

Università degli studi di Pisa

Dipartimento di civiltà e forme del sapere

Corso di Laurea in
Lettere moderne

Tesi di Laurea
in Storia Contemporanea

Strage di Ustica: ottantaduesima vittima la Giustizia!

Candidata
Laura Picchi

Relatore
Luca Baldissara

Anno Accademico 2013-2014

Indice

Introduzione.....

Cronologia.....

Capitolo 1 - 1980: la situazione interna e nelle relazioni internazionali dell'Italia nella cronaca e nella storiografia.....

Capitolo 2 – L'inchiesta sulla Strage di Ustica: dalle prime indagini il 28 giugno 1980 alla sentenza ordinanza del dottor Rosario Priore del 1999.....

Capitolo 3 - Il processo ai quattro Generali dell' AM Italia Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio e le sentenze di assoluzione.....

Capitolo 4 - Le sentenze dei tribunali civili.....

Capitolo 5 - Dalla verifica della fondatezza della tesi dell'ex Capitano AM Italia Mario Ciancarella alla lunga ricerca per ricostruire la verità sulla strage di Ustica: i risultati dello studio del fascicolo processuale.....

Capitolo 6 - Le morti di militari AM Italia per il giudice Rosario Priore probabilmente connesse o certamente non connesse al “caso Ustica”: il suicidio del Maresciallo AM Italia Mario Alberto Dettori e la morte del Tenente Colonnello AM Italia Alessandro Marcucci in una missione aerea di avvistamento incendi per la Regione Toscana.....

Conclusioni.....

Bibliografia.....

INTRODUZIONE

La sera del 27 giugno 1980 il Dc9 Itavia con 81 persone a bordo decollava con due ore di ritardo dall'aeroporto di Bologna, il volo si svolse senza alcun problema fino a quando alle 18.59 orario zulu o di Greenwich scomparve dagli schermi dei radar italiani. Non fu un cedimento strutturale dell'aereo la causa di quelle morti, come per anni politici e militari sostennero in ogni occasione e in ogni sede con poche eccezioni. Cosa accadde veramente la sera della strage di Ustica? Chi ne ha la responsabilità e perchè fu commessa quella strage? Per quali reati sono stati indagati, processati e infine assolti quattro generali dell'Aeronautica militare italiana? Perchè quei generali furono assolti e fu giusto assolverli?

Fin da subito scomparvero prove utili a ricostruire le responsabilità della strage di Ustica. Chi le ha fatte sparire, da dove sono scomparse e perchè? Che fine hanno fatto quelle prove utili a ricostruire le responsabilità della strage di Ustica? Quali delle tante ipotesi fatte sulla causa e su chi sia responsabile di quelle morti negli anni sono risultate prive di riscontro nel corso dell'inchiesta ?

Non è stato facile cercare di dare risposta a questi interrogativi. All'inizio della ricerca si sono studiati a lungo e approfonditamente il funzionamento ordinario della Difesa Aerea Italiana e del Controllo del Traffico Aereo nel 1980. Successivamente a questa prima fase di questo studio, c'è stato da fare il lavoro anche esso molto lungo e approfondito di interpretare i dati delle tracce di voli militari registrati la sera del 27 giugno 1980 dal Cram di Poggio Ballone a Grosseto e al momento della strage. Si è fatto ogni sforzo in questa seconda fase dello studio per ricostruire chi era in volo la sera della strage di Ustica, perchè era in volo e se fosse coinvolto nella esecuzione del progetto stragista.

Si è cercato di comprendere se la tesi dell'ex Capitano AM Italia Mario Ciancarella sull'arma usata per uccidere quelle 81 persone, su chi sono tutti i responsabili di quell'orribile massacro e sul perchè è stata fatta la strage di Ustica, tesi ritenuta inconsapevolmente depistante dal giudice Priore, fosse realmente un depistaggio in buona o cattiva fede, oppure tenuto conto dei risultati dello studio del

funzionamento ordinario della Difesa Aerea Italiana, del Controllo del Traffico aereo e di atti processuali dal dottor Priore ritenuti irrilevanti, bisognava valutare in modo differente dal giudice istruttore molte delle prove raccolte da lui stesso durante la sua inchiesta e ritenere la tesi del Ciancarella eventualmente fondata.

Per quanto riguarda le morti ritenute connesse o non connesse al “caso Ustica” dal giudice Priore si sono studiate le cause di morte delle vittime dei cosiddetti “caso Dettori” e “caso Marcucci e Lorenzini”, per verificare se alla fine si arrivava ad avere o no sul punto lo stesso convincimento espresso dal dottor Priore nella sua sentenza ordinanza del 1999.

Nelle conclusioni si elencheranno infine gli interrogativi rimasti senza risposta e i motivi per i quali in questi 35 anni si ritiene che l'ottanduesima vittima della Strage di Ustica sia stata ed è ancora oggi inequivocabilmente la Giustizia.

Dedica e Ringraziamenti

Questo lavoro è dedicato alla memoria del colonnello Alessandro Marcucci, di Silvio Lorenzini, del Maresciallo Mario Alberto Dettori e di Simona Scibilia.

Ringrazio sentitamente il professore relatore Luca Baldissara e il correlatore Fulvetti per il loro supporto e guida sapiente durante il lungo lavoro di ricerca e studio per questa tesi.

Ringrazio il cancelliere della Procura della Repubblica di Roma, dottor Musio, che ha saputo interpretare le mie esigenze, facilitando le mie ricerche.

Un ringraziamento particolare va all'Associazione antimafia Rita Atria per la costante collaborazione e perchè pagando prezzi altissimi non ha mai smesso di essere fedele alla Costituzione del 1948, non ha mai smesso di credere nelle Istituzioni democratiche italiane, non ha mai smesso di cercare la verità sulla Strage di Ustica e per tutte le altre vittime di mafia, del terrorismo e dello stragismo.

Ringrazio infine la mia famiglia e gli amici per non avermi mai fatto mancare il loro sostegno. Per la parte multimediale si ringrazia mio fratello Andrea.

CRONOLOGIA¹

27 giugno 1980: scompare dagli schermi radar il DC9 Itavia con 81 persone a bordo, era decollato dall'aeroporto di Bologna con due ore di ritardo

28 giugno 1980 i soccorritori avvistano una macchia di combustibile e vengono recuperati 39 corpi. Il ministro Formica nomina la Commissione d'inchiesta presieduta da Carlo Luzzatti

3 luglio 1980 la Procura di Roma riceve gli atti dalla Procura di Palermo, iniziano le indagini affidate al giudice Santacroce

18 luglio 1980 viene ufficialmente ritrovato il Mig libico caduto sulla Sila in Calabria

25 novembre 1980 Un esperto del NTSB John Macidull analizza il tracciato radar di Ciampino e conclude che il DC9 Itavia è stato colpito da un missile lanciato da un velivolo non identificato rilevato nelle vicinanze dell'aereo civile

16 marzo 1982 La commissione Luzzatti esclude il cedimento strutturale e la collisione in volo con un altro velivolo, ma conclude che senza l'esame del relitto non è possibile stabilire se si sia trattato di un missile o di una bomba collocata a bordo del DC9 Itavia

21 novembre 1984 il giudice Bucarelli nomina la commissione Blasi

31 marzo 1987 viene trovato impiccato a Grosseto il Maresciallo AM Italia Mario Alberto Dettori

16 marzo 1989 Il collegio dei periti Blasi consegna al giudice istruttore una relazione in cui sostiene la tesi di un missile lanciato contro il DC9 Itavia da un aereo non identificato

5 maggio 1989 il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica consegna al ministro della Difesa i risultati di un'inchiesta tecnico amministrativa in cui si difende l'operato dell'Aeronautica e si contestano le conclusioni del collegio dei periti Blasi

10 maggio 1989 la commissione governativa nominata da De Mita giunge alla conclusione che l'aereo è stato abbattuto da un missile ma non scarta l'ipotesi della

¹ http://www.stragi80.it/?page_id=7

bomba

28 giugno 1989 il giudice Bucarelli e il pm Santacroce incriminano per favoreggiamento e falsa testimonianza, ventitre militari in servizio la sera della strage di Ustica nei centri radar di Licola e Marsala

18 settembre 1989 Bucarelli chiede di sapere al Collegio Blasi se il DC9 Itavia è stato abbattuto da un missile oppure è esplosa una bomba a bordo

26 maggio 1990 Due dei cinque periti del collegio Blasi si dissociano dalle conclusioni consegnate al giudice il 16 marzo 1989 e sostengono la tesi della bomba a bordo

23 luglio 1990 L'inchiesta passa nelle mani del giudice istruttore Rosario Priore che nomina il collegio dei periti Misiti

12 gennaio 1992 l'esperto americano Chris Protheroe, incaricato dal giudice istruttore di svolgere una perizia sul relitto del DC9 Itavia indica la bomba come causa più probabile della strage

15 gennaio 1992 il giudice Priore incrimina 13 alti ufficiali dell'Aeronautica e li accusa di aver depistato le indagini. Il reato ipotizzato nelle comunicazioni giudiziarie è quello di attentato contro l'attività di governo con l'aggravante dell'alto tradimento e della falsa testimonianza, in relazione all'accusa di strage ipotizzata contro ignoti

2 febbraio 1992 muore in una missione di avvistamento incendi aerea per la Regione Toscana il tenente colonnello AM Italia dimessosi nel 1989 Alessandro Marcucci, 33 giorni dopo morirà l'avvistatore di Marcucci Silvio Lorenzini

14 aprile 1992 la Commissione Stragi Gualtieri approva la relazione conclusiva sul caso Ustica, nella quale sono denunciate reticenze e menzogne dei pubblici poteri e dei militari AM Italia.

27 giugno 1993 Sewell, consulente dei familiari delle vittime, sostiene la tesi dell'abbattimento del DC9 Itavia con un missile

29 giugno 1994 i periti dell'Aeronautica sostengono l'esplosione a bordo del DC9 Itavia di una bomba

23 giugno 1994 il collegio Misiti nominato da Priore sostiene l'esplosione a bordo

del DC9 Itavia di una bomba. Due periti del collegio Misiti sostengono anche la tesi della quasi collisione. Il collegio Misiti non è creduto dai pm

16 giugno 1997 il collegio Dalle Mese consegna a Priore una perizia radaristica in cui è definita plausibile l'ipotesi di un velivolo nascosto nella scia del DC9 e c'era sicuramente un intenso traffico di aerei militari, c'era una portaerei

6 dicembre 1997 in un supplemento di perizia radaristica, il collegio Dalle Mese afferma che gli aerei militari avevano il transponder spento per non essere identificati.

31 agosto 1999 Il giudice Rosario Priore rinvia a giudizio i generali Lamberto Bartolucci, Zeno Tascio, Corrado Melillo e Franco Ferri e gli altri 5 ufficiali per attentato contro gli organi costituzionali con l'aggravante dell'alto tradimento, mentre dichiara di non doversi procedere per strage perché "ignoti gli autori del reato".

28 settembre 2000. Si apre a Roma nell'aula bunker di Rebibbia, davanti alla sezione terza della Corte d'Assise di Roma, il processo sui presunti depistaggi.

30 aprile 2004 Si chiude il processo sui presunti depistaggi: la Corte d'Assise di Roma assolve da tutte le accuse i generali dell'Aeronautica Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Zeno Tascio e Corrado Melillo. Per un capo di imputazione, nei confronti di Ferri e Bartolucci, riguardante le informazioni errate fornite al Governo in merito alla presenza di altri aerei la sera dell'incidente, il reato è considerato prescritto in quanto derubricato.

3 novembre 2005 Inizia a Roma il processo di appello ai generali Bartolucci e Ferri perché rispondano del reato di omessa comunicazione al Governo di informazioni sul disastro di Ustica. Il dibattimento di secondo grado scaturisce dall'impugnazione della sentenza fatta dai pm Monteleone e Amelio limitatamente alla dichiarazione di prescrizione del reato.

15 dicembre 2005 I giudici della prima Corte d'Assise d'Appello di Roma, presieduta da Antonio Cappiello, assolvono "perché il fatto non sussiste" Bartolucci e il suo vice Ferri.

10 maggio 2006 La Procura Generale di Roma propone ricorso per Cassazione perché venga annullata la sentenza della Corte d'Appello del 15 dicembre 2005

dichiarando che “il fatto contestato non è più previsto dalla legge come reato” anziché “perché il fatto non sussiste”

10 gennaio 2007 La Corte di Cassazione, dichiarando inammissibile il ricorso della Procura Generale del Tribunale di Roma e rigettando anche quello delle parti civili, assolve definitivamente, per mancanza di prove, i generali Bartolucci e Ferri. L'istruttoria, secondo i supremi giudici, si è limitata ad acquisire un'imponente massa di dati dai quali peraltro non è stato possibile ricavare elementi di prova a conforto della tesi di accusa. La sentenza di appello, scrivono ancora nelle motivazioni, ha ritenuto in modo chiaro ed esplicito che la prova dei fatti contestati sia del tutto mancata” e quindi la formula assolutoria è dovuta alla mancanza di prove e non all'insufficienza o alla contraddittorietà delle stesse

10 settembre 2011 I familiari delle vittime saranno risarciti dai ministeri della Difesa e dei Trasporti. Lo ha deciso il giudice Paola Proto Pisani del terza sezione civile del Tribunale di Palermo. A 81 parenti andranno oltre cento milioni di euro. Il Tribunale, ricostruendo i fatti accaduti la sera del 27 giugno 1980, ha ritenuto responsabili i ministeri per non avere garantito la sicurezza del volo Itavia, ma anche per l'occultamento della verità, con depistaggi e distruzione di atti. Secondo la sentenza si può ritenere provato che l'incidente occorso al DC9 si sia verificato a causa di un intercettamento realizzato da parte di due caccia, che nella parte finale della rotta del DC9 viaggiavano parallelamente ad esso, di un velivolo militare precedentemente nascostosi nella scia del DC9 al fine di non essere rilevato dai radar, quale diretta conseguenza dell'esplosione di un missile lanciato dagli aerei inseguitori contro l'aereo nascosto oppure di una quasi collisione verificatasi tra l'aereo nascosto ed il DC9”.

13 novembre 2012 La Terza sezione civile della Corte di Cassazione condanna i Ministeri dei Trasporti e della Difesa a risarcire i familiari di tre passeggeri del volo Itavia.

Capitolo 1

1.1 1945-1980: La scia di sangue nel periodo storico precedente la strage di Ustica e l'ipotesi di una influenza degli Usa costante negli affari italiani

Nel 1946 in Sicilia il 22 settembre si ebbe la strage di Alia, poi due anni dopo gli assassinii di **Epifanio Li Puma**, segretario della Camera del lavoro di Petralia Soprana (2 marzo '48), **Placido Rizzotto**, segretario della Camera del lavoro di Corleone (10 marzo '48) e **Calogero Cangelosi**, segretario della Camera del lavoro di Camporeale (2 aprile '48).

In questo periodo 1946-1948 si registrano altri numerosi altri delitti di sangue contro dirigenti sindacali e della sinistra, come gli assassinii di **Giovanni Severino**, segretario della Camera del lavoro di Joppolo (25 novembre '46); **Nicolò Azoti**, segretario della Camera del lavoro di Baucina (21 dicembre '46); **Accursio Miraglia**, segretario della Camera del lavoro di Sciacca (4 gennaio '47); **Pietro Macchiarella**, segretario della Camera del lavoro di Ficarazzi (19 febbraio '47); **Biagio Pellegrino e Giuseppe Martorana**, caduti durante una sparatoria dei carabinieri sulla folla dei manifestanti a Messina (7 marzo '47);

Giovanni Grifò, Filippo Di Salvo, Provvidenza Greco, Castrense Intravaia, Vincenza La Fata, Giovanni Megna, Margherita Clesceri, Vito Allotta, Francesco Vicari, Giuseppe Di Maggio, Giorgio Cusenza, Serafino Lascari, (Portella della Ginestra, comune di Piana degli Albanesi, 1° maggio '47); **Michelangelo Salvia** (dirigente della Camera del lavoro di Partinico, 8 maggio '47); **Giuseppe Casarrubea e Vincenzo Lo Iacono** (dirigenti della Camera del Lavoro di Partinico, 22 giugno '47); **Giuseppe Maniaci**, segretario della Federterra di Terrasini (23 ottobre '47); **Calogero Caiola** (testimone della strage di Portella della Ginestra, 3 novembre '47); **Vito Pipitone**, segretario della Camera del lavoro di Marsala (8 novembre '47). Essi sono delitti che ora appaiono unificati da un disegno eversivo unico, teso a decapitare il processo

democratico e partecipativo che si realizzò in Italia con la lotta di Resistenza e con l'unità delle forze antifasciste.

Il primo passo di questo disegno eversivo consistette nel mettere fuori legge il Pci di **Palmiro Togliatti** e nel progettare l'incarcerazione per i principali dirigenti, dopo una sollevazione armata delle varie formazioni neofasciste. A eseguire questo piano troviamo generali dell'Arma dei carabinieri, dell'Esercito, dell'Aeronautica nonché ammiragli della Marina, tutti provenienti da ambienti monarchici o fascisti. Essi costituiscono in quei mesi varie organizzazioni eversive che confluiscono, nell'autunno '46, nell'Unione patriottica anticomunista (Upa).

Tale situazione fu determinata dal governo degli Stati Uniti d'America, tramite il Comando militare e i servizi segreti di questa nazione in Italia. La Sicilia è scelta come campo sperimentale del primo disegno golpista nel nostro paese. Le stragi e gli assassinii fungono da innesco per la provocazione delle masse socialcomuniste, necessaria allo scatenarsi della reazione dell'Upa e delle formazioni nere sotto l'ombrello protettivo dell'intelligence Usa. È, di fatto, la nascita della strategia della tensione nel nostro paese.

Fonte di quanto si afferma è il Dossier Cereghino-Casarrubea² intitolato **“STATI UNITI,EVERSIONE NERA E GUERRA AL COMUNISMO IN ITALIA 1943 – 1947”** e la documentazione, in forma cartacea originale, che si trova presso i seguenti archivi:

- 1) Usa, Maryland, College Park, National archives and records administration;
- 2) Gran Bretagna, Kew Gardens, Surrey, National archives;
- 3) Italia, Roma, Archivio centrale dello Stato, fondo Servizio informazioni e

² Dossier Cereghino-Casarrubea intitolato **“STATI UNITI,EVERSIONE NERA E GUERRA AL COMUNISMO IN ITALIA 1943 – 1947 ;**

Giuseppe De Lutiis Storia dei servizi segreti in Italia Editori riuniti 1998 pp. 11-17, pp.50-52, pp.135-140; Giuseppe De Lutiis Il lato oscuro del potere Editori riuniti 1996 pp.5-22, pg. 38-47,pp.182-203

sicurezza (Sis);

4) Repubblica slovena, Lubiana, Archivio di Stato. Di detti originali le copie sono attualmente giacenti presso l'archivio "Giuseppe Casarrubea".

In questo Dossier di particolare importanza è per esempio quanto si scrive di Nino Buttazzoni (capo degli Np nella Rsi tra il '43 e il '45). Nell'aprile '46, Buttazzoni inizia a lavorare per Angleton con lo pseudonimo di "ingegner Cattarini". Forte di questa copertura, il capo degli Np fa sfilare i suoi uomini al parco del Pincio, a Roma. Sono duecento militi di provata fede anticomunista e disposti a tutto. In *Solo per la bandiera* (cit., pp. 122 - 123) scrive: "**Sono momenti in cui per molti Repubblica significa comunismo e la nostra scelta non ha incertezze. Abbiamo armi e depositi al completo. Faccio contattare anche alcuni Np del sud**".

Nelle stesse settimane, Buttazzoni fonda l'Eca (Esercito clandestino anticomunista) mentre Romualdi redige il manifesto programmatico del Fronte antibolscevico italiano (Fai, composto interamente da unità neofasciste clandestine) e lo consegna ad Angleton tramite Buttazzoni. **Nel documento si sostiene in maniera esplicita che neofascisti e americani devono unirsi per una comune azione contro il comunismo, "focolaio di infezione sociale per l'Europa e il mondo"**.

Vi si afferma testualmente: "**I neofascisti intendono stabilire un contatto con le autorità americane per analizzare congiuntamente la situazione del Paese.**"

La questione politica italiana sarà quindi collocata nelle mani degli Stati Uniti d'America". Dall'analisi di questo testo (ora in Nicola Tranfaglia, *Come nasce la Repubblica*, Milano, Bompiani, 2004, pp. 80 - 86) emergono non poche analogie con il testo dei volantini lanciati durante gli assalti contro le Camere del lavoro di Partinico e Carini (Palermo), il 22 giugno '47. Qui si fa riferimento alla "caneia rossa" e alla "mastodontica macchina sovietica". I due

documenti sembrano scritti dalla stessa mano.

Non a caso, i Fasci di azione rivoluzionaria (Far) nascono ufficialmente poco dopo, nell'autunno '46, sotto la guida di Pino Romualdi e con palesi finalità terroristiche.

Altro fatto importantissimo che troviamo nel Dossier è che nell'ottobre '46 il colonnello Laderchi (Cc), il capitano Callegarini (Cc), l'ammiraglio Maugeri, il colonnello Resio (Marina), il generale dell'Aeronautica Infante e molti altri ufficiali iniziano a organizzare un colpo di Stato antidemocratico.

“Sono in contatto con i fascisti monarchici” e preparano “una rivolta armata nel Paese” (cfr. documenti Sis, 12 ottobre e 5 novembre '46). Carlo Resio lavora per l'Oss di Angleton dall'estate '44 (a Roma, in via Sicilia 59) e rimane alle sue dipendenze fino al dicembre '47, data in cui il capo dei servizi americani ritorna negli Stati Uniti. Resio è tra gli uomini che prelevano Junio Valerio Borghese (a Milano, il 10 maggio '45) per tradurlo a Roma. All'operazione partecipano Angleton e Federico d'Amato (intelligence italiana).

Secondo un documento *top secret* dell'MI5 britannico, datato 8 ottobre '46 e desecretato a Londra nel gennaio 2006, sono soliti riunirsi a Roma: Augusto Turati, ex segretario del Partito nazionale fascista (Pnf) e capo politico del clandestinismo fascista; Pompeo Agrifoglio, ex capo del Sim; Luigi Ferrari, capo della polizia; Leone Santoro, membro dell'ufficio politico del ministero dell'Interno; Izielo (sic) Corso, sottosegretario all'Interno nel secondo governo De Gasperi [c'è un Angelo Corso, sottosegretario all'Interno nel secondo governo De Gasperi] e l'agente americano Philip J. Corso (Cic), uno dei collaboratori più stretti di Angleton e “custode” di Junio Valerio Borghese a Forte Boccea (Roma) e a Procida. Il documento specifica: “**Numerosi ufficiali americani e italiani (come il capitano Corso suddetto) sono legati in maniera intima e attiva a questo gruppo**”. Il tramite tra Corso e Agrifoglio è il tenente Mario Bolaffio (Sim). Nello stesso periodo, Augusto Turati è ritenuto

“persona grata agli angloamericani, i quali lo stimano e lo rispettano molto” (Sis, 19 settembre '46, b. 13, f. *Turati Augusto*).

Secondo un altro rapporto britannico *top secret* (27 novembre '46), “Il capitano Corso ha recentemente sostenuto un incontro con Enzo Selvaggi [esponente monarchico] e lo ha informato di aver ricevuto istruzioni dal suo governo per formare un gruppo politico anticomunista. **Corso ha aggiunto che questo cambio di politiche è dovuto al successo del Partito repubblicano nelle elezioni statunitensi**”. Si tratta delle elezioni di mezzo termine del congresso americano (novembre '46) . Si registra, in pratica, il via libera all'offensiva anticomunista in Italia da parte di Washington.

Numerosi rapporti Sis, inoltre viene scritto nel Dossier, si occupano dell'organizzazione chiamata Upa, che nell'ottobre '46 inizia a preparare un colpo di Stato. È guidata come abbiamo visto dal generale Giovanni Messe (Cc), dal Sim, da Laderchi, Callegarini, Maugeri, Resio e Infante.

L'Upa agisce agli ordini diretti dell'intelligence Usa di Angleton e di Philip J. Corso. L'obiettivo è una dittatura militare transitoria, della durata di uno o due anni, affidata all'Arma dei carabinieri.

Secondo un documento britannico dell'11 agosto '47,

(*Movimento italiano di estrema destra: assistenza americana*, paragrafo *Visita di un rappresentante americano*), l'ex capo dell'Amgot (il governo militare alleato dal '43 al '45), il colonnello Charles Poletti, arriva in Italia nel mese di giugno '47 “in missione speciale per conto del governo americano”, in coincidenza con le stragi siciliane:

Il signor Poletti è arrivato in Italia a giugno in missione speciale per conto del governo americano. Ha incontrato il signor Jacini a Roma e, dopo un attento esame dell'organizzazione dei movimenti italiani di estrema destra, ha promesso da parte del governo americano armi per il movimento e un supporto finanziario sia per le attività in Italia sia sul confine orientale (Udine). [...]

Poletti ha posto come condizione per l'assistenza americana che il movimento dell'estrema destra in tutta Italia sia collocato sotto un comando unificato.

Con ogni probabilità, il Jacini in questione è Stefano Jacini, ministro della Guerra nel governo Parri e ambasciatore straordinario in Argentina dal settembre '47. È con lui che Poletti instaura un rapporto fiduciario.

Il percorso eversivo (iniziato nell'estate '46) appare ora più maturo sotto la spinta degli Usa, che forniscono un poderoso scudo protettivo costituito da **appoggi politici, denaro e armi**.

Ecco perché l'8 maggio '47, una settimana dopo la strage di Portella della Ginestra, troviamo Mike Stern (un celebre giornalista americano, in Sicilia da molte settimane) a pranzo con la famiglia di Salvatore Giuliano, a Montelepre.

Stern è il garante in Sicilia, per conto di Poletti, della corretta esecuzione del piano golpista, che dovrà in breve espandersi a tutta l'Italia? Su questo argomento, il supplemento n. 24 di *Propaganda* (Pci, 1949), al paragrafo *I banditi e gli agenti americani* (pp. 16 - 18), denuncia senza mezzi termini:

Il giorno 8 maggio 1947, a una settimana di distanza dall'eccidio di Portella della Ginestra, il capitano dell'esercito americano Stern si recava, a quanto scrive egli stesso, nel covo di Giuliano e riceveva dalle mani del bandito un proclama indirizzato al presidente Harry Truman. Dopo qualche settimana, nelle tasche di un bandito caduto in mano della polizia, veniva trovata una lettera autentica di Giuliano diretta al suo amico Stern a Roma, via della Mercede 53 (sede della Associazione della stampa estera), nella quale il fuorilegge chiedeva armi pesanti e dava consigli circa la maniera di mantenere i contatti con l'ufficiale americano. Due circostanze colpiscono a prima vista: il fatto che, proprio all'indomani di Portella, lo Stern senta il bisogno di andare a fare visita al "re di Montelepre" ed il fatto che quest'ultimo si permetta, nella sua lettera intercettata dalla polizia, di chiedere armi ad un ufficiale

dell'esercito americano. Ma tutto ciò ormai non ha più nulla di strano. È chiaro che l'iniziativa dello Stern non è frutto di una curiosità individuale, ma che la sua visita a Giuliano ed i suoi rapporti con il bandito sono frutto di precise istruzioni diramate dall'Ufficio servizi strategici [Oss], allo scopo di agganciare il bandito alla politica americana nel Mediterraneo. A conferma di questa tesi, è facile ricordare l'atteggiamento del governo di De Gasperi in questa circostanza. Il governo italiano, infatti, si guarda bene di intervenire presso l'ambasciatore americano a Roma per protestare o almeno per chiedere spiegazioni dell'attività del capitano Stern, uno straniero che promette ad un bandito armi ed aiuto.

In sintesi, i rapporti britannici (inaccessibili fino a un anno fa) ci dicono che i mandanti delle stragi siciliane del maggio – giugno '47 sono da ricercare nel governo degli Stati Uniti d'America, presieduto dall'aprile '45 da Harry Truman. Di conseguenza, i tramiti sono Charles Poletti, James Angleton, Philip J. Corso e, forse, Mike Stern. Non a caso, un documento del 13 agosto '47 afferma:

Il maresciallo Messe ha assunto la direzione militare di tutto il movimento anticomunista nel nord Italia (...). Il movimento riceve dieci milioni di lire al mese dalla Confederazione degli industriali dell'Italia settentrionale (...).

Jacini mantiene costantemente informate le autorità americane sugli sviluppi del movimento anticomunista.

