dichiara che il primo, quando è uscito, ha parlato di "mascheramento" e che di questo ha poi parlato con il secondo (v. esame Parisi Franco, GI 19.09.95).

Ma Piconese potrebbe essere anche l'operatore di Otranto, con il quale ha parlato Acito, l'operatore di Jacotenente che fa friendly l'asserita traccia del MiG23. Non è stato possibile accertare, anche per la morte di Parisi, se questa ipotesi corrispondesse a verità e in tal caso quale fosse stato il contenuto del colloquio.

In ogni caso Parisi era a conoscenza di fatti rilevanti, poteva cioè riferire se quel giorno la Sila era mascherata o meno e quali fossero stati gli accordi sull'asserita traccia del MiG il 18.07.80, giorno in cui, come è incontroverso, l'aereo precipitato in Sila non era entrato nello spazio italiano.

Convocato nuovamente considerate le lacune delle sue dichiarazioni, per ulteriori delucidazioni sul suo turno in sala il 18.07.80, per il giorno 11.01.96, il 21.12.95 veniva trovato impiccato ad un albero presso la propria abitazione di campagna in Agro di Merine, nella periferia di Lecce.

Nel novembre 97 l'inquirente volse nuovamente la sua attenzione alla vicenda della morte del maresciallo Parisi. Il cadavere del sottufficiale venne riesumato, su disposizione della Procura della Repubblica di Lecce, nel novembre del 97, per procedere ad ulteriori accertamenti sulla causa del decesso, in particolare per accertare se l'infiltrazione emorragica a livello occipitale, rilevata in sede di autopsia, fosse stata compatibile con la posizione, l'altezza e la distanza del montante della tubazione presente sul luogo in cui era stato rinvenuto il cadavere. Al tempo della chiusura dell'istruzione le nuove indagini non si erano ancora concluse.

Infine nel corso di un'esibizione effettuata il 19.09.95 per acquisire, tra l'altro, tutti i registri di protocollo relativi all'anno 80, si rilevò su uno di questi l'avvenuta distruzione di due documenti, redatti nell'80, in data 21.02.92, registrati rispettivamente al nr.123 e al nr.131 del registro di protocollo per documenti segreti e riservatissimi ed

aventi all'oggetto "Rapporto Jamrep" del 18.07.80 e "Rapporto finale Ex Demon Jam V", cautelati da una specifica nota emessa in data 24.01.90, quindi antecedente la distruzione, dallo stesso sito ed inviata anche all'ufficio operazioni. (v. decreto esibizione, GI 19.09.95). Richiesti chiarimenti in merito alla vicenda al Capo ufficio Operazioni, costui rispondeva di non poterne dare, non essendo in servizio presso il sito all'epoca dell'avvenuta distruzione. Ancora una volta emergeva scarso interesse e la pessima conservazione di documentazione utile per l'inchiesta.

3. Brindisi.

L'aeroporto di Brindisi, come il 32° Stormo e l'84° Gruppo SAR di stanza su di esso, sono stati direttamente interessati alla vicenda della caduta MiG23.

In relazione a questo incidente risulta l'intervento di velivoli del 32° Stormo che hanno effettuato riprese fotografiche sul luogo di caduta del velivolo nonchè di elicotteri dell'84 Gruppo SAR che hanno portato ufficiali del SIOS nelle ispezioni dei luoghi dell'incidente. Non si rinviene documentazione dell'ACC sull'evento. Sul quaderno dell'ufficiale di giornata alla 3ª Regione Aerea, capitano Tesse Giovanni, il 18 luglio 80 è annotata la comunicazione dell'ufficiale di servizio all'ACC di Brindisi, cap. Tritto, in cui si riferisce: "Alle ore 15.15 telefona il capitano Tritto del controllo Brindisi. Il capitano Tritto ha ricevuto una telefonata dalla torre di Crotone, da parte del maresciallo AM Vaccai. Il maresciallo Vaccai riferiva di aver ricevuto una telefonata dal maggiore CC. Di Monte – comandante della Legione Carabinieri di Catanzaro – il quale faceva presente di aver visto cadere un velivolo, forse da turismo, tra le ore 14.15 e 14.20 locali in zona tra Castelsilano e Cirò Marina (nord di Catanzaro). Alle ore 15.35 il capitano Tritto mi richiamava per confermarmi che effettivamente, nella zona sopracitata, vi sono i resti di un velivolo tra i cui rottami vi è un corpo umano. Sulla fusoliera del velivolo il numero 6950.

Fino a questo momento non è stato però accertato se si tratta di velivolo civile o militare. Alle ore 17.40 il cap. Tritto mi comunica – il velivolo – presumibilmente un Phantom medio-orientale bimotore è caduto tra Caccuri e Castelsilano. Sul casco del pilota vi sono le seguenti sigle "Eco zulu – eco india – delta november kilo hotel alfa lima". La trave di coda è intatta.

Sulla valigetta sigle in arabo. Sui piani di coda un rettangolo di colore verde.

Il pilota si trova fuori dell'aeromobile con paracadute parzialmente aperto.

Dette informazioni sono state raccolte da elicottero del soccorso ed altro elicottero dei Carabinieri".

Sul registro dei voli dell'84° gruppo S.A.R., nel mese di luglio 80, risultano d'interesse alcuni voli effettuati a Jacotenente, i cui passeggeri sono il Capo di Stato Maggiore, generale Bartolucci e il comandante della 3ª Regione Aerea genenerale Piccio, nonchè a Montescuro e a Castelsilano. In merito venivano escussi il ten.colonnelloVerrenti Pietro, il capitano Supicich Renato e il maresciallo Di Chio Giacomo, che risultavano essere in servizio a Brindisi rispettivamente con le seguenti mansioni: comandante del Gruppo, ufficiale pilota e sottufficiale motorista.

Particolarmente significative come capacità di memoria dei testi in questo processo la deposizione del Supicich. In data 17.01.96 ha dichiarato: "Ho effettuato alcune missioni in Sila nella zona di caduta del MiG libico. Non ho fatto alcuna ricerca

del luogo ma sono andato direttamente sul punto di caduta, sono certo di non aver ricercato il luogo. Non sono in grado di precisare come ho raggiunto il posto, probabilmente c'era stata la segnalazione di qualcuno, forse dei CC. o di una Autorità che mi ha indicato la località. A bordo dell'elicottero c'era uno specialista, certamente un maresciallo non c'era uno specialista nella ricerca." A domanda se portasse alti ufficiali di Roma della 2ª Regione Aerea ha risposto: "Non ricordo".

Sulle missioni sul luogo di caduta del MiG ha riferito: "In elicottero partivo da Brindisi per recarmi sul luogo di caduta del velivolo libico, il mezzo tuttavia non aveva autonomia sufficiente e per tale motivo dovevo fare degli scali tecnici per rifornimento, ne ricordo uno a Crotone. Ricordo che una volta, in una di queste missioni, sono atterrato su un costone vicino al velivolo caduto in Sila. Non ricordo il periodo in cui cadde il MiG libico. Ribadisco di non aver fatto ricerche sul punto di caduta del velivolo, probabilmente da Crotone tracciai una rotta fino al punto a me indicato da altri. Non ricordo alti ufficiali AM a bordo dell'elicottero in una delle missioni da me effettuate sul luogo di caduta del MiG. Non ricordo il generale Tascio a bordo del velivolo durante le missioni o anche una sola volta. Non ricordo la durata media di una missione o del volo sul luogo di caduta del velivolo."

Non ha ricordato di aver fatto voli con il colonnello Brancaleoni, all'epoca comandante del 36° Stormo di Gioia del Colle, né con il generale Ferracuti, né con il maresciallollo Di Chio che peraltro non conosce e con tale nominativo ricorda soltanto un sottufficiale. Quando atterrò sul costone notò la presenza di molta gente a terra, non ha ricordato chi si trovava a bordo dell'elicottero in tale circostanza. Probabilmente fece una ricognizione iniziale per ricercare il punto di caduta. Non ha ricordato se a bordo del velivolo vi era qualcuno che scattava delle fotografie. Nonostante fosse il comandante del velivolo non ricorda l'eventuale trasporto di altre persone in una delle missioni in Sila.

Sulla presenza del colonnello Verrenti ha riferito: "Il colonnello Verrenti era il comandante dell'84° S.A.R. qualora avessi avuto a bordo il colonnello Verrenti, egli avrebbe anche potuto pilotare il velivolo, tuttavia si sarebbe trattato di un episodio inusuale anche in presenza di una alta personalità a bordo infatti c'era pronto sempre un pilota di allarme ed a lui spettava di levarsi in volo in caso di necessità nonostante la presenza di altre personalità a bordo".

In data 17.05.96, ha dichiarato: "Ogni missione di soccorso veniva eseguita su disposizione della sala operativa dell'84° gruppo S.A.R.. Non conosco gli enti o i comandi che, nel periodo 1979-81, inviavano le richieste di soccorso, non sono a conoscenza delle modalità di richiesta del soccorso in quanto venivano canalizzate dalla sala operativa." Sulla missione del giorno 03.07.80, relativa al trasporto da Gioia del Colle a Montescuro del colonnello Boemio e del tenente colonnello Giuliani risponde: "Non ricordo. Peraltro ho svolto molte operazioni di volo su jet ed elicotteri con migliaia di ore di volo. Sulla località di Montescuro è possibile che mi sia recato, in epoca antecedente al 1980 per missioni volative di supporto alle esercitazioni di sopravvivenza ivi svolte, ma non ho alcun ricordo in merito. Tali missioni erano programmate dal Reparto con indicazione precisa di tempi e modalità". "La mia attività volativa è documentata dal mio libretto personale di volo che viene compilato in base

alle parti prime dei rapporti di volo. Contestatogli che nel precedente esame testimoniale (17.01.96), aveva riferito di andare ogni anno in elicottero a Montescuro, in merito risponde: "La dichiarazione da me fornita è erronea perchè probabilmente ho fatto confusione sui corsi di sopravvivenza che effettuavo annualmente in montagna, la maggior parte delle volte recandomi a Montescuro in auto con la famiglia al seguito. Pertanto mi correggo, perchè ogni anno mi recavo a Montescuro per frequentare corsi di addestramento, ma non mi recavo in elicottero. Non ricordo se ho frequentato e in che periodo il corso "basico", credo di averlo fatto. Confermo che quasi tutti gli anni frequentavo comunque corsi di sopravvivenza in montagna."

Anche il tenente colonnello Verrenti ha reso dichiarazioni sul fatto. "Non ho fatto voli di perlustrazione sulla zona di caduta del MiG23, non ho mai portato altri sulla zona. Dal mio gruppo di volo alcuni piloti hanno fatto dei voli sulla zona, ricordo il capitano Supicich ed il maresciallo Di Chio, tuttavia non ricordo in quale periodo si verificò tale episodio. L'allertamento del nostro gruppo di volo avveniva attraverso Martina Franca, una volta allertato il gruppo mandò in volo un equipaggio per la ricerca ed il soccorso del velivolo. Non ho un ricordo preciso della missione, ma ritengo che a causa della limitata autonomia l'elicottero avrà fatto scalo per rifornimento su altre basi AM. Non ricordo se al rientro della missione il capitano Supicich fece una relazione, per quanto ricordo di ritorno da una missione era la sala operativa che annotava i dati del volo. Sul posto l'equipaggio avrà visto il velivolo incidentato e dei rottami, rientrando avrà fatto relazione. Non ricordo voli effettuati con personaggi venuti da Roma, potrebbe anche essere stato portato qualche personaggio perchè tra i compiti dell'84° SAR di Brindisi sono quelli dell'assistenza aerea al poligono di tiro di "punto della contessa". Tra l'equipaggio non era prevista la presenza di personale addetto alle riprese fotografiche. Non ricordo di essermi recato a Montescuro nel luglio del 1980 utilizzando un elicottero, probabilmente mi recai in tale località via terra, in auto". Il teste, dopo avergli mostrato il registro dei voli dell'84° Gruppo SAR di Brindisi, dichiara: "Prendo atto che da tale registro risulta che io mi sono recato in volo a Montescuro in elicottero, non lo ricordavo". "Ricordo di aver elitrasportato nell'estate dell'80 il Capo di SM dell'AM generale Bartolucci ed il suo aiutante presso il sito radar di Jacotenente. Non ricordo se era presente anche il comandante della 3ª Regione Aerea o il vice comandante. Oltre all'equipaggio in tale occasione probabilmente erano presenti anche altre persone. Non ricordo di chi si trattava. Ho memoria dell'episodio perchè avemmo delle difficoltà per avvistare il sito radar in mezzo alla boscaglia. Prendo atto che a bordo c'erano oltre alle persone menzionate il maresciallo Di Chio, il colonnello Tonini, il generale Piccio e il generale Mangani. Il maresciallo Di Chio era lo specialista di bordo, il colonnello Tonini era l'aiutante di volo del Capo di SM, il generale Piccio era il comandante della 3ª Regione Aerea ed il generale Mangani era il comandante del 3° ROC di Martina Franca. Prendo atto che il 3 luglio 80 ho effettuato una missione con destinazione Montescuro insieme al pilota Supicich. Non ricordavo di aver partecipato a tale missione, non ricordo i motivi che mi condussero in tale luogo. Non ricordo aver trasportato in tale circostanza altre persone. All'aerostello di Montescuro esisteva una piazzola di atterraggio elicotteri, credo che quella missione sia la sola occasione in cui mi sono recato in tale località in elicottero. Pur non avendo un ricordo preciso del trasporto di altre persone, non escludo che altri fossero presenti a bordo. Conosco il colonnello Giuliano ed il generale Boemio, non ricordo di aver fatto dei voli con loro sul luogo di caduta del MiG23. Qualora si fosse presentato presso l'84° SAR il comandante della 3ª Regione Aerea, e mi avesse chiesto di trasportarlo sul punto

di caduta era un ordine superiore che non avrei potuto disattendere. Per i voli di alte personalità non si utilizzavano i piloti di allarme ... il trasporto presso il 31° GRAM di Jacotenente mi ha visto far parte dell'equipaggio del velivolo; anche in altri episodi analoghi avrei fatto parte dell'equipaggio. Durante tutta la mia carriera non ho mai volato, nè trasportato il generale Boemio. Non conoscevo nè ho conosciuto in tempi successivi il generale Amaldi che era vice comandante della 3ª Regione Aerea nel 1980; ricordo il colonnello Salvi Vinicio che nello stesso periodo era capo Ufficio Operazioni della 3ª Regione Aerea, non ricordo di aver volato con lui in quel periodo. (v. esame Verrenti Pietro, GI 17.01.96).

Infine il maresciallo Di Chio che così ha risposto: "Ricordo che nel 1980 partecipai ad operazioni di soccorso in più occasioni, non partecipai comunque ad operazioni per il disastro di Ustica. Ricordo solo un atterraggio in Calabria, ma non ricordo nè il luogo nè il tempo esatto. Ricordo che si trattava di una zona di montagna. Escludo che si trattava di un soccorso per un aereo caduto in mare. Non vidi l'aereo. Ricordo che stemmo pochissimo perchè apprendemmo dalla gente che era accorsa che non vi erano feriti da recuperare. Come ho detto si trattava di una zona montuosa e non vi era assolutamente una pista, per quanto ricordo atterrammo su una sorta di spiazzo. Con il 204 è sufficiente uno spiazzo molto limitato per atterrare e decollare. Se non sbaglio c'erano dei Carabinieri: che non ci fosse nulla da recuperare lo sapemmo dai presenti. Non ricordo chi fosse a bordo. Normalmente c'erano due piloti e due specialisti, e cioè montatore e elettromeccanico; montatore e motorista; montatore e sommozzatore. Ricordo che di tanto in tanto si andava a Montescuro a fare dei recuperi di personale che si esercitava a scendere e a salire con il verricello dell'elicottero. Non ricordo di particolari viaggi in cui furono trasportati degli alti ufficiali. Prendo atto che quella estate del 1980 un elicottero del SAR di Brindisi trasportò a Jacotenente il Capo di SMA generale Bartolucci e il capo della 3ª Regione Aerea Piccio e che su tale elicottero prestavo servizio anch'io. Adesso ricordo che in effetti trasportammo questi ufficiali. Ricordo il generale Piccio che era una persona alta e magra e che aveva anche un figlio capitano pilota dell'AM. Non ricordo invece l'altro alto ufficiale che ho portato e cioè il generale Mangani. Vedendolo nella foto, in questa stanza, ora lo ricordo e rammento che era il capo di questo 3° ROC. Tuttora però non ricordo se fosse o meno a bordo di questo volo per Jacotenente. Adesso ricordo anche se in quella occasione vi era una festa o una specie di cerimonia, che non so precisare, giacchè io restai all'elicottero. Non ricordo chi fosse il pilota in quell'occasione. All'epoca pilotavano gli AB: Lippolis, Verrenti, Parisi, Mazzolani Ugo. Non ricordo di un particolare viaggio compiuto da Brindisi a Montescuro e ritorno con sosta molto breve nel sito di Montescuro ed avendo a bordo come trasportati alti ufficiali della 3ª Regione Aerea. Non ricordo come si chiamasse il vice comandante della 3ª Regione Aerea nel 1980, nè come si chiamasse il Capo di Stato Maggiore di detta Regione. Prendo atto che il primo era il generale Amaldi ed il secondo il colonnello Boemio. Non ricordo di aver trasportato queste persone a Montescuro. Le esercitazioni duravano qualche ora giacchè a volte si facevano più recuperi di persone con il verricello altre invece si lanciavano dei fumogeni che dovevano essere raggiunti dai frequentatori dei corsi di sopravvivenza.

In genere si partiva la mattina e si ritornava nel pomeriggio quando ci si fermava per consumare il pasto altrimenti si ritornava intorno all'una. Non ricordo di una missione in cui siamo rimasti a Montescuro. Non ricordo chi fosse il tenente colonnello Giuliani. Prendo atto che si trattava di una persona che prestava servizio alla 3ª Regione come responsabile dell'Ufficio Sicurezza al Volo. Non riesco a ricordare questa

persona. Non ricordo se ci fossero o meno altri elicotteri la volta che ci recammo nella zona montuosa di cui ho parlato sopra. Non riesco a collegare questo episodio con la caduta del MiG23 in Calabria. I presenti in zona, coloro che ci dissero che non c'era nulla da recuperare furono interpellati sicuramente non da me, probabilmente dal secondo pilota o dagli altri che erano a bordo. Di certo non chiedemmo ai Carabinieri o ad altre persone in divisa. Subito dopo la risposta delle persone interpellate facemmo ritorno a Brindisi. Non so dire se il pilota chiese o meno autorizzazione al rientro al comando del nostro reparto". (v. esame Di Chio Giacomo, GI 24.01.06).

* * * * *

TITOLO 2
Le perizie.

Capitolo I
La consulenza dei professori Dina e Giusti alla Commissione Stragi.

Nell'89 è stata compiuta una sorta di consulenza, per incarico della Commissione Stragi, da parte dei professori Dina e Giusti sulla data della morte del pilota. A tal fine furono da quella Commissione esaminati tutti coloro che avevano ispezionato o dissezionato il cadavere, e cioè il dottor Scalise e i professori Zurlo e Rondanelli.

Il primo in quella sede dichiarò di aver effettuato nella sua carriera di medico condotto di Castelsilano poche autopsie, ma decine di ispezioni di cadavere su morti di campagna. Nel suo luogo di origine v'è una forte esperienza di cadaveri e carogne, continuava nelle sue dichiarazioni; l'intera popolazione di Castelsilano è abituata a vedere ammazzare gli animali. "Quando moriva un mulo o un asino si usava buttarli giù dal burrone e i ragazzi andavano ad assistere a questa scena e a vederli dopo tre o quattro giorni in fase di colliquazione, per vedere se il corvo o la volpe l'avesse sventrato. È una popolazione abituata a vedere gli animali in casa, e non solo la popolazione adulta, ma anche i bambini". In base a questa sua esperienza lo giudica dopo averlo spogliato - voleva appropriarsi anche delle mutande del morto – un cadavere "fresco".

Lo Scalise rispose in seguito a tutta una serie di domande d'ordine medico, che saranno poi esaminate da Dina e Giusti nella loro relazione scritta. Aggiunse, in questa deposizione, che diverse persone, tra cui suoi amici, avevano scattato fotografie, ma che tutti i rullini erano stati immediatamente sequestrati - anche in questo caso le fotografie sono sparite. Non si riesce nemmeno a comprendere nè il motivo dei sequestri nè chi via abbia provveduto. Non di certo l'AG anche sotto questo aspetto assente. Con probabilità i Carabinieri o qualcuno del SIOS o del S.I.S.MI già giunto sul luogo. La ragione, una sola, la stessa che determinò la sparizione delle fotografie scattate durante l'autopsia: impedire che si prendesse cognizione del reale stato del cadavere.

Il secondo, Zurlo, confermò di aver redatto, come richiestogli dalla locale Procura la perizia ad horas; di aver corretto l'aggettivo "avanzato", riferito allo stato di

putrefazione, in “avanzatissimo”; di aver presentato un supplemento dopo pochi giorni. Dichiarò inoltre che la pelle delle dita era stata richiesta e consegnata ad un “ufficiale dei servizi segreti”; che qualcuno, non appartenente alla Compagnia dei Carabinieri di Crotone, aveva scattato fotografie alle singole parti del cadavere che venivano prelevate con due pinze da Rondanelli e dal suo aiutante; che a Rondanelli, mentre era nel suo studio era pervenuta una telefonata da un ufficiale che gli aveva rivolto domande diverse dai quesiti del magistrato. Rispose quindi a numerose domande di Dina e Giusti sullo stato del cadavere riesumato, risposte che come quelle di Scalise verranno vagliate dai due consulenti della Commissione nel loro elaborato.

Anche il terzo, Rondanelli, confermò le circostanze dell’autopsia, ribadendo in particolare che i Carabinieri avevano provveduto a portare il fotografo, che aveva scattato circa venti fotografie a mano a mano che i reperti da loro periti “venivano evidenziati tenendoli tra due pinze”; e ribadendo altresì che proprio da questo fotografo gli era stato chiesto se fosse possibile prelevare parti di cute al fine di ricavarne le impronte digitali. Confermò altresì che non era stato possibile procedere a una vera e propria perizia, con analisi dettagliata degli organi e prelievi per esami istologici; che anzi fu proprio detto di non procedere a questi rilievi, ma solo ad una sorta di ricognizione di cadavere, giacchè sia il Procuratore che gli altri “funzionari presenti” dovevano “concludere velocemente anche perché era stato preventivato un collegamento telefonico presso il mio studio con Roma per comunicare i risultati”. Confermò infine di aver redatto la “memoria aggiuntiva” di una pagina e mezza e di averla consegnata alla segreteria della locale Procura. Rispose quindi a una serie di domande d’ordine medico-legale.

Lo scritto della consulenza così conclude “Riteniamo che il problema principale da risolvere concerna l’epoca della morte del pilota libico. Non è peraltro inopportuno spendere qualche parola circa le cause della morte.

In primo luogo però merita un breve commento la indagine medico-legale che è stata condotta.

Al riguardo, si fanno anzitutto rilevare le difficili condizioni ambientali: il dr. Scalise ha fatto la sua ispezione sul costone del monte in un pomeriggio caldo e assolato, circondato dai soccorritori e dai curiosi, dettando subito le sue osservazioni; i professori Zurlo e Rondanelli hanno effettuato l’autopsia in una sala settoria che, a loro parere per essere benevoli, non rispondeva ai requisiti previsti nel Regolamento di Polizia Mortuaria, anch’essi circondati da molte persone, e con ogni probabilità indotti a rispondere ai quesiti con la massima celerità.

Detto questo, però occorre anche porre l’accento su talune omissioni ed imprecisioni che compaiono nel verbale di ispezione cadaverica del dr. Scalise e nella relazione dei professori Zurlo e Rondanelli.

Nel verbale del dr. Scalise non è descritto alcun elemento oggettivo a carattere crono-tanato-diagnostico: non la temperatura del cadavere, non la rigidità, non la comparsa delle ipostasi, non la macchia verde putrefattiva. Si parla solo di “incipiente stato di decomposizione”, il che è una interpretazione e non una descrizione e che comunque il dr.Scalise ha spiegato successivamente intendendo con quella frase la certezza di una putrefazione rapida poiché il cadavere era stato tutto il giorno al sole, ed in quel periodo la temperatura era elevata.

Anche i dati tanatologici contenuti nella redazione Zurlo-Rondanelli sono quanto mai scarsi: si accenna all’avanzatissimo stato di decomposizione del cadavere,

alla necrosi gassosa, ai nidi di larve, allo stato della cute della mani. Otto anni dopo e anche all'udienza del 26 luglio 89 il prof. Rondanelli parla di sfilacciamento dei polmoni, di collasso del fegato, di milza trasformata in un sacchettino contenente liquame, di pancreas e surrenali non più rintracciabili, aggiungendo cioè questi dati che non comparivano nel verbale.

In ambedue le relazioni si nota un grande disordine espositivo e la sequenza abituale della relazione stessa non è rispettata. I termini tecnici spesso non sono impiegati nel significato abituale e gli errori contenuti nella relazione Zurlo-Rondanelli e nelle varie deposizioni sono numerosi. Errori tecnici rilevanti vista l'importanza attribuita al caso sia sul piano giudiziario sia sul piano politico, sono costituiti, per esempio, dalla mancata apertura delle arterie coronarie e dal mancato prelievo di organi per esami istologici e tossicologici.

Tutto ciò premesso, torniamo al nostro problema, attenendoci alle descrizioni e non alle interpretazioni per giungere ad una cronotanatodiagnosi possibilmente soddisfacente sul piano tecnico.

Il dr. Scalise, giunto fra i primi sul luogo dell'incidente, si è detto certo che si trattava di cadavere molto recente. Importa ricordare che egli non ha rilevato alcuna caratteristica putrefattiva nella sua ispezione del 20 luglio 80. Ha anche detto che vi era del sangue che cominciava a coagulare, e di aver toccato un piede amputato ed un occhio che era fuori dalla sua orbita e che indubbiamente essi erano freschi e che il cadavere non presentava rigidità.

Numerosi vigili del fuoco, che hanno tratto il cadavere nel burrone, hanno riferito che il paracadute che avvolgeva il cadavere era sporco di sangue, e che il cadavere non presentava rigidità.Il maresciallo Cisaria ha testimoniato della presenza di sangue color vermiglio e dell'assenza di qualsiasi traccia di putrefazione.Il maresciallo Raimondi ha descritto una pozza di sangue, fluida al centro e aggrumata ai bordi.Altri hanno descritto l'assenza di insetti e di cattivo odore del cadavere.

Questi elementi, pur nella loro frammentarietà, nondimeno sono talmente chiari da non consentire dubbi sul fatto che il cadavere osservato era molto recente. Ci sembra estremamente significativa la caratteristica del sangue, che non si era ancora del tutto addensato dopo essere stato versato, e che aveva sporcato il paracadute (e dunque ancora liquido) nel quale era stato avvolto il cadavere.

Quanto all'assenza di rigidità al momento del recupero del cadavere, essa può spiegarsi col fatto che non si era ancora instaurata, o col fatto che non poteva instaurarsi perché il cadavere era gravemente traumatizzato, o col fatto che era stata vinta nel suo formarsi a causa delle manovre di trasporto. Esaminando però le fotografie relative al sopralluogo, ed in particolare le mani del pilota, ci sembra di poter dire che almeno alle dita delle mani la rigidità era presente. Inoltre, cosa più importante, dalle fotografie del sopralluogo emerge con chiarezza il fatto che si tratta di un cadavere recente.

Gli elementi sopra segnalati consentono dunque di affermare che si tratta di cadavere di persona deceduta da non più di alcune ore.

Inoltre ricordiamo che se si fosse trattato di cadavere di persona deceduta da uno o due giorni, abbandonata in quel luogo, i soccorritori non avrebbero mancato di rilevare i segni della putrefazione che, in quelle condizioni ambientali, sono molto precoci ed evidenti: in particolare lo sviluppo dell'enfisema putrefattivo sarebbe già stato evidente in seconda giornata e avrebbe conferito al cadavere un aspetto gigantesco e un odore molto sgradevole.

Giunti a questo punto della discussione sembrerebbe inutile proseguire: dobbiamo peraltro farlo, poiché i periti Zurlo e Rondanelli hanno dato una interpretazione equivoca dei loro stessi risultati.

Non è questa la sede per proporre una trattazione dei fenomeni cadaverici: essa si trova in qualunque testo, anche elementare di medicina legale a cui si rimanda il lettore che voglia approfondire l'argomento.

Ricordiamo soltanto che le fasi della putrefazione tipica (escludendo pertanto la corificazione che riguarda i cadaveri sepolti in bare di zinco, la saponificazione, che riguarda i cadaveri mantenuti a lungo in acqua, e la mummificazione che si verifica in particolari condizioni ambientali) sono le seguenti: la fase cromatica - la fase enfisematosa - la fase colliquativa - la riduzione scheletrica.

L'andamento e la velocità di tali fasi sono condizionati soprattutto dalla temperatura ambientale. L'esperienza insegna che nei cadaveri lasciati all'aperto in estate, nei nostri climi, la fase cromatica è già evidente entro il primo giorno (macchia verde addominale, seguita dalla sua estensione e dalla formazione del cosiddetto reticolo venoso putrefattivo), mentre già in seconda giornata può essere evidente la fase enfisematosa (formazione di gas negli organi e nelle cavità). La formazione di liquame (fase colliquativa) segue nei giorni immediatamente successivi.

Quanto alla presenza di larve di ditteri, in punti particolari (orifizi, ferite) la deposizione dell'uovo si può verificare già in fase agonica e lo sviluppo della larva, se la temperatura è favorevole, avviene già dopo uno o due giorni, e lo sviluppo è molto tumultuoso.

L'andamento della putrefazione negli organi interni segue criteri differenziati. L'encefalo per lo più colliqua rapidamente: d'estate, può assumere un aspetto cremoso in due o tre giorni. Il cuore assume un aspetto a foglia morta, diventa flaccido e brunastro, e le sue pareti si assottigliano. I polmoni perdono liquido e si acquattano nelle docce paravertebrali. Il fegato assume un aspetto a nido d'ape, per la formazione di gas, e un colorito nerastro. La milza colliqua rapidamente. I reni rimpiccioliscono, diventano flaccidi e di colorito roseo rossastro. Pancreas e surreni vanno rapidamente in autolisi.

Se confrontiamo questi dati, che sono quelli della dottrina e dell'esperienza con quelli ricavabili dalla relazione e dalle deposizioni dei professori Zurlo e Rondanelli dobbiamo concludere su questo punto che essi sono perfettamente compatibili con l'indicata epoca della morte e cioè il 18 luglio 80.

Fattori ambientali che hanno accelerato la putrefazione sono rappresentati dalla elevata temperatura e dalla esposizione al sole per molte ore. La tumulazione ha rallentato la putrefazione rispetto all'andamento che essa avrebbe avuto all'aperto. Le vaste ferite, specie dei visceri, l'hanno favorita, mentre la grande perdita di sangue può averla rallentata.

In conclusione anche sotto questo punto di vista non si notano contraddizioni con quanto rilevato il 18 luglio. Non ci sembra quindi giustificata la retrodatazione della morte che è stata affermata in alcune deposizioni e che sarebbe contenuta in una relazione peritale supplementare dei professori Zurlo e Rondanelli.

Poche parole infine sulla natura delle lesioni riportate dal pilota. Si tratta di lesioni di ordine traumatico, riferibili genericamente ad un grande traumatismo. La natura delle lesioni tende ad escludere che esse si siano prodotte per una esplosione del velivolo o per cause diverse da quelle indicate, e cioè per impatto dell'aereo al suolo: l'asportazione della calotta cranica, lo sfondamento del torace, le fratture del bacino e degli arti sono compatibili con il brusco arresto del velivolo al suolo e con l'urto del

corpo del pilota contro le strutture solide della cabina dell'aereo e con la successiva proiezione del corpo all'esterno.

In base agli elementi disponibili, si ritiene che la morte del pilota libico dell'aereo MiG23 si sia verificata in occasione e per causa dell'incidente aereo del 18 luglio 80.

La retrodatazione della morte non trova conforto negli elementi di ordine cronotanatodiagnostico". (v. relazione professori Mario Alberto Dina e Giusto Giusti, 24 agosto 89).

La vicenda del cadavere del pilota è certamente una delle più tormentate dell'inchiesta. Su di essa non sono di ausilio né le testimonianze né gli accertamenti tecnici, perché tutti gli atti in forte contrasto tra loro. Sarebbero state sufficienti le fotografie scattate durante l'autopsia - si ricordi che nella ventina scattate ve n'erano una o più dell'intera salma - od anche quelle riprese dai privati accorsi sul luogo il 18 luglio. Di certo non sono valide quelle in atti, in primo luogo perché non risulta chi le abbia fatte, nè in secondo luogo - come ebbe a rilevare uno dei periti al maggiore medico AM precipitatosi a Crotone - quando siano state scattate.

Contraddizioni tra verbale di sopralluogo e testimonianze. Nel sopralluogo si legge di un sasso intriso di sangue misto a materia cerebrale e che non si notano rilevanti quantità o rigagnoli di sostanze ematiche. Il maresciallo Cisaria parla di sangue coagulato di colore vermiglio; il maresciallo Raimondi di un rigagnolo a partire dalla testa, i cui lati esterni erano coagulati, mentre al centro appariva fresco.

Contraddizioni sullo stato della salma, nello stesso medico che procede all'ispezione cadaverica; da un lato attestazione di freschezza e di assenza di rigidità cadaverica; dall'altro l'incipiente stato di decomposizione tanto da consigliare l'immediato seppellimento del cadavere per spappolamento dei visceri addominali, evitandone anche la conservazione in cassa nella camera mortuaria del cimitero. Da un lato questo stato unito allo schiacciamento di tutte le ossa craniche e a fratture varie ed esposte con brandelli di carne in tutte le parti del corpo; dall'altro il desiderio di appropriarsi, da questo corpo così ridotto, delle mutande del morto. Da un lato testi che affermano che il cadavere non emanava cattivo odore e che addirittura, pur essendo rimasto all'aperto per alcune ore, non v'erano tracce di mosche né di altri insetti, dall'altro testi che dichiarano che quel cadavere addirittura non si poteva tenere per il fetore.

È questo uno strano cadavere che nel giro di pochissime ore - raggiunto e visto qualche tempo dopo che la notizia s'era sparsa in paese quando Carabinieri ed altri erano discesi nella forra, ispezionato alle 17.00 (mezz'ora prima del sopralluogo), chiuso in cassa prima di sera - dapprima si presenta fresco e inodoro, poi deve essere immediatamente tumulato per l'incipiente decomposizione e per il fetore.

A questo punto si devono condividere le critiche mosse dalla Relazione della Commissione parlamentare al dottor Scalise. Costui nella sua ispezione non descrive alcun elemento oggettivo di carattere tanatologico: non la temperatura del cadavere, non la rigidità, non la comparsa delle ipostasi, non la macchia verde putrefattiva. Riferisce soltanto dell'incipiente stato di decomposizione, che a detta dei relatori è una interpretazione e non una descrizione. Frase che comunque lo Scalise spiega asserendo che con essa intendeva la certezza di una putrefazione rapida, poiché il cadavere era stato tutto il giorno al sole ed in quel periodo la temperatura era particolarmente elevata. A dire il vero quel cadavere non era stato tutto il giorno al sole; se era caduto qualche

tempo dopo le 11.00 e la visita era avvenuta alle 17.00, era rimasto esposto cinque ore e rotti. Non solo: non si era al solleone né vi è alcuna notizia di giornata particolarmente calda; si trattava di un'ordinaria giornata di luglio in un territorio collinare.

Scalise in definitiva non si è preoccupato di nulla, o qualcuno anche a lui ha suggerito di fare in fretta e di non preoccuparsi di nulla. La causa di morte come l'ora apparente dell'incidente erano evidenti, e non è andato per il sottile. L'unico fatto che lo colpisce - e colpisce anche chi legge e scrive oggi - è lo stato di putrefazione che stranamente comincia a meno di sei ore dalla morte e lo induce ad ordinare la immediata tumulazione di quella salma.

Di essa poi si deve fare autopsia, così come richiesto dall'AM, ma un'autopsia superficiale senza esami dei tessuti e degli organi, come disposto dall'AG e da coloro che la consigliavano. Al punto tale da far ritenere che essa fu fatta solo per acquisire quella documentazione fotografica che fu compiuta non da PG e quindi su disposizione dell'AG, ed immediatamente dopo scomparve.

L'evoluzione della decomposizione di questa salma comunque colpisce non solo Scalise, ma anche Zurlo e Rondanelli. Prima però di affrontare le questioni della perizia, è bene ricordare le vicende della riapertura del loculo, della esposizione nella camera mortuaria, della operazioni di dissezione. Tutte queste fasi furono caratterizzate dalla emanazione di straordinario fetore della salma, impossibile a sopportarsi anche da parte degli addetti ai lavori. Coloro che provvidero a smurare il loculo furono costretti a fuggire subito dopo la riapertura; la salma fu lasciata nella cassa, aperta, nell'unico vano che fungeva da camera mortuaria nel cimitero di Castelsilano; l'indomani l'odore che tuttora permaneva insopportabile, costrinse all'uso delle maschere.

Ritornando all'evoluzione della decomposizione, si deve ricordare che i periti già nell'immediatezza della compilazione dell'elaborato peritale ebbero un ripensamento, e corressero quell'avanzato, al riguardo dello stato di decomposizione, che già di per sé era segno di straordinarietà, in avanzatissimo, superlativo, segno più che evidente di una situazione che colpì particolarmente quei periti. E che li indurrà di lì a poche ore addirittura a redigere un supplemento di perizia per retrodatare il tempo della morte.

Molto s'è detto su questo supplemento di perizia. Esso in effetti non è stato rinvenuto negli uffici della Procura ove sarebbe stato depositato. Ma da questo mancato rinvenimento non si può dedurre che esso non sia mai esistito. In primo luogo non v'è alcuna ragione per porre in dubbio la parola dei due periti, che proprio per essere stati nominati tali dovevano godere della fiducia dell'ufficio giudiziario. Non solo: le dichiarazioni provengono da entrambi e sono sostanzialmente concordi. Non si vede per quale ragione tutti e due dovessero sostenere questa tesi e accordarsi in tal senso. S'è criticata la brevità di questo supplemento, ma non v'era motivo perché dovessero scrivere un lungo testo, anche perché a quell'epoca non vi erano contrasti e nessuno aveva sostenuto tesi contrarie. Una pagina e mezza era più che sufficiente per esporre il ripensamento. Ripensamento che non deve assolutamente essere inteso in senso negativo, ma al contrario come segno dell'onestà intellettuale di quei periti. Periti che probabilmente non erano i migliori in senso assoluto, ma godevano della fiducia, come si è detto, di quell'Ufficio che li aveva nominati; in particolare il Rondanelli che aveva proceduto per incarico di quell'AG a diverse riesumazioni, mentre Zurlo era proprio medico-legale. Senza tener conto - anche su questo s'è discusso - che lo smarrimento di un atto, indipendentemente dall'efficienza degli uffici di segreteria e di cancelleria, è sempre possibile in un'inchiesta.

Ma al di là di tutte queste considerazioni, v'è un fatto che sgombra il campo da ogni dubbio e perplessità sull'esistenza di questo supplemento. È certo cioè che se non fosse esistito questo supplemento di perizia, supplemento che con la sua retrodatazione metteva in discussione la data di caduta del MiG, non vi sarebbe stata alcuna necessità di inviare con la massima urgenza a Crotone un ufficiale medico, quell'ufficiale che stava seguendo il caso, per incontrare i due periti ed interrogarli sulla data della morte. Questo il 25 di luglio, quando il 23 i periti avevano avuto già un appuntamento e colloquio telefonico con ufficiale AM del Ministero a Roma - probabilmente lo stesso Simini - cui avevano riferito per filo e per segno le vicende dell'autopsia e alle cui domande precise e specifiche avevano già risposto. Una novità deve aver determinato la missione. E una novità grave, perchè la missione fu disposta con immediatezza ed eseguita con urgenza, addirittura con volo speciale. E la materia dell'incontro era stata così importante e riservata, che colui che lo aveva organizzato, il capitano Inzolia, ha sempre negato l'evento, che solo casualmente, come s'è detto, è stato scoperto.

I periti con l'autopsia avevano accertato quanto già s'è scritto: in particolare, oltre i danni al sistema osseo, avevano accertato che al posto della massa cerebrale era stato rinvenuto solo liquame; che la milza, i polmoni e il fegato presentavano il tipico stato colliquativo in quanto i polmoni si sfilacciavano, il fegato era completamente collassato e la milza ridotta a un sacchetto contenente liquami; che le surrenali e il pancreas erano praticamente scomparsi per necrosi colliquativa; che la pelle delle mani si era sfilata a mo' di guanto, per il fatto che la cute, completamente disidratata, si era incartapecorita e quindi scollata dai tessuti sottocutanei in conseguenza del processo di colliquazione.

A Zurlo e Rondanelli è stata mossa critica da parte della Relazione della Commissione parlamentare per la mancata apertura delle arterie coronarie e il mancato prelievo di organi per esami istologici e tossicologici. Ma v'è da ricordare che in tal senso fu richiesto da chi dispose la perizia e da coloro che davano consigli, che oltretutto imposero anche tempi strettissimi in vista dell'appuntamento - bisognava raggiungere Crotone da Castelsilano - con il Ministero di Roma.

I periti della Commissione parlamentare tentano poi di dare una soluzione alle questioni poste da Zurlo e Rondanelli. E quindi ricordano, come già s'è scritto, le fasi della putrefazione tipica; le condizioni dell'andamento e della velocità di tali fasi; e che l'andamento della putrefazione negli organi interni segue criteri differenziati.

Ma in effetti i professori non sono precisi sugli archi temporali entro cui questi fenomeni si verificano. Solo per l'encefalo affermano che il fenomeno accade d'estate nell'arco di due o tre giorni. Per il resto alcun termine, alcuna condizione. Specificano invece le condizioni che accelerano e quelle che decelerano la putrefazione. Cause di accelerazione ovviamente la elevata temperatura, l'esposizione al sole, le ferite dei visceri; cause di decelerazione la tumulazione, le grandi perdite di sangue. Ma al riguardo del nostro caso si deve ripetere che l'esposizione - almeno quella presunta - non si protrasse per l'intero giorno, bensì per un numero limitato di ore, e comunque quando quel cadavere fu ispezionato era "fresco". Si deve anche dire che quell'area, quel comune, ove il cadavere fu rinvenuto e poi tumulato, nonostante la latitudine non soffre di eccessive temperature; basta ricordare che Castelsilano, nel cui cimitero avvenne la tumulazione, è un comune sito a 915 metri sul mare, quasi a mille metri di altitudine. Il cadavere è rimasto sempre a questa altezza, sia nella fase della tumulazione, che in quella della estumulazione nella notte tra il 22 e il 23 alla sala mortuaria aperta al rigore di quel clima montano.

Quanto all'altra causa di rallentamento, quella della perdita di sangue, essa deve aver operato a pieno, in quanto in quel corpo così ridotto con le lesioni di cui più volte s'è detto, le perdite emorragiche devono essere state gravissime. Quindi presenza e con grande peso, di un'altra causa di decelerazione della putrefazione. Assenza o quasi invece di quelle di accelerazione. Quindi nessun fattore esterno che abbia contribuito alla decomposizione; presenza al contrario di fattori esterni che avrebbero dovuto contribuire alla decelerazione di questi processi.

Nonostante ciò nell'ambito di pochi giorni un passaggio rapidissimo da cadavere fresco a cadavere devastato dalla putrefazione, senza determinanti fattori esterni. A tal punto devastanti da indurre i periti in un primo momento a correggere il loro giudizio sullo stato di decomposizione, quindi re melius perpensa a redigere un supplemento di perizia. Non si dimentichi che questi periti non hanno visto ed esaminato il cadavere di cinque giorni prima; constatano e valutano la situazione quale appare ai loro occhi il giorno della perizia. E in questa occasione accertano l'avanzatissimo stato di putrefazione. Quello che appare straordinario è il passaggio, la trasformazione che subisce quella salma, da un originario stato di "freschezza" a quella situazione di decomposizione.

In effetti in accordo a quanto rileva l'AG di Crotone si deve affermare che i fenomeni putrefattivi non obbediscono a regole precise, ma hanno evoluzione diversa a seconda delle circostanze e delle persone. Cioè la putrefazione resta influenzata da una miriade di circostanze, molte delle quali neppure possono essere oggetto di verifica da parte dei periti. È noto, tanto da essere citato in numerosi testi scientifici, che ogni qual volta si sono riesumate le vittime di fucilazioni, ciascuna salma ha presentato caratteristiche diverse e differente stato di putrefazione.

A questo punto si deve ribadire, sempre in accordo con essa, quanto espresso dalla predetta AG sui limiti delle perizie. Compete al perito di esprimere, in particolare nelle perizie autoptiche, soltanto una ipotesi in gran parte soggettiva, compresa in un arco di tempo tanto più ampio quanto più gravi siano i fenomeni esaminati, riservando al magistrato il giudizio sull'epoca della morte. Questi infatti, a differenza del perito, ha la possibilità di tener conto di altri elementi di prova che non possono essere rilevati sul cadavere, ma che possono consentire, concordemente al parere dei periti od anche in modo difforme, di esprimere il giudizio.

E nel caso emergono aliunde evidenze secondo cui quel velivolo non cadde il 18 luglio, bensì in data antecedente, e non di pochi giorni. E che perciò quel pilota non morì il giorno del rinvenimento ufficiale. A sostegno di questa ipotesi stanno le numerose prove che si sono elencate nelle pagine precedenti. Contro cui nulla possono le uniche testimonianze - per altro contraddittorie - della Carchidi e di Piccolo, secondo cui un apparecchio scomparve dietro un'altura, s'udì un botto, e si vide del fumo, senza alcun'altra constatazione della effettiva caduta del velivolo.