Altri due dispacci britannici (2 giugno e 5 agosto '47, spediti da Roma a Londra) riferiscono ampiamente sui finanziamenti erogati dalla Banca nazionale dell'agricoltura (Bna) al movimento clandestino monarchico - fascista, che punta alla costituzione "di squadre armate per opporsi alle formazioni comuniste". Si fanno i nomi dell'avvocato Carlo Jurghens, presidente della Bna, e del condirettore della banca, conte Armenise. Il denaro arriva anche ai rappresentanti dell'Umi (Unione monarchica italiana) con sede a

Roma in via Quattro Fontane, luogo frequentato anche dagli emissari della banda Giuliano. Ed è molto probabile che sia proprio questa la “fonte unica” a cui attinge il “Nuovo comando generale” (Far, Eca e Sam) per sviluppare le attività terroristiche del maggio - giugno '47 in Sicilia (cfr. i due documenti Sis del 25 giugno '47, già esaminati). Secondo Londra, Umberto II (in esilio da un anno a Cascais, in Portogallo) è al corrente dell'operazione eversiva in atto. Non è casuale che nelle stesse settimane l'ex re incontri Eva Perón, consorte del presidente argentino Juan Perón, dalla quale (secondo il giornalista Jorge Camarasa) riceve un grosso quantitativo di pietre preziose (cfr. il capitolo I del volume *Tango Connection*, cit.). Il rapporto britannico del 5 agosto spiega infatti che le formazioni nere cercano di ottenere finanziamenti, oltre che dalla Bna, anche dagli industriali e dai neofascisti italiani emigrati in Argentina. Nel '47, denaro e armi arrivano in Italia senza problemi. Il comando militare del Partito nazionale monarchico (Pnm), guidato dal generale Scala, dispone a Roma di tre depositi d'armi clandestini con seicento mitragliatrici e cinquemila bombe a mano. Ma l'afflusso di armi inizia nell'autunno '46:

I gruppi monarchici hanno ricevuto dall'America del Nord ingentissime somme e armi di ogni specie. Fra le armi, vi sono dei fucili mitragliatori di nuovo tipo con cartuccia molto lunga e di grosso calibro. Il morale è elevatissimo. Notizia assolutamente certa (Sis, b. 43, f. L25/*Attività monarchica*, 9 ottobre '46).

Le gravi responsabilità del governo americano nelle vicende eversive italiane emergono anche da un questionario dei servizi segreti Usa (tradotto in italiano dal Sis):

Gli elementi che potrebbero opporsi in combattimento contro il comunismo armato provengono quasi totalmente dai quadri degli ufficiali dell'esercito regolare, devoti alla monarchia, nonché da elementi fascisti che non si siano piegati al comunismo (Sis, b. 44, f. LP39/*Movimento anticomunista*, 17 ottobre

'47).

Il progetto di insurrezione golpista, che doveva innescarsi con l'eccidio di Portella, poi fallisce perché il Pci e il Psi non reagiscono alla grave provocazione. Togliatti e Nenni sanno benissimo che la strage altro non è che una gigantesca trappola destinata ad annientare i partiti storici della sinistra italiana. Già l'8 maggio '47, il Sis rileva che vi è una spaccatura tra l'Upa e i Far, che diventa definitiva con la nascita del quarto governo De Gasperi, il 31 maggio '47, quando comunisti e socialisti sono estromessi dal governo. L'Upa avverte che non è più necessaria una insurrezione violenta perché il "pericolo comunista" comincia finalmente ad allontanarsi. Non così la pensano i Far, che proseguono imperterriti sulla strada delle azioni terroristiche che dovranno portare al golpe. Ma è un pesante atto di disubbidienza nei confronti delle potenti gerarchie eversive della capitale, uno sgarro che Romualdi e le sue squadre armate pagano a caro prezzo. Tra il 26 e il 27 giugno '47 si scatena la micidiale rappresaglia dell'Upa. In poche ore, in Sicilia, sono massacrati a colpi di mitra Salvatore Ferreri, alias Fra' Diavolo (il vice di Giuliano), e altri otto banditi. È l'inizio della fine per lo squadrone della morte monteleprino e per le Sam, l'Eca e i Far.

La sconfitta del "Nuovo comando generale" segna il decollo definitivo dell'Upa - l'organizzazione parallela interna allo Stato che veglierà sulla "minaccia comunista" per i successivi cinquant'anni - e della destra "istituzionale" dell'Msi di Giorgio Almirante.

Per concludere sconcertanti risultano le mosse di Alcide De Gasperi.

Durante il suo secondo governo (13 luglio '46 - 20 gennaio '47), si registra la fase matura degli accordi tra intelligence Usa, clandestinismo neofascista e corpi dello Stato (ottobre - novembre '46). Questi ultimi fanno riferimento al ministero dell'Interno, al Sim, alla Ps e all'Arma dei carabinieri. È evidente che il Sis riferisce, per dovere d'ufficio, al ministro dell'Interno, carica ricoperta *ad*

interim proprio da De Gasperi. Come abbiamo visto, la circostanza è denunciata in quelle settimane da una serie di preoccupati rapporti *top secret* redatti a Roma dall'intelligence britannica.

Mario Scelba diventa ministro dell'Interno con il terzo governo De Gasperi (2 febbraio - 13 maggio '47) e tale carica ricopre in maniera ininterrotta fino al '54. Il ministro è perfettamente a conoscenza del retroscena eversivo neofascista che porta alle stragi siciliane del maggio - giugno '47. Le migliaia di rapporti Sis prodotti nella primavera - estate '47, e che riconducono in maniera inequivocabile all'alleanza tra servizi segreti statunitensi, squadre armate neofasciste, Arma dei carabinieri ed Esercito, sono ovviamente diretti proprio a lui. Tuttavia il 2 maggio '47, in piena Assemblea costituente, Scelba pronuncia un accalorato discorso nel quale nega l'esistenza di mandanti nella strage di Portella della Ginestra, definendola un fenomeno da collegare all'arretratezza feudale della Sicilia. In Italia si avvia così una storia fatta di mistificazioni, inganni e omertà istituzionali. Quella della doppia lealtà, del doppio Stato.

Sono questi gli anni anche in cui il Consiglio Nazionale di Sicurezza americana emana delle direttive che contengono piani per impedire al Partito Comunista italiano di poter governare nel nostro paese dopo aver vinto le elezioni, anche a rischio di una guerra civile. Queste direttive prevedevano finanziamenti e rifornimento di armi ai gruppi anticomunisti italiani da parte del governo americano. Essi dovevano darsi da fare per distruggere la rispettabilità del Pci, per compromettere chi nel Pci aveva cariche pubbliche, per screditare gli sforzi comunisti durante la seconda guerra mondiale, per gonfiare scandali riguardanti i leader del Pci, per ridurre il potere della stampa filocomunista.

Per ricostruire la politica americana per l'Italia negli anni cinquanta si è deciso di servirsi del testo di **Leopoldo Nuti "Gli Stati Uniti e l'apertura a**

sinistra³.

Il 21 febbraio 1952 il Psychological Strategy Board adottò per l'Italia il piano Demagnetize, in cui si chiedeva al governo italiano di ridurre l'influenza del Pci, privandolo delle sue risorse materiali, di ridurre la sua influenza in campo sindacale, di contribuire a rendere illegali le organizzazioni internazionali comuniste (pg.14 libro Leopoldo Nuti già citato).

Nell'aprile 1954 lo speciale organo creato dal presidente Eisenhower per assicurare il coordinamento di tutte le proprie iniziative di politica estera, l'OCB, approva il memorandum NSC 5411/2 che definiva gli obiettivi e le strategie della politica americana in Italia. In esso si chiedeva al governo italiano uno scontro più diretto con il Pci, colpendo la sua base organizzativa, indebolendo la sua forza politica e finanziaria. Si diceva al governo italiano che senza un suo concreto e forte impegno anticomunista, **sarebbe terminata l'assistenza economica americana al nostro Paese.**

Tutto questo non rimase certo a livello teorico. Si discriminò Pci e Cgil, a favore di Cisl e Uil, per esempio assegnando le commesse previste dal piano di assistenza militare MDAP solo a quelle fabbriche nelle quali i sindacati non comunisti avessero la maggioranza nei consigli di fabbrica. Alla fine del 1954 poi inizierà l'offensiva anticomunista del governo Scelba, accettando di fatto le direttive americane contenute nel memorandum Nsc 5411/2 dell'OCB (pgg.21-22 libro Leopoldo Nuti già citato).

Alla fine degli anni cinquanta sempre l'Ocb emette un altro rapporto sulla situazione italiana, una delle sezioni di quest'ultimo è intitolata: "La minaccia di Enrico Mattei agli obiettivi della politica degli Stati Uniti".

Tale rapporto discredita pesantemente Enrico Mattei, dipingendolo come un ricattatore del governo italiano, come un uomo corrotto, ma in realtà lo si vuole mettere in cattiva luce e indebolire, perché la sua politica di espansione nel

3 Leopoldo Nuti "Gli Stati Uniti e l'apertura a sinistra" pp.14, 21-22

settore chimico e nucleare, i suoi finanziamenti a giornali critici degli Usa e al Psi di Nenni creano grossi problemi al governo americano. Si ripete anche questa volta la minaccia al governo italiano che **terminerà l'assistenza economica americana, se esso non si comporta come gli si chiede.**

Il governo americano si oppose decisamente a che continuassero sempre alla fine degli anni cinquanta le interferenze di Gronchi, sul governo italiano per iniziative di politica estera, considerate negli Usa avventate. Si oppose anche in modo deciso il governo americano, nello stesso periodo, **a qualsiasi ipotesi di apertura a sinistra da parte del governo italiano.**

Per quanto riguarda la prima metà degli anni sessanta è importante porre la nostra attenzione sugli **atti della Commissione Parlamentare sui fatti del giugno-luglio 1964** e in particolare sulla audizione di Ferruccio Parri riportata nel **libro terzo capitolo secondo.**

Le domande poste a Ferruccio Parri dal Presidente della Commissione si concentrarono sull'articolo da lui scritto su Astrolabio il 23 novembre 1969.

In questo articolo Ferruccio Parri denunciava il fatto che c'era stata una riunione privata del Consiglio di Presidenza della Confindustria e che si era deliberato un piano di guerra (potrebbe trattarsi di un piano di battaglia politica o parlamentare ma anche di un altro genere di guerra), nominando un comitato di difesa affidato ad Alighiero De Micheli, predecessore di Furio Cicogna alla Presidenza della Confederazione. Erano stati costituiti sottocomitati a Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e raccolti ampi fondi. Era stato incaricato l'avvocato Carpanini di organizzare nel triangolo industriale nuclei civili di azione. Alla riunione di Milano era presente, col professor Valletta, il colonnello Rocca. Si affermava poi che c'era un'altra parte che spingeva ed erano i **servizi di sicurezza americana di Francoforte (probabilmente anche la C.I.A.)**

Nella audizione Ferruccio Parri aggiungeva a quanto scritto nell'articolo su

Astrolabio, che già prima dei fatti del giugno-Luglio 1964 sapeva e lo aveva denunciato pubblicamente che **i servizi segreti della Nato avevano l'incarico soprattutto di vigilare i possibili spostamenti della politica italiana, compresi quindi gli effetti dell'accesso dei socialisti al potere, nonché sui possibili spostamenti della politica del Patto Atlantico.**

Ferruccio Parri concluse la sua audizione(libro terzo cap.2 pgg.90-92) alla Commissione Parlamentare sui fatti del giugno-luglio 1964, affermando che: “Questo particolare dei nuclei d'azione debbo confermare francamente che, almeno nella mia testa, si ricollega alle notizie purtroppo incomplete che si sono avute nei riguardi dei nuclei d'azione preparati dal generale de Lorenzo per appoggiare, se del caso, l'eventuale **colpo di forza**. Sono su questo piano, anche perché coincidono con preparativi, con intese note anche per altre fonti, esistenti soprattutto in Torino, per quanto riguarda questi nuclei d'azione, già preparati, tenuti pronti, finanziati sempre — mi rincresce — principalmente da Valletta e allestiti per appoggiare delle possibili azioni. E questo incarico dato dalla Confindustria non posso dire in che modo preciso si collega, ma rientra peraltro in tale quadro”.

Ferruccio Parri consegnò al Presidente, che gli stava ponendo domande sul suo articolo su Astrolabio, uno scritto anonimo, ma secondo lui credibile, in quanto confermato da altre sue fonti invece non anonime, per rafforzare la sua audizione in cui si dice:

“1963-1964. I servizi di sicurezza americani sono in stato di allarme, perché si temono deviazioni da parte dei socialisti per quanto riguarda la politica estera del nostro Governo. Anche gli ambienti industriali, economici e finanziari sono sotto pressione. Si diffonde con insistenza la voce di nuove nazionalizzazioni nei campi delle assicurazioni, zuccheri, farmaceutici, ecc. Si ritiene l'onorevole Riccardo Lombardi uomo pericolosissimo per l'iniziativa privata e per la proprietà privata. Si cerca di imbastire trappole per comprometterlo

politicamente e moralmente. Questa iniziativa parte dagli ambienti dell'industria farmaceutica e precisamente dall'Assofarma. La Confindustria, della quale è presidente Cicogna, cerca di stringere i tempi per organizzare la difesa. A Milano ha luogo una riunione segreta del consiglio di presidenza della Confindustria. Nel corso di questa riunione, alla quale hanno partecipato Vittorio Valletta e il colonnello Vincenzo Rocca, oltre agli altri consiglieri dell'associazione, si decide di costituire un comitato di difesa, capitanato dal dottor Alighiero De Micheli, già presidente della Confindustria.

Tutti gli associati alla Confindustria devono comunque collaborare a questo comitato con fondi, iniziative, esperienze. Nelle province di Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli vengono costituiti dei sottocomitati. Il Comitato centrale coordinatore crea una sua segreteria alla cui direzione nomina il dottor Manzitti, già segretario dell'associazione industriali di Genova. L'avvocato Ernesto Carpanini (defunto nel 1966), come ex ufficiale dei carabinieri, è incaricato di organizzare nel triangolo industriale alta Italia nuclei d'azione.

L'altra parte della storia è nota a tutti.

Concludendo: la storia dell'intreccio tra Pentagono, C.I.A., S.I.F.A.R., carabinieri, polizia, industriali, militari, organi di governo, ecc. è una storia reale che nessuno può negare anche se è difficile produrre prove documentate. È una storia ancora corrente nel nostro paese”.

Sul sito internet Misteri d'Italia si può trovare, se abbonati, (prima era gratuito l'accesso a tutta la documentazione) una sintesi dei documenti di varie fonti americane su quell'estate 1964, nei quali sembra non essere smentito affatto quanto detto da Ferruccio Parri nella sua audizione più volte citata.

In essi infatti si legge:

“9 GENNAIO 1964, WASHINGTON. Memorandum del segretario di Stato Rusk al presidente americano Lyndon B. Johnson, alla vigilia della visita del presidente della Repubblica Antonio Segni: "Come presidente, Segni ha poteri limitati, ma è l'uomo di punta della più grossa corrente della Democrazia cristiana: la sua influenza sulla politica italiana è pertanto elevata. Ha ostacolato la formazione del nuovo Governo di centro-sinistra di Aldo Moro, perché crede che dei socialisti non ci si possa fidare, sia in politica interna, sia in quella estera. Potrebbe cercare di convincerla ad assumere un atteggiamento cauto verso il nuovo Governo. E' pro-americano e con lei riaffermerà la posizione dell'Italia nei confronti dell'Alleanza Atlantica... Probabilmente Segni cercherà di allacciare un canale di comunicazione diretto con lei all'insaputa del governo: raccomando di non prendere impegni.”

20 FEBBRAIO-9 MARZO 1964. Sotto il titolo "Opinioni dei carabinieri italiani e uomini dell'intelligence sulla situazione politica italiana" i capi Cia a Roma, stendono resoconti sulle confidenze ricevute dal generale De Lorenzo, comandante dell'Arma:

Il generale ha espresso la sua preoccupazione sulla situazione italiana che si sta progressivamente deteriorando. Fattori politici ed economici, e l'atteggiamento supino del governo, stanno provocando scioperi, serrate e dimostrazioni di massa... Per il generale è ora che leader responsabili facciano scelte responsabili. Il governo Moro non può andare avanti così. Il Paese finirebbe in mano ai comunisti e lui, come altri, diventerebbe il "solito esule". E' tempo di fermezza, finché le forze dell'ordine pubblico, specialmente i carabinieri, sono ancora in grado di dominare la situazione. **Se ci fossero disordini di piazza, verrebbero affrontati con determinazione, anche a costo di vittime...** L'attuale governo Moro, secondo De Lorenzo, deve cedere il passo ad un ministero retto da Leone, Merzagora o Taviani, oppure da un "Governo di salvezza nazionale", o persino ad un altro governo Moro,, ma con

impianto e linea d'azione ben definiti... De Lorenzo avrà un appuntamento il giorno (data cancellata, NDR) con il presidente Segni per discutere con lui negli stessi termini. Ne ha fissato anche un altro per il giorno (data cancellata, NDR) con il senatore Merzagora... Il generale si è definito un uomo paziente, ma ha detto che la sua pazienza si stava logorando.

26 MAGGIO 1964, ROMA. Cablogramma dell'ambasciata americana in Italia al Dipartimento di Stato. Rapporto su un dopocena tra De Lorenzo, il generale Luigi Violante, ex addetto militare a Washington, e l'attaché aeronautico americano a Roma. Gli alti gradi militari sono tutti d'accordo: il modo migliore per eliminare la minaccia comunista c'è, basterebbe che il PCI organizzasse una rivolta, che verrebbe subito repressa. Così il PCI verrebbe tolto di mezzo per sempre. Purtroppo Palmiro Togliatti e i suoi si rendono conto delle conseguenze: per questo vogliono prendere il potere legalmente.

26 GIUGNO 1964 (giorno delle dimissioni del governo Moro), WASHINGTON. Nota della Cia (i nomi delle fonti italiane sono cancellati, NDR).

"Qualunque formula di centro-sinistra venga adottata, fallirà inesorabilmente. L'unica soluzione è il rovesciamento dell'attuale coalizione di governo... **Questa crisi è stata provocata dalla riluttanza della DC di agire contro la sinistra...** Le forze di centro devono capovolgere l'attuale trend e ritornare a un governo di centro liberal-democratico. **Forse ci sarebbe battaglia nelle strade: potrebbe scorrere sangue...** Il generale De Lorenzo ha organizzato una task force di battaglioni mobili: potrebbero entrare in azione in un'emergenza politica. La nostra fonte sostiene che De Lorenzo non vuole travalicare il suo potere, ma soltanto controllare i militari per neutralizzare il tentativo della sinistra di premere sulla piazza. De Lorenzo sarebbe solo un "kingmaker", nel caso di un ribaltone politico. Il generale De Lorenzo ha coltivato un rapporto diretto con il presidente Antonio Segni, guadagnandone la fiducia... Segni rappresenta l'unica

figura politica, nonché autorità costituzionale, che gode d'appoggio pubblico.

26 GIUGNO 1964, VERONA.

Telegramma del Comando Generale della Task – Force dell'Europa Meridionale al Comandante in capo dell'Esercito americano in Europa: Fonte altamente attendibile, che non possiamo rivelare per la natura esplosiva delle sue dichiarazioni, ritiene possibile un coup d'Etat in Italia nel prossimo futuro. Seguono i dettagli: una manifestazione della destra, a Roma, con la partecipazione di veterani, feriti ed ex prigionieri di guerra; il ruolo di Pacciardi. Diciannove giorni dopo, quest'ultima informativa, a metà luglio, Antonio Segni chiama al Quirinale De Lorenzo e altri generali. La tensione è al culmine. Il giorno dopo, il 16, entra in scena Moro che convoca De Lorenzo, accompagnato dal capo della polizia Enzo Vicari, a casa di un suo fedelissimo, Tommaso Morlino: presenti anche Mariano Rumor e i capi dei gruppi DC alla Camera e al Senato, Benigno Zaccagnini e Silvio Gava.

Argomento della conversazione: l'ordine pubblico in caso di elezioni anticipate.

Subito dopo, il golpe rientra e il 17 luglio i partiti di centro-sinistra raggiungono l'accordo per dar vita al Moro 2, con un programma che lo stesso Moro, "interrogato" dalle Br, definirà "edulcorato". Cioè, come voleva De Lorenzo, annullato.

L'epilogo di questa vicenda è da tragedia greca. Il 7 agosto Segni riceve al Quirinale Moro e Giuseppe Saragat, ministro degli Esteri. Durante quel colloquio cade a terra, colto da malore. Si dimetterà in seguito, a dicembre, per grave infermità.” Gli originali in inglese si possono ritrovare all'indirizzo:

www.state.gov/r/pa/ho/frus/johnsonlb/xii.

Subito dopo i fatti del giugno-luglio 1964 non abbiamo documentazione per ricostruire cosa accade negli ultimi mesi di quell'anno. Le fonti americane tornarono sulla situazione politica in Italia a partire dai primi mesi del 1965 e la documentazione la si può trovare all'indirizzo:

www.state.gov/r/pa/ho/frus/johnsonlb/xii/2243.htm .

Il primo importante documento che ci aiuta a ricostruire a grandi linee ciò che accade all'inizio del 1965 è la lettera spedita dal Console americano in Italia all'Ufficiale americano incaricato degli affari italiani del 10 marzo di quell'anno.

In questo documento il Console americano ricorda all'ufficiale sopra citato che il Partito Comunista italiano deve essere visto come ancora dipendente da Mosca, ciò aiuterà a tenerlo fuori dal governo. Il console americano attacca la politica di Pietro Ingrao, afferma che il suo(di Ingrao) recente(al momento in cui è scritta la lettera) documento dimostra che il Pci è ben lontano dall'essere democratico, che non è sorprendente che cattolici, Psdi e tutti i partiti di destra italiani hanno respinto la cooperazione con un partito(il Pci) che è “un lupo travestito da agnello”.

Il console americano dice all'ufficiale che per gli interessi Usa e gli interessi dei loro alleati di “libertà” e “democrazia” il Pci rimane inaccettabile almeno fino a quando i comunisti diverranno completamente “indipendenti”, smantelleranno la struttura centrale democratica di Lenin, adotteranno e supporteranno programmi di interesse nazionale, piuttosto che ristretti interessi dottrinali o di potere.

Il console conclude che come sempre bisognerà darsi da fare per tenere il Pci fuori dal governo e aiutare il governo italiano a fare vedere alla gente italiana che anche senza i comunisti si riesce a migliorare le condizioni economiche e sociali nel paese.

Nel marzo e aprile 1965 si fecero insistenti le pressioni dell'Ambasciata Usa

in Italia su Aldo Moro, in quanto all'interno della Dci era cominciato il dibattito su un eventuale apertura al Pci. S'invocò prima di tutto un intervento forte del Vaticano e poi dello stesso Moro atto a dimostrare all'interno della Dci che un'alleanza con il Pci non è necessaria, né compatibile con un buon governo. Se la Chiesa era sulla linea americana nell'essere contraria ad un accordo Dci-Pci, Moro andava un po' convinto su questo, perchè secondo quanto scriveva l'Ambasciata Usa in Italia al Dipartimento di Stato americano in un paio di telegrammi in marzo-aprile 1965, egli sosteneva che il Pci era diverso dagli altri partiti comunisti e che stava facendo cambiamenti per mettersi al passo con i tempi moderni. Bisognava far capire a Moro e a tutti in Italia che gli Stati Uniti ritenevano che il Pci era e rimanesse un inaccettabile Partito totalitario. L'occasione scelta per farlo capire a tutti in Italia che il Pci era totalitario doveva essere quando Moro di lì a poco sarebbe andato negli Usa in visita.

Si sapeva che Moro sarebbe andato in visita negli Usa a dire che il Pci era indipendente da Mosca e quindi a parlare di una possibile alleanza futura tra Dci e Pci. La risposta che gli doveva essere data era che non era vero che il Pci era indipendente da Mosca.

Esso aveva sempre una filosofia e un'organizzazione marxista-leninista, credeva sempre nel materialismo, nel determinismo economico, nel centralismo democratico, nei concetti marxisti di storia e verità e dunque esso era inconciliabile con le istituzioni democratiche.

Sempre l'Ambasciata Usa sosteneva nei suoi due telegrammi che a Moro si doveva far capire che il Pci era falsamente democratico, che una volta preso il potere legalmente vincendo le elezioni avrebbe mostrato la sua vera natura totalitaria, che mai avrebbe voluto il Pci avere relazioni democratiche con gli altri partiti italiani e che questa sua falsità (del Pci) nel dirsi democratico era ben chiara a tutti gli altri leader dei partiti democratici in Italia.

Non abbiamo notizie ulteriori dalle fonti americane che ci permettano di ricostruire i fatti degli anni 1966 e 1967. Vedremo nel quinto capitolo di questo lavoro di tesi che nel 1968 cominciò l'organizzazione del golpe da parte del gruppo Borghese e qui ci limitiamo a ricostruire i fatti del 1969 fino al 12 dicembre, giorno della strage di Piazza Fontana.

A Battipaglia la polizia sparò e uccise due cittadini italiani che manifestavano alla fine di Aprile 1969.

Il 29 aprile 1969 ci fu il dibattito alla Camera dei deputati in cui si discuteva la proposta di togliere le armi alla polizia durante le manifestazioni.

Dci e gli altri partiti erano contrari a tali ipotesi, il Pci favorevole.

L'attuale presidente della Repubblica Giorgio Napolitano partendo dal tema in discussione quel giorno denunciò a chiare lettere “**disegni ed intrighi autoritari che possono concepirsi oltreoceano, in ambienti politici, militari e spionistici americani**”. Egli affermò infatti in quello storico discorso inascoltato: “**La situazione è torbida, onorevoli colleghi; evidenti sono le spinte repressive e reazionarie, le provocazioni e gli intrighi che partono da determinati ambienti delle classi dirigenti e dell'apparato dello Stato. Non è facile dire dove queste spinte possano in ultima istanza condurre. Non si tratta di intessere romanzi, come talvolta ci si accusa di fare, su presunti pericoli di colpi di Stato . Si tratta di guardare in faccia a quel che di torbido e pericoloso vi è nella situazione e di intervenire con decisione, facendo appello , tra l'altro, a quelle forze legate agli ideali della Resistenza, lealmente impegnate a difendere la Costituzione, che esistono in ogni settore dell'apparato statale, anche se spesso sono mortificate e scavalcate dagli elementi più reazionari che si annidano nei diversi corpi dell'organizzazione dello Stato .Guardare in faccia a quel che di torbido e pericoloso (pericoloso per lo stesso avvenire democratico del nostro paese) vi è nella situazione anche in rapporto a disegni ed intrighi autoritari che**

possono concepirsi oltreoceano, in ambienti politici, militari e spionistici americani, e procedere per i canali della NATO, di quella organizzazione dell 'alleanza atlantica che noi denunciavamo come fonte permanente di limitazione e di insidia per la sovranità e lo sviluppo democratico del nostro paese .

Denunciò Napolitano poi ancora quel giorno alla Camera l'inerzia della Dc che a suo parere non si rendeva conto della gravissima situazione in cui versava il nostro Paese, affermando: “

Ma cosa hanno fatto quegli esponenti della democrazia cristiana che hanno avuto le massime responsabilità nel governo del partito e del paese, da più di venti anni a questa parte ,per creare e consolidare un rapporto di fiducia tra istituzioni democratiche e cittadini ?

Quel patto, che poi si chiama Costituzione ,lo si è per anni e anni ignorato e calpestato .

Se solo si guardi al decisivo settore dei rapporti fra Stato e cittadini, lo si è calpestato ogni volta che si è introdotta la discriminazione tra i cittadini e tra i lavoratori ; lo si è stracciato ogni volta che si è sparato contro lavoratori che manifestavano in difesa dei loro diritti, ogni volta che si è sparato, come disse Palmiro Togliatti nel gennaio del 1950 - all'indomani dell'eccidio di Modena -, condannando a morte ed eseguendo sui due piedi la sentenza, in uno Stato che ha pur soppresso la pena di morte. Lo si è ignorato , questo patto che si chiama Costituzione, lasciando passare venti anni senza adeguare al suo spirito e alla sua lettera i codici, il testo unico di pubblica sicurezza, l 'orientamento delle forze di polizia, l'ordinamento penitenziario.

E quale sia ancora oggi lo spirito che anima le nostre classi dirigenti, il Ministero della giustizia, il ministro della giustizia, lo si può dedurre dal fatto che, a quanto pare ,il primo ed unico provvedimento che dopo la rivolta nelle carceri ha preso la direzione degli istituti di prevenzione e pena è stato quello di

ordinare 6 mila manganelli per gli agenti di custodia.”

Napolitano continuava il suo discorso poi denunciando notizie di stampa che riportavano progetti americani di fare anche in Italia un governo “alla greca”(dittatura dei colonnelli) e affermava:

“Il giornale del partito socialista ha pubblicato mercoledì l'articolo di un esponente della resistenza greca, Nicola Nicolaidis : tra l'altro, vi si cita l'articolo di una rivista americana in cui si sostiene che, per la costante tendenza dell'elettorato italiano a spostarsi a sinistra, molti osservatori d'oltreoceano ritengono giunto il momento di creare a Roma un governo simile a quello della Grecia.

Saremmo curiosi di sapere se l'onorevole Nenni, ministro degli esteri, ha fatto qualche passo per appurare chi siano i veri ispiratori delle notizie riportate da questa rivista americana e per protestare per la pubblicazione di simili articoli su riviste che si dicono legate al Pentagono e alla CIA . In ogni caso, non è difficile cogliere, onorevoli colleghi, l'obiettivo immediato della misteriosa catena di attentati, delle provocazioni poliziesche, della campagna furibonda di una parte della stampa : esso è (come ha scritto l'organo socialista) di « creare disordine per pretendere l'ordine ,di allarmare per chiedere sicurezza, di provocare per ottenere la reazione » . Ed è, aggiungiamo noi, quello di creare un clima di confusione attorno allo stesso sviluppo delle lotte dei lavoratori, di determinare una sterzata a destra nella vita politica italiana, di spostare in ogni caso ancora più a destra l'asse della politica governativa .”

Infine Napolitano concludeva cercando di rilanciare un dialogo tra comunisti e democratici per uno sviluppo dei principi e del tessuto della Costituzione Italiana affermando:

“Tra le carte che ci ha lasciato un nostro caro e forte compagno, che fu uno dei protagonisti dell'Assemblea Costituente e che certo chi di voi abbia ascoltato in questa aula non avrà dimenticato, Renzo Laconi, abbiamo trovato

degli appunti di un suo saggio sulla Costituzione, in cui egli, appunto, contestava confusioni ed equivoci di questa natura e confutava l'idea che il fatto storico che sta dietro la Costituzione consista sostanzialmente in una sorta di restaurazione in forme repubblicane della macchina statale prefascista . «

Questa interpretazione - scriveva Laconi – corrisponde indubbiamente alla realtà storica che si è andata sviluppando in Italia dal 1948 ad oggi e può anche servire come criterio di ricerca per l'interpretazione della costituzione che vige oggi di fatto nel nostro paese .

Ma è priva di qualunque serietà e consistenza scientifica ed è del tutto antistorica quando la si voglia estendere al periodo della Costituente e soprattutto quando la si voglia adoperare come criterio interpretativo della nostra Costituzione scritta » . Noi riteniamo che problema fondamentale resti quello di una attuazione e di uno sviluppo pieno e conseguente, secondo una concezione dinamica ed aperta, dei principi e del tessuto della Costituzione repubblicana.

In secondo luogo, desidero dire che noi avvertiamo l'esigenza di uno sforzo comune per individuare i punti di attacco ed i nodi concreti più urgenti di un impegno di rinnovamento che non può non coinvolgere insieme lo Stato e la società civile, le istituzioni e le strutture economiche e sociali e gli indirizzi della politica economica e sociale .

In terzo luogo, diciamo chiaramente ai rappresentanti della sinistra di base della democrazia cristiana che un discorso come quello che si è aperto a Firenze non si può portarlo avanti avallando nello stesso tempo in seno al Governo e addirittura - è il caso del -l'onorevole De Mita - in seno al Ministero dell'interno una politica che si sviluppa in una direzione contraria ed opposta .

Si può ritenere che un processo come quello auspicato che conduca ad una collaborazione di forze di sinistra e democratiche per il rinnovamento dello Stato e della società italiana, per il consolidamento e lo sviluppo della

democrazia si profili più o meno lungo ; ma occorre cominciare con il metterlo in moto, questo processo, sconfiggendo le tendenze opposte che così clamorosamente prevalgono nell'attuale Governo.

Occorre lavorare - abbiamo detto nella recente sessione del nostro comitato centrale - anche se non è pronta una nuova maggioranza, perché si sviluppino davvero, dentro e fuori le assemblee elettive, nuovi rapporti fra le forze di sinistra e democratiche e perché si vada verso governi aperti alle esigenze che scaturiscono dai movimenti di contestazione e di lotta e ai contributi che possono venire da tutte le forze sociali e politiche progressiste .

Le condizioni per procedere su questa strada sono oggi ben più mature che nel 1964, e bisogna con fiducia e con coraggio affrontare sia quelle prove di forza, sul terreno democratico, con la conservazione e la reazione che si rendessero indispensabili, sia quello sforzo di ristrutturazione della sinistra italiana che noi pure riteniamo necessario . Con fiducia, con coraggio occorre procedere – questo mi è sembrato il senso del recente documento della sinistra socialista – su quella che, come ha affermato il compagno Riccardo Lombardi nel dibattito sui fatti di Battipaglia, non può essere una via indolore, un itinerario di operazioni indolori .

Ebbene, un banco di prova, quello del disarmo della polizia – aspetto importante del problema essenziale del rapporto tra Stato e cittadini – è stato disatteso da quelle forze del partito socialista e della democrazia cristiana che ritengono ancora di poter conciliare posizioni critiche e propositi di resistenza con la permanenza nell'attuale Governo . Un importante banco di prova è stato disatteso ,dicevo, una importante occasione è stata mancata; e il tempo stringe, invece, per una chiara e coerente assunzione di responsabilità ,per una netta e definitiva dissociazione dalla politica di questo Governo.”

Rimase inascoltato l'attuale Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Pochi mesi dopo ci furono poi gli attentati ai treni e il 12 Dicembre

1969 ci fu la strage di Piazza Fontana.

Dopo un lungo iter giudiziario la Cassazione nel 2005 ha assolto tutti gli imputati, le vittime della strage di Piazza Fontana dopo quasi 45 anni non hanno verità e giustizia.

Nel 1970 a Dicembre ci fu il tentato golpe Borghese⁴. Si è spesso fatto riferimento alla eventuale dimensione internazionale dell'abortito colpo di Stato del '70. Documenti declassificati negli anni 1990 dagli USA sembrano confortare tale supposizione. L'ambasciatore americano a Roma, Graham Martin, il 7 agosto 1970 aveva inviato un rapporto al Dipartimento di Stato su una conversazione intercorsa con un uomo d'affari suo compatriota (il già nominato Hugh Fenwick?). Il businessman era stato avvicinato da Adriano Monti, il quale —delineato per sommi capi il progetto del golpe Borghese— aveva cercato di sondare l'atteggiamento che l'amministrazione statunitense avrebbe assunto nei confronti degli insorgenti. Monti, che ha pure lui vittoriosamente superato il processo penale per la vicenda di cui trattiamo, ha concordato in un suo libro sulla concretezza dei propositi di Borghese, nonché sul sostanziale placet degli Stati Uniti. Nei primi mesi del 1970, su istruzioni di Borghese ed Orlandini, Monti era volato a Madrid, dove aveva conferito con Otto Skorzeny - un uomo delle SS che poi era divenuto una pedina di primo piano della cosiddetta "rete Gehlen". Skorzeny, ben introdotto presso la CIA, dichiarò che gli USA non avrebbero obiettato sull'ipotesi golpista, purché l'instauranda giunta militare avesse espresso prontamente una leadership "centro-democratica", conforme ai gusti dell'opinione pubblica e del Congresso statunitensi. Dopo questo colloquio preliminare, Monti —per il tramite del famoso "uomo d'affari americano"— ottenne un abboccamento con Herbert Klein, all'epoca collaboratore di Kissinger che dettò le condizioni alle quali il governo USA non avrebbe contrastato l'azione eversiva:

1. dovevano rimanervi estranei civili e militari americani dislocati in basi NATO;
2. dovevano invece prendervi parte tutte e tre le forze armate dell'epoca, con espressa menzione dei carabinieri;
3. arrivato a buon fine il colpo di Stato, il potere provvisorio doveva essere

⁴ http://it.wikipedia.org/wiki/Golpe_Borghese#cite_note-49

- assunto da un politico DC, che riscuotesse il gradimento americano e si prodigasse ad organizzare nuove elezioni politiche entro un anno;
4. tali elezioni, pur essendo in linea di principio "libere", non avrebbero contemplato liste comuniste, né di estrema sinistra, escludendo anche formazioni di analogo orientamento, ancorché "sotto mentite spoglie".

Monti dichiarò che il democristiano designato al descritto ruolo di traghettatore era Andreotti, pur precisando di ignorare se questi fosse informato e/o favorevole riguardo ad un simile disegno. Concludendo, sulla scorta degli elementi ad oggi non secretati, si può affermare con sicurezza che gli USA conoscessero preventivamente le intenzioni del principe Junio Valerio, mentre bisogna sospendere il giudizio sull'ipotesi di una loro partecipazione attiva. Un rapporto dei servizi segreti, allegato ai lavori della commissione parlamentare d'inchiesta sulla P2, afferma che i golpisti erano in contatto con membri della NATO, tanto che quattro navi NATO erano in allerta a Malta.

L'11 agosto 1971 il settimanale comunista «Giorni – Vie Nuove» pubblica un intervento in cui Aldo Moro attribuisce un ruolo positivo all'impegno svolto dal Partito comunista all'interno delle istituzioni e si mostra preoccupato dell'avanzata delle destre, in cui intravede una minaccia per la stessa esistenza della Democrazia cristiana.

Il 31 maggio 1972 esplode una autobomba a Peteano, muoiono tre carabinieri e altri due restano gravemente feriti. L'undici agosto 1994 il quotidiano Repubblica scrive che il giudice Carlo Mastelloni aveva accusato un agente della Cia, il servizio segreto Usa, di avere avuto un ruolo nella strage di Peteano dove, nel '72, morirono dilaniati da una bomba tre carabinieri. Il magistrato ha inviato un rapporto alla procura della Repubblica di Venezia e a quella di Trieste in cui ipotizza per Edward Mac Gettigam, in servizio al centro di Roma nei primi anni Settanta, il reato di concorso in strage. A collegare l'agente segreto americano all'attentato per il quale sono già stati condannati all'ergastolo i neofascisti Vinciguerra e Cicuttini, sarebbe il deposito di armi di Gladio di Aurisina. E per lo stesso motivo il giudice cita i nomi

anche di tre ufficiali del servizio segreto italiano, i generali Fortunato, Serravalle e Cavataio, all' epoca responsabili delle strutture del Sid cui faceva riferimento Gladio.

Il 21 ottobre 1972 varie bombe furono disseminate lungo la linea ferroviaria Roma-Reggio Calabria percorsa dai treni che portano gli operai metalmeccanici (impegnati nella vertenza per il rinnovo del contratto della categoria) alla conferenza organizzata da Cgil, Cisl e Uil a Catanzaro sullo sviluppo del Mezzogiorno. Nel 1973 gli Usa facevano pressioni sul governo italiano affinché accettasse di curare gli interessi americani in Libia.⁵

Il 17 maggio 1973 alla celebrazione del primo anniversario della morte del commissario Luigi Calabresi partecipa anche il ministro dell'Interno Mariano Romor. Gianfranco Bertoli, sedicente anarchico che appartiene invece al gruppo eversivo neofascista Rosa dei venti, lancia una bomba contro la questura di Milano provocando quattro morti e 53 feriti. La Rosa dei venti⁶ fu un'organizzazione segreta italiana di stampo neofascista, collegata con ambienti militari nel 1973 e individuata alla fine di quell'anno dalla magistratura. Quasi certamente legata la Rosa dei Venti ad un tentativo di colpo di Stato del 1973, aveva un probabile legame con i servizi segreti della Nato. Arnaldo Forlani a La Spezia nel Novembre 1972 disse pubblicamente che vi erano prove che la vicenda fosse «il tentativo forse più pericoloso che la destra reazionaria abbia tentato e portato avanti dalla Liberazione ad oggi». Amos Spiazzi nei verbali del 4 e 12 maggio 1974 disse che ricevette un ordine di un suo superiore militare appartenente all'organizzazione di sicurezza delle forze armate, che non ha finalità eversive ma si propone di proteggere le istituzioni contro il marxismo. Questo organismo non si identifica con il SID. Non ne facevano parte solo militari ma anche civili, industriali e politici. soltanto un vertice conosce tutto e ai vari livelli si rinvengono dei vertici parziali. Tale organizzazione è militare, ma ce n'è una parallela di civili. Al vertice dell'organizzazione militare stanno senz'altro dei militari. L'organizzazione serviva a garantire il rispetto del potere vigente e dei patti

5 Documento Ambasciata Usa a Roma <http://www.strageustica.altervista.org/pagina14.html>

6 http://it.wikipedia.org/wiki/Rosa_dei_venti_%28storia%29

NATO sottoscritti riservatamente, nonché del regime sociale ed economico indotto da tali strutture. La filosofia ispiratrice è quella dell'appartenenza dell'Italia al blocco occidentale inteso come immutabile, mobilitato permanentemente contro il comunismo e finalizzato ad impedire l'ascesa alla direzione del paese da parte delle sinistre.

A Brescia, in Piazza della Loggia, il 28 maggio 1974 fu indetta una manifestazione sindacale e antifascista. Esplode una bomba: 8 morti e 101 feriti. La strage, rivendicata da un'organizzazione neofascista denominata Ordine nero.

La Cassazione ha disposto l'annullamento delle condanne dei neofascisti Maggi e Tramonte e ha ordinato che vengano nuovamente processati dalla Corte di Appello.

Il 9 agosto 1974 esplode una bomba sul rapido Roma-Monaco Italicus, all'altezza della stazione di San Benedetto Val di Sambro sulla tratta Firenze-Bologna: 12 morti e 48 feriti. L'attentato, rivendicato dall'organizzazione eversiva neofascista Ordine nero. Ai funerali delle vittime, contestata la presenza delle autorità dello Stato e del governo. Sul Corriere della Sera del 19 aprile 2004⁷ Maria Fida Moro, figlia di Aldo Presidente della DC ucciso dalle Brigate rosse, rivela che il padre doveva prendere l'Italicus il giorno della strage ma fu fatto scendere per firmare carte importanti. Nel 1976 viene elaborato un altro progetto di golpe⁸ in Italia sempre con l'obiettivo di rimuovere il Pci o di prevenirne l'ascesa al potere, golpe che poteva arrivare presumibilmente dalle forze di destra, con l'appoggio dell'esercito e della polizia. Il 16 marzo 1978 le Brigate Rosse a Roma uccidono gli uomini della scorta di Moro e lo rapiscono.

Il 24 gennaio 1983 i giudici della 1/a Corte d'Assise (presidente Severino Santiapichi) emettono la sentenza del processo per la strage di via Fani e il rapimento

⁷ http://www.corriere.it/Primo_Piano/Politica/2004/04_Aprile/19/Moro_italicus.shtml

⁸<http://www.repubblica.it/2008/01/sezioni/politica/documenti-foreign-office-1/documenti-foreign-office-1/documenti-foreign-office-1.html>

<http://www.repubblica.it/2008/01/sezioni/politica/documenti-foreign-office-1/documenti-foreign-office-2/documenti-foreign-office-2.html>

<http://www.repubblica.it/2008/01/sezioni/politica/documenti-foreign-office-1/documenti-foreign-office-3/documenti-foreign-office-3.html>

e l'uccisione di Aldo Moro. Il processo unifica i procedimenti Moro-uno e Moro-bis. La sentenza condanna all'ergastolo 32 persone: Renato Arreni, Lauro Azzolini, Barbara Balzerani, Franco Bonisoli, Anna Laura Braghetti, Giulio Cacciotti, Raffaele Fiore, Prospero Gallinari, Vincenzo Guagliardo, Maurizio Iannelli, Natalia Ligas, Alvaro Loiacono, Mario Moretti, Rocco Micaletto, Luca Nicolotti, Mara Nanni, Cristoforo Piancone, Alessandro Padula, Remo Pancelli, Francesco Piccioni, Nadia Ponti, Salvatore Ricciardi, Bruno Seghetti, Pietro Vanzi, Gian Antonio Zanetti, Valerio Morucci, Adriana Faranda, Carla Maria Brioschi, Enzo Bella, Gabriella Mariani, Antonio Marini e Caterina Piunti. Il 14 marzo 1985 la Corte d'Assise d'appello conferma 22 condanne all'ergastolo. Ridotta la pena per Natalia Ligas, Mara Nanni, Gian Antonio Zanetti, Valerio Morucci, Adriana Faranda, Carla Maria Brioschi, Enzo Bella, Gabriella Mariani, Antonio Marini e Caterina Piunti. Il 14 novembre 1985 la Cassazione conferma quasi integralmente la sentenza, tranne per le posizioni di 17 imputati minori per i quali si chiede la rideterminazione della pena. Il 12 ottobre 1988 si conclude con 153 condanne (26 ergastoli e 1.800 anni complessivi di detenzione) e 20 assoluzioni il processo denominato «Moro-ter», riguardante le azioni delle Br a Roma tra il 1977 e il 1982. La 2/a Corte d'Assise (presidente Sergio Sorichilli condanna all'ergastolo Susanna Berardi, Barbara Balzerani, Vittorio Antonini, Roberta Cappelli, Marcello Capuano, Renato Di Sabato, Vincenzo Guagliardo, Maurizio Iannelli, Cecilia Massara, Paola Maturi, Franco Messina, Luigi Novelli, Sandra Padula, Remo Pancelli, Stefano Petrella, Nadia Ponti, Giovanni Senzani, Paolo Sivieri, Pietro Vanzi, Enrico Villimburgo, i latitanti Rita Algranati e Alessio Casimirri e gli imputati in libertà per decorrenza dei termini di detenzione Eugenio Pio Ghignoni, Carlo Giommi, Alessandro Pera e Marina Petrella. Il 6 marzo 1992 la terza Corte d'Assise d'appello conferma la condanna all'ergastolo per 20 imputati del processo 'Moro-ter'. Pena ridotta per Alessandro Pera, Eugenio Ghignoni, Paola Maturi e Franco Messina e ad altri due imputati. Il 10 maggio 1993 una sentenza della prima sezione penale della Corte di Cassazione (presidente Arnaldo Valente) conferma le condanne emesse in appello per gli imputati del Moro-ter. Annullata, con rinvio ad altra sezione penale della corte d'

appello di Roma, solo la sentenza nei riguardi di Eugenio Ghignoni, condannato in appello a 15 anni.

Il 1° dicembre 1994 il processo «Moro-quater», che si occupa di alcuni risvolti del caso non risolti dai processi precedenti e di alcuni episodi stralciati dal Moro-ter, si conclude con una sentenza della prima Corte di Assise (presidente Severino Santiapichi) che condanna all'ergastolo Alvaro Loiacono, in carcere in Svizzera per altre vicende, riconosciuto colpevole di concorso nel rapimento e nell'uccisione dell'ex presidente della Dc Aldo Moro e di altri omicidi. Il 3 giugno 1996 la sentenza è confermata dai giudici della Corte di Assise di appello di Roma e, il 14 maggio 1997, dalla Cassazione.

Il 16 luglio 1996 i giudici della seconda Corte d'Assise emettono la sentenza del processo Moro-quinqües e condannano all'ergastolo Germano Maccari per concorso nel sequestro e nell'omicidio di Aldo Moro e nell'eccidio della scorta e Raimondo Etro a 24 anni e sei mesi. Il 19 giugno 1997, in appello, la pena per Maccari è ridotta a 30 anni. La Cassazione disporrà un nuovo processo e il 28 ottobre 1998 la nuova sentenza d'appello condanna Maccari a 26 anni ed Etro a 20 anni e 6 mesi. La condanna per Etro diventa definitiva nel 1999, mentre Maccari sarà di nuovo processato in appello e la sua pena ridotta a 23 anni.

1.2 1980: la situazione interna e nelle relazioni internazionali dell'Italia nella cronaca e nella storiografia

Il 1980 fu un anno drammatico per l'Italia⁹: furono uccisi Pier Santi Mattarella, Presidente della Regione Sicilia dalla mafia il 6 gennaio, tre funzionari dalle Br l'8 gennaio, Vittorio Bachelet dalle Br il 12 febbraio, Walter Tobagi dalle Br il 28 maggio, il giudice Mario Amato dai Nar il 23 giugno, ci fu la strage di Bologna il 2 agosto nella quale morirono 83 persone e i feriti furono 200, a Dicembre le Br uccidono il direttore sanitario delle carceri Giuseppe Furci e il generale dei Carabinieri Enrico Galvaligi. La sera del 27 giugno 1980 il Dc9 Itavia decollato

9 <http://cronologia.leonardo.it/storia/a1980.htm>

dall'Aeroporto di Bologna con due ore di ritardo dopo buona parte del viaggio senza alcun problema scompare dagli schermi radar alle 20.59 orario locale italiano.

Per quanto riguarda la politica interna italiana ci fu il 15 febbraio 1980 il congresso della DC dove fu fatto segretario Flaminio Piccoli, nel quale si escluse nel cosiddetto “preambolo” ogni alleanza nel presente e per il futuro con il PCI ma ci fu un'apertura ai socialisti di Craxi; il 19 marzo 1980 cadde il primo governo Cossiga; il 20 aprile 1980 ebbe la fiducia del Parlamento e cominciò l'era del secondo governo Cossiga con al Ministero della Difesa il craxiano Lelio Lagorio; il 27 settembre 1980 cadde il secondo governo Cossiga; il 29 ottobre 1980 entrò in carica il governo Forlani; a novembre 1980 ci fu il terremoto dell'Irpinia, per la ricostruzione furono stanziata grosse somme di denaro, le quali scomparvero nel nulla, portando negli anni successivi allo scoppiare di gravi scandali politici; a Dicembre 1980 scoppiò lo scandalo che coinvolge il Ministro Bisaglia per i petroli e i finanziamenti a Pecorelli.

Per quanto riguarda la situazione internazionale nel Chad nel 1980 ci fu la seconda battaglia N'djamena¹⁰ tra Libici e Francesi per il controllo del Paese. I francesi assunsero il controllo della città di Faya, il presidente del Ciad Gourkouni allarmato dall'accaduto firmò il 15 giugno 1980 un trattato di amicizia con la Libia. Il trattato prevedeva che la Libia avesse mano libera in Ciad, che la Libia e il Ciad avessero una comune difesa, che una minaccia contro uno dei due Paesi era una minaccia anche contro l'altro Paese. La tensione tra libici e francesi nell'estate 1980 per quanto avveniva in Chad era alle stelle. A Gennaio 1980 ci fu l'invasione dell'Afghanistan da parte dei sovietici, la tensione Urss Usa fu altissima per tutto l'anno. In Iran gli Usa per salvare i 52 ostaggi tenuti prigionieri nell'ambasciata di Teheran avviarono l'operazione segreta Eagle Claw¹¹ il 24 aprile 1980, la quale fallì clamorosamente. Nonostante che Carter fosse determinato a liberare gli ostaggi prima della fine del suo mandato, essi furono liberati solamente nel 1981 quando Presidente degli Usa era Ronald Reagan. Carter in persona annunciò il 25 aprile 1980 il fallimento della missione per liberare gli ostaggi nell'ambasciata di Teheran e che erano caduti 8 soldati appartenenti alla Us Air force e ai Us Marine Corps. In Polonia

10 http://en.wikipedia.org/wiki/Chadian-Libyan_conflict

11 http://it.wikipedia.org/wiki/Operazione_Eagle_Claw

dal 25 al 29 giugno 1980 era in visita dal ministro della difesa polacco Jaruzelski il ministro della difesa francese Yvon Bourges¹², nell'agosto 1980 ci furono tutta una serie di scioperi nei cantieri navali di Danzica, Lech Walesa fondo' Solidarnosc, organizzazione sindacale che poi fu perseguitata nella dittatura del generale Jaruzelski. La tensione tra gli Usa e Gheddafi era altissima, nel 1979 gli Usa avevano iniziato a considerare la Libia tra gli “stati canaglia” dopo l'attacco all'ambasciata Usa a Tripoli nel Dicembre 1979.¹³

Anche un'attenta lettura di testi di storici come Tranfaglia e Ginsborg¹⁴ è importante come la lettura della cronaca per poter comprendere soprattutto la situazione dell'Italia dalla metà degli anni settanta al 1980 quando viene commessa la Strage di Ustica, i due storici scrivono nei loro manuali che l'Italia in quegli anni attraversò una profonda crisi sia economica, sia politica, era un Paese in recessione con la democrazia bloccata. La DC era ferma sulla politica dell'anticomunismo, gli Usa continuavano a chiedere che i comunisti fossero tenuti fuori dal governo dei Paesi occidentali, furono gli anni dei governi DC e Psi di Craxi e del terrorismo rosso e nero che insanguinò continuamente il Paese. Anche in quel periodo storico la Costituzione del 1948 non fu applicata se non parzialmente, la richiesta di cambiamento della politica da parte di fasce della popolazione italiane restò inascoltata, così si aggravò sempre di più la crisi della scuola, dell'università, della sanità, aumentò la disoccupazione e l'inflazione. Si acuirono le tensioni economiche e sociali, i conflitti politici resero particolarmente precarie le relazioni internazionali, furono celebrati dai craxiani al governo con la DC, al potere unicamente i valori dell'imprenditorialità, del consumismo e dell'individualismo. Gli storici Vidotto e Sabbatucci nel loro manuale¹⁵ di Storia contemporanea dell'Italia dedicato al secolo del Novecento pongono la loro attenzione sulla stagione delle stragi prima di Ustica (Piazza Fontana, Piazza della Loggia, Italicus) e sulla strage di Bologna del 2 agosto

¹²http://www.lemonde.fr/archives/article/1980/06/26/m-bourges-en-visite-officielle-de-quatres-jours-en-pologne_2804265_1819218.html?xtmc=yvon_bourges&xtcr=422

¹³ http://en.wikipedia.org/wiki/Libya%E2%80%93United_States_relations

¹⁴ Tranfaglia N. (2010), Anatomia dell'Italia Repubblicana 1943-2009, (Firenze), Passigli Editori, pp.132-154

Ginsborg P. (2006), Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi, (Torino), Einaudi Editore pp. 546-576

¹⁵ Sabbatucci G. Vidotto V. (2008), Il mondo contemporaneo. Dal 1948 a oggi, Laterza pp.398-401

1980, successiva alla strage di Ustica, stragi commesse dai fascisti supportati da uomini dei servizi, ma rimaste le vittime di esse senza verità giudiziaria. Secondo Sabbatucci e Vidotto la responsabilità della politica fu quella di non sapere indirizzare l'azione dei servizi segreti, di non porre rimedio a una loro inefficienza accompagnata da vere e proprie deviazioni e l'immagine di uno Stato minato dalla corruzione politica, il terrorismo di destra, la psicosi del golpe furono tra i fattori della nascita del terrorismo di sinistra. Il tenente colonnello dell'AM Italia in pensione Alessandro Marcucci all'Assemblea nazionale del Movimento La Rete di Orlando a Firenze nel novembre 1991 a proposito dei servizi segreti sosteneva: “ (...) vorrei che la Rete incominciasse a fare quest'Osservatorio sulle Forze Armate, perché? Perché in questa istituzione escono fuori quelle sottoistituzioni, che si chiamano Servizi Segreti, che nessuno riesce a capire per lo meno, non lo so se qui siamo in buona fede o in cattiva fede, si capiscono benissimo, è un sistema ben fatto e congegnato che una volta ben sottomesso nell'ideologia fa quello che dice l'Esecutivo (...)” Sulla base di quello che sosteneva il Tenente Colonnello Marcucci, si può comprendere che se ci fosse una eventuale responsabilità di uomini dei servizi segreti italiani nelle stragi, ci sarebbe anche la eventuale responsabilità dell'Esecutivo, del livello politico come eventuale mandante di quelle stragi, in quanto il sistema ben congegnato dei Servizi di sicurezza italiani, una volta ben sottomesso nell'ideologia, fa sempre quello che dice il livello politico, il governo nella Persona del Presidente del Consiglio, del Ministro degli interni e per quanto riguarda specificatamente gli uomini dei Sios delle Forze armate nella Persona del Ministro della Difesa. Sabbatucci e Vidotto nel loro manuale di Storia dedicato al Novecento per completare il quadro della situazione interna italiana mettono in evidenza la crisi del Pci con perdita di consensi alle elezioni politiche all'inizio degli anni ottanta. Lo storico Silvio Lanaro nella “Storia dell'Italia repubblicana” non scrive di quanto accaduto nell'estate 1980 come lo storico Aurelio Lepre nel suo libro “Storia della prima repubblica. L'Italia dal 1942 al 1994”. Lepre si sofferma brevemente a scrivere sulla strage di Piazza Fontana, il golpe Borghese e l'omicidio Moro. Lepre si sofferma sull'acuirsi dello scontro Usa-Urss a fine anni settanta e inizio anni ottanta, sulla crisi energetica nell'Europa

Occidentale. Nemmeno lo storico Piero Craveri nel libro “La Repubblica dal 1958 al 1992” scrive di quanto accaduto nell'estate 1980, scrive della vicenda a metà anni sessanta della vicenda del generale De Lorenzo, dei rapporti degli Usa con le nostre forze armate e i nostri servizi, della vicenda di Gladio. Lo storico Francesco Barbagallo nel libro “Storia dell'Italia repubblicana” scrive di quanto accaduto nell'estate 1980 ma limitatamente alla strage di Bologna. Lo storico Pietro Scoppola nel libro “La Repubblica dei partiti” scrive soprattutto degli anni quaranta e cinquanta. Di questo testo di Scoppola quello che è importante sottolineare è la sua analisi sui partiti, i quali secondo lo storico hanno impedito lo sviluppo di una vera e compiuta democrazia.

Capitolo 2 – L' inchiesta sulla Strage di Ustica: dalle prime indagini il 28 giugno 1980 alla sentenza ordinanza del dottor Rosario Priore del 1999¹⁶

2.1 Le attività istruttorie fino al Luglio 1990

Il 27 giugno 1980 il DC9 Itavia decollava dall'aeroporto di Bologna con 2 ore di ritardo. Alle 18.59Z il DC9 Itavia scompare dai radar. Delle 81 persone a bordo non si salverà nessuno. Solo il mattino seguente saranno avvistati dai mezzi di soccorso una macchia oleosa e i primi corpi. Furono recuperate 38 salme intere e una parte di un trentanovesimo corpo. Insieme ai corpi furono recuperati oggetti appartenuti alle 81 persone decedute e relitti del DC9 Itavia.

La Procura di Palermo il 28 giugno 1980 fece sequestrare le comunicazioni terra-bordo-terra di Roma Ciampino e Palermo Punta Raisi con il DC9 Itavia,

Il 28 giugno 1980 il ministro dei Trasporti aveva nominato la Commissione presieduta da Carlo Luzzatti per indagare sulla causa della Strage di Ustica.