D'altronde da più d'una di queste prove si rileva, come già s'è visto, che il cadavere fu rimosso nell'immediatezza e per un qualche tempo – di vigilanza o di esami delle parti del relitto – esso non era affatto sul luogo. Se lo si è rimosso, s'è dovuto provvedere anche alla sua conservazione. Che di certo non durò solo alcuni brevi giorni, ma quantomeno il tempo che fu necessario a Clarridge per richiedere, organizzare ed inviare il suo team in Calabria, e a questo team di lavorare sul relitto. Questa conservazione potrebbe aver determinato, una volta riportato il cadavere sul luogo del fatto, quella "freschezza" da tutti riscontrata. E questa freschezza artificiale potrebbe aver determinato la rapidissima decomposizione constatata, oltre che da Scalise, Zurlo e

Rondanelli, da tutti coloro che ebbero modo di osservare o comunque contatto anche solo olfattivo con quella salma. Non v'è altra via per spiegare questi fenomeni. E d'altronde questa interpretazione esattamente s'attaglia agli altri elementi di prova.

* * * * *

Capitolo II
Perizia tecnico scientifica Dalle Mese - Casarosa - Held.

La perizia tecnico-scientifica conferita nell'ottobre 90 ha avuto per oggetto l'espletamento di indagini tecniche connesse con la caduta del velivolo MiG23, matricola n°6950, battente bandiera libica, il cui relitto fu rinvenuto nei pressi di Castelsilano, all'epoca in provincia di Catanzaro, in data 18 luglio 80.

Su tale evento, all'epoca del suo verificarsi, come già più volte s'è detto, fu effettuata una indagine tecnica a cura di una Commissione militare mista italo-libica presieduta dall'allora colonnello pilota Sandro Ferracuti e, al termine dei lavori durati circa un mese (24 luglio-22 agosto 80), essa avvalorò la tesi presentata dai membri libici che il velivolo, a causa di un malore del pilota durante l'esecuzione di una missione di addestramento, sotto il controllo del pilota automatico, si fosse allontanato dalle coste libiche dirigendo verso quelle italiane, e cadendo poi in corrispondenza della zona di ritrovamento per esaurimento del carburante.

Poiché la data di effettiva caduta di quel velivolo è apparsa sin dai primi passi dell'inchiesta per molteplici ragioni incerta, l'Ufficio ha ritenuto necessario sottoporre la tesi sostenuta dalla Commissione italo-libica ad un attento esame critico.

A tale scopo è stato nominato un collegio peritale, costituito dai prof.ri Carlo Casarosa ed Enzo Dalle Mese, ai quali è stato successivamente aggiunto il prof. Manfred Held, e sono stati ad essi formulati quesiti volti essenzialmente a stabilire la congruenza fra tracce radar registrate presso il sito di Otranto il giorno 18 luglio 80 e l'ipotesi di rotta del velivolo MiG23 formulata dalla Commissione italo-libica ed a verificare l'ipotesi che alcuni fori rinvenuti su diversi frammenti del velivolo potessero derivare da azioni di teste di guerra, dopo aver esaminato le teste di guerra operative nel 1980 ed averne descritto il funzionamento.

I lavori del CP si sono svolti nel periodo ottobre 90-maggio 93 ed al termine di essi questo collegio è pervenuto alla conclusione di non poter considerare congruenti la traiettoria del MiG23 ipotizzata dalla Commissione italo-libica e le tracce radar individuate presso il sito di Otranto, in quanto il velivolo, tenendo conto del carburante disponibile all'inizio della missione e della condotta di volo, non avrebbe avuto autonomia sufficiente a percorrere la tratta ipotizzata da quella Commissione stessa.

Per quanto riguarda l'origine di alcune perforazioni rilevabili su reperti appartenenti al MiG23, il CP ha concluso che alcune di esse sono attribuibili a proiettili di piccolo calibro e bassa velocità, presumibilmente determinate da colpi di pistola od arma di simile calibro, verosimilmente sparati contro i reperti dopo la caduta del velivolo.

Altre perforazioni, invece, possono ritenersi di tipo simile a quelle usualmente causate da azioni di teste di guerra. Poichè sui corrispondenti reperti sono state

effettuate prove balistiche presso la Soc. SNIA/BPD di Colleferro, il CP ha ritenuto ragionevole ipotizzare che le perforazioni ed i danneggiamenti in esame siano stati prodotti in quella occasione.

Altre infine, osservabili su fotografie di reperti, potrebbero essere attribuite ad azione di testa di guerra ma, in assenza del reperto e solo sulla base di fotografie, il CP non ha avuto certezza su tale origine e pertanto non ha potuto escludere che le perforazioni stesse potessero essere derivate anche da cause diverse.

Le analisi che hanno condotto a tali conclusioni, sono state esposte dal CP nella perizia che risulta articolata in sei parti.

Nella parte prima è stata analizzata la relazione della Commissione italo-libica, nel seguito indicata come RCIL, e sono state raccolte tutte le informazioni da essa desumibili riguardanti essenzialmente il volo presumibilmente effettuato dal velivolo secondo le ipotesi in essa formulate, le condizioni meteorologiche nell'area interessata dal volo stesso e le ipotesi sull'incidente formulate dalla Commissione stessa. Sono state anche riportate alcune testimonianze raccolte dall'ufficio in merito all'incidente stesso e sono state descritte le azioni effettuate dalle Autorità in merito al ritrovamento del relitto.

Nella parte seconda è stato effettuato il riconoscimento del tipo di velivolo MiG23 ritrovato, sulla base della documentazione disponibile e delle analisi effettuate sulle parti del relitto ancora disponibili in Italia. Sono state poi riportate le principali caratteristiche del velivolo che il CP ha potuto reperire, necessarie per le successive analisi.

Nella parte terza è stata effettuata una analisi della traiettoria di volo del velivolo e delle varie fasi che la costituiscono e sono stati determinati i probabili punti di spegnimento del motore per esaurimento del carburante ed i probabili punti di impatto, prendendo come riferimento la predetta traiettoria e diverse condizioni iniziali. Le principali analisi sono state effettuate sulla base dei dati ricavati dalla lettura dei parametri di volo registrati dal Flight Data Recorder (FDR).

Nella parte quarta è stata effettuata una analisi delle registrazioni radar disponibili nell'area di interesse del giorno 18 luglio 80. In particolare è stata analizzata in dettaglio la traccia con sigla LJ054 registrata dal radar di Otranto, che più delle altre avrebbe potuto correlare con la ipotizzata traiettoria del MiG23.

Nella parte quinta, è stata svolta una descrizione dettagliata delle caratteristiche e del funzionamento delle teste di guerra con particolare riguardo alle modalità di formazione delle schegge ed alle loro caratteristiche di propagazione. È stata anche effettuata una indagine sui principali tipi di missile aria-aria e relative teste di guerra in uso negli anni 80. È stata inoltre condotta una analisi balistica relativa ai fori rinvenuti su vari frammenti del MiG23. Tale analisi si è basata sia sull'esame dei resti del velivolo ancora disponibili sia sulla documentazione fotografica fornita dall'ufficio e relativa al momento del ritrovamento del relitto.

Nella parte sesta, infine, sulla base delle analisi effettuate nelle parti precedenti, sono state fornite le risposte ai quesiti formulati dall'Ufficio.

Nei successivi capitoli verrà effettuata una sintesi dei principali argomenti e delle principali conclusioni raggiunte al termine di ogni parte costituente il documento.

1. Parte I – Descrizione dei fatti.

La descrizione dei fatti che hanno portato al ritrovamento in data 18 luglio 80 del relitto di un MiG23 libico, n° di matricola 6950, in località Timpa delle Magare presso Castelsilano (CZ), è stata effettuata dal CP sulla base di quanto esposto nella RCIL e sulla base di documentazione disponibile presso l'Ufficio.

Per i motivi di seguito considerati, le uniche informazioni che il CP ha potuto trarre dalla RCIL sono state relative alla descrizione del volo effettuato dal MiG23, alle condizioni meteorologiche presenti lungo la rotta presumibilmente seguita ed alle ipotesi formulate sulla natura dell'incidente.

Le ulteriori informazioni desunte dalla documentazione disponibile presso l'Ufficio hanno riguardato la sequenza dei fatti connessi con il ritrovamento e, principalmente, le informazioni desumibili da testimonianze raccolte sia all'epoca dell'incidente, sia successivamente nel corso dei lavori del CP.

2. Descrizione del volo e cause dell'incidente secondo la CIL.

Dalla RCIL il CP ha rilevato come il velivolo MiG23 in esame facesse parte di una formazione composta da due velivoli monoposto i quali, nell'ambito di una missione denominata Nemer, dovevano servire da bersaglio per una esercitazione di intercettazione di routine (missione Arab). La missione prevedeva una navigazione in alta quota secondo il percorso indicato in fig.1 (allegata alla perizia) ed i velivoli erano privi di armamento e di taniche di carburante esterne.

Il velivolo era decollato alle ore 09.54 locali (07.54Z) dall'aeroporto di Benina (Bengasi) ed era pilotato dal cap. Ezzeden Khalil, nato a Bengasi il 17 marzo 1950, in servizio sulla base di Benina stessa, come riferito dai rappresentanti libici della Commissione.

Dalla documentazione è emerso che la navigazione fino al punto A di fig.1 si era svolta regolarmente alla quota prevista di 10.000m, con ali in configurazione a freccia di 45°. Durante la virata a sinistra sul punto A verso il punto B, il velivolo perdeva 6.500m di quota e, solo dopo sollecitazione del gregario, il pilota riportava il velivolo stesso alla quota di 9.500m. Durante la virata sul punto B, il velivolo perdeva nuovamente quota, scendendo a 7.500m e, successivamente, sempre su sollecitazione del gregario, il pilota si riportava alla quota di 10.000m. Il pilota poi saliva, non richiesto, alla quota di 12.000m, stabilizzandosi ad una velocità di Mach 0.95. In prossimità del punto C, infine, il pilota, anziché assumere una prua di 305°, come previsto, assumeva una prua di 330° e la manteneva fino alla scomparsa dai radar libici, avvenuta ad una distanza compresa fra 300 e 400km (160÷216NM) da Benina, alle ore 10.50 locali (8.50 TMG).

Il gregario seguiva il leader fino a circa 60km da Benina (32NM) e, successivamente, avendo solo 1400lt di carburante (1120kg), inferiori al minimo previsto di 1660lt, si portava all'atterraggio. Il gregario riferiva poi che il leader, a partire dal punto C, non reagiva né alle sue chiamate, nè alle sue manovre tendenti a riportarlo sulla giusta rotta di rientro.

Proseguendo il volo, presumibilmente con il pilota in stato di incoscienza e con l'autopilota inserito, il velivolo, a causa dell'esaurimento del carburante, cadeva al suolo

nella località di Timpa delle Magare, presso Castelsilano (CZ), nel punto di coordinate 39°16'30"Lat.N, 16°48'00" Long.E. Nell'urto il velivolo andava completamente distrutto ed il pilota decedeva.

Nella fig.2 (fig.I-4 di perizia), elaborata dal CP sulla base di quanto esposto nella RCIL e del tracciato radar fornito dai libici, è stata tracciata la rotta che il velivolo avrebbe dovuto percorrere da Benina a Castelsilano. Il punto R indica il punto di rientro del gregario ed il punto S il punto di scomparsa del velivolo dai radar libici.

Il tratto S-I e cioè la fase di volo che va dal punto di scomparsa dai radar al punto I di impatto è una rotta presunta che il CP ha successivamente perfezionato attraverso le successive indagini di seguito discusse.

3. Condizioni meteorologiche.

Per quanto riguarda le condizioni meteorologiche lungo la rotta presumibilmente percorsa dal velivolo, schematizzata come prima approssimazione nella fig.1, ed in particolare sull'andamento dei venti, il CP ha preso come riferimento due differenti condizioni

La prima è stata ricavata dalla RCIL ed è basata sulle analisi effettuate dal Servizio Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica dell'Aeronautica Militare all'epoca dell'incidente; la seconda è stata ricavata da documentazione fornita al CP dai Consulenti di Parti Imputate (CPI), e, per quanto riguarda l'andamento dei venti, è basata sulle analisi teoriche effettuate dal Centro Europeo Previsioni Meteorologiche a Medio Termine (CEPMMT) di Reading (UK).

Con i metodi ampiamente esposti in perizia, il CP ha redatto la mappa dei venti presenti lungo la rotta presunta del velivolo, riportata in fig.3 (fig.I-6 di perizia).

All'inizio delle operazioni peritali, il CP aveva disponibili le sole condizioni di vento desumibili dalla RCIL, riportate alla sinistra della linea tratteggiata di riferimento di fig.3, dalle quali emergeva immediatamente che il velivolo, avvicinandosi alle coste italiane, avrebbe trovato componenti di vento dirette verso Est in riduzione (da circa 45 kts in prossimità del punto S a circa 27 kts in prossimità delle coste italiane).

Di conseguenza, a parere del CP, risultava subito improponibile l'ipotesi formulata nella RCIL che prevedeva il volo sotto controllo automatico a partire approssimativamente dal punto C di figura in quanto, mantenendo il velivolo un angolo di prua costante durante il volo per effetto del controllo automatico, la traiettoria di volo, all'avvicinarsi alle coste italiane, per effetto della riduzione della componente di vento al traverso, avrebbe dovuto deviare verso Ovest rispetto alla predetta linea di riferimento e non verso Est come ipotizzato nella RCIL.

In altre parole, conseguentemente alle ipotesi formulate dalla CIL, secondo l'opinione del CP il velivolo doveva cadere presso Messina e non presso Castelsilano.

Durante operazioni peritali successive, i CPI presentarono il predetto documento redatto dal CEPMMT che riportava differenti condizioni di vento con componenti al traverso in aumento all'avvicinarsi alle coste italiane, riportate alla destra della linea tratteggiata di riferimento di fig.3, e quindi favorevoli ad una deviazione verso Est della traiettoria di volo rispetto alla linea di riferimento stessa.

Nella perizia il CP ha comunque osservato che il Centro di Reading effettua previsioni su larga scala ed a scadenza anche dell'ordine di una decina di giorni e,

quindi, a suo parere, ragionevolmente affette da un sensibile grado di incertezza. Oltre a questo, in documenti successivamente prodotti, il CP ha fatto osservare anche come le condizioni di vento presentate dai CPI fossero state ricavate in tempi recenti mediante analisi teoriche delle condizioni di tempo medie presenti sull'area del Mediterraneo all'epoca dell'incidente.

Per quanto esposto il CP ha formulato il parere che le condizioni indicate dal Servizio meteorologico AM potessero essere più accurate di quelle ricavate dal CEPMMT, in quanto basate su osservazioni relative al giorno in cui si è effettuato il volo e limitate alla zona interessata dal volo stesso. D'altra parte, i dati di vento forniti dall'AM erano relativi a quote fino a 9000m, mentre il volo, per lo meno nella sua parte finale, si è svolto a quote dell'ordine di 11000÷12000m.

Tenendo conto di queste incertezze, il CP ha ritenuto conveniente effettuare le analisi della traiettoria, prendendo come riferimento entrambe le condizioni meteorologiche precedentemente descritte, riservandosi poi di approfondire ulteriormente l'argomento se tali diverse condizioni avessero dovuto portare a risultati finali sensibilmente discordi fra loro. Il CP ha comunque evidenziato che la CIL ha utilizzato, per le proprie analisi e conclusioni i dati meteorologici di provenienza AM, lasciando implicitamente capire come le conclusioni raggiunte fossero non congruenti con i dati tecnici utilizzati per conseguirle.

4. Fatti connessi con il ritrovamento e testimonianze.

Utilizzando la documentazione disponibile presso l'Ufficio, il CP ha effettuato una sintesi degli avvenimenti accaduti il 18 luglio 80 e nei giorni successivi, dal momento del ritrovamento del relitto alla definitiva sepoltura del corpo del pilota. Come spiegato dal CP in successiva documentazione prodotta, tale analisi ha avuto come unico obiettivo la definizione di un quadro di riferimento degli avvenimenti costruito su documentazione originale risalente al momento dell'incidente.

Maggiore importanza ai fini del lavoro svolto dal CP hanno avuto gli elementi desumibili dalle testimonianze disponibili. Tra esse sono state esaminate con cura quelle rese al momento dell'incidente, ed anche successivamente, dalla Carchidi, dal Piccolo e da un ufficiale del S.I.S.MI, cioè il Masci.

In particolare, per quanto riguarda le prime due, interamente riportate in perizia, il CP ha osservato come esse concordino sufficientemente per quanto riguarda l'orario di avvistamento (intorno alle ore 11 locali) ma non per quanto riguarda la direzione di volo del velivolo. Infatti, con riferimento alla mappa riportata in fig.4 (fig.I-7 di perizia), la Carchidi ha visto il velivolo provenire dalla direzione di Cerenzia Vecchia e quindi, approssimativamente, da Sud-Est mentre il Piccolo ha visto il velivolo provenire lungo il greto del torrente verso la località Ritri (Ditri nella mappa) e quindi, sempre approssimativamente, da Nord-Ovest. Secondo quanto riferito dal Piccolo, in prossimità del costone del fondo Ditri, il velivolo ha virato, evitando l'impatto.

A questo punto, nella ipotesi che entrambe le testimonianze siano attendibili, o i testimoni hanno visto due differenti velivoli oppure, stante la coincidenza degli orari di avvistamento, hanno visto un unico velivolo che può aver percorso una traiettoria del tipo schematizzato nella predetta figura. In questo caso, però, il velivolo sarebbe giunto

approssimativamente da Nord ed il pilota avrebbe compiuto le opportune manovre per evitare il costone Ditri, in contrasto con quanto sostenuto nella RCIL.

Il CP ha inoltre evidenziato come nessuno dei due testimoni abbia realmente visto il velivolo impattare con il costone. La Carchidi ha udito uno scoppio seguito da tracce di incendio e da questo ha dedotto che il velivolo prima osservato avesse avuto un incidente. Il Piccolo non parla di scoppio e riferisce di aver visto tracce di fumo in località Colimiti poco dopo aver notato il passaggio del velivolo.

In sintesi, da queste testimonianze, che sono le uniche nelle quali è dichiarato l'avvistamento di un velivolo nei pressi della zona di ritrovamento del relitto, il CP ha potuto trarre le seguenti informazioni:

a) - Nessuno dei due testimoni ha realmente visto il velivolo impattare con il costone.

b) - Il velivolo proveniva approssimativamente da Nord, in contrasto con la ricostruzione della traiettoria effettuata dalla CIL.

c) - Il pilota, almeno nella parte di traiettoria osservata, ha manovrato per evitare gli ostacoli e quindi non era in stato di incoscienza.

Di conseguenza il CP ha rilevato che per concordare con l'ipotesi di traiettoria finale formulata dalla CIL, occorrerebbe avanzare non trascurabili riserve su quanto riferito e più volte confermato dal Piccolo Giuseppe.

Importante anche, a parere del CP, è risultato quanto riferito all'ufficiale del S.I.S.MI. da un testimone oculare, giudicato "attendibile", che si trovava verso le ore 10.30 - 11 del giorno 18 luglio 80 in località "Le Castella", presso il promontorio di Capo Rizzuto (doc.23 di perizia). Da tale testimonianza si può dedurre che in orario compatibile con i successivi avvistamenti nella zona di Castelsilano, un velivolo ha sorvolato la zona di Capo Rizzuto proveniente da Sud e diretto verso l'interno, secondo la rotta schematicamente indicata nella mappa di fig.5 (fig.I-8 di perizia).

Il CP ha osservato che tale velivolo, però, non poteva essere il MiG23 in quanto il teste aveva identificato sotto le ali il numero 41 o 44 mentre il numero di matricola riportato sul MiG era 6950, stampigliato oltretutto sulla coda senza nessun contrassegno sotto le ali. Inoltre, tenendo conto della bassa quota posseduta dal velivolo al momento dell'avvistamento e della quota via via crescente dei rilievi posti sulla direttrice Capo Rizzuto - Castelsilano, il velivolo non avrebbe potuto raggiungere il punto di ritrovamento del relitto senza effettuare opportune manovre per evitare gli ostacoli in contrasto, quindi, con l'ipotesi di pilota in stato di incoscienza.

Al termine di questa parte delle indagini, il CP, tenendo conto che i quesiti formulati dall'ufficio richiedevano, tra l'altro, di effettuare una verifica di congruenza tra la ipotizzata traiettoria percorsa dal velivolo come risulta dalla documentazione agli atti e le tracce radar, anch'esse disponibili agli atti, ha rilevato come l'esame della RCIL e dell'annessa documentazione abbia fornito ben pochi elementi per effettuare una tale verifica. Infatti il CP ha fatto osservare come nella RCIL sia dato per scontato che il velivolo abbia raggiunto il punto di ritrovamento del relitto, partendo dal punto di scomparsa dai radar libici, ma non sia riportato alcun dato tecnico del velivolo né siano esposte le metodologie eventualmente utilizzate per convalidare il risultato, assumendo come dati di fatto le informazioni fornite dai componenti libici della Commissione.

Sulla base di quanto contenuto nella relazione, il CP non ha ritenuto possibile effettuare una analisi critica della traiettoria per poter rispondere al quesito. D'altra parte, il CP ha evidenziato come l'esame di ulteriore documentazione in possesso dell'Ufficio, il sopralluogo effettuato dal CP e dall'Ufficio sul luogo dell'incidente e

l'esame delle testimonianze, abbiano fornito alcune indicazioni contrastanti con quanto riportato nella RCIL. Ha rilevato inoltre come nella RCIL non venga fatta alcuna considerazione su eventuali avvistamenti radar, né venga indicata alcuna traccia avvistata dalla DA nazionale correlabile con le ipotesi di rotta ivi formulate.

Di conseguenza risulta condivisibile la decisione del CP di procedere autonomamente sia ad una analisi della traiettoria, utilizzando proprie metodologie, sia ad una analisi delle registrazioni radar del 18.07.80 per vedere se vi fosse una traccia correlabile con la ipotizzata traiettoria del MiG libico.

Gli unici dati desumibili dalla RCIL e relativa documentazione allegata utilizzati dal CP per le proprie analisi, sono stati:

a)-il tracciato radar fornito dalle Autorità libiche dal decollo fino al punto di scomparsa dal radar stesso;

b)-le comunicazioni Bordo/Terra/Bordo (B/T/B) intercorse fra la formazione Nemer e l'Ente di controllo a terra (CGI);

c)-le condizioni meteorologiche sull'area del Mediterraneo interessata dal volo ed in prossimità delle coste italiane forniti dal Servizio Meteorologico dell'AM;

d)-un rullino fotografico contenente le registrazioni del Flight Data Recorder (FDR), che rappresenta una copia dell'originale prelevato sul relitto e sviluppato dai Tecnici AM;

e)-i diagrammi di taratura per la decodificazione dei dati dell'FDR stesso elaborati sempre da Tecnici AM, sulla base di documentazione fornita dalle Autorità libiche.

5. Parte II - Caratteristiche tecniche del velivolo.

In questa parte della relazione, sono raccolte tutte le informazioni che il collegio ha potuto ottenere sulle caratteristiche aeromeccaniche propulsive ed impiantistiche del velivolo MiG23, la conoscenza delle quali è stata necessaria per effettuare la ricostruzione delle diverse fasi del volo.

Per reperire tali informazioni, il CP ha fatto uso di pubblicazioni tecniche e di documenti depositati presso l'ufficio, citati nel corso dell'esposizione. Ha fatto inoltre uso delle informazioni reperite nel corso di una rogatoria effettuata dall'Ufficio presso la base aerea di Manching (Monaco) e di una visita tecnica effettuata dal CP stesso presso il Flugzeugwerft Dresden di Dresda, durante le quali ha potuto conferire con personale tecnico esperto nell'impiego e nella manutenzione dei velivoli MiG23.

Oltre alle caratteristiche tecniche del velivolo, in questa parte della relazione è stata riportata anche una stima della sua area equivalente radar, ottenuta attraverso opportuna analisi teorica, necessaria per una corretta interpretazione delle tracce radar registrate dal sito di Otranto.

6. Identificazione del velivolo e del motore.

Con la collaborazione di tecnici della ex Germania Orientale, durante operazioni peritali svoltesi presso l'aeroporto di Pratica di Mare dove erano custoditi alcuni relitti del MiG23, il CP identificò il velivolo come appartenente alla serie MS portante il n° di riferimento 573212, stampigliato sulla struttura del relitto del tettuccio.

Per quanto riguarda il motore, indagini storiche effettuate dal CP utilizzando pubblicazioni specialistiche, hanno portato a concludere che le prime serie del MiG23 MS esportate nei Paesi del Medio Oriente fossero equipaggiate con motore Toumansky R-27-300, mentre serie successive, prodotte circa dopo il 1978, montassero il motore Toumansky R-29. All'epoca dell'incidente, quindi, potevano essere operativi MiG23 MS equipaggiati sia con l'uno che l'altro dei motori a seconda dell'anno di fabbricazione. Un MiG23 libico con matricola n° 6916, quindi molto vicina a quella del velivolo in esame (n° 6950), è riportato in letteratura ed è anche indicato che esso era propulso dal motore R-27.

Inoltre il CP ha fatto osservare come sul manuale di pilotaggio del MiG23 MS equipaggiato con motore R-29, disponibile presso l'Ufficio, fosse indicato che il massimo valore di RPM consentito in volo era dell'ordine del 103%, mentre dall'FDR e dal relativo diagrammma di taratura del velivolo in esame, come il CP ha successivamente discusso, si poteva rilevare come il motore avesse funzionato per lunghi periodi a valori del 110% di RPM. Per questi motivi, il collegio è stato propenso a ritenere che il MiG23 MS in oggetto fosse potenziato da un motore Toumansky R-27-300.

D'altra parte, poichè ha ritenuto che un riconoscimento di questo tipo non avesse elevati gradi di certezza, il CP stesso ha riportato in perizia le caratteristiche di entrambi i tipi di motore. Le principali analisi sono poi state effettuate prendendo come riferimento il motore R-27, ma ulteriori controlli su risultati ritenuti critici sono stati effettuati anche sulla base delle caratteristiche del motore R-29.

7. Caratteristiche del velivolo.

Utilizzando la documentazione disponibile presso l'Ufficio, dati reperibili in fonti bibliografiche e informazioni ottenute durante le missioni in Germania, il CP ha potuto determinare le principali caratteristiche del velivolo MiG23 concernenti principalmente:

a)- caratteristiche geometriche;
b)- caratteristiche di peso;
c)- caratteristiche aerodinamiche;
d)- caratteristiche del sistema di controllo automatico;
e)- area equivalente radar;

Ai fini delle analisi effettuate in perizia, ha avuto particolare importanza la valutazione delle caratteristiche di cui ai punti da b) ad e).

Per quanto riguarda le caratteristiche di peso, con i metodi esposti in perizia ed usando la documentazione ivi citata, s'è potuto rilevare che il peso operativo del velivolo, intendendo con questa denominazione il peso del velivolo pronto per la missione (compreso il peso del pilota), con esclusione del peso del carburante e del carico utile (in questo caso l'armamento) potesse essere stimato in 10814kg.

Tenendo conto che dal documento di carico, tratto dalla RCIL, risulta che il velivolo al momento del decollo aveva a bordo 5200lt di carburante, pari a 4160kg, ed era privo di armamento, il CP ha dedotto il peso del velivolo al decollo, pari a 14974kg ed a questo peso ha fatto riferimento nel corso delle analisi tecniche.

Le caratteristiche aerodinamiche sono state principalmente tratte dal materiale tecnico fornito dal BWD di Manching e successivamente elaborato dal CP con metodologie ampiamente discusse in perizia.

Tale elaborazione è stata principalmente volta a valutare alcune principali caratteristiche aerodinamiche del velivolo quali la resistenza al moto e l'efficienza di volo, utilizzate poi per effettuare un controllo incrociato fra quanto rilevabile teoricamente con il loro impiego e quanto desumibile direttamente attraverso la lettura del FDR, traendone informazioni sulla validità delle letture stesse.

Questa metodologia di analisi è stata poi trattata estesamente nella successiva parte terza della relazione.

Per quanto riguarda le caratteristiche di funzionamento e di impiego del sistema di controllo automatico, ha rivestito interesse ai fini delle conclusioni esposte in perizia l'esame effettuato del modo di stabilizzazione della quota barometrica, tenendo conto che è in virtù di tale sistema che il velivolo avrebbe potuto effettuare la lunga tratta a quota costante dalle coste libiche alle coste italiane.

Dal manuale di pilotaggio del velivolo in precedenza citato, s'è potuto rilevare come fosse consentito di inserire la funzione di controllo della quota barometrica solo in volo orizzontale a velocità costante, compresa nel regime subsonico, ed a quote comprese fra 300 e 10000m. Il sistema non stabilizza la quota barometrica a velocità transoniche e supersoniche.

Prima di inserire questa funzione di stabilizzazione, sul manuale è riportato come sia necessario equilibrare il velivolo in volo livellato, successivamente mantenuto dalla funzione di stabilizzazione dell'assetto del sistema di controllo automatico, e non esercitare alcuno sforzo sulla barra di comando.

Successivamente viene riportato che in condizioni di velocità uniforme il massimo errore nel controllo di quota può essere dell'ordine di ±85m, che in condizioni di velocità variabili non è conveniente utilizzare la funzione di stabilizzazione della quota barometrica, in quanto gli errori possono essere troppo elevati e che, applicando uno sforzo di 1.7÷1.9Kgp in senso longitudinale o di 1.0÷1.2Kgp in senso laterale, oppure assumendo un angolo rollio di oltre ±16° o di beccheggio superiore a +6° o -2°, la stabilizzazione della quota barometrica viene automaticamente disinserita.

8. Caratteristiche del sistema propulsivo.

Il CP ha ritenuto che, con molta probabilità, il motore del velivolo caduto sulla Sila fosse un Toumasky R-27 ma, nel dubbio, esso ha riportato in perizia le caratteristiche tecniche sia di questo motore sia del motore alternativo che avrebbe potuto essere un Toumansky R-29.

L'esame di pubblicazioni tecniche sul velivolo MiG23 e le informazioni acquisite durante la visita alla base di Manching ha consentito al CP di individuare le prestazioni dei due motori solo in condizioni a punto fisso (velocità di volo = 0) ed al livello del mare. Le variazioni di esse con la quota e la velocità di volo sono state ricavate in funzione delle precedenti, utilizzando formule di normale uso tecnico.

Per quanto riguarda i risultati esposti in perizia, ha rivestito una notevole importanza la determinazione dei valori del consumo specifico del motore SFC (Specific Fuel Consumption) che indica i kg all'ora di carburante consumati per ogni kg di spinta erogato. Tale valore risulta importante perché, per ogni fase di volo di

prefissata durata, ricavato il valore di spinta del motore attraverso la lettura del FDR od attraverso la valutazione della resistenza aerodinamica (se il volo si svolge a velocità costante), attraverso di esso è possibile determinare il corrispondente consumo di carburante.

9. Area Equivalente Radar.

Poiché l'obiettivo del CP è stato di valutare la congruenza di tracce radar registrate nel giorno dell'incidente con l'ipotizzata traiettoria percorsa dal MiG, esso ha ritenuto che un parametro importante da definire fosse l'"area equivalente radar" o "sezione equivalente radar", abbreviata generalmente con SER.

La SER di un bersaglio può essere interpretata come l'area geometrica di una superficie metallica che riflette nella direzione del radar una potenza elettromagnetica uguale a quella effettivamente ricevuta dal radar stesso, derivante dal bersaglio.

Poichè la potenza elettromagnetica ricevuta dal radar (eco del bersaglio) determina la sua capacità o meno di rivelare il bersaglio che ha prodotto l'eco in questione, il CP ha evidenziato come la SER di un bersaglio fosse un parametro molto importante per determinare la sua rivelabilità radar.

Poiché in questi ultimi anni sono stati messi a punto programmi da utilizzare su calcolatori potenti che, partendo dalle equazioni integrali che danno il campo elettromagnetico riflesso da un bersaglio, consentono di determinare con notevole precisione la SER di oggetti comunque complessi, come ad es. aeroplani, il CP ha ritenuto opportuno affidare ad una ditta specializzata (la I.D.S., Ingegneria dei Sistemi S.p.A., di Pisa) la valutazione con uno di detti programmi dell'area equivalente di un velivolo MiG23.

I risultati, esposti in perizia, hanno consentito di valutare in 2 mq un valore appropriato di SER per valutazioni di carattere generale.

10. Osservazioni conclusive del CP sui contenuti della parte seconda.

Al termine della parte seconda della perizia, il CP ha posto in evidenza come alcune caratteristiche illustrate non siano determinabili con assoluta certezza, in parte per il lungo tempo trascorso dall'incidente, in parte in quanto sono per loro natura aleatorie.

Tuttavia esso ha osservato come gli eventuali scostamenti dai valori esatti di taluni parametri siano tali da non portare a grosse divergenze nelle conclusioni, che il più delle volte rimangono, all'atto pratico, sostanzialmente invariate, come è stata poi cura del CP di evidenziare nel seguito della relazione.

Il CP ha ritenuto quindi che gli eventuali margini di incertezza sul valore di alcuni parametri non siano stati tali da inficiare la risposta ai quesiti formulati dall'Ufficio.

11. Parte III – Analisi della traiettoria di volo.

Le analisi svolte in questa parte della relazione rivestono un ruolo molto importante nella perizia perchè è attraverso di esse che il collegio ha potuto raggiungere le conclusioni che, nella ipotesi che il velivolo avesse compiuto la missione secondo quanto specificato nella RCIL, esso non avrebbe avuto sufficiente autonomia per raggiungere il punto di ritrovamento.

In questa parte il CP ha effettuato una ricostruzione delle fasi di volo e della traiettoria percorsa attraverso la lettura dei dati registrati dal FDR e l'esame delle comunicazioni B/T/B, stimando poi il consumo di carburante fino al punto in cui il velivolo fu perso dai radar libici (punto S di fig.re 2 e 4).

Essendo nota dalla documentazione fornita dai libici la quantità di carburante inizialmente presente nei serbatoi, attraverso il predetto dato s'è ricavata la quantità di carburante residua al punto S.

Poichè il volo dal punto S in poi si è svolto a quota e velocità costante, secondo quanto esposto dalla CIL, si è potuto, con le metodologie esposte in perizia, determinare l'autonomia del velivolo e quindi il punto di possibile spegnimento del motore per esaurimento del carburante, valutato rispetto al punto S sulla traiettoria ricostruita.

Ipotizzando poi una planata del velivolo da questo punto, che si trova a circa 12.000m di quota, fino a quota zero, s'è potuto individuare la più probabile zona di impatto del velivolo con la superficie del mare, individuata in corrispondenza del punto I_3 di fig.6 (fig.III-19 di perizia).

Nella stessa figura sono anche riportati i punti I_1, I_2 e I_4 che rappresentano le variazioni della zona di impatto al variare delle condizioni di riferimento per quanto riguarda la velocità di volo e la direzione del vento.

Il predetto punto I_3 è stato valutato dal CP assumendo le condizioni di vento del giorno dell'incidente rilevate dal servizio meteorologico dell'AM e le velocità di volo che possono desumersi dai dati del FDR decodificati con i diagrammi di taratura forniti dai libici ed utilizzati dalla CIL. Gli altri punti sono stati ottenuti assumendo le stesse condizioni di vento e differenti valori di velocità ottenute con un differente diagramma di taratura elaborato dai CPI (punto I_4), assumendo le condizioni di vento proposte dai CPI ed i valori di velocità ricavati dal CP (punto I_1) e le condizioni di vento e le condizioni di velocità proposte dai CPI (punto I_2). In tutti i casi si può osservare come i punti di impatto, ed in particolare il punto I_3 (il più probabile secondo il CP), siano sensibilmente distanti dal punto di ritrovamento.

Le metodologie impiegate dal CP per condurre le analisi ed i conseguenti risultati hanno subito sempre forti contestazioni da parte dei CPI, sia durante le operazioni peritali che si sono svolte in clima di forte contrapposizione fra il CP ed i CPI, sia dopo il deposito della perizia, con conseguenti repliche del CP, che hanno dato origine ad una notevole mole di documentazione acquisita agli atti.

Allo scopo di inquadrare le problematiche analizzate sia in perizia sia nella successiva documentazione, l'Ufficio ha ritenuto opportuno effettuare una sintetica esposizione della metodologia impiegata dal CP per le sue analisi evidenziando, quando necessario, i punti di maggior contrasto con i CPI.

12. Il Flight Data Recorder del MiG23.

Il FDR del MiG23 effettua la registrazione di alcuni fondamentali parametri di volo (quota, velocità, numero di giri del motore, deflessione dell'equilibratore, fattore di carico longitudinale e verticale, ed altri) attraverso il movimento di pennelli luminosi che impressionano una pellicola fotografica, che può essere anche del tipo di quelle usate normalmente nelle macchine fotografiche, che scorre sotto la fessura illuminata dai pennelli stessi.

Sviluppata la pellicola si hanno disponibili tracce corrispondenti a ciascun parametro registrato, ognuna identificata attraverso opportuna marcatura. La decodifica dei dati viene effettuata rilevando sulla pellicola la distanza di ogni traccia da una linea di riferimento registrata sulla pellicola stessa e riportando tale distanza su appositi diagrammi di taratura, ottenendo così la trasformazione di tale distanza (in mm) in quantità ingegneristiche (la distanza in mm della traccia della velocità dalla linea di zero, riportata sul grafico di taratura, consente di ottenere il valore della velocità in km/h, ecc.).

La CIL recuperò il FDR dal relitto del MiG alcuni giorni dopo il ritrovamento e procedette allo sviluppo della pellicola ivi contenuta. I membri libici della CIL fornirono i punti di taratura per ogni dato registrato ed i membri tecnici della CIL provvidero a tracciare i diagrammi di taratura per la decodifica, riportati in fig.7 (fig.III-7 di perizia). Tali diagrammi furono acquisiti dall'ufficio in data 13.10.90 e consegnati al CP.

Dall'esame della registrazione, la CIL rilevò come il FDR non avesse funzionato per tutto il tempo del volo ma, poco prima del termine dello spezzone di pellicola contenuto, lungo circa 5.57m, il meccanismo di trascinamento della pellicola si fosse inceppato, riprendendo a scorrere successivamente, dopo un tempo imprecisato di arresto.

La CIL ipotizzò che lo sblocco della pellicola fosse avvenuto a causa della trazione effettuata dai rocchetti dentati di trascinamento (come quelli delle macchine fotografiche) che, insieme allo sblocco, avrebbero determinato anche una trazione asimmetrica sulla pellicola, determinandone la rotazione all'interno della guida di scorrimento fino allo sgancio finale dello spezzone. Tale sequenza di eventi sarebbe stata dedotta dalla CIL dall'esame dell'ultima parte della pellicola, riportata in fig.8 (fig.III-2 di perizia), nella quale è visibile l'interruzione della traccia (punto A) e la successiva ripresa in forma distorta.

Il CP acquisì il negativo della pellicola dalla documentazione depositata presso l'Ufficio e rilevò come la parte terminale di esso non corrispondesse a quella del negativo esaminato dalla CIL. Infatti in esso mancava la parte terminale corrispondente all'ipotizzato inceppamento e successiva ripresa in condizioni di trascinamento disassato, come visibile nella predetta fig.8, nella quale è riportata anche l'ultima parte dello spezzone in possesso del CP.

Il CP ha anche effettuato una critica all'ipotesi di inceppamento ed alla successiva modalità di ripresa formulata dalla CIL. Tale critica è stata basata sul fatto che durante la visita al centro operativo di Dresda, si è avuto modo di esaminare in dettaglio i FDR montati sui MiG23, portandone anche uno in Italia, identico a quello montato sul MiG incidentato, depositato presso l'Ufficio.

Durante le operazioni peritali del 29.05.92 tale FDR fu smontato e fu rilevato come il trascinamento della pellicola non avvenisse attraverso rocchetti dentati come

ipotizzato dalla CIL ma attraverso rulli ad attrito (infatti le pellicole originali montate sui FDR operativi non hanno i fori di trascinamento come le normali pellicole fotografiche, pur avendone la stessa larghezza) e come per essa fosse impossibile ruotare nel piano di scorrimento, per effetto di guide che impediscono tale possibilità. Il CP ha quindi rilevato come l'ipotesi della CIL non avesse alcun sostegno tecnico.
Prelevato il negativo della pellicola, il CP ne fece una copia a contatto e, sulla base di essa, dopo averne verificata l'esatta corrispondenza all'originale, procedette alla decodifica dei dati registrati.

13. La decodifica dei dati.

La decodifica dei dati è stata una operazione molto delicata, dettagliatamente descritta in perizia, che ha dato origine ad innumerevoli contestazioni da parte dei CPI.

Il CP ha effettuato la decodifica con la massima precisione, utilizzando il diagramma di taratura fornito ed utilizzato dalla CIL, e, per la misura delle distanze delle tracce dalla linea di zero, utilizzando un sistema di ingrandimento da tavolo ed un compasso di precisione. Inoltre le letture sono state fatte separatamente da due membri del collegio e sono stati poi confrontati i risultati finali. Nel caso di scostamenti eccessivi delle letture, è stata fatta una analisi accurata delle cause, eliminando così ogni errore accidentale dovuto a errate letture, confusione di tracce, ed altro.
I risultati di questa decodifica sono stati riportati nella fig.II-9 di perizia nella quale possono leggersi i valori di quota, velocità, numero di giri del motore e numero di Mach di volo per tutta la durata della registrazione, pari a 76min e 50sec dal decollo.

La lettura maggiormente contestata dai CPI è stata quella della velocità di volo e, in particolare, quella rilevata nella parte di traiettoria dopo il punto S di fig.2 (punto di scomparsa del velivolo dai radar libici) a partire dal quale i valori di quota, velocità e numero di giri del motore rimangono costanti per tutto il resto del volo. In questa fase di volo la CIL ha ammesso che la velocità di volo fosse corrispondente a M=0.9-0.95, i CPI l'hanno invece valutata corrispondente a M=0.85, mentre il CP ha rilevato dal FDR come essa fosse corrispondente a M=0.69 e, quindi, sensibilmente più bassa delle precedenti.

I motivi della accesa contestazione sono facilmente individuabili. Infatti, poiché risulta determinabile la quantità di carburante presente nel velivolo in corrispondenza del punto S (ed in questo non c'è sostanziale disaccordo fra CP e CPI), risulta anche determinabile il tempo di funzionamento del motore prima dello spegnimento per esaurimento del carburante stesso. È ovvio come la distanza percorsa in questo intervallo di tempo sia tanto maggiore quanto maggiore è la velocità di volo. Di conseguenza, con le velocità lette dal CP tale distanza sarebbe nettamente inferiore a quella tra il punto S ed il punto di ritrovamento del relitto (Castelsilano); con quelle ipotizzate dalla CIL le due distanze coinciderebbero, con quella letta dai CPI le due distanze non coinciderebbero ma sarebbero comunque tali da non portare ad escludere l'ipotesi di incidente formulata dalla CIL.

I CPI contestarono inizialmente le letture effettuate dal collegio d'Ufficio facendo osservare come il CP stesso fosse inesperto per tali tipi di valutazioni che, invece, richiedono l'opera di personale altamente specializzato.

Durante la rogatoria eseguita a Manching, il CP espose la propria metodologia di lettura del FDR ai tecnici presenti, particolarmente esperti nella lettura dei FDR dei

MiG23, ed illustrò loro i risultati ottenuti affinchè ne effettuassero un controllo, utilizzando i loro metodi di decodificazione. La risposta dei tecnici, riportata nei documenti depositati presso l'Ufficio, fu che i valori ricavati dal CP erano corretti.

Tale giudizio fu confermato anche durante la successiva visita del CP al "Flugzeugwerft" di Dresda durante la quale furono anche compiute alcune letture di controllo, insieme ai tecnici tedeschi, utilizzando le apposite attrezzature disponibili presso il "Flugzeugwerft" stesso.

Caduto questo motivo di critica, i CPI attribuirono i predetti scostamenti fra i valori di velocità letti ad imprecisione di tracciatura del diagramma di taratura (effettuata dai tecnici AM) facendo osservare che il diagramma stesso non passava esattamente sopra i punti di taratura, presentando, contestualmente, un nuovo diagramma di taratura per la lettura della velocità da essi elaborato. Con questo nuovo diagramma, riportato in fig.9 (fig.III-10 di perizia), in corrispondenza della fase di volo dopo il predetto punto S, si possono leggere valori di velocità di circa 100km/h superiori a quelli leggibili nel diagramma tracciato dalla CIL.

Per controllare anche questa possibilità il CP ha rilevato i punti di taratura forniti dai libici e ne ha fatto l'interpolazione analitica, ricavando poi i valori di velocità direttamente dal polinomio interpolante. I valori ottenuti sono stati del tutto coincidenti con quelli deducibili dal diagramma a riprova della correttezza di tracciatura del diagramma stesso. Il CP ha fatto inoltre osservare come i CPI, nella loro rielaborazione del diagramma di taratura della velocità, abbiano spostato di circa 0.5mm (rispetto alla linea di zero) i punti di taratura in corrispondenza delle velocità mantenute dopo il punto S rispetto a quelli forniti dai libici ed abbiano poi fatto passare la curva di taratura sotto tali punti di ulteriori 0.5mm, ottenendo così uno spostamento totale di circa 1 mm rispetto allo zero, tale da determinare il predetto incremento di velocità. Hanno poi ampliato la scala delle velocità, deformando il diagramma in modo tale da rendere la lettura meno precisa.

Poiché i CPI non hanno fornito alcuna giustificazione tecnica in merito a tali modifiche del diagramma originario, il CP non ha ritenuto di poter accettare tale diagramma in sostituzione di quello utilizzato dalla CIL e basato esattamente sui punti di taratura forniti dalle Autorità libiche.

È da ritenersi pertanto giustificata la scelta del collegio d'Ufficio di procedere alla ricostruzione delle varie fasi di volo sulla base della sua decodifica dei dati effettuata con i diagrammi di taratura originari.

14. Analisi delle fasi di volo e ricostruzione della traiettoria di volo.

I dati registrati dal FDR e decodificati sono stati riportati dal CP nelle Tab.III-1 e III-2 di perizia, ricavate prendendo come riferimento le condizioni di vento CEPMMT e AM rispettivamente. Nelle predette tabelle, per ogni minuto di volo, sono stati riportati i valori di velocità, di quota e di distanza percorsa e, sulla base di essi, il CP ha effettuato l'analisi delle varie fasi di volo dal momento del decollo al momento del termine della registrazione avvenuto dopo 76min e 50sec dopo che il velivolo aveva percorso circa 582NM in condizioni di vento CEPMMT o 562NM, in condizioni di vento AM.