Il 5 luglio 1980 la Procura di Palermo dispone il sequestro tutte le intercettazioni dei radar militari operanti sul mar Tirreno tra le 20 e le 23.15 ora locale del 27 giugno 1980. Il colonnello Valentini dei CC di Palermo comunicando con la terza Regione Aerea di Bari all'oggetto del sequestro scriveva “ con particolare riferimento all'allineamento (del DC9) Latina-Ponza-Palermo.” Alla Procura di Palermo non saranno consegnate le intercettazioni dei radar di Poggio Ballone, Potenza Picena, Poggio Renatico, Capo Mele, Siracusa. Valentini non ha mai spiegato alla magistratura perchè comunicando con la terza Regione Aerea di Bari all'oggetto del sequestro abbia scritto “ con particolare riferimento all'allineamento (del DC9) Latina-Ponza-Palermo.” Valentini non notificò come richiesto dal Procuratore di Palermo Guarino all'Aeronautica militare l'atto di sequestro di tutte le intercettazioni dei radar militari operanti sul mar Tirreno tra le 20 e le 23.15 ora locale del 27 giugno 1980 e per l'Aeronautica militare non ci fu il vincolo di indisponibilità delle cose assoggettate a sequestro.

16 <http://www.webalice.it/mau807/sentenzapriore/sentenzapriore.htm>

Il 10 luglio 1980 la Procura di Palermo trasmetteva il fascicolo al sostituto procuratore dottor Santacroce, le indagini sulla Strage di Ustica da quel giorno le avrebbe condotte la Procura di Roma.

Il 18 luglio 1980 vengono ritrovati in Calabria un pilota morto dentro i rottami di un Mig libico.

A Novembre 1980 John Macidull del National Transportation Safety Board su richiesta del magistrato, della Commissione Luzzatti e degli esperti dell'Itavia firmò due relazioni. In quella del 25 novembre 1980 Macidull scrive che nei tracciati radar appariva in volo un oggetto non identificato, il DC9 e l'oggetto non identificato non si sono scontrati, l'oggetto non identificato aveva attraversato l'area del luogo dell'incidente da Ovest verso Est a grande velocità ed approssimativamente nello stesso momento del verificarsi dell'incidente.

Il 16 marzo 1982 la Commissione Luzzatti alla conclusione dei suoi lavori presenta una relazione¹⁷ in cui scrive che causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo e che in quel momento non erano in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile.

Alla fine del 1983 il Pubblico Ministero trasmetteva gli atti al Giudice Istruttore per la formale istruzione.

A Novembre 1983 il Giudice Istruttore Bucarelli nominava la Commissione Blasi¹⁸, la quale depositò la sua relazione nel marzo 1989. La commissione Blasi scrisse che al momento dell'incidente l'aereo DC9 I-tigi percorreva l'aerovia assegnatagli dal Controllo del Traffico aereo di Ciampino alla quota stabilita; fino al momento dell'incidente il volo è stato regolare; il sistema radar di Roma Fiumicino ha rilevato la presenza nella zona dell'incidente di numerosi segnali relativi a un aeromobile delle dimensioni di un aereo da caccia e la cui traiettoria in proiezione orizzontale era quasi normale a quella del DC9 Itavia, quest'aeromobile non è venuto

17 <http://www.stragi80.it/documenti/Luzzatti/Luzzatti.pdf>

18 Sul punto si vedano le Conclusioni della Relazione commissione Blasi nella Sentenza ordinanza del dottor Rosario Priore, Procedimento Penale Nr. 527/84 A.G.I., depositata il 31 agosto 1999 pp. 132-133

in collisione con il DC9 e successivamente all'incidente si è allontanato; avevano elementi per ritenere che l'aeromobile fosse interessato all'incidente, ma non possedevano sufficienti elementi per precisarne il ruolo; dalle analisi riferite in atti e da quelle espletate dal Collegio Peritale emergevano evidenze a favore dell'ipotesi che l'incidente fosse da attribuire all'azione di un esplosivo di alto potenziale; ritenevano con gli elementi a disposizione si fosse trattato di un evento esterno all'aereo DC9 I-tigi, probabilmente avvenuto in corrispondenza della parte dell'aeromobile, in zona relativamente concentrata; erano concordi nel ritenere che l'incidente occorso al DC9 I-tigi fosse stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo, che mancassero gli elementi per precisare il tipo, la provenienza, l'identità del missile stesso. Essendo le lesioni traumatiche descritte sui corpi recuperati di varia entità, per i motivi esposti nel corso della relazione medico-legale, questi periti pensavano ad azioni traumatiche di natura diversa e che in base alle risultanze l'osservazione medico-legale fosse congruente con l'esplosione a genesi esogena, ad opera di un missile; dal tipo delle traiettorie e delle profondità di penetrazione dei vari frammenti ritrovati nei cuscini, negli schienali, e nei cadaveri a questi periti era parso accertato che si fosse trattato di un fenomeno esplosivo esogeno, esterno all'aereo.

Il 31 marzo 1987 viene ritrovato impiccato a Grosseto il Maresciallo AM Italia Mario Alberto Dettori che prestava servizio al CRAM di Poggio Ballone.

Il 5 maggio 1989 il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica consegna al ministro della Difesa i risultati di un'inchiesta tecnico amministrativa: è la relazione della Commissione Pisano¹⁹, la quale scrive che all'ora dell'evento nessun velivolo aerotattico della F.A era in volo e nessuna attività era in atto nei poligoni della F.A; nell'area non erano in volo velivoli aerotattici alleati operanti da basi aeree nazionali; gli enti del T.A avevano operato nel pieno rispetto delle norme; gli operatori non avevano rilevato alcuna anomalia o interferenza attorno alla traccia del DC9 Itavia; gli operatori dei Centri radar della D.A di Licola e Marsala non avevano rilevato alcunchè nelle vicinanze del DC9, né in particolare, avevano registrato la presenza di

19 http://www.stragi80.it/documenti/sma/relazione_sma.pdf
http://www.stragi80.it/documenti/sma/allegati_sma.pdf

altro velivolo; tutte le tracce nelle rispettive aeree di competenza dei due siti radar sono state identificate e classificate “amiche”; in materia di richiesta e sequestro di materiali connessi all'attività dei radar del T.A e della Difesa Aerea non vi era stato alcun comportamento dilatorio; il centro radar di Marsala aveva svolto il proprio servizio in modo regolare; nei nastri di registrazione del sito si erano verificate due interruzioni, esse non avevano comunque compromesso la capacità del Centro e non erano assolutamente significative ai fini della ricostruzione dell'incidente del DC9 Itavia; le richieste avanzate dalla Magistratura erano sempre state accolte con la massima attenzione ed ad esse si era corrisposto con spirito di fattiva e aperta collaborazione.

Il 10 maggio 1989 la commissione governativa nominata da De Mita giunge alle conclusioni²⁰ che l'incidente era stato provocato dall'azione di un oggetto esplosivo, concordava con le conclusioni, se non pure con tutte le relative valutazioni, della relazione Luzzatti, escludendosi la causa dell'incidente potesse essere attribuita a cedimento strutturale dell'aereo o a collisione con altro velivolo; pur considerando che la perizia giudiziale identificava l' oggetto esplosivo in un missile che avrebbe colpito l'aereo,sulla base delle evidenze emerse in seguito agli accertamenti autonomamente compiuti riteneva che non potesse essere scartata l'ipotesi che a provocare l'incidente fosse stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo; escludeva che nel giorno e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree o navali delle forze italiane, che in quel giorno fossero stati da esse utilizzati missili o radiobersagli ed inoltre che nell'ora e nella zona dell'incidente vi fosse la presenza di aerei o navi delle suddette forze armate; affermò che i radar della difesa aerea di Licola e Marsala non registrarono, in coincidenza di tempo con l'evento, la presenza di alcun altro aereo in volo entro l'area di 40 NM dal punto dell'incidente, all'infuori del DC9; affermò che secondo le assicurazioni date dal Ministero della Difesa, nella zona e nell'ora dell'incidente non erano in corso esercitazioni aeree o navali della Nato; tutti gli organi competenti di Stati Uniti, Francia, Germania Occidentale, Inghilterra, Israele interpellati ad eccezione della Libia avevano escluso che nella

²⁰ Sul punto si vedano le Conclusioni della commissione Pratis nominata da De Mita in Sentenza ordinanza Priore cit. pp. 1866-1869

zona e nell'ora nell'incidente vi fossero aerei e navi dei loro rispettivi Paesi. Una portaerei della Sesta Flotta Usa, nonché una fregata inglese erano in porto a Napoli, due portaerei francesi in porto a Tolone, quattro navi da guerra russe in porti della Tunisia; le risultanze acquisite dalla Commissione portavano ad escludere ogni coinvolgimento nell'incidente di Ustica dell'aereo Mig23 libico ritrovato in Calabria, che deve invece ritenersi ivi caduto effettivamente il 18 luglio 1980.

L'8 giugno 1989 il PM richiedeva all'Ufficio di inviare comunicazione giudiziaria ad Abbate, Di Micco, Rocco, Albini, Acampora e Sarnataro per concorso in falsa testimonianza, favoreggiamento personale e occultamento di atti veri, tutti e tre le ipotesi aggravate.

A distanza di pochi giorni il PM esercitava l'azione penale, oltre che nei confronti di militari in servizio presso il Cram di Marsala, a carico di Abbate, Di Micco, Rocco, Albini, Acampora e Sarnataro per concorso in falsa testimonianza, favoreggiamento personale e occultamento di atti veri, tutti e tre le ipotesi aggravate e a carico di De Crescenzo Mario per violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri, infine nel Novembre 1989 a carico di Mandes Aurelio, per occultamento di atti veri aggravato.

Il 18 settembre 1989 Il giudice Bucarelli chiede di sapere al Collegio Blasi se il DC9 Itavia è stato abbattuto da un missile oppure è esplosa una bomba a bordo.

Il 26 maggio 1990 nel collegio Blasi si crea una spaccatura: da un lato Blasi e Cerra, dall'altro Imbimbo, Lecce e Migliaccio²¹. Blasi e Cerra sostengono che non ci sia stato nessun velivolo estraneo intorno al DC9, nessuna testa di guerra per uso missilistico aria/aria è compatibile con tutti gli elementi di certezza che sono scaturiti dall'indagine, non è possibile pervenire all'accertamento della provenienza del missile in quanto non si sono trovate conferme della presenza dello stesso, che l'incidente occorso al DC9 sia attribuibile ad un'esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo. Imbimbo, Lecce e Migliaccio sostengono la presenza di un velivolo estraneo vicino al DC9, che il missile poteva essere a guida semiattiva o passiva, ma di tipo avanzato, un missile aria-aria a medio raggio, escludono che il

²¹ Sul punto si veda la Perizia tecnica Blasi ed altri. Quesiti supplementari in Sentenza ordinanza Priore cit. pp. 1913-1985

missile che ha provocato l'incidente fosse uno dei tipi in dotazione all' Aeronautica militare italiana all'epoca dell'incidente, sostengono ci sia la debole possibilità che nell'area e al momento dell'incidente fosse coinvolto un terzo velivolo.

Il 23 luglio 1990 l'inchiesta passa nelle mani del giudice istruttore Rosario Priore.

2.2 Le attività istruttorie dal luglio 1990

Dopo che il dottor Priore iniziò ad indagare nel luglio 1990 nominò il collegio dei periti Misiti, la prima perizia di rilievo durante le sue indagini è quella fonica di Benedetti²² del 5 ottobre 1990. Al contrario delle perizie precedenti che si erano pronunciati sulla questione, Benedetti scrive che in quanto all'analisi del Canale 22 le prove d'ascolto non hanno dato alcun dubbio. “TST del Mig” è quanto inequivocabilmente è stato pronunciato, al di là di ogni ragionevole dubbio.

Il 12 gennaio 1992 l'esperto americano Chris Protheroe, incaricato dal giudice istruttore di svolgere una perizia sul relitto del DC9 Itavia indica la bomba come causa più probabile della strage

Il 15 gennaio 1992 il giudice Priore incrimina 13 alti ufficiali dell'Aeronautica e li accusa di aver depistato le indagini. Il reato ipotizzato nelle comunicazioni giudiziarie è quello di attentato contro l'attività di governo con l'aggravante dell'alto tradimento e della falsa testimonianza, in relazione all'accusa di strage ipotizzata contro ignoti

Il 2 febbraio 1992 morì in una missione di avvistamento incendi con un PIPER PA 18 della TRANSAVIO per la REGIONE TOSCANA il Tenente colonnello AM Italia in pensione Alessandro Marcucci e 33 giorni dopo il suo avvistatore Silvio Lorenzini.

Nella perizia grafica Perrella Sorrentino²³ del 10 aprile 1992 si scrive che la firma

22 Sul punto si veda la Perizia fonica Benedetti in Sentenza ordinanza Priore cit. pp.2064-2067

23 Sul punto si veda la Perizia grafica Perrella Sorrentino in Sentenza ordinanza Priore cit. pp.2159-2161

in verifica “Col.Notarnicola”, sull'appunto del SISMI 04/263/3 del 29 luglio 1980 è certamente falsa.

Il 21 maggio 1992 venne presentata al giudice Priore la consulenza radaristica Pent -Vadacchino²⁴, i quali secondo quanto riassume lo stesso giudice istruttore descrivono brevemente il funzionamento dei radar utilizzati per tale tipo di controllo, in un secondo capitolo analizzano i dati radar relativi agli ultimi 150 secondi precedenti l'incidente, un terzo capitolo è dedicato al tratto di traiettoria di circa due minuti, durante il quale il dc9 si trovava a ENE di Roma, un quarto capitolo è dedicato al tratto intermedio e terminale. Pent e Valdacchino nella loro consulenza radaristica conclusero che con buona probabilità si poteva sostenere che un aereo con il transponder spento ha volato in prossimità del DC9 per alcune decine di minuti prima dell'incidente, che si era però allontanato in modo visibile dalla traiettoria del DC) per due volte la prima volta alle ore 18.40Z circa quando il DC9 volava a est nord est di Roma, la seconda alcuni secondi prima dell'incidente.

Il 14 febbraio 1992 la Commissione Stragi Gualtieri approva la relazione²⁵ conclusiva sul caso Ustica, nella quale sono denunciate reticenze e menzogne dei pubblici poteri e dei militari AM Italia. Essa concluse che i vertici dell'Aeronautica avevano sempre saputo che l'inchiesta giudiziaria su Ustica è rimasta aperta dal giorno della sciagura ad oggi, e che pertanto permaneva il dovere di preservare tutti gli elementi di prova e di documentazione, dovunque essi fossero depositati, a disposizione di tutte le eventuali esigenze del magistrato. La massiccia distruzione di prove di ogni tipo, giustificata con il fatto che regolamenti interni, passato un certo lasso di tempo, la prevedevano come normale consuetudine burocratica, ha costituito da parte dell'Aeronautica un comportamento inammissibile, al limite della censura penale.

Questo portava al problema dei poteri di vigilanza e di controllo del Parlamento e delle responsabilità del Governo. Sulla tragedia di Ustica e sulla vicenda del Mig 23 vi sono state, nel corso dei dodici anni trascorsi, decine e decine di interrogazioni

24 Sul punto si veda la Consulenza radaristica Pent Valdacchino in Sentenza ordinanza Priore cit. pp.2260-2266

25 <http://www.stragi80.it/documenti/comstragi/gualtieri.PDF>

parlamentari. Le risposte che ad esse ha dato il Governo (quando sono state date), non forniscono la più piccola chiave di lettura degli avvenimenti e non soddisfano in alcun modo i quesiti e i dubbi prospettati da numerosi parlamentari. Lette nel loro insieme, le risposte del Governo sono un documento impressionante. E' triste che il Parlamento le abbia accettate e non si sia valso dei suoi poteri di controllo per ottenere qualcosa di più soddisfacente e di più serio. Gli stessi elementi forniti sin dal 1980 dal ministro Formica sono andati dispersi nelle nebbie calate sulla vicenda. Quando il Parlamento, con la nomina di questa Commissione, ha preteso le risposte dovute, ecco che la magistratura si è riattivata, le inchieste sono ripartite, gli approfondimenti tecnici sono stati fatti e sono venute meno le protezioni e le impunità fino ad allora garantite. Nel corso dell'inchiesta condotta dalla Commissione molte erano state le amarezze e le incomprensioni, quando avevano sollevato certi sassi non si sapeva mai cosa trovavano sotto. Si era cercato persino di far credere che fosse in corso una sistematica opera di denigrazione delle nostre istituzioni militari e dell' Aeronautica in particolare. Del patriottismo, a questi fini, era stato fatto un uso scorretto. Molte erano anche state, però, le soddisfazioni. Prima di tutte, quella di sentirsi vicini e partecipi con le loro tensioni, dell'ansia dei familiari delle vittime che per tanti anni, da soli, hanno mantenuto viva la richiesta di verità'. Con quella relazione la Commissione riteneva infine che il Parlamento aveva il modo di offrire al paese la prova che, accanto ai rappresentanti dei morti di Ustica, erano anche le istituzioni del Paese.

Il 27 giugno 1993 Sewell, consulente dei familiari delle vittime, sostiene la tesi dell'abbattimento del DC9 Itavia con un missile.

Il 28 febbraio 1994 la Commissione stragi presieduta da Gualtieri presenta una nuova relazione al Parlamento, dove si scrive che “la Commissione non ha ritenuto riaprire il caso Ustica” in quanto “qualunque sia l'esito e la decisione finale del magistrato, rimane confermata la responsabilità di quei settori dello Stato che hanno creato nel tempo e sistematicamente una serie infinita di condizionamenti atti a rendere difficile e quasi impossibile l'accertamento della verità”

Il 29 giugno 1994 i periti dell'Aeronautica sostengono l'esplosione a bordo del

DC9 Itavia di una bomba.

Il 23 luglio 1994 viene presentata la perizia tecnico scientifica Misiti e altri²⁶, i quali concludono che considerate le informazioni disponibili, le evidenze raccolte, la compatibilità con le caratteristiche dello scenario, in particolare radar l'ipotesi dell'abbattimento mediante missile è rigettata; l'ipotesi di collisione con altro aereo è rigettata, l'ipotesi di danno strutturale è rigettata, l'ipotesi di esplosione interna è stata considerata come “tecnicamente sostenibile”, l'ipotesi di quasi collisione è stata rigettata.

Il 16 giugno 1997 viene presentata la perizia radaristica Dalle Mese²⁷ ed altri, i quali conclusero che secondo l'analisi compiuta i dati registrati rendevano plausibile l'ipotesi di un velivolo nascosto nella scia del DC9, e che inoltre erano state individuate alcune traiettorie di soli primari, che disegnano uno scenario attorno al volo DC9 più complesso di quanto non emergesse dalla perizia Misiti. “

Alla fine della inchiesta il dottor Priore nell'introduzione sulla conclusione sulle ipotesi della causa della morte delle 81 persone a bordo del DC9 nella strage di Ustica scrisse che il suo studio sarebbe stato quadripartito, seguendo le quattro tesi principali, per l'assoluta improbabilità di ogni altra ipotesi”²⁸

Priore in merito all'ipotesi di cedimento strutturale²⁹ concluse che questa ipotesi fu sempre scartata per considerazioni riconducibili alla rapidità dell'evento, che non consentì l'attivazione del sistema di erogazione dell'ossigeno, determinò l'immediata interruzione di energia a bordo e non permise ai piloti di manifestare alcun motivo di allarme, che si doveva ritenere che l'esclusione del cedimento strutturale – anche se nel corso dei lavori peritali erano emerse delle tendenze a favore, probabilmente nell'intento di offrire un verdetto neutro – fosse più che sufficientemente motivata e pertanto dovesse essere accolta. Non era mai risultato, nel corso della pluriennale

26 Sul punto si veda la Perizia tecnica scientifica Misiti in Sentenza ordinanza Priore cit. pp.2419-2664

27 Sul punto si vedano la Perizia Dalle Mese e altri in Sentenza ordinanza Priore cit. pp.3184-3449; le Risposte a quesiti aggiuntivi Dalle Mese ed altri in Sentenza ordinanza Priore cit. pp. 3546-3587

28 Sul punto si veda la Conclusione sulle ipotesi - Introduzione in Sentenza ordinanza Priore cit. pp. 3877-3879

29 Sul punto si vedano le Conclusioni Priore su ipotesi cedimento strutturale in Sentenza ordinanza Priore cit. pp.3880-3995

istruttoria, alcun elemento di fatto in tal senso. Sia dal velivolo che dalle sale operative nessuna voce aveva riferito di alcun genere di turbolenza, così come era stato accertato, dagli atti acquisiti, che la macchina non soffriva di alcun danno che ne determinasse pericoli di cedimento. Nessuna parte ha contestato questi risultati. Si può escludere pertanto l'ipotesi del cedimento strutturale.

In merito all'ipotesi della bomba il dottor Priore a commento della perizia Misiti e altri³⁰ concluse che oltre la ben fondata esclusione della toilette, in alcuna parte del velivolo erano stati rilevati centri d'esplosione, principalmente all'interno della cabina passeggeri ove pure si era supposto e a lungo si è cercato, come all'interno delle stive per i bagagli ed altri colli, come sui cadaveri che non recavano alcun segno di effetti di esplosione. Quindi se esplosione vi fosse stata essa comunque non era avvenuta nel vano toilette, né nella cabina passeggeri, così come nelle stive e che nessuna delle più che numerose perizie era riuscita sino a questo punto a dare una risposta logicamente accettabile al complesso delle evidenze.

In merito all'ipotesi di abbattimento del DC9 Itavia nelle requisitorie dei PM³¹ si scrive che l'esame particolareggiato di ogni frammento recuperato del DC9 escluse che vi fossero segnature di impatto di schegge di missile o di frammenti del missile e della sua testa di guerra. L'esame della fusoliera escluse che vi fossero tracce macroscopiche di tali impatti. Non vi erano tracce riconducibili agli effetti del blast. Era anche da escludersi che all'interno della fusoliera e negli oggetti in essa contenuti vi fossero tracce riconducibili agli effetti della detonazione di una testa di guerra o all'impatto con il corpo di missile o con i suoi frammenti. Unici di sia pur modestissima incertezza erano costituiti dal rinvenimento di tracce di TNT e T4 e delle schegge 6-4 Mii e 52-IM”

In merito all'ipotesi della quasi collisione nelle loro requisitorie i PM³² scrivono

30 Sul punto si veda il Commento della Perizia Misiti in Sentenza ordinanza Priore cit. pp.2665-2792

31 Sul punto si vedano le Conclusioni sull'ipotesi di abbattimento per mezzo di missili - Requisitorie PM pp.227-229 http://www.stragi80.it/?page_id=25

32 Sul punto si vedano le Conclusioni sull'ipotesi della quasi collisione- Requisitorie PM cit. pp.229-233

che l'ipotesi della quasi - collisione, come causa del disastro venne formulata nel corso delle indagini peritali nel 1992 e compiutamente illustrata per la prima volta in una riunione del collegio peritale il 13.05.93. Essa nacque dalla necessita' di contemperare le modalita' di collasso della struttura e quindi di un evento che in uno spazio brevissimo ha portato al distacco del motore di destra e poi a quello di sinistra, con la difficolta' di situare in un punto della fusoliera prossimo a detto motore un esplosione, con caratteristiche tali da causare effetti cosi' devastanti.

Punto di partenza della formulazione dell'ipotesi era costituito dal fatto che l'estremita' dell'ala sinistra (tip) fu recuperata a molta distanza dagli altri reperti che ad essa si ricollegano cosicche' puo' darsi per accettato che una frattura dell'ala di sinistra, con la separazione della sua estremita', non si verifico' al momento dell'impatto con il mare, ma in un momento di molto antecedente e mentre il velivolo era ancora ad alta quota. Perche' tutto questo si determinasse, era necessario che si verificasse una situazione di interferenza.

Cio' e' descritto accuratamente dal collegio peritale, ipotizzandosi casi di aerei a diverse distanze dal dc9. anche per questa parte del lavoro si e' proceduto a verificare l'ipotesi attraverso programmi di simulazione. Si e' quindi accertato che, per una rottura verificatosi come nel caso di specie a circa 8.5 metri dalla radice dell'ala, "gia' per distanze verticali dell'ordine dei 4 metri si possono avere valori del momento flettente prossimi a quelli di collasso in precedenza calcolati. per distanze verticali tra le due superfici di circa 2 metri si hanno momenti flettenti almeno tre volte superiori a quelli di collasso".

Si erano condotti studi approfonditi anche per tali aspetti e si e' ritenuto che il cedimento della struttura puo' avvenire solo per velocita' relative tra i due velivoli inferiori ai 250 m/s.

Da tale circostanza fu dedotta dai consulenti di parte imputata l'implausibilita' dell'ipotesi, considerandosi che le velocita' relative del velivolo proveniente da ovest e del dc9 dovevano esser di molto superiori a quelle minime stimate.

L'ipotesi sarebbe nettamente in contrasto con il rinvenimento di esplosivo e con i

frammenti 6-4mii e 52-1m, se si accetta che essi possano esser ricondotti al dc9 e non siano frutto di manipolazioni involontarie, costituiscono di per se' indizio di esplosione.

Secondo i PM , questa tesi non può essere esclusa , ma come scrivono loro stessi le tracce di esplosivo sono state certamente ritrovate, ciò già fa cadere anche questa tesi, l'evento della quasi collisione poi non ha precedenti, è del tutto inusuale. Per quanto riguarda l'ingestione nel motore sinistro di un pezzo proveniente dal flap, essendo state ritrovate quelle tracce di esplosivo, certamente è avvenuta per altra causa e non certo per la quasi collisione del Dc9 Itavia con un altro aereo. Altre prove a sostegno di questa tesi nel corso delle indagini non sono state trovate.

Oltre all'ipotesi del cedimento strutturale, si possono escludere le tesi della bomba, del missile a testata armata, della quasi collisione sulla base di quanto scrive il giudice Priore nella sua sentenza ordinanza e i PM nelle loro requisitorie.

Per quanto la tesi dell'ammarraggio del DC9 Itavia il capitano Bonifacio in un primo momento dichiarò di aver visto il dc9 Itavia galleggiare tutto intero all'alba del giorno dopo, poi si era smentito e infine ai giornali aveva confermato la propria versione. Le testimonianze di chi era con il Capitano Bonifacio nella missione di soccorso del giorno dopo la strage di Ustica smentiscono quanto egli ha detto.

Anche l'ipotesi dell'ammarraggio si può escludere, insieme a quelle del cedimento strutturale, della bomba, del missile a testata armata (testa di guerra),della quasi collisione sulla base dei risultati dell'inchiesta sulla Strage di Ustica dal 28 giugno 1980 al momento del deposito della Sentenza ordinanza del Dottor Priore.

Il 31 agosto 1999 il dottor Priore deposita la sua Sentenza Ordinanza.

Nelle considerazioni finali³³ il dottor Priore scrisse che il disegno era apparso con tutta chiarezza, dalle grandi linee ai particolari. Per anni s'era sostenuto, nella più che

33 Sul punto si vedano le Considerazioni finali in Sentenza ordinanza Priore cit. pp. 4942-4969

probabile previsione e speranza che mai l'inchiesta sarebbe addivenuta a cognizioni anche minime dei meccanismi di funzionamento dei sistemi radaristici e all'accertamento delle sparizioni senza numero di documenti che bastasse per la ricostruzione dell'evento quanto già agli atti. Non solo le critiche e gli attacchi violenti a quelle ipotesi che si proponevano indagini oltre il tempo e il luogo, di certo più che limitati, di caduta del velivolo erano guidati sicuramente da chi era a conoscenza che non v'era quasi più possibilità di ricostruire il prima e dopo come l'intorno spaziale dell'evento, essenziali per la comprensione del fatto, perchè tutto era distrutto o era scomparso. Distruzioni e sparizioni non casuali, ma tutte in esecuzione di impedire ogni fondata e ragionevole ricostruzione dell'evento, dei fatti che lo avevano determinato e di quelli che ne erano seguiti. Progetto che prevedeva la sistematica distruzione di ogni prova dei prodromi e del seguito del fatto, e che ha avuto un altrettanto sistematica attuazione, perchè in ogni sito AM è stato quasi alla perfezione adempiuto.

Nel dispositivo della sua Sentenza ordinanza il dottor Priore depositata il 31 agosto 1999 dichiarava non doversi procedere in ordine al delitto di strage perchè ignoti gli autori del reato, chiedeva il rinvio a giudizio dinanzi alla Corte di Assise di Roma, competente per materia e territorio dei generali dell' AM Italia Lamberto Bartolucci, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno per il delitto p. e p. dall'articolo 289 c.p di cui al capo A). L'imputazione del capo A) era la seguente³⁴: “Bartolucci, Ferri, Melillo, Tascio imputati (...) perchè in concorso tra loro e con piu' azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, impedivano l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna od estera concernenti il disastro aereo del DC9 Itavia, in quanto dopo aver omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di un' esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati delle analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino, nonché l'emergenza di circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del Mig Libico sulla Sila

34 Sul punto si veda l'Epigrafe in Sentenza ordinanza Priore cit. pp. 1-21

nelle ore mattutine del 18 luglio 1980, abusando del proprio ufficio, fornivano alle Autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate, tra l'altro escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei e affermando che non era stato possibile esaminare i dati del radar di Fiumicino/Ciampino perchè in possesso della Magistratura, anche tramite la predisposizione di informazioni scritte. (..) “.

La commissione stragi Pellegrino invia 7 relazioni semestrali al Parlamento ma nulla aggiungono a quanto scritto nella sentenza ordinanza del dottor Priore, come la proposta di relazione finale.

Capitolo 3 - Il processo ai quattro Generali dell' AM Italia Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio e le sentenze di assoluzione

Il processo penale di primo grado ai generali AM Italia iniziò il 28 settembre 2000. Le prime udienze³⁵ dal 28 settembre 2000 al 16 gennaio 2001 furono dedicate alla costituzione delle parti, alla Difesa che oppone l'inammissibilità della costituzione delle parti civili, alle parti civili che replicano alla richiesta di estromissione dal processo, all'ordinanza della Corte sulla ammissibilità delle costituzioni delle parti civili, alle ulteriori eccezioni della Difesa, alla decisione sulle questioni preliminari e fissazione dei termini della Corte, alle Difese delle parti civili sulle questioni preliminari, al PM sulle questioni preliminari, alla Corte che delibera l'esclusione degli imputati per falsa testimonianza dal processo, alle eccezioni procedurali di nullità respinte dalla Corte, alla Corte che rigetta l'eccezione di difetto di giurisdizione e alle dichiarazioni spontanee sulla questione delle parti civili. Nelle udienze successive dal 17 gennaio 2001 al 17 luglio 2002 furono esaminati testi, imputati di reato connesso e gli imputati fecero dichiarazioni spontanee, ci fu il sopralluogo all'aeroporto di Ciampino. Dal 17 luglio 2002 al 21 gennaio 2003 ci furono gli esami dei consulenti e periti. Dal 4 febbraio 2003 al 9 giugno 2003 ci furono esami di testi, consulenti e periti. Dal 10 giugno 2003 al 22 settembre 2003 ci furono gli esami degli imputati. Dal 24 ottobre al 25 novembre novembre 2003 ci furono le arringhe degli avvocati di parti civile. Dal 27 novembre al 19 dicembre 2003 ci furono le requisitorie dei Pm, dall'8 gennaio 2004 al 26 marzo 2004 ci furono le arringhe dei difensori degli imputati, il 5 aprile 2004 ci fu la replica del PM, dal 6 aprile 2004 al 27 aprile 2004 le repliche degli avvocati di parte civile e degli imputati.

Il 30 aprile 2004 la Corte di Assise di Roma dichiara non doversi procedere nei confronti di Bartolucci Lamberto in ordine alla contestazione di omesso riferimento alle autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino; nei confronti dello stesso Bartolucci e Ferri Franco in ordine alla contestazione di aver fornito informazioni errate alle autorità politiche

³⁵ Sul punto si vedano i testi integrali di tutte le udienze del Processo di primo grado ai generali AM Italia Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio http://www.stragi80.it/?page_id=35

escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei nella informativa scritta del 20 dicembre 1980 (..) perchè il delitto è estinto per intervenuta prescrizione; assolve Ferri, Melillo e Tascio dalla contestazione di omesso riferimento alle autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino per non aver commesso il fatto; assolve Melillo e Tascio in ordine alla contestazione di aver fornito informazioni errate alle autorità politiche escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei nella informativa scritta del 20 dicembre 1980 perchè il fatto non costituisce reato; assolve Bartolucci, Ferri, Melillo, Tascio dal delitto in rubrica loro ascritto relativamente a tutte le residue imputazioni perchè il fatto non sussiste.

Nelle motivazioni della sentenza di primo grado³⁶ la Corte di Assise di Roma scrisse che la prima notizia della scomparsa del DC9 IH870 decollato da Bologna e che avrebbe dovuto arrivare a Punta Raisi alle ore 21 e 13 –in silenzio radio dalle 20 e 55 - perveniva telefonicamente alle ore 23 e 15 del 27 giugno 1980 al sostituto procuratore della repubblica di Palermo dott. GUARINO, il quale era anche informato dalla Capitaneria di porto di Palermo che le ricerche erano già iniziate (v. promemoria a f.55 fasc. 1 – I); che fu inviata in data 23 dicembre 1980 dal capo del 2° Reparto dello SMA gen. TASCIO una nota del seguente contenuto:

“1. La stampa si e' ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in piu' occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo con sorprendente superficialita', ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente, procedendo cosi', senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita commissione di indagine nominata dal ministero dei Trasporti che, secondo la stessa stampa, e' ancora ben lontana dal disporre concreti elementi per formulare un giudizio attendibile.

2. Allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa, nonche' dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalita'

³⁶ Sul punto si vedano le Motivazioni della Sentenza di primo grado relativa al Processo contro generali AM Italia Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio http://www.stragi80.it/?page_id=40

interessate alla vicenda, si ritiene doveroso precisare quanto segue:

a. al momento dell'incidente:

– nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o Nato e nessun velivolo dell'aeronautica militare si trovava in volo;- non operavano nel mar Tirreno navi o velivoli della sesta flotta Usa come dichiarato da Circusnaveur con il messaggio in allegato;

- sul poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attivita';

b. l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A.M. sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimita' della zona dell'incidente. tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti. I tre centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di tre miglia o, peggio, sarebbe entrato in collisione con il DC9;

c. e' inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal centro di Marsala. e' invece vero che detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata dall'operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro). ma proprio perche' l'interruzione e' posteriore di ben quattro minuti al momento dell'incidente tutti gli eventi ad esso riferiti risultano perfettamente registrati e vagliabili senza alcuna penalizzazione sui risultati delle analisi;

d. nella zona di Ustica e dalla quota di volo del DC9 al momento dell'incidente il vento, secondo i dati forniti dal servizio meteorologico, aveva un'intensita' di circa 100 nodi e proveniva da ovest, perpendicolarmente alla rotta del velivolo. questi dati indicano che dopo l'incidente i resti del DC9 sono stati sicuramente trasportati dal vento verso est. e' invece molto opinabile l'affermazione che cio' sia avvenuto a causa dell'impatto con un missile, considerando che la traccia radar del DC9, alla scala

dello schermo radar, corrisponde ad una macchia delle dimensioni di 200-500 mt.; di conseguenza lo spostamento del DC9 per urto con un missile od oggetto volante di analoghe dimensioni sarebbe intercettabile sugli schermi radar e difficilmente rilevabile;

e. in merito poi al relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina, e' confermato che si tratta parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo beechcraft aqm-37a. Tale tipo di bersaglio e' stato utilizzato dalla Meteor sul poligono di Salto di Quirra nel corso del programma helip - oplo relativo alle prove di tiro in Europa del missile s/a "improved hawk". in quell' occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 07.06.79 - 21.01.80. tutti i bersagli erano di color arancione e due di essi sicuramente "cocardati" (come il relitto). va inoltre segnalato che la vernice usata e' resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine, non puo' essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'Itavia; che il sergente DIAMANTI – ascoltato solo in istruttoria perché successivamente deceduto – il quale era Controllore Radar a Ciampino, addetto al settore arrivi, di turno la sera del 27 giugno proprio con inizio alle ore 20:00 e con termine alle ore 8:00 del giorno successivo, aveva riferito: “io sapevo che quella sera erano in corso delle manovre NATO nel Tirreno, tra Ponza e la Sicilia ad est e ad ovest dell’aerovia Ambra 13 e a quote più basse da quelle tenute dai velivoli civili in aerovia, ho notato sugli schermi la presenza di manovre militari, esse sono durate a lungo e sino a quando l’aereo dell’Itavia è scomparso, io mi avvicinai alla postazione settore sud dove prestava servizio il collega La Torre e gli chiesi come mai non si vedeva più niente, dissi espressamente: <che fine hanno fatto le manovre> ed egli mi rispose: <è stato spento tutto> o frase simile, egli aggiunse che il DC9 non era più in contatto e che aveva visto come delle piccole stelline, cioè non aveva visto una traccia compatta e rispondendo ad una mia richiesta disse che l’Itavia non rispondeva più e che era sicuramente cascato, ha parlato quindi delle manovre militari che abbiamo visto sugli schermi, sul nostro radar, che era civile, vedevamo dei numeretti e le quote mantenute, non c’era possibile risalire ad altri dati che invece sono percepiti dai radar

militari come quelli di Poggio Ballone e della Sicilia - tra i colleghi ha ricordato i colleghi presenti quella sera e ha ricordato anche Chiarotti - il quale parlava bene l'inglese e venne chiamato per farlo parlare al telefono con l'Ambasciata Americana per parlare con l'Attachè, le telefonate erano determinate dal fatto che volevamo sapere se vi era traffico americano nella zona in cui era avvenuta la scomparsa del DC9 e dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente e sapere perciò se le esercitazioni erano finite o meno, ricordo che rispose un piantone che riferì che l'Ambasciata era chiusa, il Chiarotti utilizzò un telefono che si trovava fuori dal gabbiotto del Caposala, io non ho effettuato telefonate a nessun ente quella sera. Nessuno in questi anni mi ha chiesto se era in servizio in Sala Operativa la sera del 27 giugno 1980". Nel resto del testo delle motivazioni della Sentenza si trattano le questioni della presunta omissione dei 4 generali Ami di riferire dell'eventuale razzolamento nei cieli italiani di aerei militari americani, delle presunte esercitazioni americane e della presunta omissione dell'analisi di Fiumicino/Ciampino.

La suddetta sentenza della Corte d'Assise fu appellata dalle parti civili, dall'Itavia e dai PM Monteleone e Amelio.

Nel processo d'appello furono sentiti gli imputati gli imputati Bartolucci e Ferri l'8 novembre 2005. La sentenza fu emessa dalla Corte d'appello di Roma, la quale "assolve Bartolucci e Ferri dall'imputazione loro ascritta, perchè il fatto non sussiste".

Nelle motivazioni³⁷ della sentenza della Corte di appello di Roma si riassume nelle prime pagine della sentenza le indagini di Palermo e di Roma sulla Strage di Ustica in pochissime righe, si riassume brevissimamente i motivi delle assoluzioni dei generali Melillo, Tascio, Ferri e Bartolucci in primo grado. Si ritorna a scrivere pagine e pagine sulla presunta omissione di riferire al governo dei dati emersi dalle registrazioni del radar Marconi di Ciampino da parte di Ferri e Bartolucci. La Corte d'appello ritiene le dichiarazioni del Diamanti inattendibili. Diamanti come scrivono i

³⁷ Sul punto si vedano le Motivazioni della Sentenza relativa al Processo di Appello contro i generali Bartolucci e Ferri <http://www.stragi80.it/documenti/processo/appello/motiviappello.pdf>

giudici nella sentenza di primo grado è morto ed è stato ascoltato solo in sede di istruttoria sul fatto che lui si dice informato di esercitazioni Nato nel punto dove è avvenuta la strage di Ustica e fino al momento in cui avviene la strage di Ustica. Dopo la strage improvvisamente dice il Diamanti quelle tracce di voli militari scompaiono, non si vede più nulla di quei voli militari. Essendo morto il Diamanti non si è ovviamente potuto difendere dal giudizio di inattendibilità che gli hanno dato questi giudici, giusto o sbagliato che fosse. Nelle motivazioni la Corte d'appello scrive anche che si obiettava dall'accusa e dalle parti civili che vi sarebbero state prove di un movimento di aerei militari ma la sentenza di primo grado escludeva che tali movimenti, pur se vi fossero stati avessero interessato il volo dell'aereo Itavia che si concretavano nella circostanza che nessun velivolo, a parte le tracce dei due plot del vecchio radar Marconi, risultava aver attraversato la rotta dell'aereo Itavia non essendo stata rilevata traccia di essi dai radar militari e civili le cui registrazioni sono stati riportati su nastri da tutti unanimemente i tecnici ritenuti perfettamente integri. A ciò andavano aggiunti secondo la Corte d'appello i vari accertamenti e comunicati da cui risulta che tutti gli aerei militari italiani erano a terra, che i missili di dotazione italiana erano nei loro depositi, che gli aerei militari alleati non si trovavano nella zona del disastro e che nell'ora e nel luogo del disastro non vi erano velivoli di alcun genere. Le stesse ipotesi (si sottolinea ipotesi e non certezze) dell'abbattimento dell'aereo ad opera di un missile o di esplosione a bordo conclude la Corte d'appello non hanno trovato conferma.

La suddetta sentenza della Corte di Appello di Roma viene appellata in Cassazione dalla Procura Generale. Il 2 marzo 2007 la Cassazione rigetta il ricorso della Procura Generale³⁸.

38 Sul punto si veda la Sentenza della Corte di Cassazione
<http://www.stragi80.it/documenti/processo/cassazione/motivi.pdf>

Capitolo 4 - Le sentenze dei tribunali civili

Oltre alle sentenze penali di assoluzione dei Generali dell'Aeronautica Militare Italiana Bartolucci, Ferri, Melillo, Tascio sia Itavia, la compagnia aerea proprietaria del DC9 scomparso dai radar italiani alle 20.59 ora locale del 27 giugno 1980, sia i familiari delle vittime nel corso degli anni hanno chiesto risarcimenti dei danni.

Il 31 marzo 1981 Itavia aveva chiesto i danni al Ministero della Difesa, dei Trasporti e dell'Interno. Ventidue anni dopo, il 26 novembre 2003 il giudice onorario aggregato Francesco Batticani sentenza³⁹ che l' Itavia deve essere risarcita con 108 milioni di euro. A giudizio del giudice Batticani determinante rilievo per la decisione della causa assumeva la circostanza di fatto secondo cui l'aereo al momento dell'esplosione procedeva sulla rotta assegnata, ove era regolarmente stabilizzato. Della sicurezza della circolazione dell'aereo dell' Itavia nell'ambito della rotta assegnata rispondevano i Ministeri imputati che, ciascuno per le proprie competenze, dovevano garantire l'assenza di ostacoli alla circolazione aerea e/o di altri velivoli, lungo la rotta assegnata al DC9. Nel processo era emersa invece la presenza di due altri velivoli lungo la stessa rotta assegnata dal DC9 e nonostante il rispetto del piano da parte del DC9 Itavia e che era stato indicato sino a pochi minuti prima dell'incidente. Era da ritenere, a parere del giudice Batticani che l'aereo dell' Itavia fosse stato abbattuto da un missile.

La Corte di Appello, adita dai Ministeri, con sentenza depositata il 23 aprile 2007, in accoglimento dell'appello, rigettava la domanda dell'Itavia.

La Corte di Cassazione l'11 febbraio 2009⁴⁰ dichiarò inammissibile il ricorso di Itavia nei confronti del Ministro dell'Interno, accoglie i primi sette motivi di ricorso di Itavia nei confronti dei Ministeri della Difesa e dei Trasporti e dichiara inammissibili i motivi ottavo e nono. Cassa, in relazione, l'impugnata sentenza e rinvia la causa ad altra sezione della Corte di Appello di Roma.

39 <http://www.stragi80.it/documenti/civile/itavia/civile-roma.pdf>

40 http://www.stragi80.it/documenti/civile/itavia/civile_cassazione.pdf

Il 30 maggio 2007 la seconda sezione civile del Tribunale di Palermo condannava i ministeri dei Trasporti e della Difesa al risarcimento, per complessivi 980 mila euro, di 15 familiari di quattro delle 81 vittime: Gaetano La Rocca, Marco Volanti, Elvira De Lisi e Salvatore D'Alfonso.

Il 15 giugno 2010 la Corte d'appello di Palermo confermò la condanna⁴¹ dei ministeri dell'Interno, dei Trasporti e della Difesa a risarcire complessivamente un milione e 390mila euro a sei familiari di tre delle 81 vittime del disastro aereo di Ustica.

Il 13 novembre 2012 la Terza sezione civile della Corte di Cassazione condannò⁴² i Ministeri dei Trasporti e della Difesa a risarcire i familiari di tre passeggeri del volo Itavia.

Il 9 gennaio 2008 altri 88 familiari delle vittime della strage di Ustica citarono in giudizio, dinanzi al Tribunale di Palermo, i ministeri della Difesa e dei Trasporti. In primo grado il 10 settembre 2011 il giudice Paola Proto Pisani decise⁴³ che i suddetti familiari delle vittime dovranno essere risarciti dai ministeri della Difesa e dei Trasporti.

41 http://www.stragi80.it/documenti/civile/appello_pa_0610.pdf

42 <http://www.stragi80.it/documenti/civile/cassazione13.pdf>

43 <http://www.stragi80.it/documenti/civile/palermo11.pdf>

Capitolo 5 - Dalla verifica della fondatezza della tesi dell'ex Capitano AM Italia Mario Ciancarella alla lunga ricerca per ricostruire la verità sulla strage di Ustica: i risultati dello studio del fascicolo processuale

5.1 Premessa

L'utilità dell'inchiesta relativa all'accertamento della causa e delle responsabilità sulla Strage di Ustica condotta dal 1980 al 1999 è che oggi si possono escludere le tesi della bomba, del missile a testata armata, della quasi collisione, dell' ammaraggio relativamente alla strage di Ustica. Va sottolineata anche la grande importanza di quanto già scritto in merito a come il dottor Priore nella sua Sentenza ordinanza si esprime in merito alla questione delle prove scomparse,

Della sentenza della Corte di Appello di Roma relativa al processo penale contro i generali Bartolucci e Ferri, poi passata in giudicato dopo il giudizio della Cassazione, è importante sottolineare che i giudici scrivono che non si è trovata conferma né alla tesi che il DC9 Itavia sia stato abbattuto da un missile a testata armata, né la tesi dell'esplosione della bomba a bordo. Nelle cause civili nei vari gradi di giudizio contro i Ministeri della Difesa e dei Trasporti non si può non rilevare che in cinque delle sette sentenze i giudici riconoscono che Itavia e i familiari delle vittime hanno diritto al risarcimento richiesto. Visto che dopo trentacinque anni ancora non si conoscono i responsabili della Strage di Ustica si è deciso di verificare la fondatezza o infondatezza dei risultati della ricerca della verità sulla Strage di Ustica dell'ex Capitano AM Italia Mario Ciancarella e del defunto Tenente Colonnello AM Italia Alessandro Marcucci, per vedere se sia condivisibile sulla base dello studio del Fascicolo Processuale relativo alla Strage di Ustica e di fonti reperite nel corso della ricerca il giudizio del giudice istruttore Rosario Priore sul Ciancarella di “inconsapevole apportatore di elementi inquinanti.”

Il 4 febbraio 1992, dopo la morte del Tenente colonnello Alessandro Marcucci, il caporedattore del quotidiano “Il tirreno” di Pisa Roberto Galli scriveva che l' analisi

del Marcucci su Ustica era che qualcuno aveva imboscato le prove che potevano servire a ricostruire la verità, perchè così facendo sapeva bene di poter fare un grosso favore a chi stava più in alto, ricevendone grossi favori personali. Un'analisi che si riferiva chiaramente ai vertici dell'Aeronautica e che poneva sul generale Tascio le maggiori responsabilità di questa condotta.”

Il giudice istruttore Rosario Priore nella sua sentenza ordinanza relativa alla Strage di Ustica depositata nel 1999 scrisse che si sottolineava come lo stesso Marcucci si fosse reso responsabile di gravi reati. Il tenente colonnello AM ITALIA Alessandro Marcucci in verità fu assolto nel 1982⁴⁴ da tutte le accuse dalla Corte di appello militare di Roma e poi definitivamente in Cassazione, non è quindi responsabile di nessun reato. Le accuse al tenente colonnello Alessandro Marcucci rivoltegli nel 1981 comunque nulla avevano a che fare con quella che era la sua analisi sulla Strage di Ustica.

Il tenente colonnello Marcucci consegnò la sua analisi relativa alla Strage di Ustica al giornalista Roberto Galli dopo più di 11 anni di lavoro insieme al collega amico fraterno ex Capitano Ami Mario Ciancarella di verifica delle parole dette dal maresciallo Ami Mario Alberto Dettori⁴⁵ al Ciancarella in due telefonate: “Comandante ha visto il casino di Ustica? Siamo stati noi” e” Dopo la puttana del Mig, si guardi gli orari degli atterraggi e i missili a guida radar e a testata inerte”.

L'ex Capitano Ami Mario Ciancarella fu accusato alla fine di Settembre 1980, incarcerato e sottoposto a processo militare penale per i reati di: disobbedienza e insubordinazione con ingiuria continuata e aggravata, insubordinazione con ingiuria,

44 Sul punto si vedano il Fascicolo Processo Militare contro il Tenente colonnello AM Italia Sandro Marcucci e la sentenza passata in giudicato: <http://www.mediafire.com/#dap8269rm027d,1>

45 Se le annotazioni del Dettori sull'agenda telefonica (portata al magistrato Priore dalla sua famiglia nel marzo del 1992) nelle pagine del mese di Aprile del 1978 fossero eventualmente relative alla Strage di Ustica come ha ritenuto il Dottor Priore, per comprendere il loro reale significato , sul punto si veda un approfondito studio inedito di Laura Picchi <https://skydrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!200&authkey=!AHA20c2g96OJ6Gs> archiviato nel personale archivio sulla strage di Ustica su skydrive

diffamazione pluriaggravata, diffamazione.

Il Ciancarella prima di questa accusa era già stato incriminato e prosciolto nel 1976 a Livorno, oltre aver avuto due rimproveri per la sua lotta di democratizzazione delle Forze Armate. Anche al Ciancarella nulla viene imputato nel processo militare del 1982 che abbia a che fare con la sua verifica insieme al Marcucci delle parole del Dettori sulla Strage di Ustica.

Dagli atti relativi al fascicolo processuale militare relativo al Ciancarella⁴⁶, per quanto riguarda la presunta insubordinazione con ingiuria, tramite lettera scritta al superiore generale Ami Nardi Catullo, si può verificare che il generale Nardi rinunciò all'appello e il Ciancarella fu prosciolto per “difetto di querela”.

Per il reato di disobbedienza e insubordinazione con ingiuria continuata e aggravata nei confronti dei superiori Malcangi e Scano fu lo Stato che nel 1981 estinse questo tipo di reato con “amnistia propria” e dunque si presuppone in astratto solamente che il Ciancarella l'abbia commesso, egli non fu mai condannato, ma prosciolto “per intervenuta amnistia”

Gli stessi superiori del Ciancarella generali Malcangi e Scano dichiararono il primo che l'atteggiamento del Ciancarella fu senz'altro fermo e deciso nel raggiungere lo scopo, ma non offensivo e il secondo che non profferì ingiurie.

Queste dichiarazioni al processo dei superiori Malcangi e Scano del Ciancarella non lasciano dubbi che l'imputato era innocente per il reato di insubordinazione con ingiuria aggravata e continuata, per il quale egli era imputato.

In relazione ai fatti dello sgombero di forza del Cral alla 46a Aerobrigata a metà Settembre 1980 il Ciancarella in qualità di sindaco revisore del Cral si era semplicemente fatto fare dai superiori un ordine scritto che non gli era permesso di stare ad opporsi allo sgombero di forza del Cral, fatto in violazione dell'accordo intervenuto tra il Cral e i vertici della 46a Aerobrigata davanti al Pretore di Pisa, che tale sgombero di forza non prevedeva. Il Ciancarella aveva poi detto ai superiori che avrebbe fatto un esposto per denunciare l'accaduto, per non incorrere egli in reati nei confronti dei soci del Cral stesso. Per quanto riguarda poi l'accusa che il Ciancarella

⁴⁶ Sul punto si vedano il fascicolo del processo militare contro l'ex capitano AM Italia Mario Ciancarella e la documentazione della radiazione dello stesso Ciancarella al link: <http://www.mediafire.com/#h6ke1la1cqka.1>

si allontanò dalla sala operativa della 46a aerobrigata per due ore senza permesso per telefonare, dagli atti nel fascicolo si è potuto ricostruire che si sono cercate quelle telefonate e i relativi orari per verificare l'accusa al Ciancarella da parte del magistrato, ma l'AM Italia ha detto di non trovarne traccia. Anche per i reati di diffamazione pluriaggravata e diffamazione lo Stato decise di estinguerli con “amnistia propria”, anche questi reati in astratto si è presunto che il Ciancarella li abbia commessi. Ciancarella fu prosciolto “per intervenuta amnistia”

Dagli atti nel fascicolo processuale militare relativo a Ciancarella non risulta che furono fatte indagini per verificare se la sua denuncia era fondata o infondata.

In generale l'ex capitano Ami Mario Ciancarella il 10 aprile 1979 denunciava che in Ami accadeva di grave quanto segue:

1-esistenza di incidenti di volo insabbiati⁴⁷;

2-prevaricazione delle direttive di addestramento e impiego;

3-falsificazione dei libri e stralci di volo, falsificazione firme su quietanza di valuta, irrisione Leggi e Parlamento;

4-arroganza di potere con cui si è risposto alle proposte di evitare e abbandonare queste e altre pratiche offensive del prestigio dell'Ami.

La lunga ricerca della verità sulla Strage di Ustica da parte del Ciancarella e del Marcucci, era iniziata dopo le parole del Dettori sulla Strage di Ustica, il quale chiamò Ciancarella in due occasioni al telefono la prima volta uno o due giorni dopo Ustica dicendogli: “Siamo stati noi. Non le posso dire null'altro, perchè qui mi ammazzano Comandante” e la seconda poi dopo il ritrovamento ufficiale del Mig il 18 luglio 1980, nella quale Dettori dirà a Ciancarella : “Dopo questa puttana del Mig Comandante si guardi gli orari degli atterraggi e i missili a guida radar e a testata inerte”. Nella stessa estate 1980 il Ciancarella raccontò delle telefonate di Dettori al

47 Uno degli incidenti insabbiati è quello sul Monte Serra (Pisa) il 3 marzo 1977. Sul punto si veda il capitolo che Ciancarella dedica a questo incidente insabbiato

<https://www.scribd.com/doc/50293824/Monte-Serra-Di-Mario-Ciancarella>

, si vedano anche i servizi del Tg dell'epoca <http://www.youtube.com/watch?v=Vyk2IyTNM2A>

<http://www.youtube.com/watchv=G1jk1sVu8ec>

tenente colonnello Ami Sandro Marcucci, il quale era ancora al Comando Operazioni e Addestramento Ami della Seconda Regione Aerea, Comando che ha competenza anche sui centri radar e basi militari aeree di Pratica di Mare e Grosseto. Pur se aveva denunciato la sua distruzione professionale, umana e familiare già prima della Strage di Ustica per altra questione il tenente colonnello Marcucci non si sottrasse nel fare il proprio dovere e s'impegnò con Ciancarella a verificare la fondatezza o infondatezza delle parole del Dettori al Ciancarella sulla Strage di Ustica. L'impegno comune di Ciancarella e Marcucci era però iniziato nel 1976 quando si resero conto della necessità di democratizzazione delle forze armate insieme ad un gruppo di sottufficiali AM Italia sparsi per l'Italia, della importanza di arrivare a raggiungere l'obiettivo che un ordine non si dovesse eseguire con obbedienza cieca, perchè altrimenti si veniva perseguiti penalmente a livello militare, ma solamente se esso non contrastava con quanto scritto nella Costituzione del 1948 e con la legge. Nel 1978 si arrivò alla legge dei principi, in essa si stabiliva che l'ordine si doveva eseguire solamente se esso non contrastava con quanto scritto nella Costituzione del 1948 e con la legge. Nonostante quella legge dei principi non venne mai veramente applicata e si cercò di abrogarla in ogni modo, quella legge dei principi fu scritta ed è scritta sulla pelle di Marcucci e Ciancarella, il quale nel 1979 fu chiamato (poi Ciancarella andrà con Marcucci e un altro collega Lino Totaro) a seguito della loro lotta e delle loro denunce al Quirinale dal Presidente Pertini, il quale dopo una iniziale sfuriata per essere andati all'incontro in delegazione e non il solo Ciancarella li ascoltò, li comprese e poi, scrive il Ciancarella, dette loro Pertini in quel colloquio una lezione di democrazia indimenticabile.

Nelle prime pagine del capitolo 16 del suo Manoscritto Impossibile Pentirsi⁴⁸, l'ex Capitano Ami Ciancarella scrive che egli e il Marcucci non avevano la verità provata sulla dinamica ultima della Strage di Ustica. Queste parole fanno ad oggi già ritenere del tutto privo di fondamento quanto scrive nella sua Sentenza Ordinanza il giudice istruttore Priore, secondo il quale i risultati della lunga verifica del Ciancarella di quanto a lui detto dal Dettori sulla Strage di Ustica “sono influenzati o ispirati dal

48 <http://www.scribd.com/doc/39054852/Manoscritto-Ciancarella-Impossibile-Pentirsi-Anche-Su-Strage-Ustica>

particolare rapporto del Ciancarella con l'Aeronautica”.

Per sostenere che il Ciancarella sia eventualmente inconsapevole bisognerebbe sottoporlo a perizia psichiatrica o portare le prove di chi lo avrebbe ingannato, è dimostrato che il Ciancarella non è mai stato dichiarato pazzo e il dottor Priore non ha specificato nella sua Sentenza Ordinanza chi sarebbe eventualmente quel qualcuno, il quale avrebbe ingannato a sua insaputa il Ciancarella. L'ex Capitano AM Italia è in verità consapevole e dunque se si riteneva che avesse apportato elementi inquinanti, per lui si doveva chiedere il rinvio a giudizio. Non avendo chiesto il rinvio a giudizio del Ciancarella è chiaro che egli ha ragione nell'affermare che nessuna Corte ha mai verificato se egli ha detto falsità o il vero relativamente alla Strage di Ustica, così come il Ciancarella ha ragione nell'affermare che i generali Tascio, Melillo, Ferri e Bartolucci non sono mai stati indagati, processati e assolti per il reato di strage, il quale è imprescrittibile.