L'andamento del volo, come deducibile dai dati registrati dal FDR, è stato dettagliatamente descritto in perizia ed il CP ha evidenziato come il volo del MiG23 possa essere suddiviso in due differenti fasi.

La prima fase, compresa approssimativamente fra t=0'÷21', è caratterizzata da variazione dei parametri che indicano un volo "manovrato", con motore che ha sempre funzionato in condizioni di massima spinta e, per t compreso fra 5'30" e 11'40", con A/B (postbruciatore) inserito. La manovra più marcata, e cioè con maggiori variazioni di parametri, avviene per t compreso fra 15' e 16', quando il velivolo si trova poco prima del punto A, (fig.1). Tutto questo può ritenersi in accordo con quanto dichiarato dal gregario della formazione Nemer, riportato nella RCIL, e cioè che, in corrispondenza del punto A, il velivolo dal leader ha perso quota durante la manovra di virata, riportandosi poi alla quota iniziale di circa 12000m.

Il CP ha fatto osservare come nella RCIL sia stato affermato che tale perdita di quota fosse stata involontaria e che poteva ritenersi come il primo segnale che il pilota non fosse in perfette condizioni psicofisiche. L'analisi dettagliata di questa manovra, effettuata dal CP, ha consentito invece di osservare come questa manovra non sia stata una semplice perdita di quota, ma una virata a fattore di carico sostenuto, su traiettoria discendente. Le variazioni di fattore di carico durante la manovra e le variazioni di spinta del motore sono state congruenti con le varie fasi della manovra stessa e, pertanto, è condivisibile la conclusione del CP secondo cui tali caratteristiche starebbero ad indicare la presenza di un pilota attento e quindi non in accordo con l'ipotesi di manovra involontaria formulata nella RCIL.

La seconda fase di volo può ritenersi iniziare all'incirca al tempo t=27', in corrispondenza del quale si ha un improvviso stabilizzarsi di tutti i parametri di volo che si mantengono costanti fino al termine della registrazione e, cioè, per i successivi 50' di volo. In particolare, non si nota alcuna attività di controllo effettuata attraverso lo stabilizzatore ed alcuna sensibile variazione del fattore di carico. Questa particolarità è stata fatta osservare dal CP agli specialisti del Flugzeugwerft Dresden, i quali hanno convenuto che una tale assenza di visibili variazioni dei parametri possa ritenersi compatibile con condizioni di volo con autopilota inserito, ma non è usuale che si sia protratta per così lungo tempo tenendo anche conto che oltre i 10.000m di quota non dovrebbe essere operativo il controllo automatico di quota barometrica.

Sulla base dell'analisi delle fasi di volo l'elaborato peritale è passato poi a definire con maggiore precisione la traiettoria percorsa dal velivolo dal momento del decollo al momento dell'impatto.

La traiettoria è stata ricavata integrando i dati desumibili dal FDR (riportati nelle Tab.III-1 e III-2 ed in fig.III-9 di perizia) con le informazioni desumibili dalle comunicazioni B/T/B ed è stato riportato nelle fig.re 10 e 11 elaborate dal CP (Figg.III-13a, III-13b di perizia). Nella fig.10 è riportato un ingrandimento della traiettoria dal decollo fino al punto R di rientro del gregario, mentre nella fig.11 è riportata l'intera traiettoria nella ipotesi che essa si sia prolungata fino a raggiungere le coste italiane, tenendo conto delle condizioni di vento CEPMMT.

Sulla traiettoria percorsa dal velivolo fino all'ingresso in Mediterraneo, il CP ha individuato almeno 4 punti che il velivolo ha sicuramente sorvolato, indicati con FIX1÷FIX4 nella fig.10. Il FIX1 è stato posto dal CP in corrispondenza dell'istante di deselezione dell'A/B avvenuta a distanza da punto di decollo dell'ordine di 85NM (Tab.III-1 e fig.III-9 di perizia). La distanza fra il FIX1 ed il punto A, indicato come FIX2, è stata stimata dell'ordine di 43NM e, cioè, di circa 130NM dal decollo. Dopo il

FIX2, il velivolo ha virato a sinistra per 90° (com. B/T/B) dirigendo verso il punto B, che dista dal punto A circa 50NM. La sua distanza dal punto di decollo è stata quindi stimata dal CP in circa 180NM.

Poco prima del punto A, il velivolo ha effettuato la manovra individuata dal CP come una virata a fattore di carico sostenuto su traiettoria discendente, con raggio di curvatura dell'ordine di 2.2NM e variazione di azimut di circa 270°. Il CP ha stimato probabile che il raccordo fra il ramo di traiettoria orientato per 200° con quello orientato per 90°, sia avvenuto in modo diverso da quanto indicato nella fig.1 (RCIL) e, di conseguenza, anche nella fig.9, elaborata dal CP stesso e derivata dalla precedente. Poichè il punto A è stato comunque sorvolato (com.B/T/B), il CP ha ritenuto che anche un diverso tipo di raccordo fra i due rami della traiettoria, non possa avere avuto sensibili conseguenze sulle successive valutazioni e, pertanto, ha ritenuto accettabile quello indicato in fig.1 e riprodotto in fig.10.

Il velivolo ha poi raggiunto la zona del punto B effettuando una virata a sinistra con perdita di quota, per t compreso fra 21' e 22'. Il CP ha ritenuto accettabile l'ipotesi di traiettoria fino a questo punto ricostruita, tenendo conto che il gregario della formazione Nemer ha riferito che la formazione stessa è rimasta nel tratto BC per circa 5'40" (RCIL). Tale tempo è in accordo con la ricostruzione effettuata dalla quale si deduce che il punto A (130NM dal decollo) è stato sorvolato nell'intorno di t=16' ed il punto B (180NM dal decollo), nell'intorno di t=22'.

Dopo la virata sul punto B, il velivolo ha diretto verso i FIX3 e FIX4 individuati attraverso le comunicazioni B/T/B. Poichè, dopo il punto B, il velivolo ha seguito una rotta di 330° e, successivamente, una rotta di 360° (com.B/T/B), in fig.9 il CP ha riportato una plausibile traiettoria che il velivolo può aver percorso, passando sopra i punti B, FIX3, FIX4. Sulla base dello schema assunto, il FIX4 sarebbe compreso fra 210 e 220NM dal decollo e, di conseguenza, sarebbe stato sorvolato dal velivolo ad un tempo t compreso fra 26' e 27' dal decollo e, cioè, circa 5'÷6' dopo il sorvolo del punto B, in accordo anche in questo caso, con quanto ipotizzato nella RCIL.

Dalla fig.10 emerge che il velivolo, secondo lo schema proposto dal CP, non avrebbe sorvolato il punto C, ma sarebbe passato ad Ovest di esso, spostato di circa 10NM.

Dopo il sorvolo del FIX4, e cioè per t>27', sarebbe iniziata la fase di volo controllato automaticamente che avrebbe portato il velivolo fino al punto S, in corrispondenza del quale i radar libici ne avrebbero persa la traccia. In fig.10 il CP ha riportato, su questo ramo della traiettoria, le posizioni del punto R di rientro del gregario (32NM da Benina) e del predetto punto S (160NM da Benina). Durante il tratto di volo controllato automaticamente, il velivolo avrebbe mantenuto un angolo di prua di 330°, come riportato negli Allegati S1 (...but he kept on flying at heading 330° at 12000m...), S2 (...wich continue flying on heading 330°...) ed S3 (He steered 310° and then 330° heading...) della RCIL.

Il CP ha rilevato come la rotta di 334° rilevata dal radar e riportata nella fig.11 nel tratto fino ad S, sia congruente con una componente di vento al traverso di circa 30kts, in accordo alle condizioni medie di vento presenti lungo il tratto stesso (CEPMMT e AM).

Poichè alla base della ricostruzione dell'incidente effettuata dalla CIL c'è stata l'ipotesi che il velivolo, dopo il punto C (alias FIX4), sia sempre rimasto sotto controllo automatico, il CP ha ritenuto ragionevole ipotizzare che l'angolo di prua di 330° sia rimasto costante, almeno fino al punto di flame-out e, di conseguenza, essendoci dopo il

punto S un incremento di componente laterale di vento rispetto al valore compensato di circa 30kts, la traiettoria si sia spostata verso Est, di quantità proporzionali all'incremento della componente laterale di vento stessa.

Sulla base dell'ipotesi che il volo dopo il punto S si sia svolto a TAS (velocità vera rispetto all'aria) costante, nella fig.11 il CP ha tracciato la plausibile rotta che il velivolo avrebbe dovuto percorrere fino alle coste italiane, nella ipotesi di prua 330°, velocità vera rispetto all'aria (TAS) 403kts (746km/h), condizioni di vento CEPMMT con componente laterale in aumento.

Nella figura si può osservare come, secondo le predette ipotesi, il raggiungimento delle coste italiane da parte del velivolo sarebbe dovuto avvenire in corrispondenza di una zona spostata sensibilmente ad Ovest rispetto alla zona di ritrovamento del relitto del velivolo stesso, rendendo così critica l'ipotesi di incidente formulata dalla CIL.

La maggiore differenza fra quanto esposto nella RCIL e quanto rilevato dal CP, è relativa ai valori di velocità mantenuti dal velivolo nella tratta di volo dopo il punto S.

La Commissione italo-libica ha infatti dichiarato che la velocità di volo nella tratta in esame è stata di circa M=0.9, pari ad una velocità calibrata di circa 540km/h, (TAS=955km/h) mentre il CP ha rilevato una velocità dell'ordine di M=0.7÷0.8, pari ad una velocità calibrata di circa 410÷480km/h (TAS=740÷850km/h) nel tratto compreso fra il FIX4 ed il punto S, e dell'ordine di M=0.69, pari ad una velocità calibrata di circa 390km/h (732km/h), per il rimanente percorso, fino al termine della registrazione dell'FDR.

La velocità calibrata è quella registrata dal FDR. Attraverso opportuno procedimento che tiene conto della densità dell'aria alle varie quote e dei fenomeni di compressibilità è possibile passare alla velocità vera del velivolo rispetto all'aria (TAS). Per ottenere la velocità rispetto alla terra (Ground Speed) occorre poi considerare l'effetto del vento.

Il CP riporta inoltre che valutazioni dello stesso ordine di quelle effettuate dalla CIL si trovano sia nella documentazione presentata dai CPI, i quali hanno rilevato, nella fase di volo considerata, velocità dell'ordine di M=0.85, sia in documentazione depositata dallo SMA presso l'Ufficio, nella quale sono indicate velocità dell'ordine di M=0.9÷0.95 nel tratto compreso fra il punto B e la fine della registrazione.

A questo proposito, il CP ha fatto osservare che per le fasi di volo precedenti a quella in esame, ed in particolare per quelle fino al punto B, non è stata rilevata una tale differenza nelle valutazioni della velocità in quanto esiste un buon accordo fra le valutazioni del CP e quelle effettuate nei citati documenti per quanto riguarda le lunghezze dei predetti rami della traiettoria ed i relativi tempi di percorrenza.

Il CP ha riportato come esempio che nella RCIL si rileva che il tratto compreso fra la verticale di Haminis ed il punto A, lungo circa 80NM, è stato percorso nel tempo di 8'30", coincidente con quello valutato dal CP stesso. Inoltre, il tratto A÷B di circa 50NM è stato percorso, secondo la RCIL, in circa 5'40" ed in circa 6' secondo i dati del CP. Infine, nel predetto documento SMA, si rileva che dopo circa 22' di volo il velivolo avrebbe percorso circa 195NM mentre dai dati ricavati dal CP si rileva che, allo stesso istante, il velivolo avrebbe percorso circa 180NM.

La non sostanziale differenza fra questi valori di NM percorse è stata attribuita al fatto che in perizia sono state considerate anche le componenti di vento contrario che hanno agito lungo la tratta fino al punto A mentre, nei documenti citati, si tiene conto

delle componenti di vento solo nel tratto di traiettoria lungo il quale esse hanno spirato di poppa al velivolo.

Considerando queste fasi di volo, per le quali esiste il predetto sufficiente accordo fra le letture di velocità, il CP ha fatto osservare come, sulla registrazione dell'FDR, le tracce della velocità corrispondenti a valori dell'ordine dei 500km/h, siano sensibilmente più basse, rispetto alla linea di riferimento, delle tracce della velocità registrate dopo il FIX4 ed il punto S. Conseguentemente anche la traccia che indica la deflessione delle superfici orizzontali di coda si sposta verso il basso rispetto alle fasi precedenti, indicando una rotazione nel senso "a cabrare", congruente con una riduzione di velocità.

È pertanto condivisibile la deduzione del CP che la velocità calibrata dopo il FIX4 debba essersi stabilizzata a valori mediamente più bassi rispetto ai precedenti valori di 500km/h, ritenendo così giustificate le letture di velocità dell'ordine dei 400km/h.

Come ulteriore controllo sulla validità della predetta lettura di velocità nel tratto di volo successivo al punto S, il CP ha fatto anche controlli di natura teorica, basati sulla particolarità che la fase di volo è stata caratterizzata da velocità e quota costanti e, cioè, da resistenza aerodinamica eguale alla spinta fornita dal motore.

Utilizzando le caratteristiche aeromeccaniche del velivolo e le caratteristiche tecniche del motore, con la metodologia ampiamente esposta in perizia, il CP ha potuto verificare che il predetto equilibrio, alla quota di 12.000m, può sussistere sia alla predetta velocità calibrata di circa 400km/h (M=0.69) sia a velocità superiori, pari a circa M=0.9.

Per quanto riguarda questo secondo campo di velocità, il CP ha fatto osservare che esso si sarebbe dovuto svolgere in regime transonico il quale, alla quota di 12km, può ritenersi iniziare per M=0.8 e che, come riportato sul Manuale di Volo, in queste condizioni, il sistema di controllo automatico non avrebbe effettuato la stabilizzazione della quota barometrica che, invece, era operativa, come rilevabile dall'FDR e come riportato nella RCIL.

Se n'è quindi dedotto quindi che la velocità di volo dopo il FIX4 doveva necessariamente appartenere al campo subsonico sia per rendere operativo il sistema di controllo automatico di quota sia, e soprattutto, per le considerazioni in precedenza riportate, ritenendo di conseguenza valido il valore di velocità calibrata di 400km/h pari a M=0.69 (TAS=732km/h).

Come ultima osservazione il collegio ha riportato che le predette condizioni di equilibrio sono verificate solo se si prendono come riferimento le caratteristiche del motore Toumansky R-27 e non quelle del Toumansky R-29, restando così giustificata la sua propensione a ritenere che il MiG23 incidentato fosse propulso da questo tipo di motore.

A questo punto, effettuate tutte le predette analisi e ricostruita la possibile traiettoria che il velivolo potrebbe aver percorso fino alle coste italiane, se le sue caratteristiche di autonomia lo avessero permesso (fig.11), il CP ha proceduto a determinare su questa traiettoria il possibile punto di spegnimento del motore per esaurimento carburante ed il conseguente possibile punto di impatto.

15. Determinazione dei punti di possibile spengimento del motore e di possibile impatto.

Ricostruite le fasi di volo e la traiettoria che il velivolo avrebbe dovuto percorrere, il CP ha potuto determinare la quantità di carburante presente nei serbatoi in corrispondenza del punto S. La valutazione è stata effettuata suddividendo il volo in opportune tratte e, per ognuna di esse, sono stati rilevati i valori di spinta media erogata dal motore, i valori del consumo specifico (consumo di carburante in kg per ogni kg di spinta erogata dal motore) e, di conseguenza, del consumo medio nella tratta considerata. Con tale metodologia, in dettaglio descritta in perizia, il CP ha ricavato la Tab.III-4 di perizia stessa, dalla quale risulta come il consumo di carburante fino al punto S sia stato dell'ordine di 3438kg.

Poichè all'inizio della missione erano presenti nei serbatoi del velivolo 4160kg di carburante (documento presentato dai libici), ne risulta che al punto S era presente una quantità residua di circa 720kg. S'è fatto inoltre notare come dal Manuale di Volo del MiG23 risulti che al di sotto di 480kg di carburante residuo non sia più garantito il regolare funzionamento del motore, potendosi ad ogni istante verificare il suo spegnimento per irregolarità di alimentazione. Non potendosi prevedere il momento del verificarsi di questo evento, il CP, per favorire al massimo l'autonomia del velivolo ottenendo così risultati conservativi, ha ipotizzato che il flame-out del motore possa essersi verificato al completo esaurimento del carburante, ad esclusione di circa 80kg che sicuramente rimangono intrappolati nel sistema di alimentazione, come affermato anche dai tecnici di Dresda.

Il calcolo dell'autonomia del velivolo è stata pertanto effettuato dal CP sulla base di una quantità residua di carburante al punto S di circa 640kg. Per tale calcolo è importante la valutazione del consumo specifico del motore che dipende dalle caratteristiche del motore stesso e varia con la quota e la velocità di volo. Noto dalla documentazione disponibile il consumo specifico a quota zero e velocità zero (punto fisso), il CP ne ha valutata la variazione con le condizioni di volo incontrate dal velivolo con la metodologia ampiamente descritta in perizia.

Come già in precedenza evidenziato, Casarosa e gli altri hanno effettuato le loro valutazioni ipotizzando che sul velivolo fosse montato un motore Toumansky R-27, ma hanno poi osservato che se vi fosse stato anche un R-29, non si sarebbero avute sostanziali modifiche nei risultati in quanto i due motori hanno consumi specifici a punto fisso del tutto equivalenti (Cap.II-4 di perizia). A riprova di questo, hanno fatto osservare come in corrispondenza di particolari punti della traiettoria, quali il punto B ed il punto di rientro del gregario R, esista sostanziale accordo sulla quantità di carburante residua nel velivolo calcolata dei periti d'ufficio con quella riportata nei diversi documenti depositati dai CPI presso l'ufficio e calcolata facendo riferimento a differenti tipi di motore ma, tutti, di caratteristiche simili. Inoltre, per controllare il livello di precisione delle valutazioni che hanno portato a determinare la predetta quantità di carburante residua, hanno sempre effettuato una nutrita serie di controlli incrociati, ampiamente discussi in perizia, fra i risultati di esse e quanto riportato in documentazioni che i CPI e lo SMA via via depositavano presso l'Ufficio, ottenendo sempre positivi riscontri.

Tenendo conto della quantità di 640kg di carburante residua al punto S, il CP, con i metodi esposti in perizia, ha effettuato il calcolo di autonomia residua del velivolo pervenendo al risultato che lo spegnimento del motore avrebbe potuto verificarsi ad una

distanza di circa 170NM dal punto S stesso, nella ipotesi di volo a quota costante di 12.000m e di velocità costante pari a M=0.69 (circa 400km/h).

Poichè il punto S dista circa 440NM dal punto di decollo, il punto di spegnimento del motore si sarebbe verificato dopo circa 610NM dal decollo, in corrispondenza del punto FO0 indicato in fig.12 (fig.III-17 di perizia). A partire da questo punto, per determinare il successivo punto di impatto con la superficie del mare, il CP ha ipotizzato che il velivolo abbia effettuato una planata di circa 40NM, mantenendo pressochè inalterato l'assetto e la direzione di volo corrispondenti al punto di flame-out, impattando quindi in corrispondenza del punto I della predetta figura, posto a circa 650NM dal punto di decollo.

Nella figura il CP ha riportato anche la traccia radar LJ054 che, come sarà di seguito riportato, sembra essere quella che maggiormente potrebbe avvicinarsi alle caratteristiche di rotta che il MiG avrebbe dovuto seguire durante il suo avvicinamento alle coste italiane ed ha osservato come le posizioni dei punti di flame-out e di impatto calcolate differiscano sensibilmente in distanza ed azimut da quelle ipotizzate nella RCIL.

Il punto I della figura è stato valutato prendendo come riferimento le condizioni di vento fornite dai CPI e calcolate dal CEPMMT nonché le velocità di volo determinate dal FDR utilizzando il diagramma di taratura elaborato dai membri tecnici della CIL sulla base dei punti forniti dai libici.

Successivamente il CP ha valutato la variazione di questo punto prendendo come riferimento i dati meteorologici misurati dal servizio meteorologico AM il giorno dell'incidente e le velocità di volo quali potrebbero valutarsi utilizzando il diagramma di taratura elaborato dai CPI, ottenendo così i punti I_2, I_3, I_4 della già citata fig.6 (fig.III-19 di perizia) nella quale si ha quindi:

I_1 - Possibile area di impatto determinata prendendo come riferimento le condizioni meteorologiche CEPMMT ed il diagramma di taratura delle velocità fornito dalle Autorità libiche.

I_2 - Come sopra, ma prendendo come riferimento il diagramma di taratura elaborato dai CPI.

I_3 - Possibile area di impatto determinata prendendo come riferimento le condizioni meteorologiche AM ed il diagramma di taratura delle velocità fornito dalle Autorità libiche.

I_4 - Come sopra, ma prendendo come riferimento il diagramma di taratura elaborato dai CPI.

Risulta condivisibile la conclusione formulata dal collegio peritale che, fra questi punti, ha ritenuto come più probabile il punto I_3 in quanto ricavato in base alle condizioni meteorologiche effettivamente presenti nelle ore dell'incidente e nella zona interessata dal volo e non quelle determinate teoricamente in tempi recenti sulla base delle condizioni medie del giorno dell'incidente sull'intera area del Mediterraneo (CEPMMT).

Risulta anche condivisibile l'ulteriore osservazione che tutte le aree di impatto si trovino a sensibile distanza dal punto di ritrovamento del relitto e come non esista correlazione fra traiettoria e presunta traccia LJ054 del MiG23 rilevata dalla Difesa Aerea.

Questo secondo aspetto è stato in dettaglio esaminato nella successiva quarta parte della perizia.

16. Parte IV –Analisi delle rilevazioni radar.

In questa parte della perizia sono analizzate le rilevazioni radar effettuate dalla Difesa Aerea (DA) nel giorno del ritrovamento del MiG23 per ricercare una possibile conferma oggettiva della caduta dell'aereo il 18 luglio 80 e verificare, dalla presenza di una eventuale traccia radar, le ipotesi di traiettoria e di missione formulate dalla CIL e, ufficialmente, dall'AM nel corso degli anni successivi all'incidente.

Il CP ha evidenziato come il compito si sia dimostrato subito complesso a causa della scarsità dei documenti disponibili, essendo andata distrutta la maggior parte della documentazione ufficiale a causa del lungo tempo trascorso. I pochi elementi che si sono potuti raccogliere hanno consentito tuttavia di pervenire a conclusioni che hanno dato almeno una parziale risposta alle due questioni precedenti.

Il CP ha potuto effettuare la lettura dei tabulati radar disponibili utilizzando sia le informazioni fornite da ufficiali dell'AM attraverso deposizioni rese davanti all'Ufficio, sia quelle derivate dalle numerose discussioni con i CPI durante le operazioni peritali.

Prima di passare alla lettura ed all'interpretazione dei tabulati radar, il CP ha premesso una sintetica descrizione del sistema di Difesa Aerea (DA) nazionale, osservando come essa abbia il compito primario di sorvegliare lo spazio aereo italiano con lo scopo specifico di difesa del territorio nazionale, e quindi di individuare e neutralizzare eventuali minacce aeree. Descrizione che coincide con altre formulate nel corso del presente provvedimento e che comunque è utile riportare per la sua completezza.

La sorveglianza dello spazio aereo comporta un'ampia gamma di attività che il CP ha così sintetizzato:

a) - l'avvistamento/inizializzazione, consistente nella scoperta di un eco radar relativo ad un velivolo e alla sua rappresentazione grafica con i relativi dati significativi (posizione, quota, velocità, rotta, codice IFF, ecc.);

b) - il tracciamento, operazione mediante la quale la posizione della traccia avvistata viene aggiornata a mano a mano che la stessa si sposta nello spazio;

c) - la misura di quota, operazione effettuata con specifico apparato radar (quotametro) che consente di individuare la quota dell'oggetto avvistato;

d) - il riporto "cross-tell", consistente nello scambio di informazioni fra unità di DA, riferito essenzialmente ai dati di avvistamento, tracciamento e identificazione;

e) - l'identificazione, che si effettua, preminentemente, attraverso la correlazione fra i dati riportati nei piani di volo relativi ai velivoli che operano nella zona interessata e quelli (posizione, direzione, velocità e quota) concernenti le tracce rivelate. L'identificazione dei velivoli militari, può essere effettuata anche mediante il controllo del codice IFF (risponditore di bordo). Qualora non sia possibile correlare i piani di volo disponibili con gli avvistamenti, o non vi sia un adeguato codice di risposta IFF, la traccia viene classificata sconosciuta (unknown). In tal caso, per procedere alla sua identificazione a vista, vengono impiegati i velivoli intercettori di allarme, qualora la traccia assuma aspetti di pericolosità ai fini della salvaguardia della sovranità dello spazio aereo nazionale.

L'organizzazione operativa della difesa aerea italiana, come già s'è visto, è da tempo integrata in quella della NATO e basata sui Centri operativi di settore (SOC, Sector Operating Center) organicamente e fisicamente inseriti nel comando operativo di regione (ROC, Regional Operating Center), sui centri radar principali (CRC, Control and Report Center, Master), sui centri radar e posti di riporto (CRC, RP, Report Center) e, infine, sulle unità velivoli intercettori e missili teleguidati aria-aria.

Il sistema di DA può operare in modo automatizzato o fonetico-manuale. Il sistema automatizzato (Nadge) consente, di rappresentare/aggiornare la situazione aerea in tempo reale, permette la registrazione automatica su nastro della suddetta situazione, fornisce, mediante l'elaborazione automatica dei dati e la loro rappresentazione visiva, adeguata assistenza alla guida degli intercettori pilotati. Il sistema fonetico-manuale, invece, comporta una serie di operazioni manuali in fase di scoperta, visualizzazione, tracciamento e registrazione delle tracce, risultando così fortemente penalizzato in termini di accuratezza e tempestività.

Il CP ha evidenziato come con entrambi i sistemi sopracitati l'identificazione delle tracce, qualora non avvenga mediante il controllo del codice IFF, sia effettuata dagli operatori (IO, Identification Operator), che confrontano i parametri della traccia con i piani di volo disponibili.

All'epoca dell'incidente, il CRC Master di Licola, il CRC di Siracusa e il RP di Pescara operavano ancora in fonetico-manuale, mentre il CRC di Otranto assolveva la funzione di sorveglianza in automatico e quella di controllo dei velivoli intercettori in fonetico-manuale; tutti i rimanenti centri radar (precisamente quello di Marsala e di Jacotenente) operavano in automatizzato.

Il CP ha evidenziato anche come i CRC non master e i RP avessero ridotte autonomie operative, soprattutto per alcune funzioni, per le quali dovevano fare riferimento al sito CRC master dal quale gerarchicamente erano dipendenti.

I diversi siti radar avevano all'epoca nella denominazione dell'Aeronautica Militare la sigla CRAM (Centro Radar dell'Aeronautica Militare) preceduta da un numero d'ordine che ne individuava la posizione geografica. Essi venivano anche contraddistinti con nominativi di fantasia.

Per quanto riguarda la protezione dell'Italia meridionale, regione che dovrebbe essere stata interessata dal volo del MiG23, essa era demandata sostanzialmente ai due siti radar di Otranto (32° CRAM detto "Volpe") e di Siracusa (34° CRAM detto "Campo").

Dall'esame dei diagrammi di copertura dei radar installati nei siti radar di Otranto e Siracusa il CP ha potuto individuare le distanze di avvistamento di velivoli militari tipici (area equivalente radar di $2m^2$), a diverse quote di avvicinamento. Da tale analisi il CP ha osservato che, a parte eventuali mascheramenti orografici, l'area del punto di impatto del velivolo in esame è in piena visibilità del radar di Otranto, mentre il radar di Siracusa potrebbe essere stato interessato solo ai limiti di portata da una eventuale traccia ad una latitudine di circa 37°.

Essendo il 32° CRAM di Otranto slave di Jacotenente, qualsiasi decisione operativa doveva essere presa da Jacotenente stesso; in altre parole Otranto funzionava come centro di rilevazione e riporto dati per Jacotenente, il quale era in ultima analisi responsabile di qualsiasi azione operativa dovesse essere effettuata sulle tracce rivelate da Otranto. Così come già s'è scritto nella parte relativa ai siti.

Le tracce rivelate da Otranto venivano automaticamente registrate dal calcolatore del centro e potevano successivamente essere rese disponibili su supporto cartaceo con opportuni programmi di lettura.

Dalle registrazioni effettuate si possono ottenere - le procedure sono ancora essenzialmente in atto - due tipi diversi di dati: un elenco di informazioni relative alle tracce avvistate dal sito (Track History Recording) ed un elenco di informazioni relative a tutte le sequenze di azioni che sono state intraprese dagli operatori sulle consolle del sito.

I dati registrati venivano inoltre trasmessi automaticamente ai siti limitrofi, per i quali potevano essere di interesse, in cross-tell. Questo serviva sia a non perdere una traccia che usciva dalla zona di competenza di un centro radar, sia a informare centri limitrofi della situazione di eventuale allarme che si fosse venuta a creare nel sito, in modo che tutto il sistema di difesa avesse una visibilità totale dei potenziali pericoli.

Per seguire l'evoluzione di una specifica traccia, vengono effettuate le operazioni di inizializzazione, identificazione, tracciamento, cancellazione.

L'inizializzazione corrisponde alla dichiarazione di "presenza di una traccia" e può essere automatica o manuale, creata, quest'ultima, per quelle zone a copertura radar che presentano particolari problemi per quanto riguarda disturbi elettromagnetici, propagazione anomala, ritorni da particolari oggetti, intenso traffico civile.

L'inizializzazione automatica è effettuata automaticamente dal sistema. Quando viene ricevuto un plot dal video-estrattore del radar che non correla con nessuna traccia esistente nel sistema, questo viene tenuto in memoria per tentare una correlazione con un plot successivo. Quando due plot hanno correlato fra di loro si ha una "traccia tentativo" che non viene visualizzata all'operatore, ma che rimane interna al sistema. Qualora plot successivi correlino con la "traccia tentativo" in un tempo massimo che va da 5 a 7 giri d'antenna si ha l'inizializzazione di una "traccia sistema", che viene visualizzata sullo schermo dell'operatore e che a tutti gli effetti rappresenta un bersaglio aereo.

L'inizializzazione manuale è effettuata dall'operatore ed avviene in conseguenza di due azioni corrispondenti all'azionamento di due pulsanti sulla consolle; "new track" e "position update". Con una "ball tab" l'operatore si posiziona in un punto dello schermo e con l'attivazione di un tasto "new track" fornisce al computer le coordinate iniziali della traccia in via di inizializzazione. Con un successivo posizionamento della "ball tab" e con l'attivazione del tasto "position update" si forniscono al computer le coordinate aggiornate della traiettoria. A questo punto l'operazione di inizializzazione manuale è completa ed è quindi presente nel sistema una traccia con qualifica manuale, visibile sul display e registrabile.

Ad una traccia inizializzata, e quindi presente nel sistema, viene assegnato automaticamente un codice di classificazione formata da due lettere e tre cifre ottali. Le due lettere sono caratteristiche del sito radar che ha fatto l'inizializzazione e, per il caso in esame, sono: AJ (sigla caratteristica del CRC di Marsala), AM (sigla caratteristica del CRC di Siracusa), LA (sigla caratteristica del CRC di Otranto, slave di Jacotenente), LJ (sigla caratteristica del CRC di Jacotenente).

Se la traccia è stata inizializzata manualmente le prime due lettere sono AA. Non è vero il viceversa, in quanto la sigla AA viene assegnata anche in altri casi, peraltro molto particolari (tracce che nascono in emergenza, tracce inizializzate al di fuori della zona di competenza del sito), che non hanno interesse per il caso in esame.

Una traccia inizializzata può avere la qualifica manuale o automatica. Tale qualifica può essere cambiata dall'operatore con un opportuno comando della consolle. Una traccia inizializzata manualmente o in automatico nasce con la qualifica corrispondente al modo di inizializzazione. La qualifica manuale o automatica ha importanza per la successiva fase di tracciamento.

La procedura di identificazione di una traccia corrisponde alla assegnazione di un codice che è legato alla potenziale minaccia del bersaglio che ha provocato la traccia. Tale procedura riveste un ruolo essenziale nel sistema di difesa aerea, rappresentandone nel contempo l'aspetto più critico. È infatti sulla base della identificazione effettuata che saranno decise ed intraprese le azioni sulla traccia, ai fini di garantire la difesa del territorio nazionale.

I codici identificativi di una traccia sono:

40 pending traccia in attesa di identificazione;
42 unknown traccia sconosciuta;
46 friendly traccia amica;
76,56 zombie traccia non NATO (allocata, cioè su cui sono in corso azioni tattiche, o non allocata);
65 kilo traccia con personalità (VIP) a bordo;
64 traccia di un intercettore assegnato;

L'identificazione di una traccia viene effettuata da un operatore specifico presso il sito radar (IO, Identification Operator). Essa è eseguita di norma in base ai piani di volo noti all'IO, oppure alla risposta IFF del transponder di bordo. Qualora questi dati non siano disponibili, oppure non correlino con la traccia sotto identificazione, vengono prese in considerazione tutte le ulteriori informazioni disponibili, come posizione e traiettoria della traccia, informazioni foniche, ed altre.

Caratteristica essenziale della operazione di identificazione è che essa deve essere certa, cioè basata su elementi ritenuti certi dall'IO. Qualora non vi fossero elementi sufficienti per poter dare una classificazione certa della traccia, questa viene classificata "unknown" (sconosciuta), ed in questo caso si procede normalmente ad una classificazione a vista, facendo alzare in volo gli intercettori.

La procedura di tracciamento consente di seguire l'evoluzione temporale di una traccia di sistema. La modalità di tracciamento può essere manuale o automatica, a secondo della qualifica della traccia stessa.

Nella modalità di tracciamento manuale è l'operatore che fornisce al computer i dati aggiornati relativi alla traiettoria sotto tracciamento. L'operatore posiziona la "ball tab" sulla nuova posizione e mediante il tasto "position update" fornisce i nuovi dati di posizione al computer che provvede così ad aggiornare e tracciare la traccia. Questa modalità di tracciamento è usata tutte le volte che l'eco radar è troppo debole per consentire una rivelazione automatica, e comunque quando il tracciamento automatico presenta difficoltà

Nella modalità di tracciamento automatico è invece il calcolatore che aggiorna automaticamente i dati della traiettoria, estrapolando il dato futuro di posizione sulla base dei punti precedenti. Se il ritorno radar cade all'interno di una finestra di correlazione determinata dal sistema (un cerchio centrato sul punto previsto e di raggio opportuno), allora la traccia viene aggiornata con i dati relativi all'eco radar, altrimenti il sistema ritiene valida l'estrapolazione fatta ed attende il prossimo ritorno radar per tentare una nuova correlazione. In quest'ultimo caso il dato estrapolato viene

considerato di qualità più bassa, in quanto non validato da un eco radar rivelato dal sistema e si continua fino a che non si ottiene una correlazione valida.

È possibile il passaggio da tracciamento manuale ad automatico e viceversa tramite un opportuno comando sulla console. Il passaggio da automatico a manuale si ha di norma in tutte quelle situazioni che non permettono al computer di tracciare in automatico in modo soddisfacente. Tale operazione viene effettuata per tutte le tracce con una scala di priorità che dipende dalla classificazione della traccia. In questa scala l'ultimo gradino è relativo alla traccia classificata friendly.

Durante l'operazione di tracciamento viene continuamente aggiornato un parametro detto qualità della traccia, che tiene conto delle correlazioni fra punto previsto dal sistema ed eco rivelato dal radar. Il massimo valore del parametro qualità è pari a 7, corrispondente alla presenza di un eco radar correlante con la traccia in questione. Tutte le volte che non si ha correlazione il valore del parametro qualità viene diminuito di una unità, per cui ad esempio qualità = 5 significa che per due giri d'antenna non si è avuta correlazione fra un eco radar e la traccia; alla prima correlazione utile il valore del parametro qualità viene automaticamente riportato a 7. È da notare che nel tracciamento manuale l'operazione di aggiornamento della traccia ("track update") è interpretata dal sistema come dovuta ad una eco vera, per cui il valore del parametro qualità viene automaticamente riportato a 7.

L'operazione di cancellazione di una traccia corrisponde alla cancellazione della stessa dalla memoria del computer. Tale cancellazione viene fatta quando il valore del parametro qualità diventa troppo basso, il che corrisponde ad un elevato numero di giri d'antenna in cui non si ha aggiornamento manuale, oppure in cui l'eco del bersaglio non viene correlato alla traccia, nel tracciamento automatico. In sostanza un basso valore del parametro qualità indica scarsa attendibilità dei dati relativi alla traccia (quali ad esempio posizione, velocità, ecc.) e quindi scarsa attendibilità della traccia stessa.

Quando il valore di qualità scende a 2 si accende automaticamente sulla consolle di pertinenza la segnalazione luminosa di low quality. Quando il parametro qualità arriva a 0 la modalità di tracciamento diventa in ogni caso manuale, la traccia viene passata in carico alla consolle del TPO (Track Production Officer), sulla cui consolle viene segnalato l'evento con la segnalazione luminosa lost track. e la traccia con classificazione friendly (codice 46) viene automaticamente cancellata dal sistema al successivo passaggio dell'antenna per il Nord.

I siti CRC che operano in modo automatico registrano tutto su nastro magnetico. Con opportuni programmi di lettura (riduzione dei dati) dai nastri registrati è possibile ricavare due tipi diversi di tabulati (altri tabulati pure ricavabili dai nastri non danno informazioni aggiuntive): il tabulato THR (Tracking History Recording) e il tabulato CDR (Consolle Data Recording).

Il tabulato THR, di particolare interesse per le analisi effettuate dal CP, si presenta come una sequenza di righe di stampa, nelle quali per ogni colonna sono riportate le informazioni relative a ciascuna traccia presente nel sistema, ampiamente descritte e commentate in perizia.

17. Gli avvistamenti radar.

Al fine di trovare un possibile riscontro alle ipotesi di traiettoria formulata dalla CIL, il CP ha proceduto ad un esame dettagliato delle rivelazioni radar effettuate dalla DA nazionale il giorno 18.07.80, facendo osservare come l'unica documentazione disponibile siano stati due tabulati relativi alla traccia LJ054 (doc.25 di perizia), avvistata dal sito radar di Otranto (il tabulato THR o Track History Recording e il tabulato ATM o Automatic Track Mapping) ed un tabulato del tipo THR, relativo alle tracce registrate dal sito di Marsala, dalle ore 07.00Z alle ore 09.24Z circa.

Il CP ha sottolineato come l'esame dei tracciati radar risulti estremamente importante, in quanto un aereo militare che penetra in territorio italiano volando ad una quota di 12.000m, come ipotizzato dalla CIL per il MiG23, deve necessariamente essere avvistato dai radar della DA. Pertanto, considerata la scarsità della documentazione tecnica disponibile, risulta giustificata la metodologia seguita dal CP che ha ritenuto necessario esaminare anche la documentazione relativa a comunicazioni e le dichiarazioni ufficiali rese dai responsabili della DA agli atti, utili per integrare ed interpretare i suddetti dati. Da tale documentazione appare certo che la DA non ha avvistato il MiG23 il giorno 18.07.80. Questo fatto è confermato in tutti i documenti ufficiali e la questione è stata chiaramente espressa dal generale Tascio di fronte alla Commissione Stragi, che ad una domanda del Presidente della Commissione, durante l'audizione del 26.07.89, ha risposto:
"... Le posso confermare che il velivolo non è stato visto (dalla DA), perchè se lo fosse stato avrebbero mandato in volo degli aeroplani per identificarlo, perchè una DA in tanto esiste in quanto ha a disposizione delle coppie di velivoli pronti al decollo per intercettare tutto ciò che non è identificato. La prova che nessuno è andato in volo ad identificarlo è quella che dimostra che la difesa non ha visto. Che poi a posteriori siano stati riepilogati questi dati, che poi si debba investigare perchè non sia stato visto questo è un altro ragionamento, ma il dato di fatto è che il velivolo non è stato visto dalla DA. Che possa essere un errore, che possa essere una colpa, che possa essere un fatto spiegabile o comunque giustificabile questo è un altro discorso, ma non è stato visto...".

La consapevolezza di non aver avvistato il MiG23 era ben presente negli organi dell'AM. Infatti le prime spiegazioni ufficiali hanno considerato questo fatto come un punto fermo.

In un primo appunto dello SMA sull'incidente, inoltrato al Gabinetto Difesa (doc.26 di perizia), è infatti riportato:
"... Il velivolo, che non aveva nessuna autorizzazione per il sorvolo e l'atterraggio in territorio italiano, è penetrato nell'area di responsabilità della Difesa Aerea nazionale senza essere stato avvistato dalle postazioni radar della Sicilia e delle Puglie, interessate alla sorveglianza dello spazio aereo sorvolato e doveva pertanto volare a quota inferiore ai 3000mt... . Il velivolo non può essere penetrato in territorio nazionale ad una quota superiore ai 3000mt, in quanto il sistema radar della Difesa Aerea lo avrebbe certamente individuato ad una distanza di almeno 100NM...".

Nelle conclusioni dello stesso documento è stato inoltre riportato:
"... Circa la presenza del velivolo si possono quindi avanzare due ipotesi:
(1) il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano;
(2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo.
Quest'ultima ipotesi appare la più attendibile...".

In un appunto immediatamente successivo (doc.26 di perizia), in netto contrasto con quanto affermato nel precedente, viene riportato:
"... Il velivolo, che non aveva nessuna autorizzazione per il sorvolo e l'atterraggio in territorio italiano, è penetrato nell'area di responsabilità della Difesa Aerea Nazionale alla presumibile quota di 12000mt... . Circa la presenza del velivolo si possono quindi avanzare due ipotesi:
(1) il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un malore probabilmente avvertito alla quota di 12000mt o per avaria agli strumenti di bordo, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano.
(2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo.
La prima ipotesi è la più attendibile...".

Nel foglio SMA-342/6585/614-7 del 24.07.80 in risposta ad interrogazioni dei deputati Accame, Cicciomessere ed altri (doc.27 di perizia), si dichiara: "... La presenza del velivolo MiG-23 libico caduto il 18 luglio u.s. in località limitrofa a Castelsilano, in provincia di Catanzaro, non è stata rilevata dal nostro sistema di Difesa Aerea che, peraltro, al momento dell'incidente, era efficiente ed in normale stato di allerta in tutte le sue componenti.

Il velivolo non è stato avvistato in quanto si è avvicinato al nostro territorio a bassissima quota, dove le capacità dei radar hanno talune limitazioni dovute, tra l'altro, all'orografia circostante e ad anomale propagazioni elettromagnetiche...".

In una nota informativa allegata al foglio SMA-311/001557/00.1 del 25.07.80 (doc.28 di perizia) si afferma: "... Alla luce degli elementi di situazione dianzi citati e considerato che il velivolo non è stato avvistato dai radar della Difesa Aerea, peraltro completamente efficienti prima e dopo l'ora dell'incidente, si ritiene:
a. che il velivolo stesso sia penetrato nel territorio italiano a quota non superiore ai 10000 piedi; ...di poter conseguentemente avanzare due ipotesi sulla presenza del velivolo in argomento nello spazio aereo nazionale:1. per errore di manovra e/o avaria degli strumenti di navigazione e/o malessere il pilota, durante un normale volo di addestramento, ha deviato dalla rotta prevista sconfinando sul territorio italiano; 2. il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione che avrebbe dovuto concludersi su un aeroporto italiano, ma che è finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo e/o mancanza di cartografia adeguata e/o situazione di emergenza carburante.

Premesso che le Autorità libiche sostengono la prima delle ipotesi appena citate, in aderenza a quanto previsto dalle procedure nazionali vigenti, l'apposita Commissione d'inchiesta all'uopo costituita, si presume possa appurare quale delle due sia quella maggiormente attendibile...".

In una nota per il Signor Direttore del S.I.S.MI. inoltrata dal tenente colonnello Alloro in data 29.07.80 (doc.29 di perizia) si avanza l'ipotesi che l'aereo in questione possa essere stato avvistato da un testimone oculare sopra Capo Rizzuto.

Il CP ha ritenuto utile riportare integralmente quanto riferito nella nota: "... il velivolo in questione, secondo altro testimone oculare attendibile, potrebbe essere stato avvistato la stessa mattina verso le ore 10.30/11.00 in località "Le Castella" sita in prossimità del promontorio di Capo Rizzuto (vedasi cartina in allegato 1).

Infatti il secondo testimone ha riferito confidenzialmente all'ufficiale che: - la mattina del 18.07.80 verso le ore 10.30-11.00 mentre era sulla scogliera di "Le Castella" per fare un bagno in mare vedeva apparire all'improvviso dal promontorio di Capo

Rizzuto un aereo che viaggiava a bassa velocità ed a bassa quota, tant'è che ne poteva scorgere i contrassegni sotto le ali costituiti da un cerchio, di cui la fonte non è stata in grado di specificare il colore e da un numero 41 o 44; - l'aereo avvistato proveniva dal mare e si dirigeva verso l'interno; il suo volo era regolare, non mostrava difficoltà nè faceva evoluzioni.
B) Dall'osservazione diretta del luogo dell'incidente e dalle relazioni testimoniali l'ufficiale ha tratto le seguenti considerazioni:
1) è possibile che l'aereo caduto a Castelsilano sia lo stesso di quello avvistato su Capo Rizzuto, in quanto:
- l'ora dell'avvistamento è di poco precedente di quella della caduta;
- la direttrice di volo al momento dell'avvistamento è quasi coincidente con quella del momento precedente la caduta.

In conseguenza, dato per identico l'aereo avvistato dai due diversi testimoni, ne consegue che il pilota del velivolo ha dovuto certamente manovrarlo fino a pochi attimi prima dell'incidente in quanto la direttrice Capo Rizzuto-Castelsilano è costellata di collinette di altezza variabile la cui quota va man mano aumentando mentre dal mare si procede verso l'interno e se l'aereo fosse stato senza governo avrebbe certamente impattato prima...".

La CIL richiedeva il 28.07.80 al 3° Regional Operating Center il plottaggio di tutte le tracce relative al giorno 18.07.80, d'interesse per l'inchiesta. Tali dati venivano forniti prontamente dal 3° ROC con alcuni appunti relativi a possibili correlazioni di tracce con il MiG23 (doc.30 di perizia).

Il CP ha evidenziato come la CIL non abbia considerato il problema degli avvistamenti radar. Infatti nella RCIL non è stata fatta menzione alcuna di tracce radar correlabili con la ipotetica rotta del MiG23, nè tantomeno sono state formulate ipotesi sul mancato avvistamento della DA o su eventuali errori di identificazione del CRC di Otranto. È pertanto giustificata l'osservazione del CP di aver trovato il fatto sorprendente, considerando che il MiG23 era un velivolo militare di un paese certamente non amico, era penetrato per diverse decine di miglia nel territorio nazionale e che ad una quota di 12000m doveva essere visto dai radar della DA, i quali, come riportato in più documenti, quel giorno erano efficienti.

Il CP ha rilevato come solo successivamente, probabilmente dopo i primi risultati raggiunti dalla CIL, quando venne ipotizzato che il MiG23 avesse volato alla quota di 12000m (circa 40.000 piedi), è stato considerato il problema del mancato avvistamento della DA e sono state avanzate ipotesi su eventuali errori di identificazione.

Il CP ha osservato come l'esistenza di una traccia avvistata da Otranto (quella identificata con la sigla LJ054) sulla radiale 162° che potrebbe correlare con la traiettoria del MiG23 sia stata evidenziata in un appunto a firma del generale Zeno Tascio del 5.09.80 (doc.31 di perizia). In detto appunto è stata avanzata l'ipotesi che l'identificazione "friendly" sia dovuta a considerazioni del tutto personali dell'addetto alla identificazione e quindi potrebbe anche essere errata.

L'ipotesi che il mancato avvistamento del MiG23 possa essere derivato da un errore di identificazione, è stata ripresa in un documento SMA del 18.09.80 (doc.32 di perizia).

Successivamente (doc.33 di perizia), su mandato dello SMA, una Commissione nominata dall'ispettore dell'Itav produceva una relazione tecnica nella quale si

affermava che dall'esame delle informazioni radar disponibili "... è emerso che tra gli avvistamenti riportati, nessuno di essi ha avuto una classificazione compatibile con quella che sarebbe stata attribuita al velivolo libico qualora identificato...".

La relazione inoltre ha evidenziato che l'unica correlazione possibile con le presunte posizioni del velivolo libico ricavabili dai dati desumibili dalla RCIL fosse data dalla traccia LJ054, per concludere tuttavia che, "...pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 ed il velivolo MiG23, tuttavia essa non possa essere determinata con sufficiente certezza...".

Infine, in una "Nota Tecnica dei periti di parte imputata" del 22.03.91 (doc.34 di perizia), la tesi di un errore di identificazione viene considerata praticamente certa, concludendo che la traccia LJ054 avvistata da Otranto è relativa al MiG23 e che "... l'identificazione "amico" è sicuramente discutibile e verosimilmente errata...".

Da quanto riportato risulta deve perciò condividersi l'osservazione del CP secondo cui nella documentazione relativa all'avvistamento del MiG libico non vi sia stata, nel tempo, uniformità di valutazioni.

Successivamente, effettuata l'analisi della documentazione disponibile, il CP ha sottoposto a controllo le tracce radar registrate dai siti di Otranto e Siracusa, in quanto gli unici in grado di rivelare la presenza del MiG23 percorrente la rotta di avvicinamento alle coste italiane ipotizzata dalla CIL.

Il sito di Marsala, sia per la distanza, sia per la conformazione orografica del territorio, non poteva avvistare tracce correlabili con la ipotetica rotta del MiG23; eventuali tracce di interesse sarebbero potute derivare solo da scambi in cross-tell con i siti radar limitrofi.

Il sito di Siracusa non ha registrato tracce correlabili spazialmente con la ipotetica rotta del MiG23.

Nella fig.13 (fig.IV-3 di perizia) sono state invece riportate le tracce avvistate da Otranto che si sono svolte completamente o che hanno avuto dei rilevamenti compresi nell'intervallo di tempo 9.11Z÷9.22Z dalla quale emerge come l'unica traccia correlabile spazialmente e temporalmente con la ipotetica rotta del MiG23 sia la LJ054, che è stata rilevata dal radar con inizio alle ore 09.12Z e fine alle ore 09.23 Z circa.

Nella fig.14 (fig.IV-4 di perizia) il CP ha riportato la sola traccia LJ054 in cui sono stati indicati alcuni numeri d'ordine delle battute radar ritenuti più significativi e, cioè:

1°: battuta di inizializzazione;
32°: sicuramente ultima battuta in cui il radar ha visto l'aeroplano;
72°: battuta nella quale la traccia viene cancellata.

Un esame globale delle tracce ha consentito al CP di osservare come nella zona del mare Ionio di interesse il traffico potesse essere dichiarato normale, con un numero di tracce non elevato, in cui l'unica traccia anomala per direzione poteva essere proprio la LJ054.

18. La traccia LJ054.

Considerata l'importanza della traccia LJ054, in quanto unica correlabile con l'ipotetica rotta del MiG libico, il CP ne ha fatto un esame dettagliatamente descritto in perizia, basato sia sulle informazioni dirette acquisibili dal tabulato Track History Recording (THR) e dal tabulato Automated Track Mapping (ATM) (doc.25 di perizia) sia su informazioni aggiuntive dedotte dai contenuti dei tabulati stessi.

Sulla base degli elementi acquisiti, il CP ha potuto inizialmente osservare come la traccia sia stata inizializzata in modo automatico dal sistema alle ore 09.12.014Z ed identificata "friendly" dal sito master di Jacotenente in 1 minuto e 34 secondi. È stata poi cancellata alle ore 09.22.573Z, dopo circa 11 minuti di tracciamento.

Successivamente il CP ha potuto evidenziare le seguenti informazioni deducibili dal predetto esame:

a) - la console che ha avuto in carico la traccia è stata prevalentemente la n.3. Dopo un breve periodo iniziale in cui la traccia non era assegnata a nessuna consolle in particolare (era gestita dal sistema), alla riga 10 viene passata alla console n.3 (quando la Qualità è scesa a due). Questa ha tenuto sempre in carico la traccia salvo un piccolo intervallo (righi 32÷36) in cui viene presa in carico dalla consolle n.1 (forse il TPO, Track Production Officer), apparentemente con l'unico scopo di cambiare le modalità di tracciamento da automatico a manuale e produrre una serie di aggiornamenti manuali della traccia. Successivamente il controllo è tornato alla consolle n.3 per tornare infine al sistema (riga 66), che la restituisce alla consolle n.3 (riga 70), quando la Qualità è scesa nuovamente a 2 e viene fatta definitivamente morire.

b) - La traccia è stata "vista" dal radar solo nella parte iniziale, al massimo fino alla riga 32. Successivamente la traccia è stata mantenuta in vita solo con interventi manuali dell'operatore. Questo significa che tutti i dati dopo la riga 32 hanno scarsa affidabilità, in quanto relativi ad aggiornamenti manuali non confermati da nessuna correlazione automatica del sistema.

c) - La velocità del bersaglio, che era all'inizio pari a circa 520DM/h, ha cominciato a diminuire progressivamente fino al valore di circa 475DM/h (riga 32). I valori successivi, tutti in diminuzione, debbono ritenersi poco attendibili in quanto relativi ad aggiornamenti manuali.

d) - Il primo avvistamento si è verificato ad una distanza di circa 126DM. La distanza è andata poi progressivamente diminuendo fino al valore di circa 97DM (riga 32).

e) - La traccia identificata friendly è stata oggetto di particolare attenzione da parte del sito di Otranto che per ben 5 minuti e 30 secondi circa l'ha mantenuta in vita con aggiornamenti manuali (righi 33÷72). Il fatto è stato giudicato dal CP quanto meno singolare per una traccia identificata friendly.

Dopo tali considerazioni generali il CP ha analizzato in dettaglio alcuni aspetti caratteristici relativi alla identificazione friendly ed alla velocità e posizione del bersaglio.

Per quanto riguarda la identificazione friendly il CP ha osservato come, data l'estrema importanza di tale valutazione, essa debba essere basata su dati ritenuti certi dall'operatore, specialmente per tracce nel basso Ionio, provenienti da Sud, che erano trattate con particolare attenzione dalla DA.

Essendo Otranto slave di Jacotenente, la competenza per la identificazione delle tracce avvistate da Otranto era esclusivamente di Jacotenente. Per Otranto era praticamente impossibile interferire nelle identificazioni fatte da Jacotenente in quanto non era sua competenza e non disponeva delle informazioni necessarie per entrare nel merito delle identificazioni fatte da Jacotenente stesso.

Il CP ha ritenuto pertanto che l'ipotesi che Otranto abbia manifestato telefonicamente dubbi sulla identificazione di Jacotenente (doc.34 di perizia), mantenendo così in vita la traccia per attendere una risposta, sia completamente irrealistica. Il CP ha fatto osservare inoltre che una eventuale conferma sarebbe certamente arrivata nell'arco di pochissimi minuti, non giustificando in alcun modo il mantenimento in vita di una traccia friendly così a lungo.

Nella testimonianza del 13.06.91 rilasciata dal sig. Stellato Mattia (doc.38 di perizia), all'epoca assistente identificatore presso il 31° CRAM di Jacotenente si afferma: "... Non ricordo di aver avuto richieste di conferme di tracce da parte di Otranto il 18.07.80. Ritengo che una richiesta di conferma della identificazione di una traccia proveniente da Sud, nella zona di mare a sud di Crotone, sarebbe stata considerata con una certa attenzione e penso che un tempo di conferma superiore ai 5 minuti sia lungo.

Ricordo che la mattina del 18.07.80 nella identificazione di un traffico su Reggio Calabria, non avendo informazioni per poter effettuare una corretta identificazione, informavo il C.C. (capo controllore; nde). Dopo aver richiesto le sue informazioni, rispondeva che trattavasi di traffico di esercitazione a rientro e quindi di identificarlo friendly...".

La risposta fa riferimento al fatto che intorno all'ora di avvistamento della traccia LJ054, era terminata una esercitazione NATO denominata Natinad (doc.33 di perizia), che prevedeva la simulazione di incursori nemici da parte di nostri velivoli, per verificare le capacita operative della nostra DA.

La identificazione friendly quindi avrebbe fatto riferimento ad un nostro velivolo che, dopo aver simulato una incursione nemica o dopo aver simulato l'attacco ad un incursore, rientrava alla base.

Allo stato delle informazioni disponibili, il CP non ha avuto motivo di mettere in discussione la valutazione dell'identificatore.

Tale ipotesi, fra l'altro, è congruente con la testimonianza riportata nel doc.23 di perizia, in cui si afferma di aver visto un aeroplano proveniente da Capo Rizzuto e che si dirigeva verso l'interno.

Il CP ha osservato come l'ipotesi avanzata nel doc.23 di perizia (teste di Capo Rizzuto) che l'aereo in questione fosse il MiG libico non sia sostenibile, in quanto il velivolo libico aveva stampigliato sulla coda il numero di matricola 6950, mentre il velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto aveva stampigliato il numero 41 o 44, matricola che potrebbe appartenere ad un velivolo italiano; inoltre l'avvistamento a bassa quota è avvenuto in modo congruente con la traiettoria della traccia LJ054.

È giustificabile pertanto la conclusione del CP che la identificazione friendly della traccia LJ054 non appaia irragionevole allo stato degli atti, e che non sia chiaro il motivo per cui Otranto (autonomamente o su indicazioni di Jacotenente?) abbia voluto mantenere in vita una traccia che apparentemente si sarebbe dovuta cancellare almeno al rigo 54 pur non potendosi escludere la possibilità di un errore di identificazione.

Per quanto riguarda l'andamento della velocità della traccia LJ054, il CP ne ha riportato il grafico nella fig.15 (fig.IV-9 di perizia), ricavato dalla THR, dal quale si può osservare una prima progressiva diminuzione di velocità prima della riga 20 e fino alla riga 23. Alla riga 32 si ha un ulteriore calo di velocità; successivamente si hanno due brusche variazioni sempre in diminuzione ai righi 40÷43 e 63. Il CP ha fatto notare che dopo il rigo 32 il bersaglio non è più visto in modo automatico dal radar e quindi i

relativi dati sono da considerarsi di scarsa o scarsissima attendibilità, essendo basati su dati di posizione praticamente indicati dall'operatore.

In conclusione il collegio fa osservare come fino al rigo 18 la velocità si sia mantenuta pressochè costante e uguale a circa 520DM/h mentre, a partire dal rigo 19 si sia avuta progressiva diminuzione della velocità fino ad arrivare a circa 476DM/h al rigo 32. La predetta diminuzione corrisponde ad una decelerazione media di 0.157m/s^2.

Per il CP non è stato possibile stabilire le cause della progressiva diminuzione della velocità. In linea del tutto generale essa è stata attribuita ad uno o più dei seguenti fattori:

- decelerazione volontaria del pilota;
- decelerazione non determinata da manovre del pilota, come ad esempio, per il caso in esame, per esaurimento carburante;
- diminuzione apparente, derivante dagli algoritmi di aggiornamento della velocità. Infatti, poichè la quota della traccia non è nota, nel caso che l'algoritmo di aggiornamento assumesse una quota fittizia costante del bersaglio, ad una diminuzione di quota corrisponderebbe un aggiornamento di velocità fittizio, non rispondente alla situazione reale. Questa eventuale causa è stata comunque considerata dal CP trascurabile rispetto alle altre.

Casarosa, Dalle Mese ed Held fanno comunque notare che la diminuzione di velocità è in accordo con un abbassamento di quota che evidentemente deve avere portato il velivolo fuori della portata radar, impedendone così la rivelazione automatica successivamente al rigo 32.

Per quanto concerne la posizione, infine, dall'esame del tabulato il CP ha potuto trarre le seguenti informazioni:

a) - la traccia LJ054 è stata inizializzata dal sistema ad una distanza di circa 126DM.

b) - Vi è un periodo iniziale, fino al rigo 13 corrispondente ad una distanza di circa 112DM, in cui la traccia è scarsamente vista dal radar, quasi certamente a causa della distanza. Il bersaglio infatti sta lentamente penetrando nello spazio di copertura.

c) - Vi è un periodo, da rigo 14 a rigo 23, corrispondente ad una distanza compresa fra circa 112DM e 102DM, in cui il bersaglio è in piena visibilità radar e durante il quale comincia a diminuire la velocità e presumibilmente anche la quota.

d) - Vi è un periodo, da rigo 24 a rigo 32, corrispondente ad una distanza compresa fra circa 102DM e 96DM, in cui il bersaglio è scarsamente visto dal radar. Ciò sta a significare che il bersaglio sta progressivamente uscendo dallo spazio di copertura, sicuramente a causa di un abbassamento di quota.

e) - Successivamente al rigo 32 il bersaglio non è più visto automaticamente dal sistema. Ciò significa che è definitivamente uscito dal volume di copertura a causa della bassa quota raggiunta.

Il CP ha rilevato come la successione di cui ai punti b)÷e) sia del tutto normale per un bersaglio in avvicinamento e che nella fase di cui al punto c) inizi una manovra di abbassamento di quota.

Per acquisire informazioni relative alla quota del velivolo nelle varie fasi ci si è dovuti riferire ai diagrammi di copertura verticale ottenendo i seguenti principali risultati:

- ad una quota di 10.000 piedi il bersaglio risulta mascherato al radar fino ad una distanza di circa 110DM, al di sotto della quale è in piena visibilità radar;

- ad una quota di 5.000 piedi il bersaglio risulta mascherato al radar fino ad una distanza di circa 75DM, al di sotto della quale è in piena visibilità radar.

Per una migliore visualizzazione della situazione il CP ha elaborato la fig.16 a) e 16 b) (fig.IV-15a e IV-15b di perizia) nelle quali sono state riportate le curve di copertura a P_D=90% e P_D=80% , sovrapposte alla traccia LJ054.

I tre periti hanno quindi concluso:

1. un velivolo di SAR=2mq si sarebbe dovuto avvistare ad una distanza=150DM e sarebbe dovuto entrare in piena visibilità radar a partire da una distanza di circa 140DM.
2. Poichè il velivolo non è più stato rivelato dal radar a partire dalle ore 09.17.294Z, si può ritenere che esso sia uscito dal volume di copertura radar circa alle ore 09.18Z. Tale uscita dal volume di copertura può essere dovuta solo alla bassa quota raggiunta dall'aeromobile.

Ad una distanza di circa 95DM tale quota non poteva essere maggiore di 8.000 piedi. La diminuzione di velocità e quindi di quota è iniziata alle ore 09.15Z circa, per cui se il velivolo avesse volato ad una quota di 40.000 piedi si sarebbe abbassato ad una velocità media =10800 piedi/min, corrispondente a circa 215km/h. A tale velocità, supposta costante al di sotto degli 8.000 piedi, avrebbe impattato con il suolo dopo meno di un minuto e cioè a t≈9.19Z, largamente inferiore all'istante di cancellazione della traccia avvenuto a t=9.22.57Z.

3. Il profilo di penetrazione illustrato nei precedenti punti a)÷e) è perfettamente compatibile con un velivolo di $2m^2$ che avanza ad una quota di circa 15.000 piedi. Avendo iniziato una manovra di abbassamento, esso si è portato, nell'arco di circa 2 minuti, ad una quota di scarsa visibilità radar, dovuta essenzialmente ai limiti orografici, e quindi intorno ai 6.000÷7.000 piedi (≈2.000m), per poi scomparire definitivamente dalla vista radar.
4. Il profilo di volo precedente è inoltre congruente con la testimonianza di cui al doc.23. Si noti infatti che l'ultimo avvistamento radar si è avuto prima di Capo Rizzuto e che quindi, dopo tale avvistamento e in condizioni di non visibilità radar, il velivolo può aver deviato dalla traiettoria, abbassandosi ulteriormente, ed essere stato così avvistato dal testimone definito "attendibile" dallo stesso SMA.

19. Osservazioni conclusive del CP sui contenuti della Parte IV.

Il CP ha osservato come le testimonianze e gli elementi agli atti possano portare ad ipotizzare che la mattina del 18.07.80 fossero presenti nel basso Ionio, intorno alle ore 11 locali, almeno due aeroplani: il MiG23 libico e un aereo militare avvistato a bassa quota sopra Capo Rizzuto, caratterizzati dalle seguenti fasi finali del volo:

MiG23 Libico.

- Quota di avvicinamento al territorio italiano: 12.000m (circa 40.000 piedi).
- Direzione: 330°.
- Pilota in stato di incoscienza e quindi aeroplano impossibilitato a manovrare.
- Punto di impatto al suolo: località Timpa delle Magare di coordinate 39°16'30"Nord-16°48'00"Est.
- L'impatto avveniva dopo un volo planato dal mare; la quota sulla costa doveva essere tale da far evitare le varie colline presenti lungo il percorso di planata.

Aereo militare avvistato sopra Capo Rizzuto.

- Quota di avvicinamento al territorio italiano sconosciuta. Comunque sopra Capo Rizzuto avrebbe dovuto essere talmente bassa da consentire la vista dei numeri stampigliati sul velivolo e da far rilevare all'estensore del doc.23 di perizia che sarebbe stato necessario manovrare il velivolo per fargli evitare le colline e portarlo sul punto di impatto del MiG libico.
- Direzione: indicata genericamente da Capo Rizzuto verso l'interno della costa.
- Pilota in grado di manovrare.
- Avvistamento compatibile con le testimonianze di cui ai doc.19÷21, che altrimenti sarebbero in contraddizione fra di loro (almeno uno dei due aerei avvistati, relativi alle testimonianze contenute nei doc.19÷21, potrebbe essere quello visto da altro testimone sopra Capo Rizzuto).

Sulla base dei risultati delle analisi effettuate, il CP ha dedotto un analogo prospetto per il velivolo che ha prodotto la traccia LJ054

Velivolo relativo alla traccia LJ054.
- Quota di avvicinamento al territorio italiano: non determinata dal radar, ma stimabile in circa 15.000 piedi o inferiore. È comunque estremamente improbabile una quota di avvicinamento di 40.000 piedi.
- Direzione: circa 342°.
- Per portare il velivolo sul punto di impatto del MiG libico è necessaria una manovra da parte del pilota.

Dai precedenti prospetti il CP ha osservato come le caratteristiche della traccia LJ054 non si possano adattare alla parte finale della ipotizzata traiettoria del MiG23. I principali punti di divergenza fra l'ipotizzata traiettoria finale del MiG libico e la traccia LJ054 sono stati così sintetizzati:
a-È estremamente improbabile che le quote coincidano.
b-Vi è una notevole differenza nella direzione.
c-La traccia LJ054 mediante estrapolazioni non arriva al punto di ritrovamento dei resti del MiG; perchè ciò avvenga è necessario che il pilota abbia manovrato il velivolo, contrariamente a quanto sostenuto nella RCIL, in cui si afferma che il pilota era in stato di incoscienza e quindi impossibilitato a manovrare.

Di conseguenza il CP ha ritenuto molto probabile che la traccia LJ054 non possa considerarsi correlabile con la parte terminale della ipotizzata traiettoria del MiG libico.

Poichè, secondo la testimonianza contenuta nel doc.23, era presente nella zona anche un velivolo militare diverso dal MiG libico, il CP ha riportato il seguente ulteriore scenario possibile:
1. la traccia LJ054 è relativa ad un velivolo militare e l'avvistamento sopra Capo Rizzuto è relativo al MiG libico. Questa ipotesi è molto poco plausibile, in quanto il MiG23, provenendo ad una quota di 12.000 metri doveva apparire sui radar della DA ancor prima di essere visto dal teste. Inoltre, sono presenti le stesse incongruenze riportate nei precedenti punti a)÷c).
2. La traccia LJ054 è relativa ad un velivolo militare così come l'avvistamento sopra Capo Rizzuto. Al CP questa ipotesi sembra la più probabile in quanto è compatibile con l'identificazione "friendly" della traccia LJ054, con il profilo di penetrazione nel territorio italiano del velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto, ed inoltre è congruente con la testimonianza del sig. Piccolo (vedi doc.19÷21) in quanto il velivolo citato nella suddetta testimonianza potrebbe essere lo stesso visto su Capo Rizzuto.

Di conseguenza, il CP ha ritenuto come molto probabile la seguente conclusione:
"È molto improbabile che la traccia LJ054 possa ritenersi correlabile alla parte terminale della ipotizzata traiettoria del MiG libico**.** La traccia LJ054 potrebbe essere relativa al velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto la mattina del 18/7/80"

Il CP ha anche osservato che se la DA non ha identificato il MiG libico questo non significa che i radar non lo abbiano rivelato. Il CP ha ritenuto che si possa affermare con assoluta certezza che un velivolo in arrivo sul territorio italiano ad una quota di 12.000 metri, quale doveva essere quella del MiG, avrebbe dovuto essere stato rivelato dai radar della DA.

Quindi, se gli aerei presenti la mattina di quel giorno erano due e se la conclusione precedente è corretta, non risulterebbe traccia della registrazione di un velivolo con le caratteristiche di rotta del MiG libico nella documentazione depositata presso l'AG, e relativa alla registrazione delle tracce radar presso i siti di Otranto e Siracusa.

20. Parte V - Funzionamento delle teste di guerra.

Una esauriente descrizione del funzionamento delle teste di guerra è contenuta nel doc.22 di perizia "Common Anti-Aircraft Warheads in the Year 1980" e nel doc.42 di perizia "Risposte relative all'incarico peritale del 02.02.92 per il Tribunale di Roma", redatti dal prof.dr.Manfred Held, membro del CP.

Nel primo documento è stata effettuata una descrizione delle caratteristiche di funzionamento di teste di guerra in uso negli anni 80 e nel secondo sono stati riportati i risultati di un esame effettuato sia sulle parti del relitto del MiG23 ancora disponibili, sia sulle numerose fotografie di particolari del relitto depositate presso l'Ufficio, allo scopo di determinare la natura di visibili perforazioni.

Sulla base dei contenuti dei precedenti documenti, qui solo sintetizzati, il CP ha fornito le risposte al secondo quesito formulato dall'Ufficio.

21. Classificazione delle teste di guerra.

Una testa di guerra – si ripete in parte quanto s'è scritto nel titolo dedicato alla perizia sulla caduta del DC9 - è normalmente costituita da una carica esplosiva circondata da un involucro frammentabile oppure da un involucro di frammenti preformati. La presenza dei frammenti è necessaria per aumentare il raggio d'azione della testa di guerra. Infatti, la detonazione della carica esplosiva, nel giro di alcuni microsecondi, produce circa 1.000 litri di gas altamente compresso (a una pressione di circa 100.000 bar) per ogni chilogrammo di esplosivo. La forza di espansione di tali gas altamente compressi crea una "nube" di gas che spinge l'aria in avanti sotto forma di onda d'urto.

La capacità distruttiva dell'onda esplosiva proveniente da una carica convenzionale ad alto esplosivo diminuisce notevolmente in proporzione alla distanza dal punto di detonazione. D'altro canto, i frammenti assorbono una parte dell'energia

derivante dalla carica esplosiva in forma di energia cinetica, che li trasporta per distanze maggiori fino al bersaglio. È per questo motivo che la zona letale non è coperta in maniera uniforme dai frammenti come dall'onda esplosiva in espansione volumetrica, dal momento che i frammenti possono spendere la loro energia unicamente nella direzione del loro cammino in volo.

Una testa a frammentazione è in grado di produrre sia frammenti molto piccoli con un'efficienza di penetrazione relativamente bassa, sia un numero ridotto di frammenti che hanno un effetto penetrante maggiore. La corazzatura e le dimensioni del bersaglio, più la zona di letalità richiesta per la testa di guerra, determinano la grandezza ottimale dei frammenti per una carica di determinate caratteristiche (dimensioni e peso di carica).

I gruppi principali sono: a frammentazione naturale e a formazione di frammenti controllata. Quest'ultimo si può dividere in quattro possibili principali tecnologie, vale a dire scanalature all'esterno o all'interno dell'involucro della carica, indurimento zonale del medesimo, scanalature nella superficie della carica.

Le teste frammentanti si possono classificare a seconda del loro disegno oppure del comportamento teorico delle velocità dei frammenti. Il termine "frammento" in questo contesto copre una vasta gamma di tipi, ma, in questa sede, comprende:
a)-frammenti naturali, che risultano dalla disintegrazione dell'involucro quando la carica detona;
b)-frammenti preformati, ad esempio palle, cubi, aste che vengono accelerati fino ad alte velocità dalla detonazione della carica;
c)-proiettili (P) di una testa a proiettili multipli, composti da inserti a forma di piatto;
d)-particelle prodotte dal getto di una carica cava;
e)-aste collegate alle estremità appartenenti ad una testa a continuous-rod.

A seconda del disegno dell'involucro, i frammenti possono avere diverse velocità e disegni di distribuzione della velocità. Nel valutare la probabilità di colpire il bersaglio, bisogna conoscere le varie velocità e prenderle in considerazione nell'elaborazione dei calcoli. È per questo motivo che le teste di guerra vengono classificate secondo lo spettro di velocità dei loro frammenti in tre gruppi principali:
1)-Teste monotachiche - Nel gruppo di teste monotachiche, una approssimazione iniziale presume che tutti i frammenti abbiano la stessa velocità. In tale gruppo, la massa dell'involucro è omogenea (vi è un quantitativo identico di esplosivo dietro ciascun elemento dell'involucro di frammentazione) e viene applicato un impulso esplosivo uniforme a ogni punto dell'involucro.
2)-Teste politachiche - Sono generalmente costituite dalle teste di guerra a carica cava. L'effetto di carica cava viene ottenuto ricavando sulla base della medesima una cavità, generalmente conica, di profondità ed angolo di apertura appropriati e rivestendo tale cavità con una fodera (liner) metallica di appropriato spessore.

Sotto l'effetto della detonazione di una carica di alto esplosivo (HE), la fodera (liner) della carica cava viene accelerata verso l'asse di simmetria, e, lungo la linea di collasso, si formano un getto e un residuo (sigaro). Il getto della carica cava costituito dal materiale della fodera presenta un gradiente di velocità dall'estremità al residuo, a causa della quale si allunga e si disintegra in particelle con velocità diverse. Con una fodera di rame, ad esempio, la differenza di velocità fra le particelle individuali è di circa 100m/sec.

Una testa con carica cava multipla produce quindi una gamma di frammenti a velocità varianti tra bassa e alta in pochissimo tempo dopo la detonazione della carica.

Tali frammenti "politachici" vengono rallentati nell'aria oppure erosi all'estremità in seguito alla loro elevata velocità nell'atmosfera.
3)-Teste mono-politachiche - Quando un involucro omogeneo viene accelerato dalla detonazione di una carica, tutti gli elementi della sua superficie di massa costante raggiungono pressappoco la stessa velocità. Sotto l'effetto dell'esplosione radiale, l'involucro si divide con fratturazioni trasversali o radiali in vari pezzi di diverse grandezze (frammenti naturali) in funzione della fragilità, durezza e struttura cristallina del materiale, l'intensità dell'impulso esplosivo e valore della temperatura. Tali frammenti di diverse grandezze sono tuttavia rapidamente rallentati dalla resistenza dell'aria a seconda della loro grandezza, con i frammenti grossi e pesanti che volano davanti a quelli più piccoli. Inizialmente monotachico, l'insieme dei frammenti si trasforma in politachico. A causa della diversa massa e velocità, è diversa anche la capacità di penetrazione delle varie schegge, indipendentemente dalla loro forma. Inoltre la geometria irregolare e la diversa area trasversale dei frammenti aumentano ulteriormente l'intervallo di dispersione della capacità di penetrazione dei medesimi. Il potere di penetrazione di piccoli frammenti si riduce più rapidamente con la distanza rispetto a quelli più grandi.

22. Il funzionamento delle teste di guerra in particolare.

Se la carica viene fatta esplodere in un involucro di materiale omogeneo, l'espansione radiale provoca la rottura dell'involucro in frammenti naturali di varia grandezza, generalmente troppo grandi per produrre un effetto distruttivo sensibile su un determinato bersaglio. Per attaccare un bersaglio con una determinata testa di guerra, esiste una grandezza ottimale di frammenti la quale, oltre a conferire un effetto distruttivo adeguato, determina anche un numero di frammenti sufficientemente alto per garantire una adeguata probabilità di colpire il bersaglio.

Il controllo della frammentazione dell'involucro viene effettuato con diverse tecniche, ampiamente descritte nella citata documentazione, che consistono essenzialmente nel creare nell'involucro stesso delle zone privilegiate per la rottura attraverso scanalature od infragilimenti locali oppure sagomando opportunamente la carica esplosiva. Una ulteriore tecnica è quella di predisporre nella testa di guerra dei frammenti preformati a forma di sfere, cubi, aste, ecc. in opportuno numero e di opportune dimensioni.

Un particolare tipo di testa di guerra a frammenti preformati, utilizzata nei missili aria-aria, è la testa "continuous rod" costituita da una serie di aste situate una accanto all'altra intorno ad una carica omogenea, saldate l'una all'altra alle estremità. La detonazione della carica dà un impulso sufficiente a proiettare le aste verso l'esterno in modo radiale, con le saldature alle estremità che si piegano fino a formare un anello di aste, che non si divide finché non raggiunge circa l'80% della lunghezza teorica del perimetro. La velocità dell'anello e le aste relativamente pesanti conferiscono un discreto effetto distruttivo, specialmente contro una struttura di tipo aeronautico.

I danni sul bersaglio prodotti da una testa di guerra dipendono dall'azione dei frammenti e dall'effetto dell'esplosione.

Il danneggiamento totale prodotto dai frammenti dipende sia dal danno prodotto dal singolo frammento (perforazioni, danneggiamento di componenti, danneggiamento

alla struttura ecc.) sia dal danno cumulativo dovuto al fatto che molti frammenti contemporaneamente colpiscono il bersaglio, provocando un danno totale superiore alla somma dei danni singoli prodotti da ogni frammento. Tali effetti cumulativi possono principalmente essere di tipo meccanico, quando più frammenti colpiscono strutture complesse in rapida successione di tempo, sovrapponendo sollecitazioni meccaniche elevate, di tipo idraulico quando i frammenti penetrano in un liquido generando una successione di onde di pressione o quando i frammenti stessi, per effetto delle elevate temperature dovute all'impatto, generano esplosioni.

L'effetto dell'esplosione della testa può provocare danni solo se il bersaglio si trova ad una distanza molto ridotta dal punto dell'esplosione. Per le teste di guerra destinate ad operare con missili aria-aria, tale tipo di danneggiamento non viene considerato nel progetto della testa stessa. Infatti, per le caratteristiche intrinseche dei sistemi di guida dei missili aria-aria, è molto difficile che la detonazione della testa possa avvenire per impatto con il bersaglio ma è estremamente più probabile che essa possa avvenire a distanze dell'ordine di 10÷15m da esso.

Tenendo conto del peso della carica che caratterizza i missili aria-aria, a queste distanze l'effetto di danneggiamento dovuto all'onda d'urto dell'esplosione è del tutto trascurabile.

23. Vettori per teste di guerra aria-aria operativi nel 1980.

Nel caso delle teste di guerra aria-aria i vettori sono rappresentati esclusivamente da missili teleguidati.

Sino al 1980 i sistemi di guida dei missili aria-aria erano costituti da due soli tipi: sistemi autocercanti, sensibili agli infrarossi (IR) e sistemi autocercanti con illuminazione radar del bersaglio da parte del velivolo (SAR, Semi Active Radar).

Le teste autocercanti sensibili agli infrarossi sono utilizzate per i missili più piccoli (del tipo Sidewinder) e il loro principio di funzionamento è basato sul rilevamento, attraverso un opportuno sensore, della radiazione IR generata dai gas caldi dei propulsori. Tale sistema ricerca in modo autonomo il bersaglio senza bisogno di assistenza da parte del velivolo lanciatore ed è pertanto conosciuto come "lancia e dimentica".

Questo sistema di guida fino al 1980 non era idoneo per lanci frontali del missile e nel caso di lancio posteriore era caratterizzato da un angolo di rilevamento limitato.

Le gittate tipiche di missili con sistema di guida IR possono ritenersi dell'ordine di 10÷18km, con velocità dell'ordine di 600m/s. Il diametro massimo del missile è dell'ordine di 127mm.

Le teste autocercanti SAR sono utilizzate su missili del tipo Sparrow. In questo caso il radar del velivolo lanciatore illumina il bersaglio e la radiazione elettromagnetica riflessa dal bersaglio viene rivelata dal radar del sistema di guida del missile, che la utilizza per dirigersi sul bersaglio. Il velivolo lanciatore deve pertanto "illuminare" il bersaglio con il proprio radar durante tutta la fase di avvicinamento del missile.

L'angolo di rilevamento per il lancio è compreso fra ±30°, mentre gli angoli di illuminazione possibili da parte del velivolo lanciatore sono dell'ordine di ±45°. La gittata tipica di missili con sistema di guida SAR è variabile fra 25÷100km, con velocità

caratteristica di volo dell'ordine di 600m/s. Il diametro del missile è dell'ordine di 200mm.

Nella fig.17 (Tab.V-1 di perizia) sono riportati i missili aria-aria, con le loro principali caratteristiche. In particolare è evidenziata la data di entrata in servizio, quando conosciuta.

24. Analisi delle perforazioni visibili sul relitto del MiG23.

Il CP ha analizzato le perforazioni visibili sui resti del MiG libico ancora disponibili a Pratica di Mare e su una serie di fotografie effettuate dall'AM e da enti militari americani all'epoca dell'incidente.

Gli esami suddetti sono stati dettagliatamente descritti nel doc.42 di perizia e vengono qui sintetizzati ponendo in evidenza i risultati più significativi ai quali il CP ha fatto riferimento per formulare le risposte ai quesiti posti dall'ufficio e per trarre le conclusioni generali.

Durante un'ispezione sul luogo dell'incidente compiuta dall'Ufficio e dal CP in data 06.11.90, fu rinvenuto il reperto n°I, attualmente conservato presso l'aeroporto di Pratica di Mare. Il reperto, come visibile nella fig.V-3 di perizia, è costituito essenzialmente da un elemento di lamiera scatolato e, presumibilmente, può identificarsi come un portello.

In esso sono presenti due fori sulla superficie, di cui uno di ingresso e l'altro di uscita, come osservabile in fig.V-4 di perizia. Un terzo foro è presente sul supporto della cerniera, come osservabile in fig.V-3 di perizia e, ingrandito, in fig.V-5 di perizia.

Il CP ha concluso che tali fori sono tipici di perforazioni prodotte da proiettili a bassa velocità. Tenendo conto del diametro dei fori il CP ha ritenuto che essi siano stati prodotti da proiettili di pistola od altra arma di simile calibro.

In doc.44 di perizia sono riportate fotografie scattate da personale militare degli USA nei giorni successivi all'incidente, relative al relitto del MiG23 e ad alcuni componenti interni del velivolo stesso.

Particolare attenzione meritano le fotografie n.73 e 75, riprodotte in fig.V-6 di perizia. Il CP ha osservato come esse rappresentino un componente interno del velivolo ed un ingrandimento della zona del suo involucro che i tecnici USA hanno probabilmente ritenuto opportuno evidenziare.

I tecnici dei Cantieri Aeronautici di Dresda hanno identificato questo componente come un contenitore di benzina (non kerosene) non in uso nei MiG23 di tipo UB, MF, ML, BN, ma che potrebbe essere attribuito ad un velivolo della serie MS. La benzina era necessaria per l'avviamento dei motori di vecchio tipo ma non più utilizzata sui nuovi motori. Anche da questo particolare, pertanto, il CP ha tratto una ulteriore conferma dell'ipotesi che il motore del MiG in esame fosse della serie più antiquata e cioè del tipo R-27.

Nella fotografia ingrandita è visibile una evidente perforazione trasversale ed a sinistra di questa sono chiaramente visibili, in superficie, delle tracce imputabili a possibile impatto di schegge secondarie. Non essendo indicata sulla fotografia nessuna scala, il CP non ha potuto valutare le dimensioni del foro principale. Un effetto come quello visibile nella foto, è tipico delle perforazioni da proiettili ad alta velocità che

colpiscono due lastre affiancate, come schematicamente indicato in fig.V-7 di perizia, tratta da doc.42.

Il foro principale è quello prodotto dal proiettile che attraversa le due lastre, mentre i fori o le impronte circostanti, sono dovuti all'impatto dei frammenti secondari, prodotti dall'attraversamento della prima lastra da parte del proiettile. Il componente rappresentato nella predetta figura non è stato ritrovato fra il materiale consegnato dall'AM all'AG ed attualmente giacente presso l'aeroporto di Pratica di Mare. Il giudizio viene perciò dato solo sulla base di fotografie.

Sui reperti n°194, 195, 196, 197 e 198, giacenti presso l'aeroporto di Pratica di Mare e riportati in fig.V-8 di perizia, sono rilevabili perforazioni e danneggiamenti tipici da impatto di frammenti generati da esplosione di teste di guerra.

Da doc.45 di perizia risulta che su questi reperti nel novembre 84 fu effettuata una prova balistica presso la Soc. SNIA/BPD di Colleferro e, di conseguenza, le predette perforazioni e danneggiamenti debbono logicamente ritenersi causati dalla prova stessa.

È pertanto del tutto condivisibile il rilievo effettuato dal CP sulla inopportunità di questa prova, definita tra l'altro nel doc.45 di tipo "non contrattuale", su reperti che, negli anni successivi al 1980, erano rimasti come uniche ed importanti testimonianze di un evento ancora all'esame dell'AG.

25. Parte VI - Risposte ai quesiti.

La risposta al primo quesito relativo alla congruenza fra tracce radar registrate il giorno 18 luglio e l'ipotesi di rotta dell'aeromobile è stata fatta precedere dal CP da una serie di osservazioni nelle quali vengono sintetizzati i principali elementi in base ai quali il CP stesso ha formulato la risposta.

Tali osservazioni sono:

1) - Assumendo come ipotesi di lavoro la documentazione utilizzata dalla CIL, depositata agli atti, e cioè il tracciato della rotta fino al punto S fornito dalle Autorità libiche con relative comunicazioni B/T/B, le condizioni meteorologiche relative al giorno 18 luglio 80 fornite dal Servizio Meteorologico dell'AM ed i diagrammi di taratura per la decodificazione dei dati dell'FDR elaborati dai tecnici AM sulla base dei dati forniti dalle Autorità libiche, il CP ha ritenuto che vi sia una scarsissima correlazione spaziale fra la traccia radar LJ054 e l'ipotesi di rotta seguita dal velivolo dal punto S al punto di presunto impatto I_3. Infatti, in questa ipotesi, dalla fig.6 (fig.III-19 di perizia)si può osservare che la prevista traiettoria risulterebbe spostata di circa 70NM ad Ovest della traccia radar e l'area I_3 di previsto impatto di circa 130NM a Sud del punto di ritrovamento del relitto.

Il CP ha riportato inoltre che le approssimazioni certamente insite nelle analisi che hanno portato a questo risultato non possano ritenersi di entità tale da spostare in modo significativo questo risultato e cioè la distanza e l'azimut dell'area I_3 rispetto al punto di ritrovamento.

Per quanto riguarda le condizioni meteorologiche, il CP ha ritenuto che quelle fornite dal Servizio Meteorologico dell'AM e riportate in allegato alla RCIL, siano da ritenersi più attendibili di quelle deducibili dalle previsioni effettuate dal CEPMMT, in quanto, le prime, derivanti da analisi e misure effettuate nella stessa mattina

dell'incidente, convalidate anche da immagini da satellite relative alle ore 07.42 GMT del 18 luglio 80, come riportato nella RCIL. Tali informazioni sono state definite dal CP come "dati sperimentali".

Al contrario, i dati CEPMMT sono frutto di una analisi teorica effettuata in tempi recenti, e quindi molto distanti dall'epoca dell'incidente, sulla base di dati medi previsti all'epoca dell'incidente relativamente ad una vasta area del Mediterraneo e pertanto, sempre a parere del CP, debbono interpretarsi come "dati teorici".

Da un punto di vista tecnico, pertanto, il CP ha ritenuto logico dover privilegiare i dati sperimentali rispetto ai dati teorici.

È di conseguenza condivisibile il parere del CP di considerare maggiormente attendibili le analisi che indicano la predetta zona I_3 come limite di autonomia del velivolo, ivi compreso lo spazio di planata.

2) - Volendo ottenere una migliore correlazione spaziale fra traiettoria percorsa, traccia radar e punto di ritrovamento del relitto, il CP ha fatto osservare come occorrerebbe assumere, rispetto al caso precedente, una diversa documentazione di riferimento costituita dalle condizioni meteorologiche CEPMMT e dal diagramma di taratura per la decodificazione della velocità elaborato dai CPI.

Infatti, sempre dalla fig.6 (fig.III-19 di perizia) il CP ha fatto osservare come, utilizzando questi dati, si potrebbe ottenere un sensibile spostamento dell'area di impatto verso Nord, che passa dalla posizione I_3 del caso precedente alla posizione I_2. Tale posizione risulterebbe spostata verso Sud di circa 50NM rispetto al punto di ritrovamento del relitto.

Il CP ha fatto inoltre osservare come, supponendo che i principali dati utilizzati per le analisi (velocità, efficienza aerodinamica, consumi specifici, ed altri) siano stati tutti assunti ai limiti più sfavorevoli dei loro intervalli di tolleranza, in questo caso non si potrebbe escludere la possibilità che il velivolo avesse potuto raggiungere la latitudine del punto di ritrovamento del relitto.

Resterebbe comunque ancora non trascurabile lo spostamento verso Ovest della traiettoria rispetto alla traccia radar LJ054 anche se su di esso avrebbe potuto influire l'indeterminazione della traiettoria stessa nell'intorno del punto C.

In ogni caso, la presenza di tale spostamento, anche se di entità variabile e dipendente dalla predetta indeterminazione della traiettoria, renderebbe ancora molto bassa la possibilità di correlazione fra la possibile traiettoria percorsa dal velivolo e la traccia radar LJ054.

3) - Il CP ha evidenziato come la parte finale della traiettoria del MiG libico non sia correlabile con la traccia LJ054 anche in base ad alcune caratteristiche della traccia stessa, che sarebbero in contrasto con l'ipotetica traiettoria del MiG, quali:

-la classificazione "friendly";

-l'avvistamento troppo vicino al sito radar per un velivolo che si sta avvicinando a 12.000m di quota;

-la scarsa permanenza sullo schermo radar, che indicherebbe una velocità di abbassamento troppo elevata;

-la necessità di manovra da parte del pilota per portare il velivolo che ha prodotto la traccia LJ054 sul punto di impatto del MiG.

4) - Pertanto, volendo ottenere una accettabile correlazione fra traiettoria percorsa dal velivolo e traccia radar LJ054 e fra punto calcolato d'impatto e punto di ritrovamento del relitto, a parere del CP, occorrerebbe effettuare le analisi accettando le seguenti

ipotesi iniziali, ferma restando quella di pilota in stato di incoscienza nella fase finale del volo.
a)- Le condizioni meteorologiche rilevate dal Servizio Meteorologico AM il giorno 18 luglio 80 fra la Libia e le coste meridionali dell'Italia, non dovrebbero ritenersi attendibili. Al loro posto occorrerebbe assumere le condizioni meteorologiche previste dal CEPMMT e fornite dai CPI, sensibilmente diverse dalle precedenti nelle zone vicine alle coste italiane. Il CP ha ricordato poi come le condizioni di vento in prossimità delle coste italiane indicate dal Servizio Meteorologico AM, siano derivate da analisi effettuate nella mattina dell'incidente.
b)- Il diagramma di taratura della velocità tracciato dai tecnici AM appartenenti alla CIL sulla base dei dati forniti dalle Autorità libiche, non dovrebbe ritenersi attendibile. Al suo posto dovrebbe essere utilizzata una rielaborazione del diagramma stesso effettuata dai CPI.
c)- Il tracciato della rotta fra il punto di decollo ed il punto S fornito dalle Autorità libiche non dovrebbe ritenersi attendibile. Al suo posto dovrebbe essere utilizzato un tracciato diverso che passasse più ad Est del punto C, oppure che presentasse un diverso angolo di rotta a partire dal punto C stesso, in modo che la traiettoria dopo il punto S fosse opportunamente spostata verso Est.
d)- Conseguentemente non risulterebbero attendibili le informazioni fornite dal gregario, relative all'angolo di prua di 330° mantenuto dal leader della formazione Nemer all'uscita dalla Libia.
e)- La classificazione "friendly" assegnata alla traccia LJ054 dovrebbe essere errata.
f)- Si sarebbero dovute verificare al momento della registrazione della traccia LJ054, condizioni di propagazione elettromagnetica anomala tali da non rendere visibile il velivolo a partire da distanze superiori, pur essendo nel raggio di visibilità del radar di Otranto, e tali da falsare i dati di posizione relativi alla traccia.