Quanto scrive sempre il dottor Priore nella sua sentenza ordinanza⁴⁹ del 1999 relativa alla Strage di Ustica sul Ciancarella che tenta continuamente di “riabilitare” il tenente colonnello Marcucci Alessandro è del tutto privo di fondamento, perchè come abbiamo già scritto il Marcucci fu assolto da tutte le accuse e non c'è bisogno che venga “riabilitato” dai presunti tentativi del Ciancarella o da quelli di chiunque altro. Anche se il Marcucci era innocente e non ha bisogno di essere “riabilitato” da chichessia, sarebbe importante cercare di capire i motivi per cui un Uomo e Militare innocente venne valutato “inferiore alla media” senza nessun apparente valido motivo dai superiori generali Zeno Tascio, Giovanni Cavatorta, Catullo Nardi e Arpino Mario, si può verificare se fosse fondata o infondata la denuncia dello stesso tenente colonnello Marcucci nel 1981 di essere stato distrutto come Comandante, Militare, a livello personale e familiare e per quali eventuali motivi ciò accadde, se il Marcucci denunciò il vero.

L'ex Tenente Colonnello AM Sandro Marcucci ai tempi della Strage di Ustica era di servizio al Comando Operazioni e addestramento della Seconda Regione Aerea, dove sono le basi militari aeree italiane di Grosseto e Pratica di Mare e i rispettivi

49 <http://www.comune.bologna.it/iperbole/ustica/documenti/indice.htm>

centri radar militari italiani. Nessun magistrato ha mai ascoltato in vita l'ex tenente colonnello AM Sandro Marcucci su quanto potesse sapere personalmente o de relato sulla Strage di Ustica. Nel 1980 Sandro Marcucci fu di servizio da Marzo a Settembre alla Seconda Regione aerea e poi ci tornerà, questa volta allo Stato Maggiore, una volta rientrato in AM, dopo essere stato assolto da tutte le accuse. Nel 1989 Sandro Marcucci si dimise dall'AM, finendo il proprio lavoro allo Stato Maggiore della Seconda Regione Aerea. Se ci sono a verbale solamente le dichiarazioni del solo teste ex Capitano Ami Mario Ciancarella al giudice istruttore Priore, è perchè la magistratura di Roma non ha mai ritenuto di sottoporre a interrogatorio Sandro Marcucci quando era vivo su quanto potesse sapere personalmente o de relato sulla Strage di Ustica, essendo ancora di servizio alla Seconda Regione aerea Comando operazioni e addestramento e successivamente egli ci fosse tornato di servizio, anche se allo Stato Maggiore. La magistratura non interrogò mai nemmeno il maresciallo Ami Mario Alberto Dettori, su quanto potesse sapere sulla Strage di Ustica.

Nel 1983 l'ex Capitano Ami Mario Ciancarella venne radiato dall'AM, di recente una perizia di parte ha detto che la firma del Presidente della Repubblica Sandro Pertini sull'atto di radiazione del Ciancarella è falsa. Il processo al Tribunale di Firenze è terminato, si attende la sentenza.

5.2 Sintesi della tesi sulla strage di Ustica dell'ex Capitano AM Mario Ciancarella

In questo paragrafo si sintetizza lo scritto sulla strage di Ustica che il Ciancarella ha consegnato al dottor Priore una delle quattro volte che è stato sentito nelle indagini preliminari sulla Strage di Ustica come Teste.

L'ex Capitano AM Italia Ciancarella nel capitolo 16 del suo Manoscritto non edito “IMPOSSIBILE PENTIRSI”⁵⁰ introduce il suo lavoro scrivendo che egli a differenza di ogni altra analisi sulla vicenda Ustica la inquadra come deve essere, in un contesto

⁵⁰ <https://onedrive.live.com/redirect?resid=679A8DF55F8FFE!514&authkey=!AEdKHohCGZCMCKY&ithint=file%2cpdf>

piu' generale. Infatti, per dirla in una cultura tipicamente militare, ogni singola strage sta alla "tattica" (cioe' alla singola battaglia) come la volonta' deviante che le determina ciascuna nella sua specificita' - e tutte le realizza in un unico disegno - sta alla "strategia" (cioe' all'idea stessa di guerra ed ai suoi obiettivi ultimi, che determinano le singole battaglie e le realizzano nelle specifiche caratteristiche di ognuna di esse). E per comprendere fino in fondo cio' che e' accaduto nella singola battaglia-strage, e poter valutare i suoi esiti non dalle sole singole fasi di uno "scontro bellico-esecuzione stragista", bisognera' capire quanto in essa le forze in campo abbiano saputo interpretare correttamente i progetti della strategia ed approfittare delle debolezze dello schieramento avversario, studiate in precedenza con attenzione continua ed ossessiva. E valutare infine se il Comando strategico delle forze contrapposte abbia saputo dispiegare realmente ed efficacemente i necessari strumenti (cio' che in Arte Militare si chiama "logistica"), gli uomini giusti (cio' che il gergo militare chiama "Organica"), predisponendo tutte le condizioni di un possibile successo (cio' che viene definito "pianificazione") anche attraverso la conoscenza dei piani dell'avversario (cio' che l'Arte Militare definisce Servizio Informazioni o Intelligence), riuscendo a tutelare i propri (cio' che la stessa Arte definisce controspionaggio). E' questo che fa di ogni strage (come di ogni battaglia) non un estemporaneo fuoco artificiale di un arsenale che scoppi improvvisamente e senza controllo, ma l'esecuzione di un freddo e cinico progetto sanguinario studiato nei minimi particolari, anche di mimetizzazione, di disingaggio e ritorno al sicuro nelle proprie linee. Ciancarella sottolinea che è la volonta' politica quella che e' sempre mancata, e si e' servita per questa diserzione dai suoi compiti di sicurezza sociale e di civiltà politica della litigiosità degli spettatori, tutti tesi ad accreditare i propri convincimenti fino a divenire i complici piu' funzionali dei criminali stragisti. Per Ciancarella la strage di Ustica come ogni altra nasce allora all'interno di un vero e proprio "colpo di Stato" - che è sempre per sua natura "usurpazione" di sovranità legittime - e si qualifica come uno dei suoi momenti più "alti" di stabilizzazione e di consenso delle masse, attraverso il terrore diffuso in maniera indiscriminata, e la conseguente ricerca di sicurezza e di "stabilità", quale essa sia, da parte di un popolo

senza più riferimenti politico-istituzionali. La sovranità limitata ha dunque un ulteriore e terribile frutto: il tradimento della volontà popolare e del suo apparente diritto alla libera espressione di voto. Un popolo libero e capace di autodeterminazione infatti, come avviene in pratica per ognuna delle altre nazioni europee, potrà mutare i propri indirizzi politici e orientamenti socio-economici, secondo la prevalenza di sentimenti e convinzioni della società civile. Muterà di conseguenza anche il consenso riconosciuto alle forze politiche, per i Governi "diversi" che ciò determina. Un popolo libero esprime cioè in quelle che sono le specifiche caratteristiche di un sistema di vera alternanza, la maggioranza dei propri sentimenti in ogni specifico momento storico e politico. E non è sempre detto che questa mutazione sia necessariamente "di segno positivo", in un concetto di civiltà. Sullo scenario Ciancarella sostiene che Ustica è un delitto volontario contro inermi cittadini civili, perpetrato da uomini delle nostre Forze Armate. Delitto che avrebbe dovuto poter essere attribuito a uomini e mezzi del regime libico di Gheddafi. Lo scopo: quello di realizzare una condizione di emotività sociale e sdegno politico che consentissero una azione militare di "ritorsione e rappresaglia", ancora riconosciuta dall'ONU come diritto delle Nazioni aggredite, contro la Libia di Gheddafi. Azione che sarebbe stata eseguita, molto verosimilmente, dagli "alleati" americani nella immediatezza della strage, e comunque nei tempi previsti dall'ONU per l'esercizio del diritto di ritorsione. L'obiettivo: quello di rimuovere politicamente, ed eventualmente eliminare anche fisicamente, il dittatore libico dal potere, sostituendolo con uomini di fiducia "dell'Occidente" e cioè degli USA. La strage inoltre - se si fosse riusciti ad attribuirne la paternità a Gheddafi - sarebbe stata funzionale per accreditare la pericolosità del "nemico del fronte SUD", e superare quindi le opposizioni della opinione pubblica alla installazione dei missili Cruise in Sicilia, poichè si evidenziava sempre più come fosse molto improbabile la dichiarata funzione di quei missili come deterrente strategico verso l'Est, a causa della loro limitata gittata. Il criterio utilizzato per la strage è la modalità "attacco alla fattoria". Nella impossibilità di trovare giustificazioni consistenti per muovere guerra ad un "capo indiano", si organizza cioè ad opera di nostri, travestiti da indiani, la strage di qualche ignaro ed

"inutile colono". Dovrà essere evidente dalle armi rinvenute sullo scenario di morte la responsabilità degli uomini di quel "capo indiano", per attribuire a lui la responsabilità del delitto e poter scatenare una frettolosa e violenta ritorsione, utilizzando il favore dell'onda emotiva delle popolazioni. Esse infatti leggerebbero come una collaborazione con l'odioso avversario ogni ritardo nella azione punitiva, ed ogni richiesta che qualcuno avanzasse di analizzare più approfonditamente la scena del delitto, per accertare le effettive responsabilità della strage, prima di ogni ritorsione. Nel frattempo qualcuno provvederà a rimuovere dalla scena del delitto il maggior numero possibile di indizi che possano svelare la vera identità degli aggressori e le loro responsabilità. Il "lavoro" doveva essere fatto dagli italiani, a causa del vincolo di interdizione imposto dalla "direttiva Carter" per le azioni coperte di Forze Americane entro i confini e contro i Governi di altri Stati. A meno che quelle stesse azioni non fossero avallate in piena e diretta responsabilità dal Governo degli Stati Uniti, come era avvenuto poche settimane prima di Ustica per il tentativo fallito di liberare gli ostaggi americani in Iran. E comunque gli americani non potevano reggere l'onere e la responsabilità di abbattere direttamente un aereo italiano con nostri cittadini a bordo e nei nostri cieli. La direttiva Carter, che aveva fortemente contrariato gli ambienti conservatori americani e quelli delle Forze Armate e della Cia in special modo, era stata emanata a seguito delle rivelazioni sui fatti del Cile, ove si era accertata la diretta responsabilità della CIA senza una espressa autorizzazione del Governo americano. Al Congresso era in atto una feroce battaglia per restituire alla CIA piena libertà di azione, per quelle "operazioni coperte", senza dover necessariamente e sempre coinvolgere direttamente il Governo degli Stati Uniti d'America. Nell'Ottobre successivo il Congresso sarebbe riuscito ad approvare il ritorno alla "indipendenza" dei vertici della CIA per garantire la Sicurezza e gli interessi degli USA. Carter, due mesi dopo la restaurazione del "vecchio regime", avrebbe comunque perso le elezioni a favore di un certo Ronald Reagan. Moltissime condizioni dovevano e potevano "convincere" uomini di partiti politici, come pure ambienti e uomini delle Forze Armate Italiane, a collaborare attivamente a questo progetto: a vantaggi di tipo "affaristico-economico" con "il nemico libico" - con la

sostituzione nella gestione dei medesimi affari di coloro, politici e militari, che ne avevano avuto per anni il monopolio - si univano fortissimi condizionamenti politici. Anzitutto di accredito degli uomini del Partito Socialista di Craxi come affidabili "re clienti" dell'imperatore statunitense. Lagorio era da pochi mesi il primo dei Ministri della Difesa italiani che non venisse dalla Democrazia Cristiana. E la fedeltà che avesse potuto e saputo dimostrare e accreditare con la vicenda Ustica-Gheddafi e l'installazione dei Cruise a Comiso, avrebbe potuto essere un ottimo viatico alla Presidenza Socialista del Governo. Era stato pertanto fissato che, il giorno in cui il SIOS avesse avuto informazione attendibile che su un volo proveniente dalla Libia e che attraversasse i cieli italiani fosse imbarcato il leader libico, sarebbe stato individuato sul nostro territorio il "velivolo civile" da sacrificare, operando per fare in modo che l'incontro con il volo di Gheddafi avvenisse sulla verticale di un punto abbastanza preciso del Mediterraneo, dove i resti della vittima si sarebbero inabissati a livelli proibitivi. Un MIG libico si sarebbe alzato da una base italiana e si sarebbe posto in ombra al velivolo vittima. Gheddafi sarebbe stato lasciato sfilare senza alcun disturbo, mentre due caccia italiani avrebbero abbattuto il volo civile, e subito dopo avrebbero ingaggiato il MIG "fingendo di costringerlo" ad atterrare, per accusarlo di aver eseguito la strage. Il pilota (libico?, italiano?) di quel MIG, "costretto" all'atterraggio, avrebbe confessato di essere l'esecutore della strage su ordine di Gheddafi, alla cui scorta era assegnato. Per questa rivelazione avrebbe ottenuto di "poter sparire indenne". La notizia sarebbe trapelata nelle solite forme anonime. Nella concitazione e nella emozione conseguenti alla "rivelazione", pochissimi avrebbero posto la questione della autonomia del MIG, perchè fosse analizzata con maggiore attenzione la possibilità concreta che quel velivolo volasse di scorta a Gheddafi. Forse nessuno avrebbe posto il problema di come fosse stato possibile che la Difesa Aerea non avesse individuato, accanto al velivolo autorizzato al sorvolo - il famoso Zombie 56 - la presenza di un velivolo militare ostile. Ne' alcuno avrebbe ricordato che a nessun volo straniero e' consentito di entrare nei cieli italiani con una scorta militare del proprio Paese. Una portaerei americana si sarebbe mossa, in sincronia con le dichiarazioni del pilota del MIG, per portarsi nella notte al di la' della Sicilia e

davanti alle coste libiche e sferrare una durissima rappresaglia sul territorio libico, con ondate successive dei propri velivoli. Indipendentemente dalla sorte fisica di Gheddafi, una insurrezione popolare e militare, attuata con truppe già preparate ed acquisite in Egitto, agli ordini del Col. Shaibi, avrebbe rovesciato il regime, sotto la guida di Politici libici che si erano già resi disponibili ai piani occidentali di "sostituzione" della leadership del Paese. Il giorno 27 Giugno, quando giunse conferma che Gheddafi avrebbe attraversato i cieli italiani, l'unico volo civile trovato "disponibile" per divenire "la vittima" fu l'Itavia IH 870, che però doveva essere pretestuosamente fermato per due ore a Bologna, perchè potesse arrivare in puntuale sincronia al suo appuntamento con la morte, e non potesse sfuggire al destino che altri avevano determinato per gli uomini, le donne ed i bambini che erano a bordo. Ma esistevano l'anima piduista dei servizi funzionali a questo progetto, e l'anima "andreottiana" delle burocrazie politiche e militari che erano da sempre in affari "privati" con il Governo di Gheddafi ed in conflitto con la precedente. Queste ultime avvertono che c'è un grave ed indefinito pericolo, un oscuro progetto, dal quale sono state tenute estranee. Il velivolo di Gheddafi viene pertanto informato di un grave rischio di attraversamento dello spazio aereo italiano e devia su Malta circa 10-12 minuti prima "dell'impatto". La azione stragista tuttavia è già partita, e viene portata a termine. Il DC9 esplode colpito da uno o due missili italiani. Inerti, cioè privi di testata bellica. Nei cieli rimane un "inutile" MIG che, a questo punto deve essere abbattuto. Troppi si sarebbero posti immediatamente domande su quella presenza isolata nei nostri cieli di un velivolo ostile. La guida caccia dà ordine di ingaggiare il combattimento. Il pilota, pur colpito, è bravo e finge di precipitare in mare, trovando forse complicità anche nella differenza di visibilità, data l'ora, tra il livello dello scontro 25000 piedi ed il livello dell'acqua. Il pilota riprende dunque il velivolo a livello della superficie dell'acqua e tenta di portarsi alla base SIOS di San Pancrazio nel Salento. Ma il velivolo si schianta - per mancanza di carburante, o per cedimento fisico del pilota - in un vallone della Sila allineato con la sua destinazione nel Salento. I piloti italiani lo considerano precipitato in mare. Al loro rientro, dopo l'atterraggio, la missione - di cui erano inizialmente all'oscuro, molto

presumibilmente - viene secretata. Ed essi accettano di tacere. Più per tutelarsi per le proprie responsabilità dirette, io ritengo, che per una sincera convinzione di principio. Moriranno entrambi a Ramstein qualche anno dopo, in un "assurdo" incidente della pattuglia acrobatica - dove erano transitati ambedue dal Reparto di Grosseto -, e proprio quando, al rientro in Patria da quella esibizione in Germania, li attendeva una audizione dal Giudice Santacroce, al tempo titolare delle indagini per Ustica. E si opta, inizialmente, per la "variante prevista" del cedimento strutturale. Ma il successivo rinvenimento del relitto del MIG, crea una infinità di problemi. Una simile missione coperta non può avere più di una o due alternative. E bisogna ripiegare sulla seconda - l'ipotesi bomba - che avrà tuttavia bisogno di tempi molto più lunghi e intrighi molto più sofisticati per essere accreditata. Inizia un ossessivo depistaggio, con una feroce lotta interna tra le due anime dei servizi, tra le due anime della politica italiana. Entrambe asservite ad altrui sovranità che non quella della Nazione, per esclusiva sete di potere. E nessuna delle due tuttavia può consegnare alla conoscenza pubblica, politica e giudiziaria la unica verità, che le coinvolge entrambe: l'ignobile tradimento di ogni fedeltà giurata, e comunque dovuta, al solo Popolo Italiano realizzato con la strage volontaria di cittadini italiani. Ai depistaggi ed agli omicidi si uniscono feroci ricatti reciproci, in una dinamica criminale nella quale si inseriscono tanto il potere americano quanto l'interessato "silenzio" del leader libico. La vicenda Sigonella con la contrapposizione diretta tra militari italiani e statunitensi per la acquisizione del terrorista Abu Abbas, ed il rifiuto successivo di concessione delle basi italiane per il bombardamento di Tripoli sono la terribile evidenza di due pesanti cambiali pagate dal nostro Governo al leader libico in cambio del silenzio sulla nostra diretta responsabilità nella strage. Una responsabilità che dunque non è solo militare ma anzitutto politica e che ha avuto in Cossiga, Presidente del Consiglio, e in Lagorio, Ministro per la Difesa, i due riferimenti certi per la organizzazione e l'ordine esecutivo del progetto di strage. E che ha nella struttura di potere che riferiva ad Andreotti il luogo e le motivazioni che portarono al "fallimento" del piano nel suo obiettivo politico ultimo. Ma che non volle o non seppe o non pote' evitare l'eccidio dei cittadini italiani. Poi comunque l'abitudine a giocare queste sorde battaglie di

potere al chiuso dei Palazzi avrebbe determinato la attiva collaborazione di entrambe le anime-struttura alla costruzione dell'infame muro di gomma.

Sulle telefonate ricevute dal Maresciallo Dettori, Ciancarella scrive che la loro ricerca nacque invece dalle parole di Mario Dettori, Maresciallo controllore della base radar di Poggio Ballone, nella giurisdizione dell'Aeroporto di Grosseto. "Siamo stati noi". Furono le parole della prima agghiacciante dichiarazione che Dettori fece al Ciancarella chiamandolo dopo uno o due giorni dalla tragica fine del velivolo Itavia e dei suoi passeggeri. Non meno sconcertanti le successive indicazioni dello stesso Dettori: "Dopo questa puttanata del MIG, comandante, le do almeno tre elementi su cui indagare: cerchi gli orari di atterraggio dei nostri velivoli, i missili a guida radar e a testata inerte". Parole queste ultime che disse Dettori, sempre chiamando telefonicamente il Ciancarella, nel Luglio successivo dopo il "ritrovamento" del MIG sulla Sila, con un tono estremamente più freddo e lucido rispetto al terrore che si avvertiva nella sua voce nella prima telefonata. Contattato dal Ciancarella, il Marcucci si mostrò subito come sconvolto dalle rivelazioni del Dettori, assolutamente certo che ci fosse una dinamica vera nelle sue parole, ma convinto che si fosse trattato di un terribile errore. Non per questo un simile errore avrebbe dovuto essere sottaciuto od occultato, concordammo. Era quasi frenetico nella serie di interrogativi che poneva. Sembrava volesse quasi liberarsi da un incubo. Quella loro iniziale ricerca tuttavia si sarebbe interrotta bruscamente, appena nel Settembre successivo, con l'arresto del Ciancarella e sarebbe cessata del tutto dopo l'arresto del Marcucci nel 1981. Perché Dettori avesse detto "dopo questa puttanata del MIG". Perché era una puttanata? I resti del Mig c'erano, e dunque? La risposta, o meglio le risposte, erano così ovvie e professionalmente evidenti. Era assolutamente impossibile che un velivolo ostile fosse penetrato fin dentro il sistema difensivo italiano, cioè non "appena dentro" i suoi confini ma nella "pancia stessa" del nostro spazio aereo, nel cuore della nostra Difesa Aerea, senza che nessuno lo avesse rilevato, e senza che di conseguenza si fosse alzata la caccia per la interdizione, questo indipendentemente dalla data reale in cui quel MIG fosse precipitato. L'inaccettabile era che quel velivolo fosse sul nostro territorio senza che nessuno si

fosse accorto da dove e quando esso fosse arrivato, e che nessuno ponesse l'interrogativo del perchè, se davvero fosse venuto da altri territori, esso fosse stato diretto sul nostro territorio (cioè quale fosse il suo obiettivo) e perchè non fosse stato comunque intercettato. Ancora più assurdo che nessuna Autorità, politica e militare, ne chiedesse conto ai responsabili, dopo averne constatato la presenza indebita sul nostro territorio. Per comprendere appieno questo concetto bisognerà rivisitare la nozione di "consegna militare". Ma la più sconcertante verifica la fece Marcucci che, aperto un compasso con ampiezza pari alla autonomia del MIG, circa 420 miglia, puntò sulla carta l'aeroporto di Bengasi a Sud-Est di Tripoli ed esclamò: "Perdio, ma non è decollato dalla Libia". L'operazione inversa, cioè puntando sul luogo dell'impatto, portava a possibilità di decollo per il MIG dalla Corsica, dalla Albania e dalla Jugoslavia. Forse dalla Grecia. Ma sicuramente anche da una qualsiasi base italiana.

Ciancarella tratta poi la questione della consegna militare. La "consegna" è il compito di garantire la sicurezza di un "bene tutelato" all'interno di confini di vigilanza perfettamente definiti, assicurando che nessuno possa entrare in quei confini, senza essere "accompagnato" da un responsabile, che sia abilitato ad essere riconosciuto dalla sentinella - il "Capo Posto" - e che sia in grado di rispondere alla "parola d'ordine". Il servizio di vigilanza si svolge ordinariamente in turni - uno di guardia e due di riposo - e nelle ore notturne; e per ciascuna sentinella di norma è compreso tra le due e le tre ore. I soldati comandati del servizio si raccolgono, durante i turni di riposo, in un luogo detto "corpo di guardia", agli ordini di un graduato: il "Capo Posto". Questi accompagna le guardie "montanti" al luogo di guardia, riconduce al corpo di guardia quelle smontanti ed è l'unico interlocutore di una guardia in servizio, come è l'unico accompagnatore autorizzato di chiunque debba entrare nelle consegne durante un turno di guardia. E comunque chiunque fosse stato autorizzato ad entrare nei confini "protetti" non potrà agire in assoluta libertà ed indipendenza, ma dovrà aver dichiarato i suoi obiettivi e le motivazioni della sua presenza e potrà muoversi solo sotto la stretta sorveglianza e la continua autorizzazione della sentinella. Sarà obbligato a fermarsi e mutare direzione ad ogni

intervento ed intimazione di quella, anche se i suoi ordini fossero motivati da un ingiustificato sospetto di violazione delle consegne e quindi da una infondata convinzione di pericolo per il bene tutelato. Lo stesso "Capo Posto", pur essendo il superiore diretto della guardia, pur avendo conoscenza della "parola d'ordine", e pur avendo accreditato l'eventuale estraneo, non potrà chiedere alla guardia di derogare dai suoi compiti di garanzia della sicurezza del bene protetto, nè dai suoi convincimenti di contrasto o di diniego. Alla sentinella vengono dati strumenti di comunicazione ed offesa, ed attribuiti poteri per la esecuzione del compito di sicurezza: strumenti di allarme (radio, telefonici o avvisi luminosi) per avvisare il "Corpo di guardia" di qualsiasi anomalia o movimento sospetto; un'arma ed il potere di usarla contro "l'invasore" che non si facesse riconoscere all'intimazione "altolà, chi va là, fermo o sparo. Farsi riconoscere", o che non obbedisse con tempestività alla intimazione "girare al largo". La sentinella sa che ogni "invasione" di cui l'autore risponderà comunque penalmente per "forzata consegna", sarà tuttavia analizzata per le responsabilità specifiche del vigilante sotto il profilo della "violata consegna" al fine di accertare ritardi od errori nella sequenza delle azioni poste in essere per garantire la inviolabilità dei confini fissati per la salvaguardia del "bene tutelato". Allo stesso tempo il comportamento della sentinella che pur abbia respinto l'aggressione, anche utilizzando l'arma e ferendo o uccidendo l'invasore, sarà analizzato sempre sotto il profilo della violata consegna per accertare che la azione difensiva non sia straripata in "eccesso di potere" ed "eccesso di legittima difesa". Il concetto di "consegna" rimane inalterato man mano che si salga di "grado e attribuzione di compiti", fino a concretizzarsi nei "compiti di istituto" di ogni singola Forza Armata e delle Forze Armate come complesso. In particolare, per la Aeronautica, uno dei "beni da tutelare" è la sicurezza del Paese contro ogni penetrazione dei suoi cieli, ed il compito di istituto consiste nel garantire anzitutto la sicurezza del bene tutelato attraverso la vigilanza del "territorio spazio-aereo" definito da confini precisamente fissati, entro i quali nessun oggetto volante possa entrare, decollare e muoversi, senza aver ottenuto specifiche autorizzazioni (clearance), senza essersi fatto comunque riconoscere secondo rituali precisi e vincolanti per quanto

egli possa essere già noto alla "sentinella". E senza potersi esimere dall' eseguire con tempestività ogni ordine che venga impartito da quella sentinella, ovvero senza poter apportare alcuna variazione al movimento precedentemente comunicato (piano di volo) se non sia intervenuta una autorizzazione specifica del vigilante. Cioè nessun aereo potrà entrare nei confini dei nostri cieli (spazio-aereo), ben distanti dalle nostre coste, nè potrà decollare o volare in quei confini senza rimanere sotto la rigida e costante vigilanza della sentinella. Di questa consegna sono ugualmente responsabili, in progressione, le singole "guardie", i capi-servizio, i comandanti di Reparto, e su su fino ai vertici dell'Arma. Nessun politico invece ha reagito alle dichiarazioni di assoluta rilevanza rilasciate dal Capo di Stato Maggiore della Aeronautica, Gen. Arpino, durante la successiva audizione del Novembre 1998. Egli dice, riferendosi ad una eventuale attività aerea francese con base su Solenzara, in Corsica: "Noi non sappiamo se ci sono state esercitazioni di tipo diverso e su scala diversa; i nostri radar però avrebbero visto questa attività ma non mi risulta". Egli non dice "avrebbero potuto vedere, forse, questa attività". Egli è preciso, come è logico e normale che sia in una ordinaria professionalità, per tutto ciò che viaggia nella verità e non abbia bisogno di essere occultato. Egli dice "avrebbero visto questa attività". È un dato, una certezza, perché è un dovere, un compito istituzionale, una costruzione della struttura finalizzata a quel solo ed esclusivo compito. E il MIG? Nessuno lo chiede. Non basta neppure che la più recente perizia tecnica disposta da Priore abbia concluso che un alto numero di velivoli militari fosse in volo in quelle ore e che molti di essi mantenessero spento il sistema IFF per evitare, come è stato scritto e detto, la identificazione. Sarà proprio la Bonfietti, convinta o autoconvintasi di aver ormai appreso tutto delle regole militari di volo e Controllo Aereo, ad uscirsene con una improvvida affermazione durante la citata audizione del Capo di Stato Maggiore della Aeronautica, Gen. Arpino, nel Novembre 1998. "Tali aerei infatti giravano a <targa spenta> e non sarà mai possibile dire cosa facessero o da dove provenissero" Ma tra identificazione e rilevazione c'è invece una abissale differenza ed una sostanziale diversità di reazione automatica del Controllo Aereo. È la rivelazione che fa scattare la verifica della pre conoscenza che il Controllo Aereo deve avere di quel volo, ovvero