Ammettendo tutte queste ipotesi, alla fine si otterrebbe una traiettoria proveniente da Sud, congruente con la traccia radar LJ054, purchè questa si considerasse spostata ad Ovest di circa 5NM rispetto alla posizione registrata dal radar a causa delle predette anomalie di propagazione.

Il CP ha poi evidenziato come, in questo contesto, non troverebbe una logica spiegazione la testimonianza di Piccolo Giuseppe il quale dichiarò di aver visto il velivolo provenire approssimativamente da Nord. A questo punto occorrerebbe anche, secondo il collegio non ritenere attendibile questa testimonianza.
5) - A parere del CP, la traccia radar LJ054 potrebbe essere compatibile con la traiettoria seguita dal velivolo avvistato dal teste posto in prossimità di Capo Rizzuto. Infatti, tale teste avrebbe dichiarato ad un ufficiale appartenente al S.I.S.MI, che lo ha definito "attendibile", di aver visto un velivolo proveniente dal mare e diretto verso l'interno che volava a bassa quota e bassa velocità, secondo la rotta schematicamente indicata nella già citata fig.5 (fig.I-8 di perizia).

L'orario di questo avvistamento è congruente con l'orario dei successivi avvistamenti effettuati dai testi Carchidi e Piccolo nella zona di Castelsilano. La rotta seguita dal velivolo e le sue caratteristiche di quota e di velocità possono ritenersi congruenti con quanto rilevabile dalla traccia radar LJ054. I numeri 41 o 44 letti sul velivolo e diversi dal numero di matricola 6950 del MiG23 giustificherebbero la classificazione "friendly" della traccia radar LJ054.

Pertanto, per poter considerare la traccia radar LJ054 come appartenente al MiG23 e non al velivolo 41 o 44 avvistato, occorrerebbe non ritenere attendibile anche

questa testimonianza o, quanto meno, ammettere che nello stesso intervallo di tempo sulla zona fossero passati due diversi velivoli (il MiG23 ed il velivolo avvistato), dei quali uno non avrebbe lasciato traccia radar, pur essendo, per quota e distanza, nel raggio di visibilità del radar di Otranto.

Sulla base di queste considerazioni deve pertanto condividersi la seguente risposta al primo quesito fornita dal CP:
"Tenendo conto della documentazione disponibile agli atti e delle analisi effettuate, il CP ritiene di non poter considerare congruenti la traiettoria del MiG23 ipotizzata nella RCIL e la traccia radar LJ054 per i seguenti principali motivi:
a) - A parere del CP il velivolo MiG23, tenendo conto del carburante imbarcato e delle caratteristiche della missione effettuata (quota, velocità, uso dell'A/B, manovre ecc.), non risulta avere avuto la sufficiente autonomia per coprire la tratta Benina - Castelsilano.

Infatti, tra le possibili zone di fine-volo riportate in fig.III-19 (fig.6 di questo documento) il CP ritiene che la più congruente con la documentazione disponibile presso l'AG sia la I3, ottenuta con l'ormai più volte citata metodologia ed utilizzando le condizioni di vento presenti nella zona la mattina dell'incidente.
b) - A parere del CP la traiettoria seguita dal velivolo secondo le ipotesi formulate dalla CIL (tracciato radar fornito dalle Autorità libiche, comunicazioni B/T/B, pilota in stato di incoscienza) si sarebbe trovata spostata ad Ovest della traccia LJ054 anche nelle ipotesi più favorevoli di maggiori velocità di volo e condizioni meteorologiche CEPMMT (punto I_2 di fig.6).
c) - A parere del CP la traccia radar LJ054 può risultare congruente come direzione, velocità di volo rilevata, quota, classificazione friendly con la traiettoria percorsa da un velivolo diverso dal MiG23, osservato dal teste posto in prossimità di Capo Rizzuto.
d) - Le caratteristiche della traiettoria di volo del MiG23 poco prima dell'impatto ipotizzate dalla CIL (velivolo proveniente da Sud, pilota in stato di incoscienza, motore spento) non corrispondono a quanto osservato dal teste Piccolo (velivolo proveniente da Nord, manovra per evitare il costone, rumore del motore "normale").

Il CP ritiene di dover evidenziare ancora una volta che per ottenere una possibile congruenza fra traiettoria presumibilmente percorsa dal velivolo, traccia radar LJ054 e punto di ritrovamento dei resti, occorrerebbe operare sulla base di documentazione diversa da quella utilizzata dalla CIL e depositata agli atti presso l'AG, ipotizzare condizioni di propagazione elettromagnetica anomala tali da alterare significativamente i dati relativi alle rivelazioni radar e trascurare importanti testimonianze sull'evento.

Prendere come riferimento una documentazione non in accordo con quella utilizzata dalla CIL, sempre a parere del CP, starebbe ad indicare che il velivolo dovrebbe aver effettuato una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL, che il CP ha invece accettato come ipotesi di lavoro, come anche richiesto nel quesito posto dall'AG".

Per quanto riguarda gli ulteriori quesiti, il CP ha osservato che essi possono suddividersi in due gruppi.

Al primo gruppo appartengono i quesiti di carattere generale sul funzionamento delle teste di guerra e cioè;
"...1) - quali tipi di teste di guerra fossero operativi nel 1980 e su quali vettori potessero essere caricate; 2) - quale sia il funzionamento di una testa di guerra con particolare riguardo a: forma e dimensione delle schegge, traiettoria delle schegge, modalità di

danneggiamento o distruzione del bersaglio, distanza massima di scoppio; 3) - ogni altro dato che possa far comprendere il funzionamento, il tipo di danneggiamento e le tracce che possono essere lasciate dalle teste di guerra; ...".

Per una prima risposta a tali quesiti il CP ha rimandato a quanto esposto nei Cap.2÷5 della Parte V della perizia, sinteticamente riportato nel precedente Cap.6, nei quali è stata effettuata una sintesi dei documenti presentati dal prof.Held.

Nella Tab.V-1 di perizia, tratta dalla predetta documentazione, sono poi riportate le teste di guerra aria-aria operative negli anni 80 ed i relativi vettori.

Al secondo gruppo appartengono i quesiti specificamente riferiti al caso in esame, e cioè:

"...compia il Collegio una analisi balistica relativa ai fori rinvenuti su diversi frammenti del MiG23; 5) - compia, infine, una valutazione dell'ipotesi che tali fori possano derivare da azioni di teste di guerra".

A tali quesiti il CP ha dato la seguente risposta:

"I soli reperti che hanno mostrato sicure perforazioni attribuibili ad azioni di proiettili, sono quelli riportati in fig.V-3 e V-8.

"Le perforazioni di cui alla fig.V-3 sono attribuibili a proiettili di piccolo calibro e bassa velocità e, presumibilmente, sono stati determinati da colpi di pistola od arma di simile calibro verosimilmente sparati contro il reperto, dopo la caduta del velivolo.

Le perforazioni ed i danneggiamenti dei componenti riportati in fig.V-8 possono ritenersi di tipo simile a quelli usualmente causati da azioni di teste di guerra.

Poichè sui predetti componenti sono state effettuate prove balistiche presso la Soc. SNIA/BPD di Colleferro, è ragionevole ipotizzare che le perforazioni ed i danneggiamenti in esame siano stati prodotti in quella occasione.

La perforazione visibile sul reperto di fig.V-6, a causa delle sue caratteristiche discusse nella precedente Parte V, potrebbe essere attribuita ad azione di testa di guerra ma, in assenza del reperto e solo sulla base di fotografie, il CP non può avere alcuna certezza su tale origine e pertanto non può escludere che la predetta perforazione possa derivare anche da cause diverse, connesse con l'impatto al suolo del velivolo".

Per completezza di indagine, a conclusione della relazione e dopo aver risposto ai quesiti posti dall'ufficio, il CP ha anche ritenuto opportuno porre in evidenza i contenuti di alcuni documenti esaminati che potrebbero avvalorare l'ipotesi che il MiG23 avrebbe potuto aver raggiunto il punto di impatto presso Castelsilano nel corso dell'effettuazione di una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL.

Il contenuto di tali documenti può essere così sintetizzato.

1) Il tenente colonnello Mahmud El Tuhami, Presidente della parte libica della CIL, dichiarò che il velivolo libico n°06950 era stato messo a punto per un volo di esercitazione di navigazione aerea in alta quota. Questo non concorda con l'abbigliamento del pilota ritrovato fra i resti del velivolo e con le risultanze di esami effettuati nei laboratori dell'AM su un regolatore di ossigeno ritrovato fra i resti del MiG libico (vedi il paragrafo 3.5 della Parte II e il doc.39) che inducono invece ad ipotizzare una missione a bassa quota (inferiore a 10.000m). Tra l'altro il rapporto dei laboratori AM è stato riportato nella RCIL (All.P) togliendo ogni considerazione relativa alla ipotesi di una missione a bassa quota, formulata dai responsabili delle analisi.

2) Da una serie di testimonianze rese da piloti della società ALI che negli anni 80 operavano come istruttori di volo in Libia, emerge che il giorno venerdì presso le

comunità musulmane è considerato giorno festivo e, di conseguenza, presso le basi libiche generalmente non si effettua attività di volo di "routine". Poichè il giorno 18 luglio 80 era proprio un venerdì, si può pensare che, con molta probabilità, la missione del MiG in esame non fosse una missione di addestramento di routine.
3) Le conclusioni di questa relazione fanno escludere che la traccia LJ054 possa essere associata alla presumibile traiettoria percorsa dal MiG libico. Di conseguenza risulta che i radar della DA non hanno rivelato il velivolo incursore. Il fatto che il MiG23 abbia potuto avvicinarsi alle coste italiane senza essere stato avvistato dai radar della DA può essere spiegato solo se il velivolo si fosse avvicinato a quota molto bassa, come tra l'altro correttamente ipotizzato dall'AM stessa nei primi documenti ufficiali subito dopo il ritrovamento dei resti, in contrasto con l'ipotesi di volo livellato a 12.000m, ipotizzato dalla CIL.
4) In una nota approntata per una riunione al Ministero Difesa del 29.07.80, l'AM sollevava forti dubbi sulla tesi del malore del pilota, sostenuta dai libici e fatta propria dalla CIL. I dubbi si basavano sulle seguenti osservazioni:
- vi erano forti perplessità sul fatto che un MiG23 fosse potuto arrivare fino alle coste italiane dopo aver completato un circuito a sud di Benina e senza serbatoi supplementari;
- era inspiegabile il mancato allertamento dei radar;
- erano inspiegabili alcuni fatti riferiti dai libici, come ad esempio il rientro alla base del gregario o la mancata intercettazione.

Sulla base delle precedenti osservazioni si deve concordare con l'opinione del CP che possa avere una qualche consistenza l'ipotesi che il MiG23 abbia potuto effettuare una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL.

Questa perizia, di cui si condividono le argomentazioni, con i suoi esiti costituisce un fondamento basilare per la ricostruzione della vicenda del MiG23.

In primo luogo essa accerta che quel velivolo non aveva assolutamente autonomia per raggiungere la Calabria dal supposto punto di partenza in Libia.

In secondo luogo essa accerta che, quand'anche per assurdo si fosse aderito all'ipotesi formulata sulla traiettoria della Commissione italo-libica, tale traiettoria mai si sarebbe potuta correlare alla traccia LJ054, giacchè spostata ad Ovest anche nelle ipotesi più favorevoli di maggiore velocità di volo e condizioni meteorologiche CEP MMT; traccia congruente invece, per direzione, velocità, quota e classificazione con il velivolo visto da teste sulla spiaggia di Capo Rizzuto.

In terzo luogo essa accerta, sui fori che appaiono su diversi frammenti del velivolo, che a parte quelli cagionati da militari di vigilanza con armi di piccolo calibro, altri, quelli che si rilevano sui reperti sottoposti a prove balistiche alla SNIA-BPD di Colleferro, in effetti presentano danni del tipo di quelli causati da teste di guerra; così come quello che appare sul reperto di cui a fig.V-6 - sono le foto nn.73-75 scattate dagli Americani la cui attenzione fu particolarmente richiamata da questo reperto, che poi non sarà più rinvenuto - potrebbe essere attribuito ad eguale causa, cioè azione di testa di guerra.

Queste conclusioni sgombrano il campo a quelle ipotesi sostenute da parti interessate - e su cui continueranno a battersi per anni con energie degne di miglior causa consulenti di parte che presuppongono un carico di carburante inimmaginabile per un velivolo di quell'Aeronautica basato sulla costa mediterranea e per una breve esercitazione (il gregario avrebbe portato un terzo del carburante presupposto) - sulla

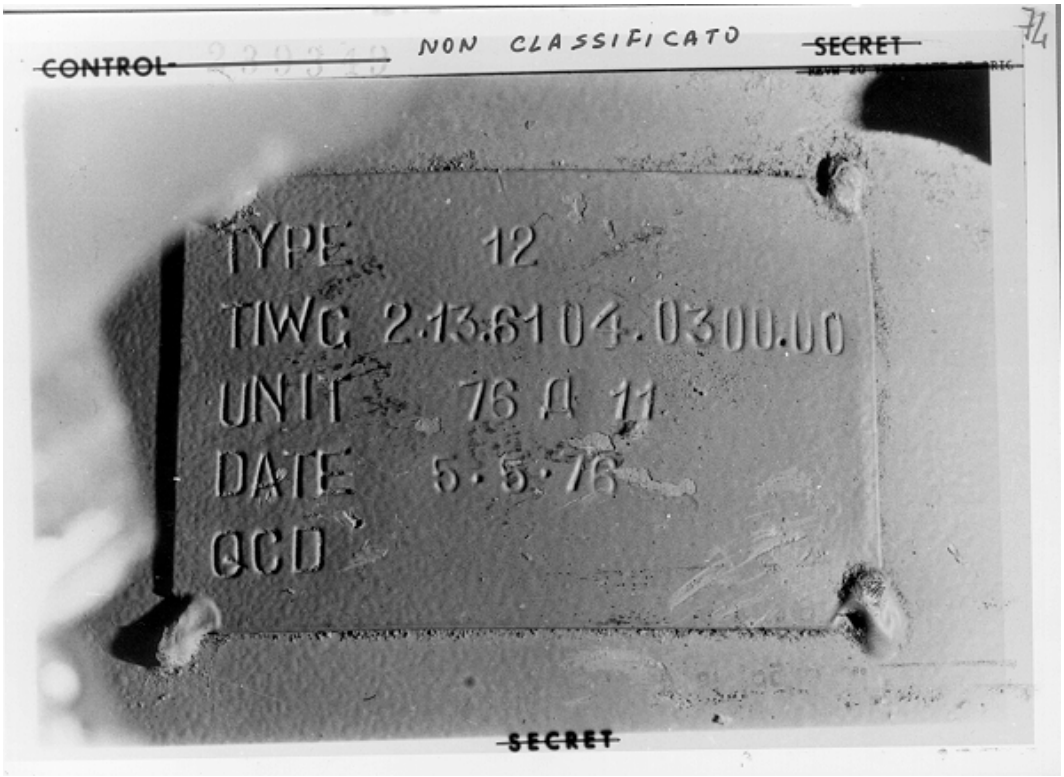
“fattibilita” del volo supporto Benina-Castelsilano. Ma non solo: rafforzano le ipotesi di messinscena e aprono prospettive nuove sulla causa di caduta di quel MiG.

Innanzi tutto si può supporre che il velivolo che ha prodotto la traccia radar LJ054, volutamente abbia seguito quella traiettoria per costruire quella traccia che poi s’è tentato di attribuire al MiG, e altrettanto volutamente si sia portato a bassa quota sempre per simulare la supposta traiettoria del MiG ed imprimere nella memoria di qualche teste oculare il fatto. Così come è avvenuto. Ma la simulazione non è riuscita, perchè ne sono stati notati i numeri di stormo, ben diversi da quelli del MiG; così come ne è stata notata la capacità di manovra, che nella messinscena non era prevista.

In secondo luogo, quanto ai fori rilevati sui frammenti del MiG, le conclusioni peritali servono per dare consistenza ad indizi già emersi. Dapprima al riguardo dei danni sui reperti della prova di Colleferro con testa di guerra. S’è già detto che di quella prova non v’era alcuna necessità e che essa fu condotta con modalità tali da escludere qualsiasi serio intento di studio scientifico. L’intento, con più probabilità, fu quello di nascondere i danni esistenti ovvero confondere i danni della prova con quelli preesistenti - d’altra parte v’era già una progetto S.I.S.MI/SIOS/A di affondamento al largo di quei pezzi per perderne qualsiasi memoria.

Quindi, al riguardo dei danni sul reperto di cui alle predette fotografie 73-75, si deve sottolineare che quel reperto aveva già attirato l’attenzione degli Americani. In esso si nota chiaramente un foro passante ed improntature come da schegge. Ma quel reperto attrasse anche l’attenzione del prof.Held che in un resoconto datato 18 maggio 92 sulla sua missione a Pratica di Mare dell’8 e 9 precedenti al riguardo delle fotografie provenienti dagli Stati Uniti, così si esprimeva “Esaminando le fotografie ... solo una di queste è stata interessante per me. Sulla foto 75 è stata ripresa evidentemente una perforazione trasversale; a sinistra di questa perforazione sono visibili in superficie delle tracce dell’impatto di schegge secondarie. Non essendo stata indicata nessuna scala, è impossibile valutare la grandezza del foro. Un risultato come questo è tipico per le perforazioni delle paratie sulla seconda lastra di mira”.

Così come illustrato dalle figure seguenti:


CONTROL
NON CLASSIFICATO
SECRET
74
TYPE 12
TIWG 2.13.6104.0300.00
UNIT 76 Δ 11
DATE 5·5·76
QCD
SECRET

Il reperto che è riprodotto dalle fotografie 73-75 della numerazione statunitense, riportate come s'è detto, in fig.V-6 della perizia è un componente interno del velivolo,

identificato da tecnici di Dresda in un contenitore di benzina, necessario per l'avviamento di motori di vecchio tipo. Di tale reperto non s'è trovata più traccia.

Su di esso, a completamento di quanto già scritto da Held, il collegio afferma che un effetto come quello visibile nella foto è tipico delle perforazioni da proiettili ad alta velocità che colpiscono due lastre affiancate come indicato nella figura sopra riportata. Il foro principale è quello prodotto dal proiettile che attraverso le due lastre, mentre i fori o le improntature circostanti sono dovuti all'impatto dei frammenti secondari, prodotti dall'attraversamento della prima lastra da parte del proiettile.

Il collegio correttamente non va oltre sull'origine delle perforazioni. Ma di queste perforazioni si deve tener conto in un quadro più vasto per trarne le dovute conclusioni. Vi sono testimonianze di persone - che peraltro si sono rivelate credibili anche nelle restanti dichiarazioni - che hanno visto il velivolo "foracchiato" e che hanno specificato che questi fori erano sui 18-20 millimetri - quindi ben diversi da quelli di piccolo calibro, cagionati, come detto, con tutta sicurezza da militari di vigilanza. Vi sono le fotografie agli atti, nelle quali con evidenza si notano più fori, precisi a contorni netti in zone senza rilevanti ammaccature, che stanno a significare gragnuole di proiettili ad alta velocità. V'è la "cancellazione" di Colleferro, che non può non stimarsi volontaria. Sono tutti elementi che inducono a ritenere che il velivolo fu abbattuto, e da altri velivoli che possono aver usato sia mitraglie che missili.

Abbattimento a seguito di inseguimento, come sembrerebbero indicare quei testi di cui si è riferito.

* * * * *

Capitolo III

Consulenze di parti imputate e risposte del collegio Casarosa – Dalle Mese – Held.

1. Consulenza di parte imputata Dell'Oro-Di Natale, 22.02.91.

In quello stesso febbraio, per la precisione il successivo 19, viene presentato un "Promemoria dei periti di parte imputata" dal titolo "Documentazione agli atti dell'incivolo del MiG23 Libico matricola 6950 analisi validità e completezza dati disponibili" elaborato dall'ing. Dell'Oro Giorgio e dal sig. Di Natale Franco; documento redatto non come i precedenti, sulle perizie e loro seguiti già depositati, bensì nei confronti della perizia in corso, cioè quella affidata al nuovo Collegio, Casarosa - Dalle Mese - Held, denominato tecnico-scientifico. L'intento infatti di questo promemoria è "quello di poter contribuire, con considerazioni di solo ordine tecnico, ad una migliore comprensione della validità delle ipotesi e dati iniziali disponibili agli atti, allo stato attuale, nonché di suggerire l'acquisizione di ulteriori dati comunque ritenuti indispensabili per una ricostruzione precisa della rotta percorsa." L'iniziativa è stata presa a seguito delle "perplessità" rivelatesi, presso il Collegio peritale, nella interpretazione di documentazione in atti. Gli estensori, affermano di se stessi, sono dotati di esperienza derivante da "...un'attività pluriennale nello specifico settore aeronautico ed in particolare sia in quello operativo sia in quello di sperimentazione e collaudo di velivoli militari di classe analoga a quello oggetto della perizia."

Ecco nuovamente una precisa affermazione sulla superiorità del bagaglio culturale, come essi stessi lo chiamano, degli esperti dell'AM, utilizzati dagli imputati ai loro fini di parte.

La documentazione in atti, quella principale, era, come rammentano i consulenti:
-"Relazione Tecnico Formale, della Commissione (nominata il 24.07.80) di inchiesta italo-libica, del 23.09.80;
-"Relazione dell'Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo (ITAV) dell'Aeronautica Militare del 15.10.88.

Sulla prima Relazione, i consulenti rammentano che il compito di questo documento era quello di "stabilire le cause che hanno determinato l'incidente in aderenza alla normativa nazionale applicabile", ovvero individuare le cause dell'incidente.

I libici, sin dai primi momenti, ammisero la perdita del velivolo e chiesero di far parte della Commissione di inchiesta. Pertanto la Commissione, usufruendo anche delle informazioni dei libici, aveva proceduto all'acquisizione di elementi e informazioni, sempre, ovviamente, al fine di stabilire i motivi che avevano determinato la caduta del velivolo. Doveva però precisarsi che ove fosse stata messa in dubbio la provenienza libica del velivolo, nonchè la autenticità della pellicola trovata, dal personale AM, all'interno del Flight Recorder (FR), di cui il velivolo in questione era dotato, ne sarebbe conseguito che tutte le informazioni disponibili, fornite appunto dai libici stessi (dichiarazione del gregario, plotting del radar libico, dichiarazione dell'Ufficio Operazioni libico, tarature dei parametri registrati dal FR ed altre) avrebbero perso di qualsiasi validità. In merito al contributo fornito alla Commissione di indagine da parte di tecnici libici era necessario inoltre osservare che, trattandosi di un velivolo militare di fabbricazione russa, caduto in un paese NATO (siamo nel 1980), il loro contributo è

stato limitato, per ovvî motivi di segretezza ai dati da loro ritenuti rilasciabili, ossia al fornire:
-il minimo di elementi utili;
-elementi qualitativi e vaghi, laddove non strettamente necessario, soprattutto per quegli aspetti che potevano costituire informazioni di carattere militare di particolare interesse per i servizi "intelligence" NATO oltre a quelle ormai già derivabili dall'osservazione dei componenti rinvenuti tra i rottami del velivolo, non sarebbero stati affatto utilizzabili. Le informazioni di fonte libica, per ragioni di segretezza limitate alle sole informazioni rilasciabili, pur se all'epoca sufficienti per lo scopo della Commissione Tecnico Formale, dovranno quindi essere adeguatamente valutate nel caso di approfondimenti di altri aspetti dell'accaduto, non richiesti al documento redatto dalla citata Commissione.

Sulla seconda relazione, quella cioè dell'Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo dell'Aeronautica Militare, i consulenti affermano che con tale documento si tentò di verificare se, tra le tracce registrate dal radar di Otranto il 18.07.80, ve ne fosse una riconducibile alla traiettoria del MiG 23. La Commissione dell'Itav non escluse completamente la possibilità che la traccia rilevata non fosse correlabile a quella del MiG23 in questione caduto sulle montagne della Sila. Da tale relazione emergeva, elemento nuovo ed utile alle indagini, la documentazione sulla traccia rilevata dal radar di Otranto e contraddistinta dalla sigla LJ054 che per orario, posizione, rotta e velocità potrebbe corrispondere al velivolo in argomento.

I consulenti procedevano poi all'analisi della validità e completezza dei dati/informazioni tecniche desumibili dalla documentazione agli atti.

Così premettevano, per rispondere alla domanda se un velivolo come il MiG23, nelle condizioni di contorno, in particolari condizioni meteorologiche, e con gli elementi tecnici dichiarati nella documentazione agli atti, potesse raggiungere o meno il punto ove è stato rinvenuto, partendo dalla Libia, e se la traccia rilevata dal radar di Otranto potesse essere riconducibile, nelle fase finale, al percorso effettuato dal MiG stesso, è necessario, prima di ogni cosa, valutare la validità, la precisione e la completezza degli elementi disponibili per una simile verifica di congruenza.

I fattori fondamentali, per una tale verifica, sono quelli di: -rotta; -velocità al suolo; -combustibile disponibile; -peso all'inizio della tratta considerata; -efficienza aerodinamica e consumo specifico del motore; -caratteristiche di funzionamento dell'autopilota.

Nelle tabelle riportate negli allegati da "A" a "D" è presentata in dettaglio la valutazione delle validità e precisione degli elementi fino ad oggi disponibili agli atti, corredata, negli annessi, da ulteriori delucidazioni.

Per ovvie ragioni, legate agli aspetti della tutela del segreto, le dichiarazioni e le informazioni rilasciate dai libici, non possono essere considerate precise totalmente per quei dati dai quali si potrebbe desumere la posizione dell'antenna radar, le prestazioni di copertura e di frequenza di aggiornamento del rilevamento. Pertanto le rotte, le distanze e le velocità deducibili dalle informazioni rilasciate sono qualitative con una precisione medio/bassa. Lo testimonia il fatto che il plottaggio della traccia, seppur coerente nel suo insieme, in alcuni punti non è pienamente rispondente ai dialoghi Terra Bordo Terra (TBT) ed alle dichiarazioni del gregario.

La ricostruzione della velocità al suolo, partendo dai dati del FR, è soggetta a numerosi errori e all'influenza di fattori quali la temperatura ambiente (T.A.) la intensità e direzione del vento (W.D.) attualmente parziali, non sufficienti e comunque solo

stimabili. In particolare, date le caratteristiche del F.R. installato, la forma delle tarature, molto piatte nella zona di interesse, e le poche informazioni fornite dai libici relativamente agli errori sullo zero e di isteresi, si può stimare un margine di errore possibile fino al 10% sulla quota e fino al 20-30% sulla velocità indicata, nonché un ulteriore 5% sulla velocità vera (T.A.S.), come per esempio si ha per T.A. di 20°C superiori a quella standard. Le correzioni dovute almeno all'influenza delle condizioni ambientali (temperature e vento) possono essere comunque introdotte richiedendo:
-al Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica (C.N.M.C.A.) presso l'Itav - Roma (EUR);
-al Centro Europeo Previsioni a media Scadenza (E.C.M.W.F.) Reading UK;
-Servizio Meteorologico Federale (Taglisher Wetterbericht Francoforte GE);
-Berliner Wetterkarte Università di Berlino;
i sondaggi meteorologici delle zone limitrofe dai quali sono poi derivabili, con metodi standard di fisica dell'atmosfera, le condizioni ambientali succitate nella trancia di quota percorsa dal MiG23 a quell'ora della giornata."

Le informazioni rilasciate dai libici relativamente alle condizioni di peso al parcheggio e combustibile imbarcato sono incomplete."E' infatti dichiarato il solo combustibile imbarcato, precisano i consulenti, ma non il peso totale del velivolo e l'esperienza insegna che, a parità di configurazione vi possono essere variazioni, dovute ad allestimenti interni non identici, anche nell'ordine di 100kg da velivolo a velivolo. Il combustibile che si ritiene disponibile per l'ultima tratta del volo è quello dichiarato dal gregario che non risulta abbia effettuato esattamente lo stesso profilo di volo ed essendo gregario avrebbe dovuto consumare più del leader."

Le informazioni di consumo specifico del motore in possesso del Collegio d'Ufficio sono riferite a condizioni di quota, temperatura ambiente, velocità e regime motore macroscopicamente diverse da quelle applicabili al MiG nella tratta di volo stabilizzata e cioè senza attività volontaria.

L'errore che si può commettere usando valori inappropriati, può essere in termini di distanza percorsa anche del 15%.

Le informazioni relative alle caratteristiche di efficienza aerodinamica non sono disponibili.

L'adozione di valori di efficienza aerodinamica di velivoli della stessa classe può essere utile, ma non sufficientemente precisa ai fini del calcolo della distanza massima percorribile.

I dubbi relativi all'influenza dell'autopilota sul volo e nella fase di planata verso il punto di impatto non possono essere del tutto sciolti senza conoscere nel dettaglio se e come agisce l'autopilota e in quale punto della catena del comando longitudinale è rilevato il parametro della deflessione dell'elevatore (delta e), registrato sul F.R.

In considerazione di tale grado di insufficienza nelle informazioni a disposizione, i consulenti saggiamente suggeriscono di interpellare o meglio visitare quegli enti occidentali che dispongono di quel tipo di velivolo. MiG23 di provenienza egiziana - accertata l'applicabilità delle informazioni alla versione libica oggetto d'indagine - sono presenti, informano i predetti consulenti, presso il poligono statunitense di Nellis (Nevada) sulla base di Tonapah, e sono impiegati a scopo di addestramento.

Il consiglio sarà seguito dai periti d'Ufficio, che si recheranno però nella base di Dresda il 26.02.92 della Germania Federale, ove dopo la caduta del muro erano stati trasferiti dalla DDR esemplari di MiG23. Ma su questo infra.

Queste infine le conclusioni. I consulenti di parte imputata stimano che la verifica di congruenza richiesta dall'AG non possa essere effettuata con sufficiente precisione per la incompletezza delle informazioni sui dati fondamentali, di interesse del nuovo mandato, "quali: le condizioni meteorologiche lungo il percorso alle alte quote, le caratteristiche aerodinamiche del velivolo, il consumo specifico del motore nonchè il funzionamento dell'autopilota stesso. Mentre la ricostruzione del volo fatta dalla Commissione di inchiesta Tecnico Formale è compatibile con gli elementi resi disponibili allora, una precisa e puntuale verifica di tale congruenza, ai fini del mandato del Collegio d'Ufficio, appare possibile solo attraverso l'acquisizione di altri dati di riferimento alcuni dei quali ora disponibili."

Seguono allegati ed annessi di rilevante utilità per tutti coloro che all'epoca e in seguito saranno impegnati nelle tematiche relative al velivolo precipitato nell'agro di Castelsilano. Un allegato A con tabella n.1 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ed influenti sulla rotta, che conclude affermando che risulta, fermo restando le probabili ragioni di segretezza, evidente la medio-bassa precisione dei dati di rotta deducibili dal tracciato radar e dalle dichiarazioni libiche. Un allegato B con tabella n.2 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ed influenti sulla velocità al suolo, che conclude affermando che per poter verificare la congruità tra la velocità al suolo del velivolo e quanto rilevato dal radar di Otranto, occorre correggere questi dati, oltre che dagli errori di lettura e sullo zero, per gli effetti della temperatura della velocità del vento nella direzione della rotta percorsa. Un allegato C con tabella n.3 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ausiliari ai fini della ricostruzione. Un allegato D con tabella n.4 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ed importanti sul consumo specifico motore peso velivolo e combustibile a bordo, che si conclude rinnovando l'invito a raggiungere e visitare la base di Tonapah di cui sopra."

Da ultimo gli annessi:

1. tracciato del radar libico; 2. documenti tecnici del velivolo; 3. relazione Ufficio OPS e Capo OPS di Benina; 4. tarature dei parametri registrati sul F.R.; 5. dati dal F.R.; 6. esame funzioni autopilota; 7. traccia del radar di Otranto;

tutti da tener presenti nelle valutazioni complessive e finali, in particolar modo quelli sui parametri registrati sul F.R., sui dati dal F.R., sulle funzioni dell'autopilota.

2. Consulenze di parte imputata Brindisino – Di Natale - Ludovisi del 5.07.93 e 15.06.94 e risposte del collegio Casarosa – Dalle Mese – Held del 14.12.93 e 21.03.95.

2.1. Premessa.

In data 05.07.93 i consulenti di parte imputata (nel seguito CPI) depositarono il documento "Note critiche dei Consulenti di Parte Imputata alla perizia tecnico-scientifica relativa al MiG23 MM 6590 delle forze aeree libiche, precipitato in Sila il 18.07.80" nel quale formulavano critiche e richiedevano chiarimenti su quanto esposto nella perizia tecnico-scientifica. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [1].

In data 14.12.93 il collegio peritale (nel seguito CP) depositò il documento "Risposte del Collegio peritale ai rilievi effettuati dai Consulenti di Parte Inquisita" nel

quale venivano riportati i commenti del CP su quanto scritto dai CPI nel predetto documento. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [2].

In data 15.06.94 i CPI depositarono un ulteriore documento di risposta a quanto esposto dal CP nel predetto documento del 14.12.93. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [3].

In data 21.03.95, infine, il CP depositò il documento "Osservazioni del Collegio Peritale sui contenuti del documento presentato all'AG dai Consulenti di Parte Inquisita in data 15 giugno 94" in risposta al precedente dei CPI. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [4].

Allo scopo di seguire al meglio i contenuti dei predetti documenti, la sintesi di essi viene compiuta trattando singolarmente i differenti argomenti e riportando tutte le argomentazioni ad essi afferenti, contenute in ognuno dei documenti stessi.

Le osservazioni iniziali dei CPI sono essenzialmente contenute in nove annessi al documento [1] (Annessi A÷I) ciascuno dei quali contiene le osservazioni ad uno o più argomenti trattati nella perizia tecnico-scientifica (nel seguito indicata come PTS).

Nel suo documento di risposta [2], il CP ha organizzato la materia in altrettanti annessi in ognuno dei quali ha effettuato le proprie osservazioni sui contenuti dei corrispondenti annessi del documento dei CPI.

In questo documento, pertanto, in accordo al predetto schema generale di esposizione, verrà effettuata la sintesi dei contenuti di ogni annesso dei predetti documenti [1] [2], ivi comprese anche le successive osservazioni ad essi afferenti contenute nella successiva documentazione[3], [4] prodotta sia dai CPI che dal CP.

2.2. Annesso A.

Nell'Annesso A di [1] i CPI hanno formulato osservazioni critiche sui contenuti della PTS relativi principalmente ai compiti assegnati alla Commissione italo-libica (CIL), alla mancanza di dati tecnici del velivolo lamentata dal CP, all'uso effettuato nella PTS del tracciato radar libico e, infine, all'assunzione delle condizioni meteorologiche.

Per quanto riguarda i compiti assegnati alla CIL, i CPI si sono riferiti in particolar modo alle osservazioni effettuate dal CP nella PTS secondo le quali la RCIL non avrebbe contenuto alcuna verifica delle informazioni fornite dai rappresentanti libici, alcun dato tecnico del velivolo, alcun accenno alle metodologie utilizzate per raggiungere le conclusioni esposte.

A questo proposito i CPI hanno osservato come la Commissione fosse stata nominata in accordo a normativa internazionale che prevede la partecipazione di membri della Nazione proprietaria del velivolo quando l'incidente accade fuori dai confini nazionali e, di conseguenza, come i membri libici, all'interno della RCIL, avessero pari dignità dei membri italiani.

Hanno riportato poi come i dati di fatto fossero noti alla Nazione proprietaria del velivolo e non esistesse alcuna condizione al contorno atta a far dubitare della loro autenticità o fornire differenti evidenze rispetto al tipo di missione dichiarata dai libici.

Per questi motivi essi hanno ritenuto corretto che la CIL non avere effettuato alcuna verifica delle informazioni fornite dai rappresentanti libici.

Per quanto concerne il secondo motivo di critica, i CPI hanno osservato come all'epoca fosse molto difficile reperire i dati tecnici del velivolo MiG23 in quanto coperti da segreto militare.

Relativamente a queste osservazioni, il CP, nella sua replica contenuta nell'Annesso A di [2], ha fatto notare come nella PTS non sia contenuta alcuna critica all'operato della CIL, ma siano solo evidenziati i dati di fatto riportati nei precedenti punti che hanno costretto il CP stesso a reperire da altre fonti i dati tecnici del velivolo e quant'altro necessario alle proprie analisi, senza alcun commento in merito.

Essendo in argomento, il CP non ha potuto esimersi dall'osservare che, in effetti, si sarebbe aspettato di reperire nella RCIL un maggior numero di dettagli tecnici relativi al velivolo ed alla sua missione ed ha rilevato come sia difficilmente giustificabile la mancanza di ogni verifica su basi tecniche dell'ipotesi formulata.

A parere del CP, i membri italiani e libici della CIL, e cioè l'intera CIL in modo collegiale, doveva addurre opportune giustificazioni tecniche per sostenere l'ipotesi formulata, limitandosi, eventualmente, a stime di massima senza entrare in calcoli di dettaglio per non violare alcun segreto militare.

Risulta pertanto giustificabile l'opinione espressa dal CP che, in assenza di ogni verifica, il documento redatto è da considerarsi non come perizia tecnica, ma come presa d'atto di quanto affermato da alcuni membri della Commissione.

Il terzo motivo di critica dei CPI ai contenuti della PTS è relativo all'uso fatto dal CP del tracciato radar fornito dai libici che, sia dai CPI che dal CP, è stato definito "grossolano".

Sulla base di questa definizione di "grossolanità", i CPI hanno dichiarato di non capire perchè il CP abbia preso come dato certo la rotta o prua di uscita del MiG dalla Libia.

Hanno criticato poi l'affermazione del CP quando esso ha anticipato di voler effettuare una più precisa ricostruzione della traiettoria sulla base dei risultati delle letture del Flight Data Recorder (FDR) e sull'analisi delle comunicazioni Bordo/Terra/Bordo (B/T/B) contenute nella RCIL.

Essi hanno osservato come sia stata usata una terminologia impropria e non suffragata da alcun dato tecnico, in quanto, a loro parere, non sarebbe possibile effettuare una più precisa ricostruzione della traiettoria poiché l'FDR non registra i dati di angolo di prua e nelle comunicazioni B/T/B essi sono riportati in forma indicativa.

Hanno concluso poi affermando che ogni tentativo di ricostruzione del percorso effettuato dal CP debba ritenersi approssimativo e che sarebbe stato più logico assumere "un ventaglio" di possibili rotte di uscita dalla Libia.

A queste obiezioni il CP ha replicato facendo osservare che la sua definizione di "grossolano" è basata sul fatto che esso è visibilmente tracciato "a mano" su scala ridotta, per cui da esso non possono trarsi alcuni dettagli come ad esempio gli andamenti della traiettoria durante i cambiamenti di rotta o gli stessi andamenti del volo fino al FIX 1 e nell'intorno del punto C, riportati nello schema di fig.III 13 a) della PTS. Il CP ha comunque rilevato come sia necessario acquisire dal tracciato, tenendo pure conto della sua grossolanità, almeno i seguenti dati "certi", se si vuole dar credito a quanto comunicato dalle Autorità libiche relativamente alla missione del MiG23:
a) - il punto di decollo; b) - le posizioni e relative distanze dei punti A, B, C; c) - le rotte seguite per l'avvicinamento a detti punti; d) - la rotta di uscita dal territorio libico; e) - la posizione dell'ultimo rilevamento radar.

In caso contrario, il CP ha fatto ulteriormente osservare, verrebbero messi in dubbio gli elementi fondamentali della missione supposta e quindi l'intera ipotesi formulata nella RCIL.

Per quanto riguarda l'opportunità di considerare un "ventaglio" di possibili rotte di uscita, il CP ha innanzi tutto evidenziato il motivo principale di questa osservazione derivante dall'esame dello schema di fig.III-13 b) della perizia, dal quale discende che con la rotta di uscita fornita dai libici, nelle condizioni di volo ipotizzate nella RCIL (autopilota inserito, pilota in stato di incoscienza), la traiettoria di volo del MiG risulterebbe spostata notevolmente ad Ovest della traccia radar LJ054 e del punto di impatto (circa 50NM), pur nelle condizioni di vento più favorevoli.

Il CP ha evidenziato di aver invece assunto questo dato come certo in quanto, come calcolato nella PTS, esso risulta congruente con l'angolo di prua mantenuto dal velivolo in uscita dalla Libia, con la velocità di volo e con la componente di vento al traverso.

Pertanto il CP non ha ritenuto di dover modificare questo dato, come non ha ritenuto di dover modificare le posizioni dei punti A, B, C e le loro distanze relative nè ha ritenuto di mettere in dubbio il fatto che il velivolo sia decollato da Benina ed abbia realmente sorvolato tali punti o, quanto meno, come nel caso del punto C, sia passato nelle immediate vicinanze.

È pertanto condivisibile l'opinione del collegio d'ufficio che una qualunque modifica di questi o di altri dati porterebbe a modificare il tipo di missione rispetto a quanto dichiarato nella RCIL, potendo in questo modo ottenere qualunque risultato finale, e che i risultati esposti nella PTS debbano ritenersi validi solo se il velivolo ha effettuato il tipo di percorso ipotizzato nella RCIL. Se si modifica il percorso (o i dati disponibili presso l'AG in base ai quali il CP ha effettuato le analisi) è evidente che può modificarsi il risultato finale.

Per quanto riguarda l'osservazione dei CPI secondo cui il CP avrebbe usato una terminologia impropria e non suffragata da nessun dato tecnico, lì ove dichiara di voler effettuare una più precisa ricostruzione del percorso di volo in quanto non è possibile avere certezze sugli angoli di prua mantenuti dal velivolo, il CP ha risposto che in Meccanica del Volo, quando si parla di "traiettoria percorsa dal velivolo", generalmente ci si riferisce alla variazione rispetto al tempo, o ad altra variabile, di tutti i parametri che definiscono lo stato del velivolo.

Pertanto, ad esempio, l'esame dell'FDR consente di avere una più precisa definizione della traiettoria del velivolo per quanto riguarda l'andamento nel tempo delle variabili quota e velocità.

Il CP ha dichiarato con forza di aver quindi utilizzato una terminologia propria (definizione di traiettoria del velivolo) suffragata da ben precisi dati tecnici (dati leggibili sull'FDR).

In ogni caso, anche volendo dare alla definizione di traiettoria di volo il significato più restrittivo di "percorso effettuato dal velivolo rispetto ad un riferimento terrestre", il CP non ha ritenuto impossibile effettuare una più precisa ricostruzione della traiettoria di volo e, cioè, una migliore e più documentata interpretazione della fasi di volo del MiG23 rispetto a quanto effettuato nella RCIL, attraverso un controllo incrociato fra quanto desumibile dall'FDR in termini di tempi di percorrenza di determinate tratte e quote di volo, dal tracciato radar in termini di posizione dei punti A, B, C, e dalle comunicazioni B/T/B che consentono di definire importanti FIX.

D’altra parte il CP ha evidenziato come questo controllo incrociato sia stato in realtà effettuato nel Cap.3 della Parte II della perizia e come esso abbia consentito di effettuare, appunto, una più precisa ricostruzione delle varie fasi di volo.

Su questo argomento i CPI hanno prodotto ulteriori osservazioni nel loro documento [3], facendo principalmente osservare come il CP, nell’ambito della ricostruzione del percorso del MiG, abbia modificato alcuni parametri, come ad esempio la forma della traiettoria nell’intorno del punto C, ma non altri, come l’angolo di prua di uscita dal territorio libico e, da dati così costruiti, abbia fatto discendere la conclusione che il velivolo non avrebbe potuto raggiungere le coste italiane, evento non escludibile, invece, sulla base dei dati aerodinamici e di autonomia del velivolo.

Tale interpretazione dei fatti è stata basata dai CPI sull’analisi dei due seguenti passi della PTS: “Resta ancora non trascurabile lo spostamento verso Ovest della traiettoria rispetto alla traccia radar LJ054 anche se su di esso può influire l’indeterminazione della traiettoria stessa nell’intorno del punto C, ricostruita dal CP come indicato in fig.III-13-a), sulla base della traccia radar e delle comunicazioni B/T/B fornite dalle autorità libiche”.

“Ipotizzando che i principali dati utilizzati per le analisi (velocità, efficienza aerodinamica, consumi specifici ecc.) siano stati assunti ai limiti più sfavorevoli dei loro intervalli di tolleranza, in questo caso non si potrebbe escludere che il velivolo avesse potuto raggiungere la latitudine del punto di ritrovamento del relitto.”

Sulla base di questi due passi citati, i CPI hanno quindi dedotto quanto in precedenza esposto e, cioè, che il tracciato radar fornito dalle Autorità libiche abbia concorso a far escludere al CP la congruenza della traiettoria finale del MiG23 con la traccia radar LJ054, possibile dal punto di vista di prestazioni del velivolo.

Il CP, nella sua replica contenuta nel doc.[4], ha ritenuto tale interpretazione profondamente errata in quanto l’esclusione della congruenza fra traiettoria finale e traccia radar LJ054 è principalmente derivata da considerazioni relative all’autonomia del velivolo.

Il CP ha fatto osservare come i due passi precedenti siano inseriti in un contesto nel quale il CP stesso si era proposto di verificare quali avrebbero dovuto essere le modifiche da apportare ai dati iniziali in possesso dell’AG ed utilizzati dalla Commissione italo-libica (CIL) per ottenere la congruenza fra traiettoria percorsa e traccia radar.

Il CP evidenzia infatti come al termine della pag.VI-6 della PTS, immediatamente prima dei due passi citati, si possa leggere la seguente premessa:
“2) - Volendo ottenere una migliore correlazione spaziale fra traiettoria percorsa, traccia radar e punto di ritrovamento del relitto occorre assumere, rispetto al caso precedente - basato su documentazione CIL; n.d.CP-, una diversa documentazione di riferimento costituita dalle condizioni meteorologiche CEPMMT e dal diagramma di taratura per la decodificazione della velocità elaborato dai CPI.

Sempre dalla fig.III-19 si può osservare che, utilizzando questi dati, si può ottenere un sensibile spostamento dell’area di impatto verso Nord, che passa dalla posizione I3 del caso precedente alla posizione I2.

Tale posizione risulta spostata verso Sud di circa 50NM rispetto al punto di ritrovamento del relitto.”

Seguono poi, in ordine inverso, i due passi in precedenza riportati e, successivamente, la seguente conclusione: “La presenza di tale spostamento, anche se di entità variabile e dipendente dalla predetta indeterminazione della traiettoria, rende

ancora molto bassa la correlazione fra la possibile traiettoria percorsa dal velivolo e la traccia radar LJ054".

In altre parole, con tali considerazioni, il CP ha inteso dimostrare che la scelta delle condizioni meteorologiche CEPMMT, più favorevoli all'autonomia del velivolo, e la modifica del diagramma di taratura delle velocità secondo quanto suggerito dai CPI non sono ancora sufficienti a portare il velivolo sul punto di impatto con traiettoria congruente con la traccia radar.

Per ottenere questo occorrerebbe recuperare ancora 50NM di autonomia (possibile con le ipotesi di cui al secondo passo citato) e modificare il tracciato radar fornito dalle Autorità libiche, come riportato nel successivo punto 4) della PTS (pag.VI-7).

Il CP ha ritenuto che il senso di questa considerazione sia sensibilmente diverso da quello riportato dai CPI e desunto dall'esame dei due passi citati, avulsi dal contesto.

Per quanto riguarda le modifiche dei dati iniziali, il CP ha confermato di aver provveduto ad adeguare quelli che presentavano visibili contraddizioni e di aver mantenuto validi quelli che tali contraddizioni non avevano, come ampiamente esposto nella documentazione presentata.

Il CP ha ritenuto pertanto di dover confermare le seguenti conclusioni generali riportate alla pag.VI-10 della PTS:
"Il CP ritiene di dover evidenziare ancora una volta che per ottenere una possibile congruenza fra traiettoria presumibilmente percorsa dal velivolo, traccia radar LJ054 e punto di ritrovamento dei resti, occorrerebbe operare sulla base di documentazione diversa da quella utilizzata dalla CIL e depositata agli atti presso l'AG, ipotizzare condizioni di propagazione elettromagnetica anomala tali da alterare significativamente i dati relativi alle rivelazioni radar e trascurare importanti testimonianze sull'evento.

Prendere come riferimento una documentazione non in accordo con quella utilizzata dalla CIL, sempre a parere del CP, starebbe ad indicare che il velivolo dovrebbe aver effettuato una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL, che il CP ha invece accettato come ipotesi di lavoro, come anche richiesto nel quesito posto dall'AG."

Parimenti estese ed articolate sono state le osservazioni dei CPI e le relative risposte del CP per quanto riguarda il problema dell'assunzione delle condizioni meteorologiche lungo la rotta seguita dal MiG23.

Nella PTS il CP ha effettuato l'analisi del volo del MiG23 prendendo come riferimento sia le condizioni meteorologiche valutate dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica il giorno dell'incidente, sia le condizioni fornite dal centro meteorologico CEPMMT di Reading (UK) più favorevoli, queste ultime, ad una maggiore distanza percorribile dal velivolo e ad un maggior spostamento verso Est della traiettoria di volo (verso il punto di ritrovamento).

Al termine delle analisi, il CP ha poi espresso il parere di ritenere più attendibili i risultati ottenuti utilizzando le condizioni meteorologiche AM.

Le analisi che hanno condotto a questa conclusione sono state giudicate dai CPI come frutto di conoscenze parziali e, a volte, imprecise.

Essi hanno sostenuto, infatti, che le informazioni meteorologiche AM sono state fornite fino alla quota di 9000m mentre il volo si è svolto per la maggior parte a quote superiori, fino a 12000m. Hanno ritenuto pertanto l'approccio del CP metodologicamente errato in quanto ha considerato le predette condizioni valide fino ai 12000m ed hanno considerato la ricostruzione del percorso del MiG sul Mediterraneo

con i dati meteorologici deducibili dalla RCIL arbitraria e non rispondente alla realtà dei fatti, come deducibile dai dati CEPMMT.

A proposito di questi ultimi i CPI hanno dichiarato che tali dati non sono "previsioni" ma si sono basati su una interpolazione effettuata recentemente con un modello matematico non disponibile nel 1980 prendendo come riferimento i dati medi presenti nell'area del Mediterraneo all'epoca dell'incidente.

La risposta del CP a queste obiezioni è stata estesa e molto articolata.

Essi hanno fatto osservare come fin dalle prime operazioni peritali sia apparso chiaro che, nella ipotesi di rotta di uscita dalla Libia ipotizzata nella RCIL e di volo con autopilota inserito e pilota in stato di incoscienza, le condizioni di vento AM, per i motivi esposti nel par. 4.3 della Parte I della PTS, avrebbero portato il velivolo a sorvolare la punta estrema della Calabria e non l'altopiano della Sila (fig.III-19 della perizia).

Tale constatazione rendeva subito poco credibile l'ipotesi della CIL anche se il velivolo avesse avuto sufficiente autonomia, sia pure con le cautele del caso, dovute al fatto che le condizioni meteorologiche in esame erano relative alla quota di 9000m mentre il volo, approssimativamente dal punto R in poi, si era svolto a circa 12000m di quota.

La possibile differenza di condizioni fra i due valori di quota non era stata comunque ritenuta tale da modificare nella sostanza questo risultato di massima.

Durante successive operazioni peritali, i CPI sostennero che i predetti dati meteorologici non erano da ritenersi applicabili, in quanto validi fino a 9000m, e fornirono all'AG le condizioni meteorologiche sull'area interessata previste dal CEPMMT.

Le condizioni meteorologiche proposte erano più favorevoli all'ipotesi formulata nella RCIL in quanto davano componenti di vento in poppa al velivolo e componenti al traverso (in direzione approssimativamente Ovest-Est) in aumento all'avvicinarsi alle coste italiane, favorendo quindi l'autonomia del velivolo stesso e la deviazione verso Est della sua traiettoria e, quindi, il suo avvicinamento alla traccia radar LJ054 ed al punto di impatto.

Tenendo conto di quanto esposto, il CP ha evidenziato come ad un certo punto dei suoi lavori abbia avuto disponibili due documenti che davano condizioni meteorologiche sostanzialmente diverse, delle quali una derivante da misure effettuate dai laboratori AM nell'immediatezza dell'incidente ed acquisite agli atti nell'ambito della RCIL e l'altra consegnata all'AG dai CPI, derivante da analisi teoriche effettuate in tempi recenti dal CEPMMT sulla base dei rilievi sull'area del Mediterraneo effettuati nel 1980.

Risulta quindi del tutto condivisibile la metodologia utilizzata dal CP che ha ritenuto più razionale ed intellettualmente onesto effettuare le analisi, prendendo come riferimento entrambe le condizioni, riservandosi poi di effettuare una discussione più approfondita qualora i risultati ottenuti avessero sostanzialmente differito fra loro.

Congruentemente a questa ipotesi di lavoro, il CP ha determinato la possibile posizione del punto di impatto, prendendo inizialmente come riferimento le condizioni CEPMMT, più favorevoli alla ipotesi della CIL (punto I_1 di fig.II-19 della perizia) e, successivamente, ha determinato la possibile variazione di tale posizione, prendendo come riferimento le condizioni AM (punto I_3 della predetta figura).

L'Ufficio ritiene pertanto non condivisibile l'affermazione dei CPI che hanno ritenuto tale approccio metodologicamente errato.

Il CP ha poi evidenziato come la posizione I_3 fosse ancora affetta dall'errore dovuto dall'aver considerato le condizioni meteorologiche di 9000m per un volo che, a partire dal punto R, e cioè, approssimativamente, da circa il 39mo minuto di volo, si è svolto a circa 12000m di quota.

Il problema che il CP si è posto è stato quindi di verificare se la presenza di tale errore possa aver alterato significativamente la posizione del predetto punto, tenendo conto che l'errore stesso può essere dovuto principalmente alle seguenti due cause:

a) - Variazioni di condizioni di vento nell'intervallo 9000÷12000m.

b) - Variazione di temperatura dalle condizioni standard assunte dal CP alle condizioni reali (ISA + 7°÷8° C come indicato dai CPI nel loro documento);

A questo proposito il CP ha innanzi tutto osservato come le pur sensibili differenze fra le condizioni meteorologiche CEPMMT ed AM non avessero portato variazioni nelle posizioni dei previsti punti di impatto I_1 e I_3 tali da modificare il giudizio sui risultati finali.

A maggior ragione, quindi, il CP ha ritenuto che dovessero considerarsi inessenziali, ai fini dei risultati finali, le differenze di condizioni meteorologiche fra 9000 e 12000m, le quali, al più, avrebbero potuto avvicinare od allontanare di qualche miglio nautico (NM) il punto I_3 al punto I_1, tenendo anche conto che le condizioni meteorologiche AM davano, in prossimità delle coste italiane, intensità di vento da NW di pari intensità alle quote di 5500m e 9000m e quindi, non essendo segnalati jet-stream o fenomeni di wind-shear, erano da aspettarsi non determinanti variazioni fra 9000 e 12000m.

Il CP ha osservato poi come le analisi effettuate dai CPI sugli effetti della variazione di temperatura, riportate nella Nota di pag.A/11 del documento [1], fossero anch'esse inessenziali per la determinazione del punto di caduta in quanto essi stessi hanno sostenuto che le condizioni di temperatura effettive avrebbero determinato, alla quota di 12000m, un incremento di velocità di 10kts rispetto a quanto previsto dal CP.

Tenendo conto che il volo a 12000m può ritenersi iniziato approssimativamente in corrispondenza del punto R che, secondo quanto indicato nella fig.III-11 e tenendo conto delle valutazioni di autonomia oraria effettuate nel Cap.4.2 della Parte III della PTS dista circa 39 min di volo dal punto di flame-out, il CP ha dedotto che l'errore sul punto di flame-out, e quindi sulla posizione di I_3, introdotto da un errore di 10kts sulla velocità, può essere stato di circa 6.5NM, assolutamente inessenziale ai fini del risultato finale.

Per tutto quanto riportato deve pertanto accertarsi il parere del CP secondo cui la procedura impiegata per la stima dell'influenza delle condizioni meteorologiche sulla posizione del punto di impatto sia metodologicamente corretta, in quanto basata su valutazioni critiche derivanti da analisi di sensibilità e, soprattutto, intellettualmente onesta in quanto non privilegia alcuna delle due condizioni meteorologiche contrastanti, delle quali una depositata presso l'AG e l'altra fornita dai CPI a sostegno della loro ipotesi.

Il CP ha riportato poi di aver fornito il proprio parere all'AG ritenendo la posizione I_3 (± qualche NM per quanto in precedenza riportato) più attendibile in quanto i dati AM debbono ritenersi "sperimentali", derivanti cioè da misure effettuate il giorno dell'incidente, mentre i dati CEPMMT sono stati ricavati teoricamente in data recente attraverso modelli matematici basati su condizioni realmente presenti sul

Mediterraneo l'asserito giorno dell'incidente (18 luglio 80), come specificato dai CPI, e quindi affetti da maggiori incertezze.

L'Ufficio ritiene quindi che restino valide le riserve su di essi formulate dal CP nella PTS.

Ad ulteriore chiarimento di questo punto, il CP ha effettuato le osservazioni che seguono, prendendo in considerazione una zona dell'Italia meridionale posta nell'intorno delle coordinate 39°Lat.N, 16°30'Long.E.

In corrispondenza di questo punto della griglia, alla quota di 9000m tra le ore 06.00Z e 12.00Z, le previsioni teoriche CEPMMT danno venti da SW (240°÷249°) con intensità variabile tra 34 e 29kts rispettivamente.

Le condizioni rilevate da AM nella mattinata del giorno 18 luglio sull'Italia meridionale ed a 9000m di quota danno invece vento da NW di intensità 40÷50kts.

Come il CP ha evidenziato esiste quindi una sensibile differenza, specialmente per quanto riguarda la direzione di provenienza del vento, anche prendendo come riferimento la stessa quota e la stessa posizione.

Di conseguenza, il criterio di scelta non può essere basato sul fatto che i dati AM sono relativi ai 9000m di quota mentre quelli CEPMMT possono essere estesi anche a 12000m, ma deve essere un criterio che deve portare a rifiutare "in toto" i dati AM a favore di quelli CEPMMT.

Il CP ha poi concluso che il parere sulla posizione I_3 è ovviamente suscettibile di analisi critica da parte dei CPI, ma non giudicando l'approccio metodologicamente errato, le ipotesi errate ed inapplicabili ed i risultati conseguiti arbitrari e non rispondenti alla realtà, ma adducendo, se possibile, validi motivi tecnici idonei a giustificare la scelta delle condizioni CEPMMT invece di quelle AM.

Questo argomento è stato successivamente ripreso dai CPI nel loro documento [3] nel quale essi evidenziano che le condizioni meteorologiche AM indicavano come i venti, inizialmente molto deboli da SW, si sarebbero disposti "durante la mattinata" in direzione W-SW con intensità di 30÷40kts a 300mbar (9000m) e che i dati di Reading indicano che alle ore 12Z del giorno dell'incidente tale disposizione non si era ancora verificata.

Il CP, nella sua replica contenuta nel doc.[4], fa ancora presente come nel punto di controllo assunto (prossimità delle coste italiane) le condizioni CEPMMT debbono ritenersi diverse dalle condizioni AM anche alle ore 12Z (14 locali), quando "la mattinata" era sicuramente trascorsa!

Il CP evidenzia comunque il fatto fondamentale che le differenze fra le due condizioni meteorologiche non inducono nei risultati modifiche tali da alterare le conclusioni raggiunte nella PTS.

2.3. Annesso B.

L'Annesso B al doc.[1] è interamente dedicato alla critica dei CPI alle metodologie utilizzate dal CP per identificare il tipo di motore montato sul MiG23 (R-27 o R-29) e per valutarne le fondamentali caratteristiche.

Per quanto riguarda l'identificazione del motore, il CP ha ritenuto probabile che esso fosse il Toumansky R-27 sulla base di indagini bibliografiche che hanno fatto appurare come un velivolo MiG23 libico avente numero di matricola molto vicino a

quello del MiG incidentato risultasse propulso da un turbogetto R-27, da alcune caratteristiche costruttive del compressore visibili in fotografie dell'R-27 che sembravano coincidere con quelle visibili nelle fotografie scattate all'epoca dell'incidente e, infine, dal fatto che il max.n° di giri leggibile sul FDR non coincideva con quello dell'R-29.

In ogni caso il CP, rendendosi conto che tali argomentazioni non assicuravano alcuna certezza sull'identificazione del motore, ha effettuato tutte le analisi prendendo come riferimento entrambi i tipi di motore.

I CPI hanno criticato i metodi usati dal CP per identificare il tipo di motore facendo rilevare, in estrema sintesi, che velivoli con numeri di matricola anche consecutivi possono avere differenti tipi di motorizzazione, che le caratteristiche costruttive visibili nella predetta figura erano relative al lato turbina e non al lato compressore e che la non coincidenza del max. n° di giri letto sul FDR non coincideva con quello dell'R-29 a causa di alcune imprecisioni nelle letture.

Nella sua replica contenuta nell'Annesso B di [2] il CP ha concordato con i CPI sulle incertezze presenti nell'identificazione del motore ed ha ricordato come, per questo motivo, abbia ritenuto conveniente effettuare le analisi con entrambi i tipi di motore e discutere successivamente i risultati.

Le prime analisi del CP sono state effettuate prendendo come riferimento il motore R-27 principalmente perchè tale scelta consentiva di avere un riscontro congruente con quanto registrato sull'FDR, operando secondo le ipotesi formulate nella PTS. Successivamente il CP ha evidenziato come nel par.4.3 della Parte II della PTS avesse fatto rilevare che, nel caso che il motore fosse stato in effetti un R-29, non ci sarebbe stata sostanziale modifica nei risultati, in quanto la spinta che deve erogare il motore, dovendo essere opportunamente rapportata alla resistenza del velivolo nelle varie fasi di volo, è indipendente dal motore mentre i consumi specifici (consumo per unità di spinta) sono pressochè identici per i due tipi di motore (perizia-Cap.4-Parte II).

Il CP ha riportato inoltre come tale affermazione potesse essere avvalorata dal fatto che in corrispondenza di alcuni punti di riferimento della traiettoria, quali il punto B ed il punto R (fig.III-19 della PTS), vi era sostanziale accordo sulla quantità di carburante residua nel velivolo (e quindi su quella consumata) calcolata dal CP con quella calcolata dai CPI e dal gruppo di esperti AM che hanno fatto riferimento a differenti tipi di motore, tra i quali l'R-29, ma, tutti, di caratteristiche simili.

Stando così le cose, il CP ha riportato, infine, di aver perso ogni interesse relativamente al problema della identificazione del tipo di motore presente sul velivolo. Lo stabilire se esso sia stato un R-27 od un R-29 è stato ritenuto un problema puramente "accademico" la cui soluzione avrebbe portato ad una più precisa identificazione del velivolo nel suo complesso, senza alcun effetto sui risultati ottenuti.

Il CP ha concluso poi che se l'Ufficio attraverso proprie indagini od i CPI attraverso canali militari fossero riusciti a stabilire con certezza che il motore montato sul MiG23 fosse stato un R-29, esso non avrebbe avuto alcuna difficoltà ad accettare questo risultato in quanto privo di ogni effetto sui risultati finali.

Risulta pertanto condivisibile la conclusione del CP che ha ritenuto irrilevanti ai fini dei risultati finali le osservazioni formulate dai CPI volte a sostenere l'ipotesi che il motore montato sul velivolo fosse un R-29, ipotesi del resto già considerata dal CP stesso nella PTS.

La seconda parte dell'Annesso B di [1] è dedicata alla critica dei CPI nei riguardi del metodo con il quale il CP ha valutato le caratteristiche di spinta e di consumo specifico del motore.

Tale metodo, come dettagliatamente esposto dal CP nella PTS, è essenzialmente basato su formule reperibili in letteratura e comunemente utilizzate a livello di progetto preliminare dei velivoli, le quali consentono di ricavare le caratteristiche di spinta e di consumo specifico al variare della quota e della velocità, note quelle a punto fisso (spinta max. e consumo specifico a quota zero e velocità zero).

I CPI hanno osservato come queste formule non siano usuali ma assolutamente empiriche, non tenendo esse conto dei molteplici parametri, oltre quelli considerati, dai quali le caratteristiche considerate possono dipendere (variazioni del ciclo termodinamico, regolazione della temperatura in turbina, rapporto di espansione variabile, ecc.).

Hanno poi affermato che le formule utilizzate dal CP potrebbero fornire valori veritieri solo se applicate a particolari condizioni di volo. In caso contrario hanno ironicamente affermato che esse renderebbero felici le ditte costruttrici dei motori che, per ricavare i predetti parametri per tutte le condizioni di volo, spendono ingente parte del loro tempo.

A sostegno di tali affermazioni i CPI hanno allegato una serie di grafici nei quali viene effettuato il confronto fra i reali valori di spinta e consumo specifico di un motore J-79 ed un motore R-29 ad assegnati valori di quota con quelli calcolati secondo il metodo del CP, osservando come i risultati siano coincidenti solo per particolari valori del n° di Mach.

Il CP, nella sua replica contenuta nell'Annesso B di [2], ha rilevato come tali considerazioni siano da considerarsi di una estrema banalità in quanto esso stesso aveva chiarito nella PTS che queste formule sono usualmente impiegate a livello di progetto preliminare sia dei motori che dei velivoli e quindi, necessariamente, per loro stessa definizione, forniscono valori approssimati.

Commentando i dati riportati nei predetti diagrammi, il CP ha osservato come per quanto riguarda il valore di spinta durante il volo manovrato per il quale la formula è stata usata, che si svolge tra M=0.8 e M=1, i valori calcolati dal CP sono approssimati per eccesso rispetto a quelli considerati dai CPI di quantità variabili tra l'8% ed il 2%, mentre l'ordine di approssimazione dello SFC valutato con la formula del CP è in eccesso di circa il 7% per ogni valore del n° di M, alla quota di 12000m.

Per quanto riguarda l'ironia su queste approssimazioni fatta dai CPI quando hanno affermato che, se le formule proposte dal CP dessero valori esatti (cosa che comunque non è stata mai scritta nella PTS), esse farebbero la felicità dei costruttori dei motori, il CP ha fatto osservare come essa sia stata del tutto ingiustificata ed abbia servito solo a dimostrare che i CPI, probabilmente, non hanno sufficiente esperienza progettativa e di ricerca in campo aeronautico.

Mantenendo lo stesso tono ironico, il CP ha invece osservato che i valori delle suddette approssimazioni, accettando pure come "esatti" i dati assunti come riferimento dai CPI, a causa della loro bontà, avrebbero fatto impazzire di gioia ogni tecnico esperto nei precedenti campi professionali.

A maggior riprova di questo, il CP ha eseguito un calcolo di verifica determinando la variazione della distanza del punto di spegnimento del motore dal punto di decollo, assumendo i dati forniti dai CPI invece di quelli assunti nella PTS e derivanti dai calcoli effettuati dal CP con le predette formule.

I risultati di questo controllo, ampiamente esposti e discussi nell'Annesso B di [2], hanno dimostrato che, con i dati presentati dai CPI, lo spegnimento del motore si sarebbe verificato a 613NM dal decollo contro le 598NM previste nella PTS.

Il valore calcolato dal CP risulta quindi approssimato per difetto dell'ordine del 2.5% rispetto a quello calcolabile con i dati dei CPI.

Il CP ha ribadito come tale differenza sia assolutamente priva di influenza sui risultati presentati nella PTS restando quindi dimostrato quantitativamente come differenti tipi di motore, purchè caratterizzati da valori simili dello SFC, non abbiano sostanziale influenza sulle caratteristiche di autonomia del velivolo e come la metodologia seguita dal CP per valutare le caratteristiche del motore, sia pure approssimata, sia stata adeguata agli scopi previsti.

Nell'ultima parte dell'Annesso B di [1] i CPI hanno criticato infine l'affermazione del CP secondo cui nel tratto di escursione finale della manetta di controllo della spinta del motore, ci sia corrispondenza approssimativamente lineare fra spinta e valore del n° di giri del motore (leggibile sul FDR), ritenendo questa approssimazione non corretta e tale da aver determinato una sovrastima della spinta erogata dal motore.

A questo proposito il CP ha rilevato come per effettuare il calcolo di autonomia dei velivoli sia necessario conoscere la spinta erogata dal motore nelle condizioni di volo considerate ed il consumo di carburante ad essa associato.

Ha poi ricordato come la missione ipotizzata per il MiG23 possa ritenersi composta da due fasi distinte, delle quali la prima fino al punto R è caratterizzata da condizioni di volo prevalentemente non stazionarie mentre la successiva è caratterizzata da condizioni di volo pressochè costanti.

Poichè in corrispondenza del punto R (fig.III-19 della PTS) esiste la comunicazione del gregario che informa gli organi di controllo di avere a bordo 1120kg di carburante il CP ha affermato che, a rigore di logica, il calcolo di autonomia del velivolo del leader poteva essere effettuato a partire da questo punto, ipotizzando disponibile una simile quantità di carburante. Dopo il punto R il volo si è svolto in condizioni stazionarie, e cioè con spinta erogata dal motore eguale alla resistenza aerodinamica del velivolo, rendendo quindi necessaria la conoscenza del solo consumo specifico per la valutazione dell'autonomia, essendo nota la spinta per altra via.

Poichè la conoscenza della quantità di carburante disponibile al punto R è di fondamentale importanza per le successive analisi di autonomia, il CP ha ritenuto conveniente effettuare una stima dei consumi anche durante la fase di volo precedente il punto stesso, per effettuare un opportuno controllo su quanto dichiarato dal gregario.

Poichè le condizioni di volo prima del punto R sono state prevalentemente non stazionarie (spinta erogata dal motore diversa dalla resistenza aerodinamica del velivolo) il CP ha evidenziato come sia stato necessario mettere a punto il predetto metodo che consentisse di valutare, oltre che lo SFC, anche la spinta nelle volute condizioni di volo.

Per quanto riguarda il metodo di valutazione della spinta a partire dai dati dell'FDR criticato dai CPI, il CP ha controllato che, ipotizzando i valori di spinta massima a SL che caratterizzano il motore R-27 ed applicando la predetta metodologia alle condizioni stazionarie, si otteneva una buona corrispondenza fra spinta calcolata e resistenza aerodinamica del velivolo.

Poichè la predetta rispondenza fra spinta dedotta dall'FDR e condizioni di volo del velivolo è un dato di fatto, il CP ha solo aggiunto che se il motore fosse stato

effettivamente un R-27, tale risultato potrebbe essere giustificato; in caso contrario la metodologia dovrebbe essere considerata di tipo "empirico", valida solo per il caso in esame.

Il CP ha inoltre ricordato che la validità del metodo è stata provata anche da quanto in precedenza esposto e, cioé, dal fatto che in corrispondenza dei punti B ed R del tracciato (fig.III-19 della PTS) esiste sostanziale accordo sulla quantità di combustibile residuo nel velivolo valutata dal CP, dai CPI e da tecnici AM, utilizzando differenti metodologie e differenti tipi di motore.

Per quanto esposto il CP ha ritenuto le osservazioni critiche effettuate dai CPI nell'Annesso B assolutamente irrilevanti nei confronti dei risultati finali presentati nella perizia.

Il CP ha voluto comunque mettere in evidenza che il sostanziale incremento di autonomia chilometrica ipotizzato dai CPI nei riguardi di quello calcolato dal CP stesso, è essenzialmente da attribuirsi al diverso valore della velocità rilevata dopo il punto R.

Le inevitabili approssimazioni insite nelle metodologie impiegate dal CP nelle sue analisi non possono ritenersi tali da determinare altrettante significative variazioni dei risultati.

I motivi tecnici che sono alla base della predetta diversa valutazione della velocità, sono state esposte nella PTS alla quale il CP ha rimandato, non avendo niente da aggiungere o modificare.

Tutto quanto trattato nell'Annesso B di [1] e nel corrispondente Annesso B di [2] non è stato più ripreso nella successiva documentazione prodotta (documenti [3], [4]).

2.4. Annesso C.

In questo Annesso i CPI criticano quanto affermato dal CP in merito al sistema di condizionamento e pressurizzazione del velivolo ed all'equipaggiamento del pilota trovato sulla Sila.

La descrizione dei predetti sistemi e le specifiche sull'equipaggiamento del pilota sono state esposte dal CP nel par.3.5 della Parte II della PTS ed alcune considerazioni in merito sono state fatte nella Parte VI dello stesso documento, dopo che il CP stesso aveva formulato le risposte ai quesiti posti dall'Ufficio.

Infatti, come affermato dal CP, tali considerazioni non avevano alcuna attinenza con i risultati presentati ed erano portate a conoscenza dell'Ufficio solo per dovere di informazione.

In sintesi si può riportare che il CP, nel corso delle sue indagini tecniche, aveva rilevato dal Manuale di Volo del velivolo come per voli a quote superiori ad 11000m il pilota dovesse indossare il casco di protezione con la maschera per l'ossigeno e la tuta protettiva per alta quota.

Da questo il CP aveva dedotto che quote superiori a 11000m erano da ritenersi appartenenti alle condizioni di volo "ad alta quota" e pertanto l'equipaggiamento del pilota trovato sulla Sila, essendo costituito da casco aperto e tuta normale, non era congruente con il volo effettuato (quote superiori ai predetti 11000m) che, del resto, come affermato dai rappresentanti libici nella CIL e come riportato nella RCIL, era stato pianificato appunto come "esercitazione di navigazione aerea in alta quota".

I CPI hanno criticato tutto questo facendo rilevare che la definizione di alta quota per quote superiori agli 11000m non esiste sul Manuale di Volo e che l'abbigliamento del pilota trovato sulla Sila era congruente con un volo al di sotto di 11000m come pianificato e riportato negli allegati S1 e S2 della RCIL e, pertanto, tutto questo non poteva che rafforzare l'ipotesi che il volo al di sopra degli 11000m non era stato effettuato intenzionalmente da parte del pilota.

Tenendo conto che tali osservazioni non possono avere alcuna ripercussione sui risultati presentati nella PTS il CP ha preso atto di quanto affermato dai CPI, facendo solo rilevare che la definizione di "alta quota" da essi adottata è una logica conseguenza di quanto esposto nel Manuale di Volo e facendo rilevare all'ufficio che, a questo punto, non c'è accordo fra quanto dichiarato nella RCIL e quanto riportato nei predetti allegati.

Gli argomenti trattati sono stati discussi negli Allegati C di doc.[1] e doc.[2] e non sono stati più ripresi nei successivi doc.[3] e doc.[4].

2.5. Annesso D.

In questo Annesso, i CPI hanno riportato le loro osservazioni sul contenuto del Cap.3 della Parte II della perizia, riguardante le analisi fatte dal CP sulle varie fasi di volo del MiG23.

Le osservazioni sono articolate in cinque paragrafi, ciascuno dei quali è riferito ad una particolare fase di volo, e, cioè:

1- fine fase di decollo e deselezione A/B alla CAS di 580km/h.
2- Salita a military.
3- Virata sul punto A.
4- Ricostruzione della traiettoria di volo sul territorio libico.
5- Dopo il 27° minuto di volo.

In questa sintesi viene mantenuta la stessa suddivisione in paragrafi riportando per ognuno di essi le argomentazioni ad essi relative contenute anche nella successiva documentazione prodotta.

1 - Fine fase di decollo e deselezione A/B alla CAS di 580km/h.

All'inizio del paragrafo i CPI hanno fatto rilevare come durante le analisi effettuate il CP, riferendosi ai valori di velocità letti sul FDR, abbia erroneamente indicato tali valori come velocità CAS (Calibrated Air Speed) – la velocità CAS è la velocità IAS corretta dagli errori derivanti dal misuratore (presa statica) - mentre, in realtà, essi sono valori di velocità IAS (Indicated Air Speed).

Il CP, nella sua replica di doc.[2], ha evidenziato come alla pag.3.9 della PTS abbia riportato: "Dall'FDR sono stati letti, per ogni minuto di volo, i dati di quota e di velocità interpretata, quest'ultima, come velocità calibrata (CAS)", essendosi sentito in dovere di fare questa precisazione, perchè tale problema fu a lungo dibattuto con i CPI, nell'ambito delle prime operazioni peritali.

Era infatti a tutti noto come i metodi per ricavare la velocità vera (TAS) dalla velocità indicata sullo strumento di bordo, si applichino alla CAS, ottenibile dalla IAS con una correzione che compensi l'errore di presa statica, ma diagrammi di taratura che consentono di effettuare questa correzione non erano noti.

Il CP ha ricordato come i CPI, attraverso un loro documento (doc.7 della PTS - estensore ing. Dell'Oro), a seguito delle predette discussioni, avessero proposto di utilizzare direttamente la IAS letta sull'FDR per ricavare la TAS, considerandola così come CAS, pur con la consapevolezza di effettuare, in questo modo, un errore, comunque trascurabile ai fini dei risultati finali.

Il CP, ritenendo ragionevole questa considerazione, ha adottato questa metodologia, del resto adottata anche dai CPI nei successivi documenti da loro elaborati, ed ha ritenuto grottesco che i CPI abbiano criticato un metodo di analisi da loro stessi proposto ed utilizzato, tenendo anche conto che non è detto che l'errore di presa statica determini un errore in difetto nella valutazione della velocità, come in seguito sostenuto dai CPI stessi; l'errore potrebbe essere anche in eccesso.

La successiva osservazione dei CPI ha riguardato il problema della velocità di spegnimento dell'A/B (post-bruciatore) dopo il decollo che, dal Manuale di Volo, risulta essere di 600km/h.

Poichè dal FDR si rileva che tale operazione è stata effettuata alla velocità di 580km/h, essi hanno sostenuto che era necessario modificare il diagramma di taratura in modo da leggere esattamente 600km/h al momento dello spegnimento.

Il CP ha replicato in doc.[2] facendo rilevare come dal manuale dell'FDR si legga che, nel campo di velocità fra 500 e 700km/h, i massimi errori nella misura della velocità possono essere dell'ordine di ±25km/h, rappresentando questo l'errore accidentale presente nelle misure dell'FDR nel campo di velocità dichiarato.

Ciò significa che, ad una velocità misurata dall'FDR di 580km/h, in realtà possono corrispondere velocità effettive del velivolo comprese nell'intervallo 555÷605km/h.

Pertanto, se il pilota del MiG23 ha disinserito l'A/B quando sull'indicatore di velocità ha letto 600km/h, l'FDR può aver ben registrato 580km/h, in quanto tale valore è affetto da un errore in difetto di 20km/h, compatibile con il massimo ammissibile di -25km/h.

Ciò significa che la lettura di 580km/h effettuata dal CP è congruente con quanto riportato sul manuale di volo e, pertanto, deve ritenersi corretta, entro i predetti limiti di tolleranza.

Il CP ha fatto poi osservare come il metodo di lettura proposto dai CPI, come ogni esperto di metrologia potrebbe confermare, sia concettualmente errato, perchè, attraverso la modifica del diagramma di taratura, trasformerebbe un errore accidentale presente sulla sola misura "580" in errore sistematico su tutto il campo di misura considerato.

Tale procedura è lecita solo per quanto riguarda la valutazione del punto di zero e non comporta la modifica dei punti di taratura, ma lo spostamento della linea di riferimento rispetto alla quale fare la valutazione.

Il CP ha osservato infine come, oltretutto, non vi sia stata nessuna garanzia che il pilota abbia deselezionato l'A/B esattamente alla velocità di 600km/h.

In conclusione, da tutto quanto esposto, il CP ha ritenuto che le osservazioni critiche formulate dai CPI nel capitolo considerato, siano inaccettabili in quanto basate su inesatta conoscenza dei fatti (IAS=CAS) e su metodologie inapplicabili in quanto concettualmente non corrette.

Tali argomenti non sono stati più trattati nei successivi documenti [3] e [4].

2 - Salita a military.

In questo paragrafo, i CPI hanno criticato l'osservazione fatta alla pag.II-20 della PTS, nella quale il CP aveva rilevato come la traiettoria tra il decollo e l'inserimento su rotta 200°, riportata nella fig.III-13 a) della PTS con un punto interrogativo, dovesse ritenersi affetta da incertezza perchè non v'era congruenza fra tracciato radar e comunicazioni B/T/B, per i motivi ampiamente discussi nella predetta pagina della PTS.

I CPI hanno rilevato che nei passi della PTS "... ci sono una serie di inesattezze che nascono dall'equivoco che l'inizio delle trascrizioni delle comunicazioni B/T/B avvenga immediatamente dopo il decollo".

Il CP ha osservato, nella sua replica di doc.[2], come l'equivoco al quale i CPI si sono riferiti non era assolutamente presente nella loro mente nè poteva emergere in qualche modo da quanto scritto.

In breve, il CP ha scritto che, ad un certo istante, un componente della formazione Nemer ha comunicato al GCI che la sua altezza era 9.5km e la sua prua 095°. Ora, se si esclude la fase immediatamente successiva al decollo durante la quale il velivolo può aver assunto la predetta prua ma, certamente, non poteva avere una quota di 9.5km (e quindi è da scartare), da nessun altro punto del tracciato radar prima del punto A risulta che il velivolo abbia potuto assumere la predetta prua. Questa è l'incongruenza rilevata dal CP.

Il CP ha riportato poi come non vi sia stato alcun dubbio che la predetta comunicazione fosse avvenuta durante il volo manovrato, come rilevato dai CPI, e che, pertanto, il velivolo potesse aver volato a diversi angoli di prua, ma che non si potesse negare che variazioni sensibili di angolo di prua (da 90° a 200° od oltre) avrebbero dovuto essere associate a manovre di virata ad ampio raggio (basso valore di fattore di carico sull'FDR) e quindi visibili al radar.

Il CP ha ipotizzato che queste manovre non avessero prodotto sostanziali modifiche al tracciato radar e, di conseguenza, i suoi estensori, tenendo anche conto della scala ridotta, avessero "rettificato" il tracciato stesso. Resta comunque il fatto che la traiettoria del velivolo, almeno fino nell'intorno del punto di inserzione su rotta 200°, non può ritenersi precisamente definita.

Il CP, in conclusione, ha dichiarato di non aver capito il senso di questa critica, che, in finale, ha portato i CPI a formulare la identica ipotesi del CP stesso.

Tali argomenti non sono stati più trattati nei successivi documenti [3] e [4].

3 - Virata sul punto A.

L'analisi dettagliata di questa manovra ha portato il CP ad ipotizzare che essa sia stata volontariamente effettuata dal pilota in quanto è stato possibile rilevare un andamento dei parametri di controllo del velivolo congruente con le varie fasi della manovra.

I CPI hanno criticato questa osservazione in quanto, a loro avviso, non è apparso plausibile l'utilizzo del motore a military nei primi 40sec della manovra, che ha permesso al velivolo di arrivare fino a M=1; sarebbe stato più logico, sempre a loro avviso, rilevare una riduzione del motore coincidente con l'inizio dell'affondata.

Nella sua replica il CP ha fatto osservare che se il pilota avesse voluto raggiungere rapidamente elevati valori di M, avrebbe potuto benissimo iniziare l'affondata con il motore, senza così incrementare troppo la pendenza della traiettoria e ridurlo successivamente, con incremento della pendenza della traiettoria stessa, come in realtà sembra essersi verificato dall'esame del FDR.

Anche i CPI hanno riconosciuto poi coerente la seconda fase della manovra rilevando, comunque, che essa non era stata pianificata.

Su questo il CP ha concordato facendo in ogni caso rilevare come manovra non pianificata non debba significare manovra involontaria.

Una ulteriore imprecisione è stata rilevata dai CPI alla pag.III-29 della PTS, nei riguardi della frase "...riportandosi alla quota iniziale di 12000m".

Essi hanno rilevato che la quota iniziale era 9000m, come, del resto, riportato dal CP stesso in un precedente passo della PTS.

Il CP ha concordato con i CPI dichiarando che il valore 12000m debba ritenersi errore di trascrizione, proponendo di modificare la frase in "...riportandosi alla quota iniziale", in quanto il valore di quota iniziale era stato precedentemente definito (9000m).

Il CP ha conseguentemente osservato come non debbano considerarsi le motivazioni addotte dai CPI per interpretare questo "aumento" di quota effettuato dal CP stesso rispetto a sue valutazioni precedenti.

Tale argomento non è stato più trattato nei successivi documenti [3] e [4].

4 - Ricostruzione della traiettoria sul territorio libico.

Riguardo a tale fase di volo, osservabile sulla mappa riportata in fig.III-13 a) della PTS, i CPI hanno effettuato diverse osservazioni.

Nella prima di esse i CPI hanno scritto di aver avuto difficoltà a verificare la ricostruzione di questa fase di volo effettuata dal CP, in quanto lo schema della predetta figura non è una carta nautica e non è tracciato in base ad una scala precisa.

Un loro tentativo di individuare una scala ha portato a definire un valore di 10 Mn=27.1mm e, su questa base, hanno rilevato che i FIX3 e FIX4, posti dal CP a circa 215Mn, si troverebbero, in effetti, oltre 220Mn e si chiedono come questo sia giustificabile.

La spiegazione fornita dal CP è stata molto ovvia, in quanto esso ha rilevato come lo schema di fig.III-13 a) fosse palesemente un disegno "quotato", non in scala (anche se, ovviamente, è stato cercato di mantenere opportune proporzioni, ma senza particolari esigenze di precisione) come chiaramente deducibile dal cartiglio posto in alto a destra del disegno e dal non essere stata riportata sul disegno alcuna indicazione in merito.

Eseguire misure dirette su un disegno quotato sottoposto, tra l'altro, ad operazioni di riproduzione cianografica prima e di riproduzioni attraverso fotocopiatura dopo, è stato ritenuto dal CP un assurdo tecnico. Nei disegni quotati, per ogni esigenza, fanno fede le quote riportate che, in questo caso, sono state rilevate, ovviamente, su carta nautica.

La differenza rilevata dai CPI in corrispondenza dei FIX3 e FIX4, rispetto a quanto riportato dal CP nello schema, è derivato dal fatto che essi hanno quotato la parte di traiettoria dal decollo al FIX1 alla quale il CP ha dichiarato di non aver dato invece importanza, in quanto ritenuta non precisamente definita, per i motivi esposti nella PTS e riportati anche nel precedente paragrafo.

Ad ulteriore riprova di questo, il CP ha riportato l'ulteriore considerazione che nella mappa riportata nell'All.C della RCIL, dalla quale deriva lo schema di fig.III-13 a), si vede chiaramente che la traiettoria curva dopo il decollo è stata tracciata con lo stesso raggio di curvatura usato per i cerchi che evidenziano i punti A, B, C nella mappa

stessa e, pertanto, può non avere avuto alcuna attinenza con la traiettoria effettivamente percorsa dal velivolo, da utilizzarsi, quindi, solo come indicazione schematica.

Il CP si è chiesto che senso può avere avuto quotarla con precisione.

In questa tratta di volo, il primo riferimento certo che il CP ha ritenuto di individuare, è stato quello relativo alla deselezione dell'A/B (FIX1 di fig.III-13 a della PTS).

Dalle comunicazioni B/T/B è stato rilevato che essa è avvenuta a circa 43NM (80km) dal punto A e, dalle registrazioni dell'FDR, dopo circa 11'30" dal decollo e quindi, tenendo conto delle velocità mantenute dal velivolo in questo intervallo di tempo, a circa 85NM dal punto del decollo stesso.

Nella fig.III-13 a) la quotatura del FIX1 ha rispettato queste esigenze.

Il CP ha evidenziato quindi come la quotatura della traiettoria precedente sia stata solo indicativa e sia servita solo a valutare come la distanza di FIX1 dal punto di decollo potesse essere stimata in 85NM, probabilmente su diversa traiettoria rispetto a quella indicata, come il punto interrogativo riportato sullo schema ha inteso evidenziare.

In questo modo il CP ha giustificato quanto rilevato dai CPI e da essi attribuito a imprecisioni nella scala, peraltro inesistente, e ad impiego di mezzi non adeguati (i disegni quotati, utilizzati in tutti i campi dell'ingegneria) al rigore scientifico connesso con il compito assegnato, come da essi successivamente dichiarato.

Forse lo schema sarebbe risultato più chiaro, e di questo il CP ne ha fatto ammenda, se la traiettoria fino al FIX1 non fosse stata assolutamente quotata.

La seconda osservazione dei CPI si è riferita alla ricostruzione della traiettoria nell'intorno del punto C (fig.III-13 a) della PTS), relativamente alla quale essi hanno messo in evidenza quello che a loro parere è sembrato un ulteriore errore del CP, tale da mettere in evidenza una non completa conoscenza del CP stesso della fraseologia utilizzata nei colloqui B/T/B. Essi hanno osservato come il CP abbia interpretato la comunicazione del GCI (controllore a terra):

"Ok, continue, for Madrasat Thalat one o' clock, distance 40km"

come un ordine di variazione di rotta impartito alla formazione Nemer. Ed infatti, immediatamente dopo il punto FIX3 di fig.III-13 a) di perizia (a cui è associata la suddetta comunicazione) essi hanno fatto notare come il CP abbia ipotizzato una traiettoria secondo la rotta 30°"

Il CP, a solo scopo informativo, ha innanzi tutto replicato di avere una sufficiente conoscenza della fraseologia utilizzata nei colloqui B/T/B: prova ne sia che il FIX3 è stato posizionato proprio nel modo suggerito dai CPI nel passo successivo a quello riportato e, cioè, a 40km dal punto C e su rilevamento "one o' clock (30° rispetto alla traiettoria seguita dal velivolo in direzione 360°).

Inoltre ha fatto osservare come le variazioni di rotta introdotte nell'intorno del punto C, non siano derivate assolutamente dall'interpretazione della comunicazione B/T/B ad esso attribuita con estrema sicurezza dai CPI: l'accostata per 30° dopo il FIX3, seguita da una ulteriore accostata per 360° in corrispondenza del FIX4, è stata introdotta per rendere congruente la precedente comunicazione B/T/B, con quella data successivamente:

"Altitude 10 km, for Madrasat Thalat one o' clock, 30km"

Infatti, il CP ha fatto osservare che se dopo un opportuno intervallo di tempo dalla prima comunicazione, il GCI ha individuato il velivolo sullo stesso rilevamento e ad una minore distanza, una possibile interpretazione è che, dopo la prima

comunicazione, il velivolo abbia accostato verso il punto C e, successivamente, si sia riportato sulla rotta 360°.

Questa è una plausibile forma di traiettoria, percorrendo la quale il velivolo può aver ridotto la sua distanza dal punto C, mantenendo, dopo la seconda accostata, l'iniziale rilevamento.

La traiettoria così ricostruita, è risultata congruente con l'ulteriore comunicazione del GCI, che ha informato la formazione Nemer di essere in corrispondenza del punto C, e di averlo alla sua destra.

Il CP ha fatto quindi rilevare che, in ogni caso, secondo quanto rilevato dal GCI, la formazione non sarebbe passata sul punto C ma lo avrebbe lasciato a destra, come risulta dallo schema della fig. III-13 a) e come osservato anche dai CPI stessi in doc.11 allegato alla PTS.

Come ultima osservazione, i CPI hanno ritenuto la ricostruzione del percorso sulla Libia effettuata dal CP piuttosto imprecisa ed affetta da errori di varia natura (imprecisione sulle letture, inadeguatezza della carta geografica utilizzata, errato od impreciso utilizzo delle comunicazioni B/T/B) e tale da condurre ad una evidente incongruenza quando viene modificato il presunto tracciato radar nell'intorno del punto C mentre viene poi mantenuto fisso il valore dell'angolo di rotta di uscita dalla Libia.

Nella sua replica, il CP ha fatto presente come, per quanto esposto nei punti precedenti, non siano presenti gli errori segnalati dai CPI e, per quanto riguarda le modifiche effettuate sul tracciato radar, peraltro già discusse nell'ambito delle repliche ai contenuti dell'Annesso A, ha fatto ulteriori precisazioni ricordando come, secondo quanto richiesto dall'AG, la risposta al quesito doveva essere data sulla base degli atti processuali, sulle indagini da effettuare sulle tracce radar (disponibili o acquisibili nel corso dei lavori) e sulle ipotesi di rotta quali risultavano agli atti.