- in mancanza di identificazione confermata da parte del velivolo - la allerta della Difesa Aerea. Ed è sufficiente la sola impossibilità di identificare, o il rifiuto di farsi identificare in fonìa o tramite l'IFF, di un velivolo che corrisponde ad una traccia comunque rilevata ed anche precedentemente nota che fa disporre una azione di intercettazione e interdizione. E' questo cio' che non e' avvenuto il giorno di Ustica. Se un controllo radar "vede e registra" ma non conosce la provenienza e l'obiettivo di quel volo non e' possibile che non allerti la Difesa Aerea e non faccia partire dei caccia. Ed e' questo cio' di cui andava chiesto conto fin da subito alla Aeronautica. Ed e' questo che sfugge alla "povera" Bonfietti. Ogni velivolo infatti è comunque rilevato dal radar il quale opera in virtù di una massa opaca (e dunque riflettente) che si muove nel suo spazio di emissione radio. Le onde radio del radar infatti, cozzando contro la massa opaca, ne riflettono a terra l'eco e questo indipendentemente dai sistemi di identificazione attivati o meno a bordo di quell'aereo. A maggior ragione, se l'operatore è messo nelle condizioni di non poter identificare l'oggetto volante, sarà automatica l'attivazione della caccia di intercettazione e difesa. Il problema è sempre lo stesso, oggi come durante la nostra ricerca: se davvero ed in qualche misura di uno scontro aereo si fosse trattato come mai non risulterebbe attivata la caccia di intercettazione, e come mai non ha reagito il Controllo alla presenza di così tanti aerei, comunque "ostili", in quanto tali divenuti, quand'anche friendly (=amici), perche' volutamente omissivi della attivazione di apparati di identificazione? Potremmo anche credere ad un "accordo" con forze alleate, per lo svolgimento di una missione "coperta"; ma ciò non sottrae comunque allo "sguardo dei radar" quella eventuale missione. E non è assolutamente credibile che, per agevolare la esecuzione di quella eventuale missione coperta degli alleati, il Controllo Aereo possa aver contemporaneamente consentito che un aereo di un Paese ostile (il MIG) entrasse nel cuore del territorio spazio-aereo affidato alla sua vigilanza, senza allertare comunque la Difesa Aerea, o segnalarne il pericoloso approssimarsi alle coste del Paese. Perchè si può anche decidere di agevolare una "missione coperta" di alleati, ma ben difficilmente questa, pur essendo predisposta per contrastare una penetrazione ostile, potrà prevedere al tempo stesso l'ora ed il giorno della penetrazione di quel velivolo

ostile che si voglia contrastare. Quest'ultimo ovviamente non avrà infatti comunicato con largo anticipo le sue intenzioni, sapendo di poter essere intercettato e forse di poter essere abbattuto. E dunque il Controllo Aereo, dovremmo dire meglio la Difesa Aerea, non può certo restarsene inerte vedendo una penetrazione, con la motivazione che "sapeva già" che si sarebbe avviata una missione coperta dei caccia alleati, già concertata, per abbattere quell'aereo ostile in penetrazione, questo nell' ipotesi che il MIG libico, in volo in quel 27 Giugno, fosse il reale obiettivo e che la battaglia aerea che avesse coinvolto inopinatamente il DC9 fosse stata determinata da una azione di difesa-attacco contro quel MIG. Ma, sempre in questo caso, perchè avrebbero dovuto essere allora aerei alleati (e chiamati da chi?) a sostenere la azione difensiva di contrasto, e non i nostri se la Difesa dei cieli è compito specifico della sola Forza Armata, che non può consentire ad altri che ai propri Caccia della Difesa di ingaggiare combattimenti nei propri cieli? E dunque con quali motivazioni, e per quali obiettivi, quella eventuale azione di aerei alleati - "così rigidamente coperta" - avrebbe potuto essere preordinata e predisposta, e con tale anticipo e determinazione, se non per attaccare invece, piuttosto che un MIG, un velivolo civile e solo "quel" velivolo civile, visto che sono stati alterati tutti i meccanismi operativi ed è stato eluso il rispetto di tutti i vincoli dei compiti di Istituto della Aeronautica, sia durante la azione, che nel suo seguito, dalle fasi immediatamente successive alla strage e fino ad oggi? E d'altro canto questo ragionamento ci spinge più avanti. Volendo cioè dare per accertato - per un solo momento - che il MIG libico non fosse in volo quella sera del 27 Giugno, in base a quali esigenze si sarebbe scatenata quella ridda di presenze militari, tutte mantenute rigidamente segrete o tutte attentamente cancellate dai nastri radar e dai plotting? Contro quale obiettivo ostile essa si sarebbe scatenata, coinvolgendo inopinatamente il DC9, visto che comunque non si noterebbero tracce di aerei ostili, e che di questi non esisterebbero comunque resti e residui? C'era forse uno scontro armato tra le stesse forze alleate? Ed è infine davvero credibile che anche con un bersaglio ostile che si faccia scudo di un velivolo civile, i Top Gun non riuscissero ad evitare di colpire proprio quel velivolo civile? E con la visibilità "infinita" di quel tramonto estivo, che troppi continuano a chiamare "notte" con

perfida convenienza per i criminali responsabili, sarebbe stato mai credibile che i piloti dell'Itavia IH-870 non vedessero nulla di quella "guerra in atto" e non segnalassero nulla al controllo di terra? Assolutamente impossibile. La "sentinella", nella difesa dei cieli, è proprio l'organizzazione del Controllo aereo e della Difesa Aerea, con le sue precise consegne, in tutto simili a quelle di un giovane di leva chiamato a "tutelare" il bene protetto della "panchina". Gli occhi della sentinella sono i radar ed i suoi operatori. I suoi poteri di interdizione ed imperio sono legati in successione alla "clearance" tanto per i voli nazionali che per i voli di Forze Armate o di Compagnie estere che entrino nei nostri cieli o decollino dai nostri aeroporti e comunque muovano da basi e luoghi - comprese portaerei - che si trovino nel territorio nazionale; alla identificazione (che ha successivi livelli di verifica); alla imposizione di obbedienza per qualsiasi disposizione impartita. Il potere di interdizione finale è "l'arma", rappresentata dai velivoli-caccia, sempre pronti a decollare da basi diverse del territorio in due minuti dalla comunicazione di allarme trasmessa dal Controllo Aereo. E' un'arma pronta H24, per 365/366 giorni all'anno, come tutto il Servizio di Controllo e di Difesa. L'arma non è indipendente ed autocefala. La sua maggiore o minore sofisticazione è solo relativa alla sua capacità (quindi alle caratteristiche specifiche del velivolo; ai sistemi d'arma montati sul velivolo - tipo di missile o sistemi di puntamento e di fuoco -; alla abilità del pilota) di raggiungere il bersaglio e perseguire l'obiettivo della missione. Queste potenzialità si esprimono secondo le modalità fissate dal suo controllore, che da "occhio" si fa "indice posto sul grilletto dell'arma" e "volontà decisionale perchè quel grilletto sia tirato o meno". Dal decollo in avanti, infatti, l'arma è guidata dai radar della Difesa (diversi come vedremo da quelli destinati a regolare il traffico civile), che definirà il tipo di ingaggio e di contrasto che "l'arma" dovrà eseguire. Controllore e cacciatore sanno di dover comunque rispondere, come ogni altra sentinella, ad indagini sul loro comportamento in ordine ad ipotesi di eccesso di legittima difesa e di violata consegna. E questo nella corretta ordinarietà di un servizio di vigilanza e difesa. Nella vicenda Ustica tutti hanno saputo invece che nessuno li avrebbe chiamati a rispondere delle responsabilità dirette per la violazione del servizio, ancor prima che per i suoi

esiti. Ed è qui che muore allora il senso stesso di qualsiasi organizzazione di Difesa.

Per la questione della clearance e diplomatic clearance essa è la "parola d'ordine" che consente di muoversi nel cielo. Ogni e qualsiasi volo prevede un piano di volo che i piloti consegnano all'Ufficio CDA della base di decollo, dove riceveranno informazioni sul traffico aereo ed i Notam's attivi lungo la rotta, mentre l'Ufficio meteorologico consegnerà loro le previsioni lungo la rotta e sulla base di atterraggio. Il vincolo assoluto della autorizzazione vale per "voli VFR" (= Visual Flight Rules, cioè Regole di volo a vista), che si svolgono secondo regole di conduzione, di sicurezza del volo e di separazione da altri traffici e dagli ostacoli affidate al controllo a vista del pilota. Queste regole prevedono condizioni meteo minimali ben precise. Ma vale in egual misura per "voli IFR" (= Instrumental Flight Rules, cioè Regole di volo strumentale) che si svolgono secondo modalità di conduzione affidate al controllo strumentale del pilota sotto la direzione, per la sicurezza e la separazione, affidata al controllo aereo. Tutti i voli di linea, come quello del DC9 Itavia, si svolgono secondo regole IFR. Prima del decollo la Torre di Controllo comunica al velivolo la "clearance", definendo, dal decollo fino all'atterraggio, quote e vie di percorrenza, anche diverse da quelle pianificate e richieste, per ovvii motivi di traffico aereo segnalati dagli organi di controllo lungo la rotta. E' possibile comunicare via radio un eventuale piano di volo, o richiedere una variazione di quota e di rotta decisa durante il volo, ma la possibilità di eseguire l'uno o le altre è subordinata alla approvazione del Centro di Controllo competente, salvo dichiarati casi di emergenza, in cui la priorità assoluta diviene quella di assecondare e facilitare le manovre ritenute necessarie dal pilota. Per i voli di altre nazionalità che si effettuino sul nostro territorio o che provengano da altri Paesi, il rilascio di questa "Clearance" coinvolge il livello politico. Essa è infatti definita "Diplomatic Clearance" ed è soggetta ad una valutazione di opportunità e sicurezza che gli organi politici effettuano con la collaborazione dei propri Uffici di Intelligence. Per l'Italia e per l'attraversamento del suo territorio spazio-aereo questa collaborazione alla funzione politica è una competenza specifica del SIOS Aeronautica, in stretto rapporto con le sedi estere dei servizi informativi, per il tramite delle Ambasciate.

Vediamo dunque come si svolge una identificazione: Quando sia stata richiesta una clearance internazionale (il che avviene tramite gli Uffici Operativi e non all'atto della redazione tecnica del piano di volo), ed essa sia stata concessa tramite gli Uffici Diplomatici, questa viene comunicata, sempre in via diplomatica, al Paese richiedente per il volo autorizzato, e dal SIOS al nostro Controllo della Difesa Aerea. Questa riceve a sua volta dagli Uffici Volo di provenienza di quel traffico aereo, interessato dalla clearance, il dettagliato piano di volo del velivolo che dovrà riportare in chiaro la clearance ricevuta. La Difesa Aerea estenderà a sua volta la conoscenza della clearance ai centri di controllo radar civili che dovranno assistere il velivolo lungo la rotta. Quando un volo compare dunque sullo schermo radar di un organo di controllo aereo esso "è atteso", è già stato preventivamente autorizzato, ed è stato anche "preannunciato" per altra via - telefonica o radio ma non in frequenza di volo - dal precedente settore che lo aveva sotto controllo. Ma ciò non è sufficiente. Il velivolo, entrando nello spazio di controllo, deve dichiarare via radio la sua identità, la sua autorizzazione e la sua destinazione finale (che il controllo conosce già perfettamente, confermando la posizione attuale, la quota (che tuttavia il radar già vede perfettamente) e la rotta prevista per la fase di volo immediatamente successiva, offrendo lo stimato del successivo punto di controllo. Non basta ancora. Il controllore può richiedere che il velivolo, attraverso uno strumento di bordo - l'IFF (=Identifier/tion Friend or Foe, cioè sistema di identificazione del volo, secondo la caratteristica "amico" (friend) o "nemico" (foe) -, inserisca un particolare codice stabile o invii un impulso radio (squack) su specifiche frequenze. Questo impulso o questa emissione continua modificano "l'immagine" del riflesso radar sullo schermo del controllore, che avrà così una ulteriore conferma. L'IFF è lo strumento utilizzato anche per particolari circostanze: tanto per i voli "coperti", quanto per segnalare delle particolari condizioni che si siano verificate in volo. Ad esempio in caso di dirottamento terroristico o altri atti di pirateria aerea il pilota inserirà un codice che descriverà immediatamente al controllo la situazione di pericolo e dirottamento in atto a bordo, senza la necessità che intervengano comunicazioni radio che potrebbero scatenare le ostilità dei dirottatori. Per i voli "coperti" invece avviene che il

controllore sia informato, nell'ambito della catena di Controllo e Difesa Aerea, che con quel particolare traffico, identificabile dalla caratteristica forma dell'eco determinata dal codice inserito sull'IFF e dalla rispondenza ai dati pianificati di volo, non dovrà essere avviata alcuna comunicazione radio T/B/T (terra-bordo-terra) tra controllo e piloti, ed i controllori dovranno agevolare assolutamente quel traffico deviando ad esempio, senza dover dare alcuna spiegazione, altri voli civili o militari, che ne interessino la rotta. Ma questo non significa che il controllo non sia costantemente consapevole della esistenza di quel volo e non ne segua costantemente ogni movimento. Si smentisce ulteriormente dunque la dichiarazione "facilona" della onorevole Bonfietti in Commissione Stragi. Bisogna inoltre considerare che sul fianco EST del nostro territorio spazio-aereo il controllo era addirittura esasperato, confinando con la "Buffer Zone" del blocco dell'EST soggetto al controllo diretto ed indiretto Sovietico. Si trattava di un lungo confine aereo sul quale si presupponeva che potessero essere attivati segnali di deviazione per i voli civili ma soprattutto militari che viaggiassero nelle prossimità di quel confine, al fine da indurli ad uno sconfinamento ed ad un sequestro o comunque a divenire potenziale causa di incidente diplomatico. Speciali procedure di rilevamento tempestivo della deviazione indotta e per un rapido disimpegno erano previste e conosciute da ogni pilota. Per cui la vigilanza, e la sicurezza e continuità operativa delle installazioni su quel confine era particolarmente curata, agevolata d'altra parte dalla presenza totale del mare lungo il confine, il che avrebbe reso arduo ogni tentativo di penetrazione e vana ogni speranza di poterlo mettere in atto senza essere rilevati. Molto improbabile dunque che un qualsiasi volo proveniente dall'EST potesse essere penetrato indisturbato essendo decollato dalla Jugoslavia o dalla Albania. C'è ancora da illustrare la differenziazione del traffico e del controllo militari, da quelli civili. I traffici civili non potranno mai godere di una riserva di "copertura". A meno che si tratti di trasporti di particolari personalità, come il Presidente della Repubblica o uomini di Governo in particolari missioni diplomatiche. Mentre quelli militari operativi lo saranno il più delle volte e comunque molto spesso. A meno che si tratti di voli di ordinario trasferimento e trasporto che si inseriscano nelle normali aerovie civili. In

particolare i voli caccia, di interdizione antisommergibile, di addestramento al bombardamento ed alla ricognizione visiva e fotografica sono assistiti direttamente dalla Difesa Aerea Militare. Non è raro il caso in cui un controllore civile venga avvisato su linea telefonica da un collega militare, che un traffico militare attraverserà l'area di competenza con direzione prefissata ed in un tempo determinato. Il traffico sarà seguito con discrezione per garantire la separazione da altri voli sulle rotte civili, ma senza alcuna interferenza radio. E, piuttosto, il controllore civile ordinerà ai traffici civili quelle leggere e momentanee deviazioni di rotta necessarie per consentire che il volo militare sfilii in sicurezza senza essere rivelato. Dunque nulla che si alzi in volo, si muova nel nostro cielo o si avvicini ai nostri confini aerei può farlo senza essere sotto un rigido e severo controllo. Aereo nazionale o Alleato che sia, in volo gli unici dominus sono il Controllo del Traffico e la Difesa Aerea. E' forse pensabile che missioni di bassa quota, e quasi esclusivamente sul mare, effettuate da velivoli di Forza Aerea di altra Nazione Alleata possano anche cercare di evitare di essere soggetti al controllo italiano, ma non appena questi voli supereranno una quota minima, diciamo con un assoluto eccesso 2000 metri (=6000 piedi), non potranno sfuggire alla rilevazione dei radar. Troppi dimenticano che la vicenda del DC9 Itavia avviene a 25000 piedi (circa 8000 metri). Il Controllo Radar a sua volta è diviso in una catena civile ed un sistema integrato militare. Il Controllo Civile opera con tre o quattro sedi principali, ove i radar di "cosiddetta navigazione" coprono una porzione limitata di spazio aereo, che dovrebbe intersecarsi o al più essere tangente, sui propri limiti, con le aree di competenza del controllo confinante. Il sistema integrato NATO di avvistamento e difesa è suddiviso in tre aeree di competenza, facenti capo ai ROC (=Region Operation Center, cioè Centri Operativi di Regione) che si identificano sostanzialmente con i Comandi di Regione Aerea. A differenza della catena "civile", il controllo militare ha in ogni suo centro una visione totale del "territorio spazio aereo" nazionale e alleato, attraverso una catena replicante che consente a ciascun ente della Difesa di vedere la totalità dello spazio aereo di giurisdizione della Difesa Nazionale ed Alleata. Non potrebbe essere diversamente. Così un centro radar della difesa come Marsala potrebbe anche decidere di sviluppare

una esercitazione sui propri schermi radar, senza che questo limiti la capacità di avvistamento della Difesa Aerea anche della porzione di territorio di competenza di quel centro che entrasse in esercitazione, nè questo sarà completamente estraniato dalla realtà operativa ed assorbito dalla sola realtà virtuale. Il sistema integrato di assistenza è definito sistema NADGE e la sua integrazione è tale da assicurare l'allerta di tutto il sistema difensivo NATO - dalla Norvegia al Mediterraneo cioè - senza alcuna soluzione di continuità. E non si dimentichi che parliamo del 1980, del sistema dei blocchi contrapposti e di un momento di massima tensione ed allerta. Sarà facile capire agli eventuali lettori che si tratta di un delicatissimo sistema di integrazione che non può sopportare alcuna avaria, neppure momentanea, senza determinare uno stato di allarme. Si tenga anche conto del fatto che siamo comunque, ora come allora, sul confine estremo del fronte SUD, da sempre delicato; ma particolarmente "caldo" in quei momenti di "guerra fredda". Oltre le normali aerovie civili esistono inoltre rotte esclusive per traffici militari che nelle cartine "radioelettriche" di navigazione - carte che descrivono le aerovie e le radioassistenze per il volo lungo tutte le rotte che attraversano il nostro territorio spazio-aereo - sono indicate con una sequenza di crocette.

Dopo la questione della clearance, altro punto fondamentale del lavoro del Ciancarella è quello dei coni d'ombra nel controllo aereo civile. Avevano visto infatti, tra le mani dei loro colleghi controllori, in una di quelle assemblee nelle quali, nonostante i divieti disposti dai comandanti, niente e nessuno avrebbe potuto impedire che ci fossimo anche noi, una preoccupante carta della nuova organizzazione dei cieli. Si trattava di tre "coni d'ombra" che avrebbero lasciato fuori dal controllo civile le tre relative porzioni del territorio spazio-aereo. I tre coni avevano tutti vertice nell'isola di La Maddalena. Quella che era cioè la sede della più riservata base navale nucleare degli Stati Uniti, sul territorio italiano. Il primo di quei coni aveva un asse che congiungeva il vertice con le basi di Grosseto e Rimini, l'una di caccia, l'altra di caccia-bombardieri con disponibilità atomica. Il secondo aveva un asse che attraversava gli aeroporti di Grazzanise e Gioia del Colle (anche queste armate come i precedenti). La terza congiungeva il vertice con la base Americana di

Catania Sigonella. Le porzioni di spazio aereo intercettate da quei coni sfilavano lungo le curve di massima portata dei radar civili. La ampiezza del cono poteva essere di un angolo al vertice pari a 1.5 o 3 gradi. Disegnando i coni basterà ricordare che, a sessanta miglia di distanza dal vertice, ogni grado di ampiezza sottende una corda pari ad un miglio, e che la distanza di sessanta miglia è facilmente determinata con un compasso corrispondendo alla distanza tra due paralleli geografici successivi. Il tratto di mare tra Ponza ed Ustica dove si inabissò il DC9 è vicinissimo allo spazio coperto dal "cono" diretto verso Catania; e che la direzione di attacco dei caccia che incrociano ed abbattano il DC9 esce praticamente dall'asse di quel cono. Non è forse inutile ricordare allora che se quei caccia si fossero alzati da Grosseto avrebbero goduto della copertura del primo cono descritto volando verso la Sardegna per poi virare ad intercettare la vittima, volando al riparo del cono orientato verso Sigonella, sempre seguendo cioè una rotta garantita e coperta. Solo fino al momento dell'attacco finale però, quando essi dovettero uscire forzatamente allo scoperto, seppur per il poco tempo necessario a sferrare l'attacco, colpire il MIG e rientrare frettolosamente al riparo dell'ombra dei coni. Per cui i tracciati radar oggi finalmente decriptati (quanto correttamente e compiutamente rispetto alla realtà non è dato sapere) ci dicono della "improvvisa comparsa" di quelle tracce come se, riportano alcune agenzie stampa, "esse fossero nate dal nulla". Come fossero decollate da una portaerei ha suggerito astutamente qualcun altro, ma le tracce radar, come ogni volo, avevano una origine nota e dovevano avere una provenienza ed un obiettivo noti, senza di che non avrebbero potuto sottrarsi ad una intercettazione caccia, in assenza di una esplicita identificazione. Ed è ora possibile capire che, se "apparvero dal nulla", ciò aveva una motivazione, e che essa non risiedeva nel decollo da una portaerei, come qualcuno ha scritto. In questo caso il radar avrebbe infatti rilevato una traccia che si materializzava sì improvvisamente, ma sarebbe stata una traccia in salita e non già una traccia stabilizzata alla quota d'attacco, come sarebbe stato invece di aerei che emergessero dal cono d'ombra. E sappiamo a questo punto che comunque un qualche radar ed un qualche centro di controllo militari dovevano mantenere sicuramente gli aerei corrispondenti a quelle tracce sotto stretta sorveglianza, sin

dall'inizio del loro volo. Sulla questione degli orari zulu e del missile a guida radar e a testata inerte Ciancarella scrive che aveva insistito con alcuni colleghi del Movimento perchè riuscissero ad ottenere informazioni dalle basi caccia sugli orari di atterraggio dei loro velivoli. L'unica cosa che emergeva è che i soli militari di Grosseto si mostrassero a dir poco terrorizzati da ogni ipotesi di indagine. La morte del loro Comandante, l'8 di Agosto, in uno strano incidente automobilistico, non contribuiva certo a renderli disponibili, anche se è un atteggiamento senz'altro censurabile quello della paura, da parte di militari. E tuttavia un "suggerimento" era emerso: "Se qualcuno volesse, sarebbe facile cercare. Il form one non si distrugge, no? E lì sarebbe possibile anche accertare che tipo di orari sono registrati.". E così che si spalancò un'altra porta, di quelle che nessuno manteneva chiusa: Il FORM 1. Di che si tratta? Ogni velivolo ha un suo "libretto" che lo segue, come un certificato "sanitario" segue ciascuno di noi. In esso si annotano tutte le missioni, e di ogni missione il nome del pilota o dei componenti dell'equipaggio, i rifornimenti, le avarie, i decolli e gli atterraggi che vengono effettuati volta per volta. Le pagine che riferiscono ad ogni singola missione sono scritte con matita copiativa indelebile. Questo è il FORM 1. Diviso in varie sezioni, la parte prima è relativa ad ogni volo, ed il foglio viene staccato al rientro della missione, e viene archiviato dalle sezioni operative, mentre la parte seconda è archiviata dalla sezione manutenzione. Cosicché c'è una storia, una anamnesi operativa ed una relativa alla manutenzione che seguono la vita del reparto e la vita del velivolo. Anche il "tipo di orario" era circostanza di particolare rilevanza e di assoluta semplicità. Vedete gli orari dei voli sono sempre espressi in "Ora Zulu", cioè l'orario di riferimento a Greenwich. E' una comprensibile necessità perchè la mondializzazione dei movimenti aerei ha bisogno di una unicità di orari che è garantita appunto dalla assunzione dell'ora zulu come comune riferimento. Gli orari locali sono invece espressi in "ora alfa", e cioè l'ora risultante da "ora zulu più o meno la differenza dei fusi orari del luogo", oppure "ora bravo" che tiene conto della maggiorazione o diminuzione derivante dalla applicazione dell'ora legale nei periodi in cui essa sia in vigore in un particolare Paese. La differenza tra l'ora locale legale e l'ora zulu, per il territorio italiano e nel periodo estivo del 1980, era dunque

di due ore. Per anni le comunicazioni ufficiali parlavano semplicemente di orari, senza definirne la natura. L'ultimo atterraggio italiano, hanno detto per anni le versioni ufficiali italiane, sarebbe avvenuto alle 19.28. Ma se, come probabile, quell'ora fosse stata "zulu", essa avrebbe corrisposto ad un'ora "bravo" pari alle 21.28, cioè trenta minuti dopo la consumazione della strage. E che si trattasse di un orario "zulu" verrà confermato indirettamente dalla rivelazione, anni dopo, che un PD-808 di Pratica di mare fosse atterrato nella sua base pochi minuti prima dell'abbattimento del DC9. Cioè intorno alle 18.50 zulu, ovvero le 20.50 bravo. Dunque, se almeno quell'orario del PD-808 fosse stato veritiero, quell'orario delle 19.28 che si era accreditato per anni come l'orario di atterraggio dell'ultimo aereo italiano non poteva che essere un orario zulu. Diversamente sarebbe stato il PD808 l'ultimo velivolo italiano ad atterrare; ma allora esso sarebbe atterrato ad un orario ben diverso da quel 19.28. Quando il Ciancarella prospettò al Giudice Priore questa riflessione sull'orario, pur nel suo imperscrutabile atteggiamento, egli gli sembrò colpito, come avesse conosciuto solo in quel momento un simile meccanismo. Da Grosseto era giunta notizia al Ciancarella che sul finire del 1993 fosse stato attivato, sotto la palazzina alloggi degli avieri di leva un particolare inceneritore dove per circa una settimana si sarebbe proceduto all'incenerimento di strani documenti. La Aeronautica nel 1980 stava acquisendo i missili a guida radar, che mutavano profondamente la stessa filosofia della intercettazione e caccia, e che nel frattempo erano usati soprattutto in fase di addestramento. L'indicazione di Dettori dunque non era infondata: "missili a guida radar" aveva detto, e missili a guida radar c'erano, nelle nostre mani. I missili da esercitazione poi sono deprivati in realtà della testata bellica esplosiva e vengono detti a volte "a testata inerte". Proprio come aveva detto Dettori. Ma che ci faceva un missile da esercitazione a testata inerte su un nostro velivolo, mentre sparava ipoteticamente verso il MIG e colpiva inavvertitamente il DC9? Non si va ad intercettare un avversario ostile con un missile da esercitazione a testata inerte. Era mai possibile che un velivolo da esercitazione e in acquisizione fosse montato su un velivolo operativo di Grosseto? Tutto ciò che è relativo alla sperimentazione, in Aeronautica transitava nella base sperimentale di Pratica di Mare, e solo in una fase

successiva iniziavano gli impieghi nelle basi operative. Tutto rimaneva dunque da capire. Pratica di Mare diveniva una base sulla quale cercare nuovi e più precisi riferimenti sulla utilizzazione e lo stadio di adozione dei nuovi missili a guida radar. Prescindendo dalla testata inerte rimaneva anche il problema, tutto da verificare, delle risultanze degli arsenali che fossero state date alla Autorità Giudiziaria, e capire se esse fossero state comprensive anche degli armamenti da esercitazione, e dei materiali in via di sperimentazione. Ma questa circostanza ci appariva comunque meno problematica. A Novembre 1987 accadde il fatto nuovo, del tutto casuale. Sembra proprio che la vita familiare sia decisiva in certe vicende. La bimba del Ciancarella aveva appena compiuto due anni. Giocava il padre con lei con un palloncino, come aveva fatto in anni precedenti con gli altri due figli. Un gioco sciocco forse ma che fa morire di risa qualsiasi bambino. Si gonfia il palloncino e poi si rilascia l'abbocco. Il palloncino schizza via con traiettorie le più strane e starnazzando in varie maniere. Dopo una o due volte che ripeteva il gioco, mentre tornava il Ciancarella a gonfiare il palloncino e lo aveva portato quasi al massimo, la sigaretta che aveva tra le dita toccò la plastica tesa dalla pressione interna. Il palloncino esplose, come una bomba. Un aereo passeggeri a 8000 metri di quota, con una quota interna pari a circa 1000 metri - determinata dalla "pressurizzazione", un vero e proprio "pompaggio" di aria all'interno della carlinga - è come un palloncino supergonfio. La pressione diminuisce con la quota, e dunque è facile capire come quel fortissimo differenziale di pressione determinato dalla differenza di quota tra interno ed esterno costituisca un alto potenziale esplosivo. Come il palloncino. Ora per l'aereo, come per il palloncino, esistono due modi per disperdere il potenziale di pressione. Per cedimento strutturale (ed è il caso dell'abbocco rilasciato improvvisamente), ed in questo caso si ottiene un effetto che in gergo aeronautico si definisce decompressione rapida. O per una improvvisa perforazione, dall'interno o dall'esterno, dovuta ad un agente che nel caso del palloncino poteva essere una sigaretta o uno spillo, nel caso dell'aereo avrebbe potuto essere quel missile, inerte come uno spillo o una sigaretta. In questo caso si ha una decompressione che si definisce "esplosiva", perchè l'effetto è simile a quello di una bomba. Il differenziale