Il CP ha riportato di aver effettuato una analisi critica di tutto questo materiale, procedendo ad opportuni aggiustamenti quando i controlli evidenziavano alcune incongruenze e, nello stesso tempo, fornivano elementi per appianarle. Tali aggiustamenti, non sono stati mai, comunque, tali da lasciar prevedere sostanziali modifiche dei risultati finali.

In questa ottica il CP ha ritenuto di dover modificare la traiettoria nell'intorno del punto C per renderla congruente con le comunicazioni B/T/B, ma non ha ritenuto di dover modificare la rotta di uscita perchè essa non presentava alcuna forma di incongruenza.

Infatti, tenendo conto della prua mantenuta dal velivolo, della velocità di volo, delle condizioni meteorologiche, si ottiene la rotta di uscita schematizzata nel tracciato radar: non vi era quindi nessun valido motivo per modificarla.

Analogamente il CP non ha modificato tutti gli altri dati iniziali, che non offrivano motivi oggettivi di critica.

L'Ufficio concorda quindi con l'approccio al problema effettuato dal CP che è stato di creare una banca dati il più possibile oggettiva e, sulla base di essa, effettuare le richieste analisi, ottenendo risultati con essa congruenti.

Il CP ha inoltre riportato come dalle discussioni effettuate durante le operazioni peritali e dalla documentazione presentata dai CPI, abbia tratto l'impressione che l'approccio al problema tenuto dai CPI stessi, sia stato di natura diversa.

Al CP è sembrato, infatti, che essi siano partiti dal presupposto che l'ipotesi formulata dalla CIL, che il CP doveva invece verificare, fosse da ritenersi esatta e, di

conseguenza, fossero da modificare tutti i dati iniziali non congruenti con essa (condizioni meteorologiche, diagramma di taratura della velocità, rotta di uscita, ecc.).

In questa ipotesi il CP ha ritenuto evidente che la posizione del CP sia stata sempre in contrapposizione a quella dei CPI, essendo le due metodologie profondamente diverse nel senso in precedenza indicato.

Il CP ha dichiarato di non rifiutare certo una serena discussione su queste due forme di approccio al problema, ma ha ritenuto che la via seguita dai CPI, tesa spasmodicamente a ricercare l'"errore" negli elaborati del CP stesso, non sia quella più utile al chiarimento delle posizioni.

Sulla modifica di alcuni parametri del tracciato radar i CPI hanno prodotto ulteriori osservazioni in doc.[3] che sono state discusse nell'ambito della sintesi dei contenuti relativi all'Annesso A.

Sui precedenti primi due punti non sono state effettuate ulteriori osservazioni nei documenti [3] e [4].

5 - Dopo il 27° minuto di volo.

I CPI hanno osservato come nell'esame della fase di volo susseguente il 27° minuto il CP abbia voluto dimostrare come il velivolo si sia stabilizzato a bassi valori di velocità, indicati come velocità di 2° regime – si indicano come velocità di 2° regime le velocità inferiori alla velocità di efficienza massima del velivolo, mentre si indicano con velocità di 1° regime quelle ad essa superiori. In generale si può dire che le basse velocità di volo appartengono al 2° regime, mentre le altre appartengono al 1° regime –, attraverso quattro elementi tecnici e, cioè, la posizione dello stabilizzatore, il modo di stabilizzazione barometrico del sistema autopilota, la funzione autothrottle – cioè il controllo automatico della velocità effettuato attraverso variazioni di spinta del motore – ed il punto di equilibrio raggiungibile con il turbogetto R-27.

In questa sede non è stato trattato quest'ultimo punto in quanto già discusso nel capitolo relativo all'Annesso B.

Per quanto riguarda il primo punto, i CPI hanno contestato quanto affermato dal CP nella PTS e, cioè, che gli spostamenti dell'equilibratore leggibili sul FDR, ma non quantificabili per mancanza del relativo diagramma di taratura, possano ritenersi congruenti con gli andamenti delle velocità in quanto a bassi valori di velocità corrispondono rotazioni dell'equilibratore nella zona "a cabrare".

I CPI hanno affermato che, in mancanza dei dati aeromeccanici del velivolo, non si possa effettuare una correlazione fra valore di velocità e posizione dell'equilibratore e quindi l'analisi dell'andamento del parametro "deflessione dello stabilizzatore" permetta solo di affermare che la fase del volo dopo il 27° minuto è stata effettuata a velocità più basse di quelle tenute nelle fasi precedenti ma non fornisca indicazioni sui valori delle medesime.

Nella sua replica a questo punto contenuta in doc.[2] il CP ha innanzi tutto precisato che non era stata sua intenzione dimostrare le condizioni di bassa velocità mantenute dal velivolo attraverso gli elementi tecnici citati dai CPI.

La bassa velocità di volo emerge come dato di fatto dalle analisi dei dati di quota e di velocità rilevabili dal FDR.

Durante tali analisi, il CP non ha potuto fare a meno di rilevare che quanto andava valutando sulla base dei predetti dati, non era in disaccordo con quanto rilevabile da altri dati desumibili sia dal Manuale di Volo, sia dall'FDR stesso.

In particolare, per quanto riguarda la posizione dello stabilizzatore, il CP ha rilevato dall'FDR, in modo estremamente qualitativo, non essendo disponibile il necessario diagramma di taratura, che esso risultava ruotato "abbondantemente" nel settore "a cabrare".

Il CP ha riportato nella PTS che questo non era in contrasto con l'ipotesi di bassa velocità, e quindi di elevata incidenza, che egli andava rilevando nelle analisi.

È altrettanto evidente, per i motivi addotti dai CPI nelle loro note e sui quali il CP ha concordato, che non possa ritenersi vero il contrario e, cioè, che dalla posizione dello stabilizzatore si possa ricavare la velocità, in mancanza degli specifici dati del velivolo, necessari per questo tipo di valutazione.

Poichè il CP non ha mai sostenuto questo, non ha ritenuto di effettuare alcun commento sulle osservazioni effettuate dai CPI in questo primo punto.

Per quanto riguarda il secondo punto e, cioè, il sistema di stabilizzazione della quota, il CP ha fatto notare come dal Manuale di Volo si rilevi che esso non stabilizza la quota barometrica a velocità transoniche e supersoniche (perizia- par.3.4 della Parte II).

Secondo i CPI, tale informazione può interpretarsi nel senso che la stabilizzazione può essere fatta anche a velocità transoniche e supersoniche, ma con minori livelli di precisione.

Il CP ha poi fatto notare (pag.II-32 della perizia) che nell'intervallo di tempo t=26'÷52' in cui la velocità è transonica, non c'è un preciso controllo di quota del velivolo che varia tra 10.5 e 12km. Dopo t=52' la velocità diviene subsonica e la quota si stabilizza a 12km.

Pertanto, al CP sono sembrate congruenti le letture di velocità con le caratteristiche di funzionamento del sistema di controllo di quota.

L'osservazione dei CPI non ha fatto altro che rafforzare nel CP questa convinzione.

Più complesse ed articolate sono state le considerazioni dei CPI e le conseguenti risposte del CP in merito al funzionamento del sistema autothrottle.

Il CP nella PTS ha discusso il problema connesso con il volo a bassa velocità effettuato dal velivolo nella fase finale del suo volo (volo in 2° regime) e, in particolare, ha riportato i risultati dei suoi colloqui avuti con i tecnici di Dresda, tra i quali un pilota di MiG23, durante i quali è stato dibattuto il problema del controllo della velocità del velivolo in condizioni di 2° regime e con controllo automatico della quota inserito.

Il CP ha affrontato questo problema perchè, in mancanza di particolari sistemi di controllo automatico della velocità, il volo in 2° regime con controllo automatico della quota potrebbe determinare una instabilità di velocità che invece non appare dalle registrazioni del FDR.

I tecnici di Dresda hanno escluso che il velivolo sia soggetto a tale fenomeno, dal che il CP ha dedotto che sul velivolo erano certamente presenti i predetti sistemi di controllo automatico della velocità (autothrottle).

Sulla base di queste osservazioni, in questa parte del loro documento i CPI hanno inteso dimostrare che le condizioni di volo in 2° regime (bassa velocità) ipotizzate dal CP per tutta la durata della fase di volo in esame, non sono da ritenersi congruenti con la mancanza di visibili interventi del sistema di controllo, attraverso l'azionamento dei dispositivi di comando, rilevabile dal FDR.

A sostegno di questa ipotesi, i CPI hanno affermato che il volo in 2° regime, essendo, a loro dire, di tipo instabile, avrebbe dovuto richiedere continui e sensibili interventi del sistema di controllo stesso, non necessari, invece, nel volo in 1° regime, e

cioè a velocità più elevate quali quelle da loro valutate, in quanto autonomamente stabile.

Hanno criticato di conseguenza l'osservazione fatta dal CP che ha ritenuto modeste le variazioni di peso del velivolo in questa fase di volo e, di conseguenza, ha ritenuto altrettanto modeste le variazioni di velocità e/o spinta del motore per equilibrarle e, quindi, non apprezzabili sulle registrazioni dell'FDR.

Il CP nella sua risposta ha fortemente contestato le osservazioni dei CPI relative alle caratteristiche di instabilità del volo in 2° regime, dimostrando con una lunga trattazione e con risultati di prove di simulazione come il volo in 2° regime sia stabile quanto quello in 1° regime e come siano conseguentemente errate da un punto di vista della teoria del volo le osservazioni dei CPI relative alle modalità di funzionamento del sistema di controllo quando essi hanno affermato che sul FDR non erano rilevabili i suoi interventi in quanto il volo si svolgeva in 1° regime e, pertanto, il velivolo era autonomamente stabile in quota e velocità.

In doc.[3] i CPI non hanno replicato a queste osservazioni, ma hanno invece evidenziato come in un calcolo effettuato dal CP atto a dimostrare che le variazioni dei parametri di controllo del velivolo non erano visibili nel FDR a causa della loro modesta entità fosse presente un errore numerico.

Il CP, nel suo doc.[4], ha preso atto di questo ed ha effettuato le necessarie correzioni verificando come tale errore non avesse avuto alcuna influenza sulle predette conclusioni, confermando quindi che le osservazioni critiche avanzate dal CPI relativamente alla fase di volo dopo il 27° minuto non abbiano avuto alcuna consistenza tecnica.

2.6. Annesso E.

L'Annesso E del doc.[1] è interamente dedicato a considerazioni dei CPI relative alla durata ed all'assemblaggio della pellicola del FDR, alla parte finale di essa, alle modalità di lettura del FDR e, infine, alla velocità letta.

Per quanto riguarda il primo punto, i CPI hanno fatto osservare come alcuni spezzoni della pellicola riportati nella PTS (tutti a tempi successivi a 29'30" di volo) non fossero in corretta sequenza e, di conseguenza, secondo la loro opinione, questo fatto avrebbe potuto determinare una lettura temporale di dati, riferiti in particolare a quota e velocità, errati nella sequenza, potendosi così correlare, ad esempio, valori di velocità a valori di vento non corretti e così via.

A questo proposito il CP, nella sua replica di doc.[2], ha fatto osservare come la quotatura dei tempi sia stata effettuata sulla pellicola fotografica, mediante inserzione di opportune marcature su fascette di nastro adesivo trasparente applicato sulla pellicola stessa.

Successivamente tale quotatura è stata riportata sulle copie a contatto che, ovviamente, hanno delle zone di sovrapposizione di tempi nella parte iniziale e finale di ogni spezzone ricavato.

La riproduzione della quotatura è risultata agevole per quelle fasi di volo dove la variazione di posizione delle tracce forniva precisi punti di riferimento. È risultata meno facile nel tratto di volo dove i parametri si stabilizzavano a valori costanti ed i predetti punti di riferimento non erano più presenti.

Il CP non ha escluso, quindi, che nella fase di volo alla quale si sono riferiti i CPI, fossero presenti alcune imprecisioni nella quotatura dei tempi. Alcune di queste erano già state rilevate anche dal CP e segnalate sulle copie.

Per quanto riguarda quelle segnalate dai CPI, il CP ha ritenuto che basarsi sulla separazione di tracce non è molto sicuro perchè alcune "impastature di tracce" derivano proprio dall'operazione di riproduzione su carta fotografica e successiva fotocopiatura per il necessario inserimento nella PTS. Su questa possibilità il CP aveva messo in guardia nella PTS. Questo non toglie che qualche errore, oltre a quelli rilevati dal CP stesso, possa essere comunque presente.

Il CP non ha ritenuto necessario effettuare precisi controlli in merito perchè tali errori possono essere presenti solo nella fase dove tutti i parametri di volo sono quasi costanti (fase di volo alla quale i CPI si riferiscono) e, quindi, il loro valore è poco influenzato dal tempo. Anzi, da un certo punto in poi, è praticamente inutile effettuare letture in quanto esse sono sempre eguali e, di conseguenza, possono essere associate a qualunque valore di tempo.

La corretta sequenza temporale è comunque controllabile sulla pellicola fotografica, alla quale il CP ha sempre fatto ricorso nei casi dubbi che potessero avere una sia pur minima influenza sui risultati.

Questo argomento non è stato più trattato nelle successive documentazioni [3] e [4].

Per quanto riguarda il secondo punto relativo alle considerazioni sulla parte finale, i CPI hanno fatto osservare come la pellicola in possesso del CP termini in modo diverso da quella in possesso della Commissione italo-libica e quindi ne concludono che una possibile asimmetria della parte finale, non nota al CP, avrebbe potuto determinare una asimmetria di trascinamento, anche in mancanza dei rulli dentati.

Hanno rilevato poi come il FDR possa regolarmente funzionare anche con pellicole forate di normale uso fotografico.

Per quanto riguarda il bloccaggio della pellicola alla sua fine, ipotizzato dalla Commissione italo-libica, hanno affermato che esso potrebbe essersi verificato a causa della forma finale della coda e di come potrebbe essere stata inserita nella bobina. In ogni caso hanno fatto osservare come, nelle condizioni di volo normali, la pellicola non raggiunga mai la sua fine in quanto la sua lunghezza è generalmente superiore al necessario. Il blocco finale deve pertanto intendersi come evento anomalo.

Per quanto concerne la possibilità di inceppamento e rotazione della pellicola nel suo piano di scorrimento, nel suo documento di risposta il CP ha replicato di non aver niente da aggiungere a quanto specificato in perizia e derivante da prove effettuate sull'esemplare di FDR del MiG23, disponibile presso l'Ufficio, prove che hanno escluso tale possibilità per la particolare conformazione del sistema di trascinamento e delle guide di scorrimento.

Per il resto il CP ha ricordato di aver ipotizzato nella PTS che la pellicola in possesso dell'AG fosse una copia effettuata dall'originale su pellicola fotografica Kodak. Questo non toglie che l'FDR possa funzionare regolarmente anche con normali pellicole fotografiche Kodak o di altra natura, munite degli usuali fori di trascinamento, come hanno sostenuto i CPI nel loro documento.

Anche questo argomento non è stato più discusso nella successiva documentazione.

Per quanto riguarda le modalità di lettura del FDR, i CPI hanno inizialmente osservato come il CP non avesse affatto considerato gli scopi principali per i quali

l'FDR in questione è utilizzato, che sono essenzialmente di natura manutentiva ed addestrativa e, in via subordinata, come fonte di informazione in caso di incivolo.

Hanno poi riportato come il CP non avesse considerato l'errore sullo zero nella registrazione dei giri del motore prima dell'avviamento del motore e come fosse necessario effettuare due controlli sullo zero della velocità, dei quali il primo con i cablaggi scollegati ed il secondo con i cablaggi collegati.

Il controllo dello zero dovrebbe poi esser fatto prima dell'avviamento del motore e dopo, in quanto la sonda che misura la velocità potrebbe essere influenzata dal flusso generato dall'aspirazione del compressore.

Hanno rilevato come il CP, invece, avesse eseguito la propria rilevazione dell'errore di zero del parametro velocità solo con il motore in moto, prima del decollo.

Nel suo documento di risposta [2] il CP ha dichiarato di non essere intenzionato ad effettuare ulteriori considerazioni su questo argomento.

Infatti sia nella PTS sia nei capitoli di questo documento in precedenza sintetizzati, il CP ha ritenuto di aver spiegato a sufficienza i motivi che hanno sempre spinto i CPI a forzare le letture di velocità sull'FDR verso valori più elevati di quelli letti dal CP.

Il CP ha ricordato come le modalità di lettura dei dati dell'FDR erano state ampiamente discusse nel par.2.2 della Parte III della PTS e come era stato verificato che le differenti letture di velocità effettuate dal CP stesso e dai CPI fossero derivate essenzialmente da un diverso diagramma di taratura utilizzato dai CPI stessi, ricavato modificando quello originale in possesso dell'Ufficio.

Le ragioni addotte dai CPI per giustificare tale modifica, non sono state ritenute sufficientemente convincenti dal CP, essendo basate, tra l'altro, su un metodo concettualmente errato, come esposto nella discussione relativa ai contenuti dell'Annesso D.

L'unico punto sul quale il CP ha fermato la sua attenzione, è stato quello riguardante la critica che i CPI hanno fatto al metodo con cui nella PTS è stato valutato lo zero della velocità.

Il CP ha valutato lo zero di velocità con velivolo fermo sulla pista, poco prima del decollo e, cioè, dopo che lo strumento di misura aveva funzionato durante il rullaggio.

Questa procedura è stata ritenuta corretta dal CP, perchè ha certamente consentito di recuperare eventuali errori sullo zero "meccanico" ed è una procedura sistematicamente seguita in ogni tipo di misura, ogni qualvolta questo sia possibile. In altre parole il CP ha affermato che quando si debba effettuare una misura, si azzerano gli strumenti; poi, se questo è possibile, si eseguono alcune misure di prova e si controlla nuovamente l'azzeramento degli strumenti. In questo modo si eliminano variazioni di zero dovute ad "assestamento" della strumentazione, specialmente se di natura meccanica, come l'FDR.

Il CP ha ricordato come i CPI abbiano affermato che la lettura dello zero vada effettuata prima dell'avviamento del motore, e quindi nella parte iniziale della registrazione appena questo è possibile, e prima della salita del numero dei giri del motore.

L'osservazione dei CPI è priva di ogni senso perchè il valore dello zero di velocità in questa zona, è "esattamente" eguale a quello rilevato dal CP negli istanti precedenti il decollo (t compreso fra -1' e 0').

Il CP ha dichiarato quindi di non aver capito il senso di queste critiche. Se esse vogliono indicare che lo zero andava letto prima dell'avviamento del motore e non prima del decollo, come ha fatto il CP, esse sono completamente oziose perchè i due valori sono esattamente eguali. In caso contrario il CP ha richiesto che i CPI esplicitino meglio il loro pensiero.

Tale argomento non è stato più trattato nella successiva documentazione, anche se i CPI, come sarà di seguito esposto, hanno nuovamente affrontato il problema della lettura del parametro velocità dal FDR nel loro documento [3].

I CPI, infine, hanno nuovamente fatto osservare come il CP abbia assunto le velocità lette sul FDR come velocità CAS e non velocità IAS, senza addurre alcuna valida motivazione.

Il CP ha rimandato a quanto in precedenza affermato (Annesso D), ricordando solo che questa metodologia di lettura è stata suggerita dai CPI e da loro stessi utilizzata nelle analisi (a meno che essi non avessero posseduto, all'insaputa del CP, i diagrammi di taratura che consentono di passare dalla IAS alla CAS).

Nel successivo doc.[3] redatto dai CPI, essi hanno nuovamente affrontato il problema dei differenti valori di velocità ottenuti dalle proprie letture del FDR rispetto a quelli ottenuti dal CP, affermando che questo è dipeso dal fatto che essi stessi hanno effettuato le letture prendendo come riferimento la distanza minima fra le linee di riferimento mentre il CP ha preso come riferimento la distanza fra la parte superiore della traccia del parametro di velocità e la parte interna della linea di riferimento, (distanza d_1 nella PTS) oppure l'equivalente distanza d_2 fra la parte interna della traccia e la parte esterna della linea di riferimento. Hanno poi posto il problema di quale delle due metodologie sia la più corretta.

Il CP, nel suo documento di risposta [4], ha riportato come tale problema sia stato ampiamente discusso in tutti i documenti presentati e non ha quindi ritenuto necessario riportare ulteriori e ripetitive considerazioni. Ha solo ricordato ed ha insistito sul fatto che egli non ha modificato il diagramma di taratura delle velocità e le modalità di lettura in quanto, tra gli altri motivi, i valori di velocità ottenuti erano congruenti con quelli che il velivolo avrebbe dovuto avere in opportuni punti di controllo della traiettoria, come ampiamente esposto nella predetta documentazione.

2.7. Annesso F.

In questo Annesso i CPI hanno preso in considerazione il capitolo della PTS relativo alla determinazione del probabile punto di spegnimento del motore e hanno formulato le loro osservazioni critiche sulla stima della quantità di combustibile residua ai punti R ed S del tracciato, all'analisi dei risultati effettuata dal CP e, infine, al calcolo delle autonomie a partire dalle condizioni iniziali sul punto S trovando in tali argomenti, a loro dire, tali e tanti errori che, di fatto, da soli dimostrerebbero l'incongruenza delle assunzioni del CP.

Per quanto riguarda la quantità residua di carburante al punto R, i CPI hanno rilevato un sostanziale accordo con quanto valutato dal CP anche se è risultata differente la distanza percorsa, essendo di 324NM quella valutata dai CPI e di 314NM quella valutata dal CP.

I calcoli effettuati dai CPI hanno poi consentito di affermare come il velivolo sia arrivato sul punto S dopo 49' di volo e 806kg di carburante consumabile, mentre quelli effettuati dal CP hanno consentito di stabilire che il velivolo sarebbe arrivato sul punto S dopo 57' di volo e con 642kg di carburante consumabile.

A questo proposito, il CP ha fatto osservare come non possa esservi accordo fra quanto rilevato dal CP stesso e dai CPI a causa della diversa velocità ipotizzata dopo il punto R, come già fatto più volte osservare sia nella PTS sia nei precedenti punti del doc.[2].

Il secondo punto relativo all'analisi dei risultati ha dato origine ad una discussione molto più complessa. Per meglio comprendere il contenuto di essa, è opportuno ricordare come a perizia quasi conclusa, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica (SMA) avesse fornito all'ufficio alcune tabelle, contenute nel doc.46 allegato alla PTS, nelle quali erano riportate le caratteristiche di consumo di carburante del MiG23 in diverse condizioni di volo.

Allo scopo di verificare sia i dati delle tabelle, sia i risultati delle proprie analisi, il CP ha effettuato una verifica di consumo, applicando la propria metodologia utilizzata per la valutazione delle autonomie del MiG23 a due condizioni di volo delle quali una in campo subsonico (M=0.7) ed una in campo transonico (M=0.85) ad opportuni valori di peso e di quota, considerati nelle tabelle stesse.

La verifica in campo subsonico ha fornito un valore di consumo chilometrico pari a 1.99kg/km calcolato dal CP, contro 1.96kg/km riportato nelle tabelle del doc.46 .

La verifica in campo transonico, ha fornito un valore di 1.69kg/km calcolato dal CP, contro 1.62kg/km delle tabelle.

I CPI, nelle loro osservazioni critiche, si sono dimostrati stupiti della precisione di questi risultati ed hanno effettuato un controllo dei calcoli effettuati dal CP ottenendo dei risultati a loro dire sorprendenti.

Essi, infatti, hanno concordato con i valori calcolati dal CP per l'autonomia in campo subsonico ma, per il caso di volo in transonico, essi hanno rilevato che da parte del CP è stato effettuato un errore nella lettura del parametro D/pS sulle curve di fig.II-12 della PTS che non risulta essere 0.022, come letto dal CP, ma 0.026.

Di conseguenza, il consumo calcolabile con questo nuovo valore risulta di 2.0kg/km, sovrastimato, quindi, del 23% rispetto a quello delle tabelle. I CPI hanno poi osservato che tale errore debba ritenersi sorprendente, considerato il livello tecnico-scientifico che una perizia di siffatta specie avrebbe dovuto esigere.

Il CP, nella sua replica di doc.[2], ha riportato di aver effettuato un controllo della predetta lettura e di aver rilevato che, in effetti, il valore 0.022 avrebbe potuto ritenersi sottostimato e quindi il valore 0.026 letto dai CPI ed il conseguente consumo chilometrico specifico di 2.0kg/km, avrebbero potuto ritenersi valori più precisi.

Il CP ha ritenuto quindi opportuno indagare a fondo per cercare di comprendere l'origine della differenza fra il consumo chilometrico specifico di 2.0kg/km valutabile secondo il metodo utilizzato dal CP stesso, valore tra l'altro congruente con quanto riportato nel Manuale di Volo del MiG23, ed il consumo chilometrico specifico di 1.62kg/km rilevabile dalla tab.5 di doc.42 della PTS, per le stesse condizioni di volo.

Il CP ha rilevato come i risultati di questa indagine siano stati ancora più sorprendenti di quelli rilevati dai CPI in quanto, attraverso di essi, esso ha potuto dimostrare come l'errore del 23% non era presente nelle analisi da esso stesso effettuate ma si trovava nei dati della predetta tabella fornita all'ufficio dallo SMA.

Dalle analisi effettuate dal CP è emerso infatti che, assumendo per veri i valori di consumo chilometrico specifico di 1.62kg/km riportati in tabella, ne deriverebbe una efficienza aerodinamica del velivolo nelle condizioni di volo considerate pari a circa 8.7 contro il valore di 6.5 riportato nei manuali del MiG23 e, pertanto, del tutto sbagliato. Di conseguenza risulta parimenti del tutto sbagliato il valore di consumo chilometrico specifico di 1.62kg/km riportato in tabella.

Poichè a queste obiezioni i CPI non hanno più replicato nei loro successivi documenti, l'Ufficio ha ritenuto corretto quanto affermato dal CP e, di conseguenza, ha ritenuto corrette le stime di autonomia del velivolo da esso effettuate.

Per quanto riguarda il terzo ed ultimo punto relativo al calcolo delle autonomie a partire dalle condizioni iniziali sul punto S i CPI, dai dati della PTS, hanno rilevato un "consumo chilometrico" di 2.49kg/km ed hanno paragonato questo dato al consumo di 2.0kg/km riportato sul Manuale di Volo del MiG23, relativo al volo di crociera alla velocità di massima autonomia chilometrica e nelle condizioni specificate nel Manuale stesso, rilevando che esso è "di gran lunga superiore".

Hanno paragonato poi lo stesso valore di 2.49kg/km ai dati riportati nella tabella 5 del doc.46 allegato alla PTS dai quali essi hanno rilevato un consumo chilometrico compreso fra 2 e 2.1kg/km per volo alla quota di 12000m, al peso di 12000kg ed a M=0.7, trovandolo ancora superiore.

Il CP, nella sua replica di doc.[2] ha fatto innanzi tutto osservare come questa metodologia di confronto non sia stata corretta. Infatti questo collegio ha fatto osservare come il dato riportato sul Manuale di Volo è un dato di consumo chilometrico medio utilizzabile per la previsione dell'autonomia in volo di crociera del velivolo mentre i dati riportati nella tab.5 (che per n° di M=0.8 possono ritenersi corretti, come in precedenza verificato) sono dati di consumo chilometrico istantaneo (consumo chilometrico specifico) e, cioè, valutati nelle esatte condizioni di peso, di quota e di n° di M specificati in tabella.

Il CP ha fatto poi osservare come il consumo chilometrico medio valutabile dai dati della PTS per la fase di volo successiva al punto S, non sia stato di 2.49kg/km, come ipotizzato dai CPI. Infatti, secondo i dati utilizzati in PTS, il punto di flame-out si trovava a circa 610NM dal decollo, mentre il punto S si trovava a circa 440NM dal decollo. La distanza relativa fra i due punti è valutabile in circa 170NM, pari a 315km. Il consumo di carburante associato a questa tratta è di 642kg. Il consumo medio chilometrico è, pertanto, 2.038kg/km che risulta in ottimo accordo con i 2.0kg/km indicati sul Manuale di Volo, pur considerando che il valore ricavato dal CP tiene conto di componenti di vento a favore.

Il CP ha fatto infine osservare come il valore di 2.49kg/km rilevato dai CPI sia probabilmente da attribuirsi ad una loro non corretta valutazione in quanto alla tratta in esame essi attribuiscono un consumo di 669kg, mentre, in realtà, quello effettivo è stato di 642kg ed inoltre come i risultati presentati nella PTS non siano paragonabili a nessun valore riportato in tabella 5 del doc.46, perchè essi sono riferiti a combinazioni di peso, di quota e di n° di M non previsti nella tabella stessa. Essendo consumi chilometrici "istantanei", essi dipendono dalle particolari condizioni assunte e quindi il confronto ha senso se queste condizioni sono "identiche" per i casi considerati. Per questo motivo il CP ha ricordato come, nei suoi controlli, non abbia preso come riferimento le condizioni di volo del MiG23, ma quelle "esatte" di tabella.

Anche questo argomento non è stato più dibattuto nei successivi documenti presentati dai CPI.

L'Ufficio non può quindi che concordare con quanto affermato dal CP sulla inesistenza dei tanti errori che i CPI avevano dichiarato di aver individuato nell'ambito degli argomenti trattati, tali da dimostrare l'incongruenza delle assunzioni del CP.

2.8. Annesso G.

Nel Cap.6 della Parte III della PTS il CP ha verificato che la massima autonomia chilometrica del MiG23, seguendo un opportuno profilo di volo, potrebbe stimarsi in circa 973NM, considerando un completo consumo di carburante.

Ha anche verificato come modifiche al profilo di missione di massima autonomia, possano determinare sensibili variazioni di autonomia stessa; ad esempio, l'accensione dell'A/B per sei minuti, come effettuato nel caso in esame, può aver determinato una perdita di autonomia di circa 200NM.

Il CP ha poi rilevato come la dipendenza dell'autonomia dalle caratteristiche di missione fosse stata anche confermata da fonte russa che stimava tale autonomia variabile tra 560 e 745NM, a seconda delle caratteristiche di missione stesse.

Il CP ha ritenuto che la differenza fra la precedente massima autonomia calcolata di 973NM e quella comunicata dalla fonte russa, potesse essere attribuita al fatto che le 745NM possono essere relative ad autonomia "operativa", che prevede un opportuno residuo di carburante nei serbatoi.

I CPI, nelle loro osservazioni a tali argomentazioni contenute nell'Annesso G di doc. [1], hanno ritenuto che i predetti dati di autonomia di 560÷745NM debbano stimarsi conservativi rispetto alla distanza percorribile in caso di completo esaurimento di carburante e che, pertanto, la distanza calcolata dal CP di 650NM non debba ritenersi paragonabile con le precedenti, a meno di non assumere come valore plausibile la media di esse.

Il CP, nella sua replica di doc.[2], ha evidenziato come l'autonomia massima di 745NM debba ritenersi conservativa, rispetto a quella teoricamente conseguibile con completo esaurimento di carburante, come correttamente interpretato dai CPI.

Ha proseguito poi osservando come i CPI abbiano dimostrato, invece, di non aver correttamente interpretato il passo successivo, quando hanno affermato che la distanza di 650NM percorsa dal MiG23 in esame, non sia paragonabile con i dati di fonte russa riportati.

Il CP, pur ammettendo che i ragionamenti effettuati possono ritenersi molto qualitativi, ha fatto invece osservare come la distanza di 650NM senza riserva finale di carburante da esso calcolata, potrebbe essere compatibile con la distanza dell'ordine di 560NM con riserva di carburante indicata dalla fonte russa, tenendo anche conto che durante il volo del MiG23 è stato utilizzato l'A/B che ha determinato un consumo di circa 950kg.

Pur insistendo sul fatto che i ragionamenti sono molto qualitativi, il CP ha quindi ritenuto che la distanza da esso calcolata di 650NM, contrariamente a quanto asserito dai CPI, non possa ritenersi in disaccordo con i dati forniti dalla fonte russa.

Tale argomento non è stato più discusso nei successivi documenti.

2.9. Annesso H.

L'Annesso H contiene osservazioni critiche avanzate dai CPI sulla parte II, paragrafo 5 ("Area equivalente radar") e sulla parte IV ("Analisi delle rivelazioni radar") di [1]. Le osservazioni sono sostanzialmente inerenti alla analisi della traccia radar LJ054 ed alle necessarie premesse che hanno accompagnato tale analisi. Esso è pertanto suddiviso in due parti intitolate rispettivamente "Area equivalente radar" e "Analisi delle rivelazioni radar".

Nella prima parte il CPI esprime alcune considerazioni del tutto generali sul concetto di SER (Superficie Equivalente Radar), e sulla affidabilità dei risultati ottenuti usando dati statistici ed inoltre dati che a detta del CPI sono il più delle volte non reali.

In particolare viene criticato il fatto che in 30 mesi di perizia il CP non abbia mai sollevato la problematica relativa alla determinazione del tipo di "inlets" (a "Y" oppure a "S") e di radome (opaco oppure trasparente) del MiG23.

Sebbene non sia chiaramente indicato, lo scopo di tutta questa prima parte potrebbe essere riassunto nel periodo finale: "Pertanto si ritiene che variabili "casuali" non possano condurre a conclusioni altamente probabili, in quanto queste sarebbero comunque basate su dati "teorici" spesso non coincidenti con i dati "pratici/reali", dalla quale si dovrebbe evincere che tutta l'analisi sulla traccia LJ054 svolta in perizia è affetta da un vizio iniziale, relativo all'uso di variabili casuali, che non portano a conclusioni altamente probabili e di dati teorici e non pratici/reali.

Il CP nella sua replica fa notare che in realtà la teoria della probabilità rappresenta proprio la disciplina di base per la analisi e la progettazione di apparati radar e quindi rappresenta lo strumento universalmente adottato per tale scopo.

Per quanto riguarda l'uso di dati teorici, viene notato dal CP che proprio per la mancanza di dati misurati, si è ricorso a simulazioni affidate ad una ditta (la IDS S.p.A. di Pisa), leader nel settore della modellizzazione elettromagnetica.

Tale incarico è stato dato dopo 12 mesi dall'inizio della perizia, e l'analisi è stata svolta considerando le quattro combinazioni possibili, derivate dalla non conoscenza del tipo di "inlets" e di "radome"; ragion per cui diventava inutile disquisire del problema nei vari incontri collegiali. Il CP afferma inoltre che tale discussione non avrebbe portato a nulla di fatto in ogni caso, perchè il CPI non ha mai fornito in tutti gli incontri dati tecnici relativi al MiG23, e quindi presumibilmente non lo avrebbe fatto neanche in questo caso.

L'Ufficio rileva che in effetti nel documento [2] nessuna informazione viene fornita dal CPI, riguardo alla problematica relativa al tipo di "inlets e di "radome", per cui deve ritenersi esaustiva e corretta l'analisi svolta dalla IDS S.p.A. e fatta propria dal CP.

Inoltre sono da condividersi le osservazioni del CP relative all'uso di strumenti di calcolo della probabilità nell'analisi della traccia LJ054, per cui l'analisi successiva ha un sicuro valore scientifico, pur con le limitazioni che l'uso della teoria della probabilità introduce.

Nella seconda parte vengono effettuate dal CPI undici osservazioni puntuali ad altrettante affermazioni contenute in [1] ed una valutazione conclusiva globale (punto 12). La maggior parte di tali osservazioni appaiono più di forma che di sostanza, relative ad affermazioni di tipo generale contenute in [1], peraltro chiarite nella risposta del CP, come la n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9.

Più in particolare l'osservazione n.1 si riferisce ad una inesattezza relativa alla dichiarazione della presenza nel sistema di DA di unità missili teleguidate aria-aria, definito "grossolano errore". Nella risposta il CP osserva che il testo sotto accusa è stato ripreso dall'All.D1 alla relazione sull'inchiesta affidata al capo SMA dal ministro della Difesa il 17.03.89, concludendo quindi che il "grossolano errore" non è attribuile al CP.

L'osservazione n.2 si riferisce alle modalità con cui viene effettuata la identificazione di un aereo e risulta di rilevanza nulla.

L'osservazione n.3 si riferisce ad una affermazione relativa alla piena visibilità radar di un bersaglio sulla zona dell'incidente, peraltro ulteriormente ed esaurientemente chiarita nella risposta del CP.

L'osservazione n.4 chiarisce che contrariamente a quanto affermato in perizia, i dati ottenibili dai nastri magnetici registrati presso un centro radar non sono due ma molto più numerosi.

L'Ufficio tuttavia osserva che, come messo in evidenza nella replica del CP, nella osservazione del CPI non sono indicati quali tabulati era possibile ottenere dai nastri di registrazione. Tale informazione, fondamentale per capire cosa era stato registrato nei nastri sequestrati a Marsala, è stata acquisita da questo ufficio molti anni dopo per altre vie (sequestri, testimonianze, ulteriori perizie).

L'osservazione n.5 disquisisce sulla interpretazione dell'aggettivo "particolare" usato in [1] per indicare l'attenzione usata dall'operatore nel tracciamento manuale di una traccia e non appare di rilevanza alcuna.

L'osservazione n.6 dichiara inesatta una affermazione che nella perizia il CP aveva ripreso dal verbale di interrogatorio di un ufficiale dell'AM.

L'osservazione n.7 prospetta critiche ad una tabella usata in [1], peraltro basate su un evidente errore di stampa; tale tabella ed il suo uso sono comunque ulteriormente chiariti nella risposta del CP.

L'osservazione n.9 contiene una precisazione relativa al tempo in cui la traccia LJ054 è stata mantenuta in vita, pur condividendo quanto detto dal CP e cioè che tale azione appare singolare.

Le altre osservazioni n.8, 10 e 11 appaiono più centrate su aspetti tecnici fondamentali della perizia.

L'osservazione n.8 affronta il problema della inizializzazione della traccia LJ054 e della valutazione della distanza di primo avvistamento. Per quanto riguarda il problema della inizializzazione manuale o automatica della traccia LJ054, dopo una lunga dissertazione il CPI raggiunge le stesse conclusioni del CP e cioè che la traccia LJ054 è stata inizializzata automaticamente dal sistema radar.

Vi è poi una lunga critica sulla definizione di "distanza di primo avvistamento" e sul valore che essa dovrebbe avere per la traccia LJ054. Dopo una serie di calcoli il CPI raggiunge la conclusione che essa è compresa fra 134DM e 138DM (cioè in media 136DM), con la possibilità di essere "maggiorata di un valore proporzionale alla discontinuità di rilevamento delle eco radar", non escludendo che essa possa essere dell'ordine di 140DM.

Nella replica il CP con calcoli autonomi giunge alla conclusione che la distanza di primo avvistamento è dell'ordine di 133DM, in perfetta sintonia con quanto affermato dal CPI; deve quindi concludersi che su questo importante parametro non si hanno particolari discordanze fra il CP ed il CPI e che quindi possa assumersi intorno a 135DM il suo valore stimato.

A giudizio dell'Ufficio l'obbiettivo di maggior rilievo è quello della definizione di tale parametro; da quanto detto dal CPI non emerge chiaramente che cosa esso intenda per distanza di prima rivelazione radar, limitandosi quei consulenti ad affermare genericamente che essa rappresenta "la distanza a cui il radar per la prima volta rileva il plot". Più chiara è la definizione data dal CP, anche in risposta alla osservazione 11: la distanza di prima rivelazione radar è quella distanza a cui la probabilità di rivelazione è pari a 80% od anche minore. Sempre nella risposta all'osservazione 11 si afferma anche che, come si evince dai diagrammi di copertura radar, tale distanza per un velivolo in avvicinamento alla quota di 40.000 piedi è maggiore di 160DM, valore indubbiamente molto maggiore di quello prima calcolato.

Secondo questo GI vi è una sorta di confusione nella replica del CPI fra distanza di primo avvistamento radar e distanza di piena visibilità radar, ribadita molto chiaramente dalla risposta del CP. Infatti la distanza di piena visibilità radar è quella, secondo il CP, a cui il bersaglio viene rivelato con una probabilità di rivelazione pari a 90% o maggiore (il radar praticamente vede sempre il bersaglio) e questa corrisponde, sempre dai diagrammi di copertura, ad un valore di circa 140DM. Dall'esame del tabulato della traccia LJ054 il CP deduce che il velivolo che ha prodotto quella traccia entra in visibilità radar (distanza di primo avvistamento) a circa 135DM ed in piena visibilità radar a circa 112DM. Questi valori sono molto diversi dai corrispondenti valori (160DM e 140DM) relativi ad un velivolo militare con un profilo di penetrazione nel territorio italiano analogo a quello del MiG23.

L'osservazione n.10 affronta il problema della identificazione friendly relativa alla traccia LJ054, che non è congruente con l'ipotesi che detta traccia possa rappresentare il MiG23. È da notare che tale identificazione è stata sicuramente data da Jacotenente che era il sito master di Otranto. La conclusione del CPI, espressa nelle osservazioni conclusive, è che tale identificazione è "verosimilmente errata". Il CPI inoltre dichiara che è "più che plausibile che l'operatore di Otranto si sia attivato per esprimere dubbi se non altro per curiosità di conoscere l'identità di una traccia che viaggiava fuori aerovia, senza IFF ma che era stata identificata friendly": tale fatto avrebbe reso necessario il mantenimento in vita della traccia LJ054 per un tempo tanto lungo da apparire singolare sia al CP che al CPI, al fine di attendere la relativa risposta da Jacotenente.

Nella risposta il CP viceversa accetta la spiegazione fornita dalla testimonianza di personale dell'AM secondo cui la traccia LJ054 sarebbe stata associata ad un velivolo militare di rientro da una esercitazione, concludendo quindi che non ci fu nessun errore da parte dell'identificatore in accordo con tutti gli altri fatti che tenderebbero ad escludere che la LJ054 sia la traccia relativa al MiG23.

In effetti appare all'Ufficio poco verosimile che un sito slave come Otranto interferisca su una identificazione di una traccia compiuta dal sito master e basata su informazioni che il sito slave non poteva avere; rimane quindi senza spiegazione la "singolarità" di comportamento dell'operatore di Otranto che mantiene in vita troppo a lungo una traccia friendly. Inoltre non sembra che la identificazione friendly possa configurare una anomalia, in quanto completamente plausibile appare la spiegazione fornita da testi dell'AM che hanno affermato che tale traccia era relativa ad un velivolo in rientro dopo la esercitazione Natinad. In effetti il quadro complessivo che risulta dalle testimonianze, dai documenti ufficiali e dall'esame del tracciato della LJ054 è congruente; in questo quadro la traccia LJ054 è associata ad un velivolo militare di rientro da una esercitazione e non al MiG23.

L'osservazione n.11 è tesa a confutare le conclusioni raggiunte dal CP in perizia, e cioè che il profilo di penetrazione del velivolo associato alla traccia LJ054 non è congruente con quello del MiG23 in avvicinamento alla quota di 40.000 piedi, ma che viceversa esso è perfettamente compatibile con quello di un velivolo militare in avvicinamento alla quota di 15.000 piedi. La base di tale contestazione è data dal fatto che, secondo il CPI, nella analisi del CP è stato assunto un dato iniziale errato, cioè la distanza di prima rivelazione radar.

È già stato discusso il problema relativo alla distanza di prima rivelazione radar; questo ufficio ritiene che sia stata fatta da parte del CPI una confusione fra distanza di prima rivelazione radar e distanza di piena visibilità radar, per cui le contestazioni contenute nell'osservazione 11 non possono essere accolte.

Nelle osservazioni conclusive (punto n.12) il CPI ribadisce senza altri elementi di approfondimento che "non è lecito escludere l'ipotesi che il MiG23 libico possa essere stato avvistato dal radar di Otranto e che alla traccia LJ054 sia stata attribuita una identificazione verosimilmente errata".

In base a quanto già affermato in precedenza questo Ufficio non può condividere le precedenti conclusioni. Osserva infine che in tutte le precedenti note critiche relative alla problematica connessa con la traccia LJ054, 1: non viene compiuta un'analisi critica completa ed articolata al complesso delle argomentazioni sviluppate dal CP in [1], e 2: non viene svolta un'analisi tecnica alternativa per corroborare le tesi sostenute dal CPI.

2.10. Annesso I.

L'Annesso I concerne essenzialmente le osservazioni dei CPI sulle risposte ai quesiti e sulle conclusioni riportate dal CP nella PTS.

Il CP ha fatto precedere le risposte ai quesiti da alcune osservazioni preliminari che sono state criticate dai CPI, i quali hanno affermato di non ritenere suffragate da elementi tecnico-scientifici probanti le ricostruzioni delle traiettorie presumibilmente percorse dal MiG23, sintetizzate nelle predette osservazioni preliminari.

Le critiche alle osservazioni preliminari avanzate dai CPI, possono sintetizzarsi nei seguenti principali punti:

1 - I dati meteorologici AM utilizzati in perizia per ricavare la posizione del punto di impatto I_3, non sono applicabili perchè limitati alla quota di 9000m. Debbono applicarsi, invece, i dati CEPMMT perchè si estendono fino alla quota di 12000m.

2 - Non sono appropriate le metodologie di lettura dell'FDR applicate dal CP.

3 – Improprie sono le interpretazioni del CP delle caratteristiche di volo in 2° regime e del funzionamento del sistema autopilota nei modi "altitude hold" ed "auto-throttle" per giustificare il volo nelle predette condizioni di 2° regime.

4 - Non è adeguato l'utilizzo, da parte del CP, del tracciato radar fornito dalle autorità libiche come non sono adeguati i mezzi di rappresentazione grafica al rigore scientifico connesso con il compito assegnato. A maggior riprova di questa inadeguatezza i CPI hanno rilevato come nella fig.III-19 della PTS e nelle successive si possa osservare come, all'altezza del 32° parallelo, il velivolo passi sulla sinistra del 20° meridiano, laddove, nell'allegato C della relazione della Commissione italo-libica (fig.I-1 della PTS) questo attraversamento avviene ben a destra del meridiano stesso.

5 – I valori relativi al consumo chilometrico del velivolo sono sovrastimati dal CP (fino al 20%), in quanto non dedotti da dati sperimentali (quali?), ma calcolati in base a formule empiriche, di validità ben limitata.

A tali obiezioni il CP ha puntualmente risposto.

"Punto 1 - I CPI tentano di camuffare questo problema, cercando di dimostrare che i dati AM non sono "applicabili" perchè limitati a 9000m mentre i dati CEPMMT, più favorevoli alla loro ipotesi, sono applicabili in quanto estesi fino a 12000m.

Il problema non è assolutamente questo.

Il CP ha dimostrato che estendere i dati AM fino a 12000m, non comporta sostanziali modifiche nei risultati.

Il problema è che anche fino a 9000m i dati AM sono completamente diversi dai dati CEPMMT, valutati sulle stesse aree.

Pertanto essi non debbono ritenersi "inapplicabili" solo perchè limitati ai 9000m, e quindi ritenere i dati CEPMMT come una sorta di complemento ai dati AM mancanti, ma essi non debbono usarsi perchè completamente diversi dai dati CEPMMT stessi.

A questo punto i CPI debbono dimostrare perchè i dati CEPMMT debbono ritenersi corretti, mentre i dati AM debbono ritenersi, non "inapplicabili", ma sbagliati.

I motivi per i quali il CP ha ritenuto più accettabili i dati AM rispetto ai dati CEPMMT, sono stati ampiamente dibattuti sia in perizia, sia in questo documento (doc.[2]).ed il CP ritiene di non avere niente da aggiungere.

Punto 2 - Il CP non può accettare le modifiche al diagramma di taratura e le modalità di lettura proposte dai CPI, sulla base di considerazioni metodologicamente errate, come abbondantemente discusso sia in perizia, sia nel par.5.1 di questo documento (doc.[2]).

Pertanto, a parere del CP, sono le metodologie utilizzate dai CPI ad essere non appropriate.

Punto 3 - I CPI hanno tentato di dimostrare come la velocità di volo di M=0.7 del MiG23, valutata dal CP ed appartenente alle condizioni di volo di 2° regime, non possa ritenersi congruente con le caratteristiche di instabilità da loro attribuite al volo in 2° regime e con l'assenza di attività di controllo rilevabile dall'FDR.

Il CP, nei par. 5.5.1, 5.5.2 e 5.5.3 di questo documento (doc.[2]), ha dimostrato come le considerazioni svolte dai CPI per sostenere questa loro ipotesi siano in palese contrasto con le leggi della Meccanica del Volo.

Verifiche analitiche effettuate dal CP confermano poi, contrariamente a quanto sostenuto dai CPI, che attività di controllo per compensare la variazione di peso del velivolo dopo il punto S, non possono essere visibili sull'FDR, a causa del loro esiguo valore.

Punto 4 - Il CP conferma che i "disegni quotati" sono mezzi di rappresentazione grafica adeguati ed utilizzati in ogni branca dell'Ingegneria.

Occorre solo interpretarli in modo giusto!

Per quanto riguarda il rilievo che, in corrispondenza del 32° parallelo, la traiettoria riportata dal CP passa a sinistra del 20° meridiano mentre dalla mappa elaborata dalla CIL deriva che, in corrispondenza dello stesso punto, la traiettoria passa a destra del 20° meridiano , il CP rileva che questa osservazione è una ulteriore riprova del fatto che, probabilmente, i CPI hanno letto troppo affrettatamente la PTS ed hanno attribuito con eccessiva sicurezza ad errori del CP quello che invece deriva da loro incomprensioni del testo o dimenticanze.

In questo particolare caso, essi hanno “dimenticato” che la CIL ha ipotizzato che il velivolo avesse sorvolato il punto C, mentre il CP ha rilevato, attraverso l’esame delle comunicazioni B/T/B, che il velivolo, in realtà, è passato sul FIX4, posto a sinistra del punto C.

Il conseguente spostamento verso sinistra della parte di traiettoria successiva al FIX4, dipende da questo motivo e non da errori del CP o da inadeguatezza dei mezzi grafici.

Tale spostamento non è infatti presente nella mappa di fig.I-4, dove anche il CP ha ipotizzato il passaggio del velivolo sopra il punto C.

Punto 5 - L’affermazione dei CPI che i metodi usati dal CP per la valutazione dei consumi chilometrici forniscono una sovrastima del 20% è priva di ogni fondamento per i due principali motivi in precedenza discussi, che possono essere così sintetizzati:

1 - i CPI rilevano tale approssimazione nelle condizioni di volo transonico mentre i metodi del CP sono stati applicati alla stima dei consumi in condizioni di volo subsonico per le quali, per ammissione stessa dei CPI, essa non è presente.

2 - Nelle condizioni di volo transonico debbono ritenersi imprecisi non i risultati ottenibili con i metodi del CP, ma i dati riportati in tab.5 di doc.46, con i quali è stato effettuato il confronto, come dimostrato nel par.7.1 di questo documento.”

Il CP ha poi concluso: “Poichè le osservazioni critiche avanzate dai CPI alle ipotesi formulate dal CP sulle traiettorie presumibilmente percorse dal MiG23, non sono basate su sostanziali fondamenti tecnici, il CP conferma la validità delle ipotesi stesse”.

Le successive osservazioni critiche dei CPI hanno riguardato la risposta al quesito e sono nuovamente tornati sul problema che parte del materiale usato dal CP per raggiungere la conclusioni, come ad esempio i dati meteorologici, debba ritenersi “non applicabile”.

Nella sua replica il CP ha ribadito che, se si prescelgono le condizioni meteorologiche CEPMMT, occorre ritenere sbagliate quelle AM, perchè profondamente diverse da quelle CEPMMT, rilevate alle stesse quote e nella stessa posizione geografica. Il CP ha ritenuto poi che i CPI, in questo caso, dovrebbero dimostrare, con plausibili motivazioni tecniche, perchè le condizioni AM rilevate il giorno dell’incidente siano da ritenersi sbagliate (e non “inapplicabili”) ed invece siano da ritenersi corrette quelle CEPMMT.

Le ultime osservazioni critiche dei CPI hanno riguardato le considerazioni svolte dal CP sulla missione del MiG libico, riportate alla fine della PTS, dopo aver risposto al quesito.

In questo paragrafo della perizia il CP ha ritenuto opportuno evidenziare il contenuto di alcuni documenti, che potrebbe far ritenere non completamente infondata l’ipotesi che il MiG23 avesse potuto compiere una missione di tipo diverso da quello ipotizzato nella RCIL.

Le considerazioni riportate sono valutazioni soggettive che il CP ha tratto dall’esame dei predetti documenti e che ha ritenuto opportuno evidenziare all’ufficio, pur non avendo esse alcuna attinenza con le risposte formulate dal CP.

I CPI hanno rilevato come queste considerazioni non siano tecnicamente dimostrabili ed il CP ha preso atto come l’opinione dei CPI sui documenti discussi possa essere diversa da quella del CP stesso.

2.11. Conclusioni.

Per tutto quanto esposto, l'Ufficio concorda con le conclusioni finali tratte dal CP, il quale, avendo esaminato in dettaglio tutte le critiche formulate, non ha trovato in esse elementi tali da far modificare, neppure in parte, quanto affermato in perizia.

Infatti, in linea di massima, si può osservare che alcune di tali critiche hanno riguardato aspetti marginali del problema; altre sono state basate su non corrette interpretazioni di quanto scritto in perizia; altre ancora si sono basate su non corrette interpretazioni di ben noti fenomeni aeromeccanici che si originano sui velivoli; altre, infine, si sono basate su confronti fra caratteristiche aeromeccaniche del MiG23 determinate in perizia con quelle fornite all'ufficio dallo SMA, ricavate in modo non specificato, che risultano in contrasto con le caratteristiche aerodinamiche del velivolo stesso.

L'Ufficio ha rilevato come nel documento dei CPI non siano stati approfonditi i veri problemi che sono alla base della divergenza fra le ipotesi formulate in perizia e quelle sostenute dai CPI stessi, derivante essenzialmente dalla diversa stima della velocità di volo del MiG23 nel tratto di rotta compreso fra il punto R ed il punto di flame-out e dalla incongruenza fra traccia radar LJ054 e condizioni di volo ipotizzate nella RCIL per il velivolo, entrambe riscontrate in perizia.

L'Ufficio ha avuto la sensazione che tutto il lavoro di critica dei CPI sia stato focalizzato ad effettuare una "azione di disturbo" basata sulla spasmodica ricerca di errori, approssimazioni, imprecisioni o quant'altro potesse rivelarsi utile a screditare globalmente la perizia, magari anche attraverso "forzature", senza poi discutere se quanto rilevato potesse avere influenza determinante sui risultati finali.

L'esame della documentazione presentata dai CPI non consente pertanto di trarre alcun utile spunto per una revisione critica di quanto discusso e presentato in perizia, le cui conclusioni risultano pertanto confermate.

3. Memoria dell'imputato Melillo del 02.08.93 e risposta del collegio Casarosa-Dalle Mese-Held del 14.12.93.

3.1 Premessa.

In data 3 agosto 93 dal generale S.A. Corrado Melillo è stato depositato un documento contenente osservazioni e commenti alla perizia tecnico-scientifica elaborata dal collegio peritale (nel seguito CP) relativa alla caduta del MiG23 sui monti della Sila. In questo documento il generale Melillo affronta tre principali tematiche. La prima di esse è relativa alla data di caduta del MiG23 ed all'uso fatto in perizia delle testimonianze relative all'avvistamento del velivolo sia all'altezza di Capo Rizzuto, sia in prossimità del punto di ritrovamento del relitto. La seconda concerne alcune osservazioni critiche avanzate dall'imputato sui contenuti della perizia, con particolare riguardo all'influenza sui risultati finali delle approssimazioni inevitabilmente presenti in ogni analisi effettuata. La terza tematica, infine, riguarda alcune osservazioni sulla interpretazione della traccia radar LJ054 effettuata in perizia.

3.2 Sulla data di caduta del MiG23 e sull'uso fatto in perizia delle testimonianze disponibili.

Per quanto riguarda la data di caduta del MiG23, il generale Melillo, dopo aver brevemente ricordato come il 3° Reparto, del quale all'epoca egli era responsabile, non ebbe alcun ruolo nelle indagini relative all'incidente, pone in evidenza alcuni aspetti trattati in perizia relativi allo stato del cadavere del pilota al momento del ritrovamento e ad alcuni commenti su testimonianze relative alla caduta del MiG23 che, a suo parere, non sarebbero rientrati nei quesiti posti e non avrebbero trovato poi un loro logico collegamento nel contesto della perizia. In particolare egli fa riferimento al passo di perizia nel quale si afferma che il dott.Scalise, al momento del ritrovamento del cadavere del pilota, rilevò "un incipiente stata di decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento del cadavere" e lamenta come questo fatto non sia stato poi approfondito nel seguito della perizia stessa. Afferma che se così fosse stato fatto, si sarebbe appurato che il dott. Scalise avrebbe poi affermato in Commissione Stragi che vide il cadavere insanguinato "con il sangue che ancora colava". Rileva poi come parimenti non abbia avuto alcun seguito di discussione l'affermazione riportata in perizia che venne constatata la scarsa presenza di sangue nella zona dell'incidente, in contrasto con la predetta affermazione del dott.Scalise.

Successivamente il generale Melillo ha osservato come in perizia non siano state tenute nel debito conto le testimonianze della sig.ra Carchidi e del sig. Piccolo, liquidate da parte del CP con l'affermazione che nessuno dei due ha realmente visto il velivolo impattare contro il costone, mentre sia stato dato notevole peso al testimone di Capo Rizzuto, ed esprime rammarico che questo sia accaduto perchè, a suo parere, "...la perizia si è tinta di ombre che potevano essere evitate a lustro della chiarezza".

Ha concluso, infine, questa parte delle sue note affermando che vi sono chiari fatti ed elementi che confermano la caduta del MiG23 in data 18 luglio 80, a meno di non dare peso a fantastiche ricostruzioni suggerite da articoli di stampa secondo i quali sarebbe ipotizzabile che il relitto sarebbe stato portato successivamente in quella zona con dei mezzi terrestri. A questo proposito fa osservare come sarebbe stato impossibile trasportare il relitto in zona impervia e, soprattutto, sarebbe stato impossibile ricostruire l'esatta posizione dei relitti congruente con la dinamica dell'impatto.

A questi rilievi il CP ha replicato nelle sue note di risposta facendo osservare quanto di seguito esposto.

Per quanto riguarda l'osservazione che alcuni fatti connessi con il ritrovamento del cadavere non rientrassero nei quesiti posti, il CP ha giustamente evidenziato che essi sono stati riportati in perizia allo scopo di individuare, il più oggettivamente possibile, quanto in realtà avvenuto dal momento dell'individuazione del relitto alla sua riconsegna alle Autorità libiche.

Il CP ha fatto osservare che le analisi che era tenuto ad effettuare si sarebbero svolte a circa dieci anni dall'evento e dopo che sull'evento stesso erano state formulate le più disparate ipotesi, alcune delle quali accennate anche nel documento dello stesso Melillo. Di conseguenza, il CP ha stimato necessario, appare con chiarezza, inquadrare il proprio lavoro sulla base di un esame di documenti ufficiali stilati nell'immediatezza dell'evento che dessero un quadro il più possibile oggettivo del fatto, non inquinato da successive ipotesi o supposizioni. Le informazioni riportate in perizia non debbono quindi ritenersi a favore o contro l'ipotesi di caduta del velivolo il 18 luglio 80, ma solo dati oggettivi derivanti dall'esame di documentazione ufficiale. Di conseguenza l'Ufficio

non può che concordare con l'osservazione del CP che ogni ipotesi non debba trovarsi in disaccordo con essi**.**

Per quanto concerne la presenza di sangue sul luogo dell'incidente, il CP ha replicato evidenziando come il dott.Scalise avesse affermato che il cadavere era pieno di sangue e che alle ore 14.00 del giorno dell'incidente ancora colava nel corso della sua deposizione presso la Commissione Stragi, resa circa nove anni dopo l'evento.

Il CP ha riportato come nel rapporto dei Carabinieri relativo al sopralluogo effettuato il giorno dell'incidente, si legga invece: "Giace supino (il cadavere - ndCP -) su una pietraia in forte pendenza, con la testa in direzione monte, con le cinghie del paracadute legate al corpo. A circa un metro si trovano i resti di quello che appare un seggiolino. Poco più in alto si nota un sasso intriso di sangue, misto a materia cerebrale. Non si notano rilevanti quantità o rigagnoli di sostanze ematiche".

In merito alle testimonianze della Carchidi e del Piccolo il CP ha opportunamente replicato di non aver approfondito i significati di tali testimonianze perchè questo non rientrava nel compito ad esso assegnato dall'AG che riguardava, essenzialmente, la verifica della congruenza fra ipotesi di traiettoria percorsa dal velivolo e traccia radar LJ054. E' stato invece esaminato e discusso quanto riferito dal teste di Capo Rizzuto perchè direttamente collegabile all'interpretazione della predetta traccia.

Allo scopo di liberare il campo da ogni possibile ombra che tale modo di procedere potesse aver indotto e sollecitato dalle osservazioni del generale Melillo, il CP ha ritenuto opportuno effettuare alcune semplici osservazioni sulle testimonianze della sig. Carchidi e del sig. Piccolo riportate in perizia e sul loro possibile impatto su tutta la vicenda MiG. Il CP ha rilevato come su di esse non si potessero fare molte congetture: il velivolo visto dai due testimoni, praticamente nello stesso istante, o era il MiG, o era un velivolo diverso dal MiG.

Il CP, nella perizia, ha dato rilievo al fatto che nessuno dei due testimoni ha visto effettivamente il velivolo impattare contro il costone e questo, non per liquidare il problema in modo semplicistico, come sostenuto dal generale Melillo, ma perchè egli ha ritenuto che a questa particolarità dovesse attribuirsi un significato ben preciso. Infatti, se i due testimoni avessero visto il velivolo impattare contro il costone, non ci sarebbero dubbi in merito: il velivolo visto sarebbe stato il MiG23. Questo però, in accordo alle testimonianze rese, avrebbe significato che il velivolo proveniva da Nord, aveva il motore in funzione ed il pilota era in grado di manovrare. Tutto questo sarebbe stato quindi in netto contrasto con quanto sostenuto nella relazione della Commissione italo-libica e cioè velivolo proveniente da Sud, motore spento, pilota in stato di incoscienza. Il CP ha ritenuto quindi evidente che se il velivolo visto dai due testimoni fosse stato il MiG, esso avrebbe effettuato una missione diversa da quella ipotizzata dalla Commissione italo-libica.

Il fatto che i due testimoni non abbiano visto il velivolo impattare contro il costone, rende possibile formulare l'ipotesi alternativa che il velivolo da loro visto non fosse il MiG. Di conseguenza, in questo caso, sulla base di queste testimonianze, non si potrebbe fare alcuna ipotesi sul tipo di missione effettuata dal MiG, ma si dovrebbe concludere che, in quel giorno, ci fu una simulazione di incidente. E questa ipotesi, sulla quale il CP non si è sentito autorizzato a formulare alcun parere, sarebbe stata molto più inquietante della precedente.

Una terza ipotesi che i due testimoni abbiano visto due velivoli distinti, dei quali uno il MiG, è stata ritenuta dal CP priva di fondamento perchè, in questo caso, si

sarebbe in presenza di un inequivocabile scenario di intercettazione del MiG da parte di un altro velivolo e di questo dovrebbe esservi traccia nella documentazione trasmessa dallo SMA all'AG.

Di conseguenza, a parere del CP, un attento esame delle testimonianze della Carchidi e del Piccolo, avrebbe gettato molte più ombre sulla vicenda MiG che non una loro semplice citazione al solo scopo di definire gli eventi, come effettuato in perizia e per i motivi in essa esposti**.**

Per quanto riguarda la testimonianza di Capo Rizzuto il CP ha affermato di non aver assolutamente dato al testimone in questione l'importanza che il generale Melillo ha creduto di ravvisare nella perizia. Ha sottolineato che la conclusione che la traccia LJ054 non appartenesse al MiG23 è stata presa sulla base di un'analisi scientifica e tecnica dei dati radar limitandosi ad osservare come questa conclusione fosse coerente con tutti i fatti noti, anche con la predetta testimonianza, che, altrimenti, in un quadro di riferimento diverso, il CP stesso non avrebbe saputo interpretare.

Il CP ha considerato poi le osservazioni del generale Melillo volte a controbattere ipotesi formulate in articoli di stampa, secondo i quali i rottami del velivolo sarebbero stati trasportati in quella zona con mezzi terrestri. Le osservazioni si basano sul fatto che un trasporto di questo genere non avrebbe potuto esser fatto a causa dell'impervietà della zona e che ogni pezzo del relitto avrebbe dovuto essere collocato secondo la logica della dinamica dell'impatto. Il CP ha rilevato come tutto questo non corrisponda alla realtà dei fatti osservando come dalla copiosa documentazione fotografica in atti, emerga che i rottami del velivolo furono trovati ai piedi di un costone lungo il quale essi erano rotolati, presumibilmente dopo che il velivolo aveva impattato contro il costone stesso, che si erge quasi in verticale, approssimativamente da quota 400m a quota 600m. La posizione dei relitti è, pertanto, del tutto caotica e non correlabile alla dinamica dell'impatto, ma al successivo rotolamento lungo il costone. Inoltre, la sommità del costone è facilmente raggiungibile attraverso una strada asfaltata che giunge quasi sulla verticale del punto di ritrovamento dei relitti, come può agevolmente osservarsi nella fotografia posta in Cartella 2, pellicola 9, agli atti.

Con questo il CP ha dichiarato di non aver voluto assolutamente sostenere la validità dell'ipotesi alla quale si è riferito il generale Melillo, ma ha voluto solo far osservare che le considerazione addotte dal generale per confutare tale tesi, in realtà, deporrebbero a favore di essa, se qualcuno avesse interesse a sostenerla. Di conseguenza, per quanto riguarda gli argomenti addotti dall'imputato per sostenere l'ipotesi di caduta del MiG23 in data 18 luglio, l'Ufficio concorda con le affermazioni del CP e che, cioè, tali argomenti siano in contrasto con i fondamentali dati di fatto evidenziati.

3.3 Su alcune osservazioni critiche avanzate ai contenuti della perizia e relative risposte del CP.

In questa parte del documento il generale Melillo discute il problema del possibile effetto sui risultati finali delle approssimazioni inevitabilmente presenti nei dati presi come riferimento dal CP.

In particolare, l'imputato si sofferma sulle possibili approssimazioni presenti nei dati relativi alla quantità di carburante inizialmente presente nei serbatoi del velivolo, alla quantità residua al momento del flame-out, alle caratteristiche meteorologiche, alle letture del Flight Data Recorder e, infine, alla distanza percorsa dal velivolo stesso.

3.3.1. Quantità di carburante inizialmente presente nei serbatoi.

La prima osservazione critica del generale Melillo riguarda la quantità di carburante presente nel velivolo al momento dell'inizio della missione, assunta dal CP pari a 4160kg e definita come quantità imbarcata sul velivolo. Melillo ha dichiarato di non aver compreso da dove sia stato preso il predetto dato osservando che tale quantità sia da ritenersi limitativa, non trascurando l'ipotesi di una cattiva interpretazione del dato fornito dai libici potendosi ritenere la quantità di 4160kg come quantità "imbarcata" all'atto del rifornimento, in aggiunta a quantità preesistente nei serbatoi. La quantità totale avrebbe potuto essere di 4308kg se non addirittura di 4415kg previsti per le missioni di intercettazione. Il generale Melillo oserva poi come il CP abbia dato per certo lo spegnimento del motore con un residuo di 320kg di carburante a bordo e come abbia riportato che in alta quota non sia garantito il regolare afflusso di carburante al motore quando esso funziona al 100% dei giri ed è presente a bordo una quantità di carburante inferiore a 420kg. Egli afferma che queste certezze sono ingiustificate e, quanto riportato sui manuali, deve intendersi solo come avviso al pilota in modo che possa intervenire se rileva anomalie di funzionamento del motore. Conclude poi che assumendo una maggiore quantità di carburante nei serbatoi al momento dell'inizio della missione ed una minore quantità al momento del flame-out, potrebbero essere modificate le conclusioni della perizia in quanto il velivolo avrebbe potuto percorrere almeno altre 50NM che lo avrebbero portato nelle vicinanze del punto di caduta.

Il CP, nella sua replica, ha dichiarato di non avere assolutamente i dubbi esposti. Per quanto riguarda la quantità di 5200lt di carburante (4160kg) il CP ha riportato che essa è stata tratta dal documento "Aircraft Flight Status and Maintenance Record" fornito dai libici che indica tale quantità come "Total in Tanks" e quindi non vi è alcun dubbio che questa sia la quantità totale presente nei serbatoi all'inizio della missione.

Il CP riporta che l'espressione "carburante imbarcato" non è stata tratta da documenti libici, ma è stata usata dal CP stesso per indicare la quantità totale di carburante e non quella "imbarcata" in aggiunta a quantità preesistente. Il CP ritiene, pertanto, che le argomentazioni addotte dal generale Melillo per sostenere l'ipotesi di una maggiore quantità di carburante presente sul velivolo all'inizio della missione, non abbiano consistenza, in quanto in contrasto con la inequivocabile documentazione ufficiale.

L'Ufficio concorda poi con l'osservazione del CP che se si entra in questo particolare modo di ragionare, si può allora modificare qualunque dato iniziale, ottenendo qualsivoglia risultato finale.

Per quanto riguarda la quantità di carburante residua al momento del flame-out, il CP ha fatto osservare di aver riportato in perizia che lo spegnimento del motore è molto probabile quando il carburante scende sotto i 320kg, secondo quanto indicato dai tecnici di Dresda ma, poichè tale evenienza è da ritenersi di natura statistica, il CP ha ricordato come abbia ritenuto opportuno utilizzare, come residuo di carburante, una quantità di 80kg, che è quanto può rimanere intrappolato nel sistema di alimentazione nell'ipotesi di flame-out per completo esaurimento di carburante. Tale dato è stato indicato, sulla base delle rispettive esperienze, sia dai tecnici di Dresda, sia dai consulenti di parte inquisita (tecnici AM).

Il CP ha fatto anche osservare come anche forti errori nella stima di questa quantità non possano comunque portare a sensibili errori sulla distanza percorsa dal velivolo. Infatti, secondo quanto specificato in perizia, durante la fase finale del volo si può ipotizzare un consumo medio del velivolo di circa 2.0kg/km: di conseguenza, anche un errore del ±25% sulla predetta quantità di carburante può portare, al massimo, ad un errore di circa ±5NM sulla distanza percorsa dal velivolo, del tutto trascurabile ai fini dei risultati finali.

Pertanto si deve concordare con il CP nel non ritenere accettabile l'ipotesi formulata dal generale Melillo che approssimazioni sulla quantità di carburante iniziale e finale presente nei serbatoi del velivolo avrebbero potuto portare ad incrementi sulla distanza percorsa dal velivolo stesso dell'ordine delle 50NM, tali da avvicinare sensibilmente il velivolo alle coste italiane.

3.3.2. Approssimazioni sui dati meteorologici.

Nel suo documento il generale Melillo ha ritenuto che i dati meteorologici forniti dal CEPMMT inglese non fossero del tutto attendibili. Su questo il CP si è mostrato pienamente d'accordo, come specificato in perizia. A questo proposito il CP ha fatto osservare come, nelle proprie analisi, abbia utilizzato sia i dati CEPMMT, sia i dati forniti dal Servizio Meteorologico dell'AM.

Sempre come specificato in perizia, i dati AM debbono ritenersi sfavorevoli all'ipotesi di rotta seguita dal velivolo formulata dalla CIL, mentre i dati CEPMMT debbono ritenersi molto favorevoli ad essa. Pertanto, se nella valutazione del punto di impatto del velivolo calcolata con i dati CEPMMT deve ritenersi presente una approssimazione, questa non può che essere favorevole ad una maggiore autonomia del velivolo. E' infatti poco probabile che si siano verificate condizioni più favorevoli di quelle CEPMMT. Al più le condizioni saranno state di natura intermedia fra quelle AM, sfavorevoli, e quelle CEPMMT, favorevoli.

In questa ipotesi, pertanto, il previsto punto di impatto del velivolo può ritenersi compreso fra le posizioni I_1 e I_3 indicate in fig.III-19 di perizia. Il CP ha fatto osservare come tale possibile variazione non abbia nessun effetto sul risultato finale.

3.3.3. Approssimazioni sulle letture del Flight Data Recorder (FDR).

In questa parte del documento, il generale Melillo ha affrontato il problema delle approssimazioni insite nelle letture dei dati del FDR. Tale problema è stato approfonditamente discusso sia nella perizia, sia nelle osservazioni dei consulenti di parte, sia nelle risposte ad esse formulate dal CP e quanto riportato dall'imputato non fornisce alcun nuovo spunto di discussione. Il generale Melillo si limita genericamente ad osservare che nelle letture dei dati del FDR, ed in particolare nella lettura dei dati di velocità, possono essere presenti minimi errori che, sommandosi, possono determinare un'area di incertezza che non può essere sottovalutata, tenendo anche conto di quanto da egli stesso in precedenza affermato riguardo alla quantità di carburante presente nei serbatoi che potrebbe far ritenere una quantità superiore a quella dichiarata in perizia.

Per quanto concerne le osservazioni sulla quantità di carburante presente nei serbatoi, il CP ha in precedenza evidenziato come le osservazioni del generale Melillo non abbiano alcun significato in quanto contrastanti con la inequivocabile documentazione ufficiale.

Il CP ha poi osservato come il dato ricavabile dalle letture del FDR che può influenzare in modo determinante l'autonomia del velivolo, sia certamente il valore della velocità di volo, come più volte discusso in perizia. Allo scopo di verificare se una approssimazione nella stima della velocità di volo dai dati dell'FDR possa aver influenzato in modo determinante le caratteristiche di autonomia del velivolo, il CP ha valutato il valore di velocità che il velivolo avrebbe dovuto mantenere per compiere la missione ipotizzata dalla Commissione italo-libica ed ha paragonato tale valore a quello leggibile sull'FDR. A tale scopo il CP ha suddiviso il volo del MiG in due fasi, delle quali la prima, dal decollo fino al punto C (fig.I-4 di perizia), può ritenersi percorsa a velocità variabile mentre la seconda, dopo il punto C e fino al punto di flame-out, può ritenersi percorsa a velocità praticamente costante.

Il CP ha osservato poi come dai dati riportati in perizia e dalle note tecniche trasmesse all'AG sia dai consulenti di parte inquisita sia da gruppi di lavoro costituiti da tecnici AM, si rilevi che il velivolo avrebbe sorvolato il punto C dopo circa 25÷27min. di volo dal decollo. Tenendo conto che dall'FDR risulta che il flame-out può essere avvenuto dopo circa 77÷80min. di volo, come indicato anche nella relazione della Commissione italo-libica, il CP ha ritenuto che la distanza fra il punto C ed il punto di flame-out dovrebbe essere stata percorsa in un tempo compreso fra 50 e 55min.

Supponendo che il MiG23 avesse effettivamente compiuto la missione ipotizzata nella predetta Relazione e che, di conseguenza, la traiettoria finale del volo coincidesse con la traccia LJ054, la distanza del punto C dal punto di flame-out individuabile sulla traccia stessa sarebbe stata di circa 490NM. La velocità media rispetto al suolo (GSP) dovrebbe essere stata, pertanto, dell'ordine di 534÷588kts.

Assumendo tali valori di GSP e tenendo conto delle componenti medie di vento presenti nella zona attraversata (condizioni CEPMMT), il CP ha ricavato i seguenti dati di riferimento:

GSP = 534 ÷ 588 Kts
TAS = 509 ÷ 563 Kts (velocità vera rispetto all'aria)
M = 0.88 ÷ 0.98

Dall'FDR, durante la fase di volo successiva al punto C, si ottengono, invece, i seguenti dati, riportati anche in perizia:

GSP = 440 kts
TAS = 415 kts
M = 0.72

Il CP ha concluso quindi che il MiG23, per raggiungere le coste italiane in tempi compatibili con quelli rilevabili sull'FDR, avrebbe dovuto volare, tra il punto C ed il punto di flame-out, a circa M=0.93 (valore medio) che corrisponde a quanto indicato nella RCIL. Dalle letture dell'FDR si rileva invece che il MiG23, nel tratto considerato, ha volato ad un valore medio di M=0.72. Il CP ha osservato quindi come tale differenza non può essere certamente imputata ai minimi errori insiti nella misura o nella lettura dei dati dell'FDR ipotizzati dal generale Melillo, ma alle ben diverse cause ampiamente discusse in perizia e che costui non ha minimamente tenuto in conto nelle sue considerazioni.

3.3.4. Approssimazioni sulla distanza percorsa dal velivolo.

In questa parte del documento, il generale Melillo, ha esaminato il complesso dei dati di base che sono stati utilizzati nella perizia per raggiungere le conclusioni relative alla distanza percorsa dal MiG23 osservando come tutti, nessuno escluso, abbiano il loro, seppur piccolo, intorno di incertezza.

Andando a confrontare le differenze fra la distanza di 750NM che il velivolo avrebbe dovuto percorrere per raggiungere il punto di impatto e le distanze calcolate in perizia secondo le differenti ipotesi di condizioni meteorologiche e velocità, il generale Melillo ha osservato come esse oscillino in percentuale dal 13% al 7%. Aggiungendo alle distanze calcolate la quantità di 50NM derivante da un maggiore contenuto di carburante nei serbatoi (come sintetizzato nel precedente punto 3.1) tali differenze praticamente si annullerebbero. Il generale Melillo conclude quindi che, poichè in perizia sono stati accettati come in buon accordo dati che differiscono fra loro dell'ordine del 10%, a maggior ragione dovrebbe essere accettata la distanza di 750NM che differisce da quella calcolata per valori percentuali ancora minori.

A questo proposito il CP ha replicato che, generalmente parlando, l'osservazione del generale Melillo (escludendo l'osservazione sulla maggior quantità di carburante priva di ogni valore in quanto in contrasto con la documentazione ufficiale) potrebbe ritenersi certamente corretta ma essa non può applicarsi, così come formulata, al caso in esame. Infatti, considerando la traiettoria percorsa dal velivolo schematizzata in fig.III-19 di perizia e, su di essa, considerando il punto R di rientro del gregario, posto a circa 309NM dal decollo, il CP ha osservato come tutte le analisi effettuate sia dal CP stesso come dai consulenti di parte inquisita e dai tecnici AM, abbiano rilevato un residuo di carburante nei serbatoi del velivolo compreso fra 1230kg e 1270kg. Questo dato è anche in accordo con quanto dichiarato dal gregario che stimava, al punto R, una quantità residua di 1120kg (1200lt), tenendo conto che, secondo quanto ammesso dai consulenti di parte inquisita, dai tecnici AM e dal generale Melillo stesso, normalmente il gregario consuma più del leader della formazione (in questo caso circa il 10% in più).

Il CP ha osservato quindi che, in corrispondenza del punto R, essendoci accordo fra i risultati di diverse analisi effettuate con differenti metodologie, debbano ritenersi "azzerate" tutte le eventuali approssimazioni, ed in particolare, quelle relative ai consumi di carburante. L'effetto delle approssimazioni che ha portato alla divergenza dei risultati ottenuti dal CP rispetto a quelli ottenuti dai consulenti di parte inquisita, dai tecnici AM od ipotizzati nella relazione della Commissione italo-libica, deve pertanto essersi manifestato dopo il punto R. Ora, la distanza del punto R dal punto di ritrovamento del relitto è circa 440NM mentre la distanza del punto I_1 (fig. III-19 di perizia) dal punto R è, invece, circa 340NM. Il CP ha quindi concluso che essa risulta in difetto di circa il 23% rispetto alla distanza del punto di ritrovamento dal punto R. Se poi si prende come riferimento il punto di impatto stimato I_3 di fig.III-19 di perizia, che il CP ha ritenuto più plausibile, tale approssimazione in difetto sale al 26%. Pertanto il CP ha rilevato come le approssimazioni insite nei calcoli non dovrebbero avere dato cumulativamente un errore del 13%, come ipotizzato dal generale Melillo, ma del 23%÷26%, poichè esse avrebbero dovuto influenzare solo la parte di traiettoria successiva al punto R, per i motivi esposti.

E tutto questo senza tener conto dell'errore di longitudine dei punti I_1 e/o I_3 rispetto alla traccia radar LJ054 che corrisponde ad uno spostamento relativo di circa 70NM, completamente trascurato dal generale Melillo nelle sue osservazioni.

Il CP ha osservato anche come controlli effettuati sia in perizia, sia nel documento "Risposte del Collegio Peritale ai rilievi effettuati dai Consulenti di Parte Inquisita" abbiano consentito di verificare che le eventuali approssimazioni presenti nella stima dello spazio percorso dal velivolo dopo il punto R, possano ritenersi dell'ordine di "qualche %", decisamente inferiori ai valori dell'ordine del 23%÷26% in precedenza indicati. A questo proposito, il CP ha evidenziato anche il seguente punto. Il generale Melillo, portando ad esempio l'episodio del MiG cecoslovacco che, nel 1989, attraversò la Germania ed il Belgio senza pilota a bordo (si era lanciato) e con l'autopilota inserito (episodio noto anche al CP), ha osservato che, al momento del flame-out per esaurimento carburante, il velivolo entrò in "assetto inusuale" e precipitò al suolo con traiettoria quasi verticale.

Anche il CP è convinto che, a seguito dello spegnimento del motore, la più probabile traiettoria di volo del velivolo possa essere stata di questo tipo, come anche ipotizzato dai tecnici di Dresda.

In perizia, allo scopo di considerare il caso più favorevole ad una maggiore autonomia, il CP ha ipotizzato che il velivolo, dopo il flame-out, si sia stabilizzato su una traiettoria di discesa non eccessivamente inclinata (corrispondente ad una efficienza aerodinamica di circa 6), percorrendo così ulteriori 40NM verso le coste italiane. Il CP ha rilevato come tale tipo di traiettoria non sia certamente impossibile da percorrersi ma, altrettanto certamente, sia da ritenersi poco probabile e quindi estremamente favorevole ad una maggiore distanza percorribile dal velivolo, tale da annullare ogni eventuale approssimazione in difetto, insita nelle valutazioni dello spazio percorso fino al punto di flame-out.

Non può pertanto non condividersi la conclusione del CP che eventuali approssimazioni insite sia nei dati assunti, sia nella loro elaborazione, non possono ritenersi tali da mettere in discussione i risultati conseguiti ed esposti in perizia.

3.4. Sulla interpretazione della traccia radar LJ054.

Quanto alla traccia LJ054 di essa si deve dire, è stata inizializzata in modo automatico dal sistema alle ore 09.12.01Z ed identificata "friendly" dal sito master Jacotenente in 1'34". E' stata cancellata alle ore 09.22.57Z, dopo circa 11' di tracciamento. Essa è stata "vista" dal radar solo nella parte iniziale. Successivamente è stata mantenuta in vita solo con interventi manuali dell'operatore; il che sta a significare che nell'ultima parte presenta poca affidabilità. Infatti non ne viene determinata con esattezza la quota, e la velocità appare credibile solo nella parte iniziale ove diminuisce progressivamente da 520NM a 475NM; i valori successivi, tutti in ulteriore diminuzione, invece non appaiono attendibili proprio perchè relativi ad aggiornamenti manuali effettuati dagli operatori del sito di Otranto.

Le caratteristiche della traccia LJ054 non si adattano alla parte finale della ipotizzata traiettoria del MiG23. I principali punti di divergenza fra questa traiettoria e la traccia LJ054 sono in sintesi i seguenti: a. è estremamente improbabile che le quote coincidano – 40.000 piedi per il MiG contro una quota stimabile di circa 15.000 piedi

per la LJ054-; b. vi è una notevole differenza nella direzione – 330° per il MiG contro 342° per la LJ054-; c. la traccia LJ054 mediante estrapolazione non arriva al punto di ritrovamento dei resti del MiG; perchè ciò fosse avvenuto sarebbe stato necessario che il pilota avesse manovrato il velivolo, contrariamente a quanto sostenuto nella relazione italo-libico, in cui si afferma che il pilota era in stato di incoscienza in quella parte del velivolo e quindi incapace di manovrare.

Sulla base di queste considerazioni il collegio d'Ufficio ritenne che la traccia LJ054 non fosse correlabile alla parte terminale della ipotizzata traiettoria del MiG libico. D'altra parte poichè da testimonianza è emerso che era presente nella zona anche un velivolo militare sicuramente diverso dal MiG libico, quella traccia LJ054 potrebbe essere relativa a quel velivolo militare così come avvistato sopra Capo Rizzuto. Tale ipotesi di certo è la più probabile in quanto è compatibile con: 1. l'identificazione Friendly della traccia LJ054; 2. con il profilo di penetrazione nel territorio italiano del velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto; 3. la testimonianza del Piccolo, giacchè il velivolo da lui indicato potrebbe essere lo stesso visto su Capo Rizzuto; 4. la quota della LJ054; 5. la direzione della LJ054.

In base a tale considerazione il CPU conclude che "La traccia LJ054, diversa dal MiG libico, poteva essere relativa al velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto la mattina del 18.07.80". Quindi, se gli aerei presenti la mattina di quel giorno erano due e se la conclusione precedente è corretta, non risulterebbe traccia della registrazione di un velivolo con le caratteristiche di rotta del MiG libico nella documentazione agli atti e relativa alla registrazione delle tracce radar presso i siti di Otranto e Siracusa.

Ma non v'è alcun motivo di stimare tale conclusioni non corrette, ragion per cui vengono fatte proprie dell'inquirente.

* * * * *

TITOLO 3
Conclusioni.

In conclusione si deve dire che più sono gli elementi di prova che quel MiG23 cadde in tempo ed occasione diversi da quelli prospettati nella versione ufficiale. Che questa versione fu generata da una obbiettiva coincidenza d'interessi di tutte le parti, soggetti attivi e passivi, dell'operazione, spettatori e manovratori. Tutti, chi per un verso chi per l'altro, avevano interesse a coprire la realtà dei fatti. Fu da noi accettata per considerazioni puramente politiche e non d'altro genere. Non è affatto sostenibile, come pure s'è sostenuto, che il differimento della scoperta ufficiale derivasse da esigenze di intelligence per favorire l'alleato maggiore. Gli Stati Uniti erano già in possesso di esemplari di quella macchina che forse poteva interessare solo qualche alleato minore. Certo un interesse di carattere tecnico – come in tal senso hanno mostrato – poteva esserci negli americani, per accertare se vi fossero o meno delle innovazioni in quell'esemplare. Essi infatti ritirano soltanto i liquidi e qualche parte da comparare con quanto già posseggono. Al più ci danno spiegazioni per smontare e disinnescare. Certo vi era pure un interesse a comprendere – nella improbabile ipotesi, sempre da tenere in conto però, che non fossero a conoscenza dell'occasione che aveva dato luogo a quella caduta, che ha tutti i caratteri, lo si ribadisce di un abbattimento – come potesse essere

avvenuta quella penetrazione e nella più probabile ipotesi che ne fossero a conoscenza, a comprendere precedenti e conseguenze del fatto. Esigenze di intelligence, sulle quali quand'anche fossero esistite nei termini che alcuni vorrebbero, non sarebbero mai state decise dal solo livello di una forza armata. Ben altro deve essere il livello che decide di dare parti del velivolo per esigenze di quella natura a Servizi di alcuni Paesi, e negarle ad altri. Giacchè con quei comportamenti, forse non lo si è compreso a pieno, si instaurerebbero e si manterrebbero - ma forse è proprio così - circuiti diretti tra Servizi, senza alcuna informazione dei responsabili politici.

E che altri fossero i livelli lo si intuisce dalle parole del Ministro Lagorio il quale in termini di intelligenza e lealtà politica – giacchè se avesse affermato il contrario, avrebbe reso torto sia al suo ruolo che alle capacità a alle aspettative di chi persegue e s'attende la verità- ammette che il caso fu chiuso per ragioni politiche. Non si capisce però perchè non emerga che esso nacque anche per cause politiche e, cosa più importante, che fu gestito secondo direttive politiche, perchè di certo su scelte e decisioni che implicavano un altro Paese e in particolare la Libia appare assurdo un mancato coinvolgimento del livello politico. Castelsilano è come Ustica. I militari negano addirittura l'essenza dei fatti; asseriscono di conseguenza - non potrebbero altrimenti - di non aver riferito, perchè non v'era nulla da riferire ai politici. I politici affermano – e non potrebbero altrimenti, se le cose così stanno – di non aver saputo nulla. Questa è la situazione probatoria e sulla base di essa si deve giudicare. E così apparendo la realtà, non ne può discendere, così come ne è disceso, che l'accusa contestata. Ma se la realtà fosse diversa, non si potrebbe che ribadire quanto concluso in altra parte e cioè che un senso di fedeltà ancor più che malinteso a principi estranei all'ordinamento e un conseguente spirito di supposto sacrificio in pro di coloro che così si sono salvati dall'accusa di aver saputo ed avallato, avrebbero indotto gli imputati ad altrettanto gravi condotte.

Sul fatto, di fronte a una tale massa di prove, molte delle quali oggettive – le poche restanti di origine soggettiva provengono da persone del tutto immuni da sospetti, spontaneamente presentatesi, dei più disperati ambienti e luoghi, senza alcun contatto tra di loro, e pienamente concordi – si supera ogni ragionevole dubbio e si giunge alla certezza che esso non si è verificato il giorno che s'è voluto accreditare – con una messinscena quasi perfetta – è accaduto molto tempo prima, e per più versi si può anche presumere che sia capitato in quelle medesime circostanze in cui precipitò il DC9 Itavia.

Non solo: è caduto in conseguenza di abbattimento e probabilmente anche per mancanza di carburante, perchè inseguito da altri velivoli da caccia, e quindi per effetto di un vero e proprio duello aereo, un episodio di natura bellica, avvenuto sul nostro territorio, ad opera di velivoli stranieri – non è assolutamente sostenibile, e non v'è alcuna prova in tal senso, che vi sia stato un intervento italiano – e quindi senza, o almeno così appare, che la nostra Difesa s'avvedesse di alcunchè.

Una volta escluso che il differimento della data di caduta sia stato determinato da esigenze di intelligence, nostra o di alleati, se ne deve desumere che altra fosse la ragione di questa scelta. Quello che più impressiona in questa vicenda, lo si è detto in altro capitolo, è l'interesse di tutte le parti – salve le dichiarazioni di accusa contro Stati Uniti da parte del leader della Jamahirija, cui però non consegue la rivelazione dei fatti e delle loro prove- a tacere. E tale interesse fortissimo e mai intaccato, deve essere pari alla gravità dei fatti nascosti. Di modo che da esso ben può dedursi conforto alle ipotesi

che sul piano tecnico prevalgono. L'"aggressore" non rivendica l'azione. E anche qui coloro, le aeronautiche, che potevano porla in essere sono poco più di una. E un'azione di tal genere, se non avesse contesti innominabili, non vi sarebbe pudore a rivelarla. Giacchè si verserebbe in quell'ambito che sempre più si estende delle cd. operazioni di polizia internazionale, di interventi a fini umanitari o meno,di progetti di tirannicidî, di cui si fan carico le superpotenze, che in tal modo non ricorrono più alla tradizionale guerra solenne. I rapporti tra gli Stati si modificano con rapidità, e il diritto internazionale non riesce ad adeguarsi con sollecitudine.

Lo stesso è a dire della "vittima" che sul piano ufficiale concorda sulla data che è nata dalla coincidenza di interessi e sulla spiegazione dei fatti che essa stessa contribuisce ad erigere. Sul piano politico il suo leader di tanto in tanto rammenta un'altra verità e non la prova, se ne serve, senza dubbio, per lanciare messaggi ad amici, nemici e manutengoli. Noi per parte nostra, abbiamo aderito alla tesi ufficiale, ammettiamo che si tratta di una scelta politica, ma non tiriamo fuori dalla memoria – perchè dagli archivi già tante circostanze sono emerse – nemmeno mezza verità. Mentre con ogni probabilità di quell'aereo conosciamo vita, morte e miracoli.

Chè se poi l'innominabile fosse l'esser stato quel velivolo nel contesto della sera di quel 27 giugno 80, si spiegherebbero allora i silenzi dell'inseguitore, le grida dell'inseguito, le congetture di chi sa, e sapeva, e ha dato, mezzano per vocazione o necessità, un colpo alla botte e l'altro al cerchio.

* * * * *