di pressione si scarica in frazioni di secondo attraverso la perforazione e l'effetto è la esplosione del contenitore. Nel primo dei due casi, che viene realizzato anche sui simulatori di volo, i piloti hanno molti segnali fisiologici che avvertono dell'imminente e progressiva perdita di pressione per un cedimento strutturale in atto, che se progredisce porterebbe certamente alla perdita del velivolo. L'aereo a meno di un distacco improvviso di una intera sezione (che comunque determinerà la caduta dei tronconi ma difficilmente la esplosione letterale del velivolo) potrebbe tuttavia essere salvato intervenendo direttamente per agevolare la decompressione con una manovra definita "rapida" appunto, che si realizza attraverso sistemi predisposti allo scopo ed indossando le maschere ad ossigeno la cui respirazione impedirà l'eventuale svenimento dei piloti. I disagi fisici saranno comunque evidenti, ma il sistema è predisposto perchè i tempi di decompressione siano fisiologicamente compatibili. Una volta equilibrata la pressione interna con quella esterna, sarà stato scongiurato l'effetto "palloncino che schizza via" anche nel caso del cedimento di un pannello della carlinga, ed il volo potrà essere condotto con sicurezza ad un atterraggio. E comunque in stato di dichiarata emergenza, specie per un trasporto passeggeri. La decompressione esplosiva molto difficilmente potrà invece prevedere esiti salvifici. Proprio perchè il contenitore esplode e la struttura va in pezzi. I sistemi di circolazione corporea reagiscono anch'essi per ristabilire in brevissimo tempo l'equilibrio di pressione e tendono a scoppiare verso l'esterno, con sicura perdita di conoscenza, rottura dei timpani e possibili sincopi cardiorespiratorie. La temperatura interna crolla in un tempo brevissimo dal precedente livello confortevole a 20 e più gradi sottozero, inducendo reazioni fisiche e fisiologiche assolutamente abnormi. Con la sigaretta e con lo spillo, cioè due agenti inerti, applicati nel medesimo punto di uno stesso spicchio il palloncino esplodeva quasi sempre nello stesso raggio e gli strappi erano molto simili. E' evidente che la struttura di ciascun palloncino è diversa mentre in un aereo essa è standardizzata. Come è anche evidente che il livello di pressione non verificato con un manometro non sia mai stato uguale ed abbia quindi indotto raggi esplosivi diversi. I palloncini erano sempre trattenuti da una mano, per evitare che sfuggissero per leggerezza. Il "troncone di coda" cioè il brano di palloncino

vicino all'abbocco trattenuto tra le dita è sempre rimasto integro. Le differenze divenivano notevoli invece con il petardo. Il palloncino era più strappato che negli altri due casi e l'area di ricaduta assolutamente diversa. E mentre la sigaretta lasciava tracce di bruciato solo laddove il palloncino era stato colpito dalla brace accesa, nel caso del petardo si notavano bruciature in più punti all'interno ed all'esterno dei brani. Esternamente sugli spicchi del lato sul quale il petardo era scoppiato, internamente per gli spicchi sul lato opposto. Questa rivelazione del tutto fortuita di cosa potesse significare l'indicazione del Dettori "missili a testata inerte", apriva improvvisamente lo scenario più scellerato. Quello della assoluta volontarietà e premeditazione dell'abbattimento di un velivolo civile con 81 passeggeri a bordo. L'impiego di un missile a testata inerte diveniva il più sofisticato espediente di un depistaggio preventivo assolutamente complesso ed articolato, fino a prendere in considerazione i possibili scenari di un esito negativo della missione, ed indirizzarli con assoluta astuzia e tutti verso la soluzione alternativa più utile agli scellerati organizzatori della strage. Perché se l'obiettivo principale ed ultimo di quell'abbattimento fosse stato mancato, si potesse alla fine, ma solo alla fine, accreditare quella soluzione bomba, così furbescamente paventata anche a costo di attirarsi inizialmente le critiche e le reazioni più feroci. Una soluzione che non poteva essere spacciata subito come quella determinante, ma solo come una ipotesi "tra le altre". Ma essa era destinata a diventare progressivamente "LA" soluzione, perché avrebbe dovuto emergere progressivamente dalla impossibilità di trovare riscontri probatori e motivazioni fondate per qualsiasi altra versione della strage, benché una infinità di indizi, impossibili da eliminare totalmente (come le tracce radar che si può cercare di alterare e cancellare, ma con gli esiti incerti che sono sotto gli occhi di tutti) avesse continuato a suggerire la soluzione missile. Quanti, e in base a quali considerazioni, se non per una vera "confessione" dall'interno della Aeronautica, avrebbero potuto accettare tuttavia come definitiva e credibile questa tesi "missile", dovendo convincersi della volontarietà e premeditazione dell'atto, e dovendo accettare anche la ipotesi della testata missilistica "inerte"? Un unico particolare fondamentale avrebbe potuto mettere in crisi la ipotesi bomba rispetto a quella di "missile inerte". Ed è il

fatto che una qualsiasi bomba lascia tracce certe di esplosivo sul luogo della deflagrazione e segni inequivocabili della esplosione per gli effetti laceranti e distorcenti che essa induce negli oggetti circostanti. Indizio che un missile inerte invece non avrebbe certo potuto lasciare, se non in quei punti interessati dallo scarico del "buster", cioè del motore di spinta del missile (la punta della braccia accesa della sigaretta, nel mio puerile esperimento), il cui combustibile ha una composizione molto simile a quella di un ordigno esplosivo. Quasi in concomitanza con la morte del Marcucci e le interviste rilasciate al giornalista di Avvenimenti una notizia stampa veniva a confermare in maniera terribile quello scenario "definitivo", legato al missile inerte. Il Giudice Priore, ispezionando i rottami del velivolo, rintraccia infatti, nel bordo d'attacco dell'ala destra, quasi all'altezza del collegamento tra l'ala e la fusoliera, una serie di piccole sferule di acciaio. Un missile infatti è strutturato di massima in tre sezioni. Termina con il buster ed il relativo serbatoio di combustibile, ed inizia con l'ogiva ove sono alloggiati i sistemi di rilevamento e ricerca (radar, o sistema a raggi infrarossi) e il detonatore, costituito da una spoletta di prossimità o di impatto. Il corpo centrale è la vera "testata bellica", carica di esplosivo e di schrapnel potrei chiamarli per farmi capire meglio, cioè schegge destinate a moltiplicare l'effetto distruttivo della esplosione. La spoletta di prossimità (per l'altra di "impatto" è il termine stesso a definirne il funzionamento) è attivata dalla "compressione" che si determina per l'avvicinamento al bersaglio. Essa si attiva per una corrente elettrica indotta dallo sfasamento tra la direzione del missile e la riflessione dell'immagine radar del bersaglio. Il missile è infatti puntato in una direzione leggermente sfasata in avanti rispetto alla rotta del bersaglio. Quando dunque l'angolo di sfasamento tra la direzione del missile e l'eco del bersaglio (che tende ad ampliarsi con l'avvicinamento al bersaglio) supera un valore critico, si attiva un circuito elettrico ed il relativo passaggio di una corrente elettrica. È quest'ultima che innesca in realtà l'esplosione della testata bellica "in prossimità" di quel bersaglio e determina un cono di fuoco e schegge che si allargano ortogonalmente alla direzione del missile e che dunque trituran letteralmente il bersaglio, investito dalla esplosione e dalla rosa di schegge. L'aereo Itavia, se fosse stato colpito da un missile a testata bellica, sarebbe

divenuto una palla di fuoco ed i suoi rottami ne sarebbero risultati molto più maciullati e segnati dalla esplosione di quanto non appaiano oggi, nella ricostruzione che è stata disposta proprio in un hangar di Pratica di Mare, quegli spezzoni raccolti in fondo al mare. Una importantissima audizione della Commissione Parlamentare "Stragi", il 18 Luglio 1990, quella del Col. Lippolis avrebbe potuto portare molto più avanti nella comprensione della verità e del depistaggio preventivato ed attuato successivamente, se non fosse stata lasciata cadere con sconcertante superficialità dai Parlamentari Commissari. Lippolis, tra i primi soccorrittori intervenuti sull'area di impatto del DC9, dichiara che dai primi resti umani recuperati e dalle prime strutture del velivolo raccolte in mare, fu subito chiaro l'effetto di una esplosione. Dai resti umani (pelle) rinvenuti su alcuni schienali, e dalla collocazione di quei sedili ricostruita dai numeri che questi ancora conservavano, era emersa la evidenza di una "esplosione" a bordo, e le risultanze esplosivistiche sul solo lato destro del velivolo avevano indotto a ipotizzare la presenza di una bomba nella seconda fila di destra a partire dalla porta di ingresso anteriore. Questa ipotesi nata dalla interpretazione del relitto e dei resti umani era stata comunicata fin da subito al Gen. Mangani, Capo del 3° ROC (=Region Operation Center, cioè Centro Operativo di Regione, mentre 3° sta per terza Regione Aerea), e la aveva poi confermata al giudice Guarino di Palermo, primo Sostituto Procuratore a gestire le indagini. E si pensi a quanto questo contrastasse con quella iniziale e perdurante (quanto testarda) difesa da parte della Aeronautica della prima ipotesi: "Cedimento strutturale". Ma il Lippolis, come capiremo meglio approfondendo la questione del depistaggio come metodo, doveva essere "fermato", perché, essendo persona seria ed onesta e del tutto estranea alla azione depistante, "anticipava eccessivamente" la soluzione "bomba" che sarebbe stata privilegiata a partire dai primi anni '90 (ma che in realtà era stata pianificata "da sempre" come l'unico e salvifico alternato). I Parlamentari di oggi non ricorderanno neppure più una audizione come quella del Lippolis, e gli interventi illuminanti che in quella audizione vennero da uno dei pochi Commissari che abbiano vissuto con partecipazione e passione politica e civile la vicenda della strage e svolto con

determinazione la propria funzione: Luigi Cipriani. Egli sottopose al Lippolis la evidente stranezza che la bomba avesse “colpito” solo i passeggeri ed i sedili del lato destro del velivolo, e l’interrogativo se il medesimo effetto si sarebbe potuto riscontrare in caso di impiego di un missile. L’onesto Lippolis non ebbe difficoltà ad ammettere che in realtà anche un missile avrebbe potuto determinare i medesimi effetti, ed ammise di non averci pensato perché nessuno aveva posto inizialmente una simile ipotesi. Rimaneva tuttavia, più forte ancora per l’ipotesi missile di quanto già non fosse nella ipotesi bomba, quella stranezza di una esplosione che lascia flebili tracce di esplosivo e su una parte circoscritta di strutture e di passeggeri. Ma era un’ottima pista da seguire con assoluta attenzione. Morto l’on. Cipriani, mutate le versioni della Aeronautica che sceglie la “bomba” dopo aver lasciato (e fortemente agevolato, come vedremo) che le più fantasiose “ipotesi missile” si esibissero senza alcun pudore (vedere alla sezione “ammaraggio”), deve però retrocollocarla fino a scegliere di piazzarla nella toilette. Lì sarebbe esplosa, senza distruggere né il lavabo, dietro cui sarebbe stata nascosta, né il water e neppure il cerchio in plastica di quel sedile. Nel primo resoconto pubblico di questa ingegnosa e fantasiosa versione, riportato da una rivista di Aeronautica del tempo, si descrivono le onde d’urto della esplosione che si insinuerebbero tra la fusoliera e la sua intercapedine interna, con un effetto di accumulazione di potenza, e si sarebbero spostate verso il muso del velivolo fino a determinare il cedimento esplosivo della struttura proprio, guarda caso, all’altezza di quei sedili anteriori della seconda fila. Si diceva (e sono gli unici ad aver citato correttamente la nostra lettura della dinamica dell’incidente) che gli effetti esplosivi della deflagrazione di una bomba erano di “ben altra e superiore portata rispetto a quelli che “qualcuno” avrebbe ritenuto di descrivere per la decompressione esplosiva determinata da un missile inerte”. Bene, per rendere inerte un missile sarà sufficiente sostituire la camera centrale con un contenitore privo di esplosivo. La carica bellica sarà sostituita da sferule metalliche, tarate dalla ditta costruttrice, al solo scopo di conservare la stabilità dinamica del missile durante il volo. E’ allora evidente come l’impatto tra un missile inerte ed un velivolo determinerà in qualche misura il frazionamento delle sezioni del missile stesso (che

tuttavia non raggiungerà mai un effetto assimilabile alla deflagrazione bellica di un missile armato) e sarà pertanto possibile individuare alcune tracce di quel frazionamento. Tracce delle quali le sferule saranno probabilmente quelle più facilmente reperibili sul corpo del bersaglio, perchè il "missile-spillo", non dimentichiamolo giunge con una spinta pari a circa 2 volte e mezza la velocità del suono e la sua inerzia determina comunque la prosecuzione della traiettoria del suo corpo pesante e dei suoi spezzoni, con l'attraversamento del bersaglio, come un palloncino verrebbe comunque attraversato da una freccia scoccata da un arco e che tuttavia lo fa esplodere al momento dell'impatto.. Ed allora il ritrovamento di poche sferule nel bordo d'attacco dell'ala mi sembrò una conferma incontestabile, che solo il Magistrato avrebbe facoltà per provarla, di questa dinamica. La forza devastante della esplosione di una testata bellica avrebbe avuto ben altri effetti distruttivi sull'ala ed impresso una ben maggiore forza penetrativa alle schegge che comunque non sarebbero state delle sferule. Ma c'e' un'altra perizia che offre un insperato conforto allo scenario che ritenevamo di aver individuato. Un grande esperto missilistico e perito per le parti civili afferma, in interviste anche videoregistrate, che sarebbero evidenti, sul velivolo, "i fori di entrata", ma soprattutto "quelli di uscita". E se questa circostanza fosse riscontrata dal Giudice, essa non potrebbe che accertare la natura "inerte" del missile, come è comprensibile a chiunque. Il missile infatti non sarebbe esploso al momento dell'impatto, ma avrebbe attraversato la fusoliera. Dunque non poteva che essere "inerte". Una freccia lanciata a Mac 2,5/3 contro un palloncino gonfio e teso.

Sulla missione del PD808, il Mig e la base aerea militare di Pratica di Mare, Ciancarella scrive che la durissima polemica di un parlamentare nella audizione dell'ex Capitano in Commissione Stragi lo illuminò di colpo, e finalmente, sul ruolo di quel PD808 che atterrava a Pratica di Mare pochi minuti prima della strage. Ebbene Pratica di Mare non è solo la base sperimentale del materiale aeronautico (=tutto ciò che in qualche misura si ricollega al volo), sia come mezzi e propulsori, sia come avionica (=strumenti ed apparati di bordo per la navigazione) ed armamento (=sistemi d'arma per il combattimento), sia come vestiario o dotazioni di supporto e

sicurezza in uso dalla nostra Aeronautica. Essa è anche la base operativa del Reparto Volo Stato Maggiore e del Reparto Contromisure. Gli aerei in dotazione a quest'ultimo Reparto, PD808, ma anche velivoli del trasporto (G222 in particolare) avuti in uso "riservato" dalla base di Pisa, come abbiamo visto in un altro capitolo, sono utilizzati per fare continuamente check di operatività e di oscuramento dei nostri radar. Cioè anche per valutarne la capacità ed il tempo di risposta a simili attacchi elettronici. E' la parte certamente più delicata di un sistema di Difesa che, se non riuscisse a rilevare in pochissimi minuti, di essere oggetto di un "oscuramento" o "accecamiento" da echi falsi, esporrebbe il Paese a rischio di un attacco avversario senza più avere il tempo di far alzare in volo la caccia di interdizione, o di attivare la risposta missilistica. E allora se quel PD808 fosse stato, come è molto probabile che fosse, un velivolo delle Contromisure l'unica sua funzione in quello scenario ed a quell'ora avrebbe potuto essere solo quella di oscurare i radar per il tempo necessario a "coprire" il decollo del MIG ed il suo inserimento in ombra al DC9. Fatto questo il PD808 poteva tornare alla base, dove atterrava in pochi minuti, cioè appena prima della strage. Dal momento del passaggio del DC9 sul cielo di Roma e dunque dell'inserimento del MIG, al momento della strage sono necessari non più di quindici minuti. Tempo sufficiente al PD808 per rientrare ed atterrare prima della consumazione del delitto. Alla luce delle conoscenze e degli atti che erano disponibili al Ciancarella in quel 1988-89 diveniva evidente - nel già terribile scenario che pure si era delineato - anche la dinamica dello scellerato intervento di quei settori dei servizi "filo-libici", che dovevano aver comunicato a Gheddafi l'esistenza di un piano "comunque mortifero" contro di lui nel territorio "spazio-aereo" italiano, inducendolo a deviare su Malta e molto verosimilmente a non proseguire più verso la sua destinazione. Gheddafi, pur senza offrire eccessivi particolari, avrebbe poi offerto una testimonianza diretta dell'intervento salvifico, per la sua incolumità fisica e politica, di tali apparati dei Servizi Segreti Italiani, in una intervista alla emittente "Retequattro". Diveniva perfettamente "comprensibile" - quell'intervento di parte dei nostri Servizi - nel quadro del terribile scontro di poteri scatenato, già prima del fallimento della "operazione Ustica" e delle terribili faide

che la accompagnarono e la seguirono, anche alla luce della versione che l'ex Ministro della Difesa Lagorio rilasciò in Commissione "Stragi" sulla "mancata attivazione dei servizi", che egli avrebbe detto di ritenere inaffidabili ed inefficaci. E' infatti questa la sua valutazione di quei servizi segreti che Lagorio sostiene sarebbe stata "la sua valutazione" - come egli avrebbe cercato di spacciare al Parlamento, non dimenticatelo per favore - appena qualche anno dopo. Ma questo convincimento di inaffidabilità sarebbe stato radicato nel Ministro proprio nei giorni immediatamente seguenti a quella sua sceneggiata, di cui abbiamo già parlato, di fronte alla Commissione Difesa, tesa a dimostrare "un unicum", una totale e perfetta osmosi e sintonia, del Ministro con i suoi quattro capi di Stato Maggiore, le "sue" Forze Armate. Due soli giorni prima della strage!! In realtà attivare ufficialmente i Servizi subito dopo il fallimento della "Missione Ustica" avrebbe significato esporsi al rischio che emergesse la scellerata connivenza degli apparati politici e militari alla organizzazione della strage. Ma anche al fallimento dell'obiettivo finale della stessa strage, perché con quella indagine avrebbe potuto emergere quella sconcertante contrapposizione di altre frange deviate dei servizi e della politica, che aveva contrastato i progetti criminali ma con una azione finalizzata al solo salvataggio dell'obiettivo politico ultimo, senza alcun intervento per la salvezza di 81 cittadini italiani dalla infame sorte che era stata loro riservata. Molto meglio attivare "occultamente" solo "i propri servizi", quelli con i quali era stata organizzata e predisposta la strage. Bisognava dunque che Gheddafi sfilasse via indisturbato (non lo ripeteremo mai abbastanza), mentre si provvedeva a sopprimere i "quattro (81) inutili coloni civili", e che si rinvenisse sul luogo l'arma del delitto impersonata dal MIG. I piloti caccia che avevano eseguito la missione di abbattimento, con quale consapevolezza non è rilevante stabilire come abbiamo già visto, sarebbero stati comandati dal Guida-Caccia, se tutto fosse filato secondo il piano, di ingaggiare quel MIG e di costringerlo all'atterraggio. Il trattamento che sarà riservato in seguito ad Abu Abbas, cioè la assoluta impunità e la immunità per uscire indisturbato dal nostro Paese dopo averlo avuto nella disponibilità delle nostre Forze di Sicurezza (come vedremo per la vicenda Achille Lauro) sarebbe stato applicato anche al pilota del

MIG, "se egli avesse confessato" e sottoscritto di essere il responsabile dell'abbattimento del DC9 su ordine di Gheddafi: impunità e fuga, sottraendolo ad ogni esito processuale, in cambio della "confessione della verità". Ed egli avrebbe naturalmente confermato, essendo stata predisposta la sua presenza nello scenario a questo solo ed unico scopo. Solo dopo la morte del Marcucci una notizia di cronaca, riportata da Purgatori sul Corriere, darà un'ulteriore conferma a quella nostra lettura. Si parlerà infatti di una dichiarazione in lingua araba, rinvenuta nell'Ufficio del Generale Tascio - ovvero che sarebbe stata mostrata dal Generale Tascio, nel suo Ufficio, al traduttore arabo del SIOS aeronautica - in cui il pilota-estensore avrebbe riconosciuto la sua diretta responsabilità nell'abbattimento del DC 9. Su ordine di Gheddafi? Strana vicenda questa della "confessione", che Tascio "non ricorda". Trovata sul corpo del pilota libico che senso poteva avere se quel pilota si deve presumere, secondo le versioni della Aeronautica, che fosse in volo la sera del 18 Luglio e non la sera del 27 Giugno. Tascio, al solito, "non ricorda", ma non esclude. La notizia della confessione del pilota del MIG sarebbe stata fatta opportunamente trapelare, subito dopo la cattura del pilota libico, nella notte del 27 Giugno perché fosse rilanciata con effetti esplosivi dalle Agenzie Stampa. E lì sarebbe finito il compito italiano. Si sarebbero succedute le dichiarazioni notturne di sdegno ed esecrazione, e nel frattempo la portaerei americana Saratoga, alla fonda a Napoli, avrebbe preso il mare per trovarsi all'indomani di fronte alle coste libiche e lanciare due ondate dei suoi micidiali bombardieri in appoggio ad incursioni di aerei USA decollati da Sigonella, con qualsiasi tipo di arma avessero scelto i vertici politico-militari americani, in virtù del "consenso" rilasciato da Cossiga. Sarebbe stato esercitato il "pieno diritto di ritorsione e rappresaglia", e secondo le previsioni di intervento NATO a supporto di un Paese membro della Alleanza, aggredito con violenza da un Paese terzo. La azione bellica di rappresaglia "avrebbe determinato" (in realtà sarebbe stato solo il segnale convenuto di un comune progetto) l'intervento da terra delle truppe degli oppositori di Gheddafi, già concentrati a Tobruk in Egitto, al Comando del Generale Shahibi, che avrebbe completato, legittimando in qualche misura anche la rappresaglia "occidentale" che si era già consumata, la demolizione

politica del regime del leader, assente dalla Libia perchè a Varsavia. In realtà ritengo che il potere sarebbe stato poi consegnato a Jallud, il numero due di Gheddafi. Le evoluzioni della situazione internazionale non erano per noi prevedibili oltre questo obiettivo immediato del piano di destabilizzazione violenta di Gheddafi. E d'altra parte non è che gli USA abbiano mai dimostrato - già allora, come in seguito - una grande capacità e preveggenza nello scegliere e foraggiare gli ambigui personaggi che via via essi designavano al potere, nei vari Paesi Arabi, come "successori-clienti" in quei Paesi. Basti pensare alla qualifica di "partner privilegiato" che il Governo americano aveva attribuito a Saddam Hussein, pochi anni prima della Guerra del Golfo, avendolo scelto come l'alleato anti-iraniano per eccellenza, per poi farne la incarnazione sostanziale del Demonio, da abbattere con qualsiasi mezzo. Basti pensare allo sceicco afgano Bin Laden, prima armato fino ai denti dal Governo USA in chiave esclusivamente antisovietica - e senza alcuna capacità di analisi serena delle reali condizioni di conflitto potenzialmente espresse dai settori religiosi più integralisti di quel paese e da quelle frange islamiche oltranziste - ed oggi divenuto il suo peggiore nemico, dichiaratamente fautore, ispiratore e finanziatore del terrorismo anti-americano che ha già seminato molto sangue per questa sua vocazione alla guerra santa contro gli Stati Uniti. Per quanto riguarda la questione dei tracciati radar Ciancarella non ci si sofferma, in quanto non è un punto così qualificante come si vorrebbe accreditare, se non per l'accertamento giudiziario che è impossibilitato alla decriptazione (nonostante le apparenti disponibilità nazionali ed internazionali a consentire l'accesso ai codici), se non viene messo in grado di accertare la esistenza e funzionalità dei cono di oscuramento di cui abbiamo ampiamente parlato nella specifica funzione. Ma c'è ancora un'altra audizione, quella del Generale Arpino, dove si evidenzia accanto a questa innegabile realtà la insopportabile ignoranza e passività dei nostri Parlamentari. In quella audizione (il cui resoconto stenografico mi è stato sottratto anch'esso nella medesima circostanza di furto e che dunque da qui in avanti riporterò in modo approssimativo per quanto virgolettato) il Generale riconosce senza mezzi termini che, quando interviene l'assurdo nulla osta del Comando NATO alla decriptazione dei tracciati, "il codice cripto operativo al tempo

della strage era stato da tempo sostituito ed avrebbe dovuto essere stato distrutto”. Ma, ed e’ qui un altro colpo di genio della improntitudine militare, “per quella sciatteria tipica dei nostri militari che spesso non fanno quanto dovrebbero, quel codice era stato “dimenticato” in un cassetto, invece che essere distrutto da chi ne aveva il compito”. Dice ancora il Generale Arpino: “Almeno per una volta dobbiamo ringraziare e benedire questa nostra italica sciatteria che ha messo nella disponibilita’ del Magistrato un codice di decriptazione che avrebbe in realta’ dovuto gia’ essere distrutto da tempo.” Silenzio degli auditori Parlamentari. I tracciati radar di Ustica erano e sono nella disponibilita’ NATO e dunque delle nostre Forze Armate, e lo sono ormai ed assolutamente “in chiaro”. Come lo sono le registrazioni satellitari mai messe nella disponibilita’ della nostra Magistratura perche’ nel possesso esclusivo del dominus, per quanto essi siano poi funzionali ai movimenti militari delle formazioni alleate in operazioni comuni. Allora perche’ non sono stati messi, quei tracciati decriptati, nella immediata disponibilita’ del Giudice, e si e’ ricorsi a quella estenuante ed umiliante sceneggiata di richieste politiche sempre inevase, fino al “coupe de theatre” di far risorgere un codice cripto ormai distrutto da anni? Conclude il serafico Generale Arpino: "A nessuno piace mettere in luce le proprie manchevolezze. Le organizzazioni sono proprio come gli individui; l'individuo, se puo', cerca di non dire se ha imbrogliato qualcuno, e non intende accusare od autoaccusarsi. E' possibile che un'organizzazione abbia questa stessa tendenza e senz'altro tenda a chiudersi a riccio. Ammetto che questo possa essere accaduto: mi sembra pero' che tali elementi appartengano al passato, ormai. Mi spiace doverlo dire in questa sede ma per noi, allora una parte politica [il PCI ndr] era quasi rappresentante del nemico. (e dove era poi scritto che cosı̀ dovesse essere, o potesse considerarsi lecito che lo fosse?) “

Sintetizzata la tesi del Ciancarella sulla strage di Ustica, il prossimo paragrafo vertera’ sul giudizio del dottor Priore espresso nella sua Sentenza ordinanza su di essa.

5.3 Il giudizio del giudice Priore sulla tesi del Ciancarella sulla Strage di Ustica

Nel paragrafo della sua Sentenza ordinanza dedicato alle attività nella base aerea militare di Pratica di Mare⁵¹ relative al 27 giugno 1980, il dottor Priore scrive che a proposito di questo sito non devono dimenticarsi alcune dichiarazioni dell'ex Capitano AM Mario Ciancarella. Esse riguardano un asserito decollo di aerei militari italiani dall'aeroporto di Grosseto e di un Mig libico dall'aeroporto militare di Pratica di Mare. E proprio quest'ultima circostanza viene ad essere segnalata dal Ciancarella che in data 28 gennaio 1994, nel corso dell'esame così tra l'altro riferisce: “Il ritardo del volo del DC9 Itavia, la sera avvenne non a causa di condizioni meteo avverse ma a seguito di una telefonata arrivata all'aeroporto di Bologna che disponeva la sosta del velivolo fino a nuove disposizioni.” Partendo da questa considerazione iniziale, Ciancarella espone una sua ipotesi in ordine all'abbattimento del DC9 Itavia “...il tutto era da inquadrare nel tentativo di enfatizzare la pericolosità della Libia di Gheddafi per l'Occidente e motivare di conseguenza l'installazione dei missili a Comiso...si arriva a prefigurare un progetto in cui sarebbe stato abbattuto un aereo civile in concomitanza con il passaggio sui cieli italiani di un volo che avesse a bordo il leader libico, cio' perchè fosse attribuibile a lui, cioè a Gheddafi la decisione dell'abbattimento...Il Mig che si era inserito in ombra del DC9 all'altezza dello spazio aereo di Roma decollando da Pratica di Mare rimane sulla scena senza alcuna possibilità di giustificazione in quanto non poteva né essere l'accompagnatore del volo di Gheddafi in quanto quest'ultimo aveva deviato per Malta né aveva l'autonomia utile a coprire la distanza dalla Libia all' Italia né infine era stato rilevato dalla nostra Difesa Aerea.” In effetti si tratta di ipotesi, che non hanno sortito supporto di prova, né da parte di colui che denuncia il fatto, né in riscontri nel corso delle indagini. Nessuno ha mai parlato ne è mai emersa una telefonata come quella sopraindicata. I dati radaristici non indicano una immissione di velivolo all'altezza di Roma. Il resto, come la tesi della giustificazione per i missili di Comiso, appare

51 Sul punto si veda Sentenza ordinanza Priore cit. pp.790-795

un'interessante teoria, ma senza riscontri di fatto.

Nel capitolo della sua sentenza ordinanza dedicato ai “tramite inconsapevoli di elementi inquinanti”⁵² il dottor Priore su Ciancarella e la sua tesi sulla strage di Ustica scrive che le ipotesi giornalistiche formulate nelle affermazioni di Ciancarella riguardo alle sue conoscenze sul caso nonché alle presunte dichiarazioni attribuite al Dettori, non appaiono prima facie confortate da elementi di prova; che il Ciancarella formulava una serie di ipotesi sull'abbattimento del DC9 Itavia, ma senza tuttavia fornire alcun elemento o notizia circostanziata in ordine a quanto affermato; che l'audizione in Commissione stragi del Ciancarella avvenuta nel '95 fu obiettivamente deludente, atteso che a fronte delle mirate e circostanziate domande della commissione, Ciancarella forniva risposte evasive ed inconcludenti.

I risultati della lunga inchiesta sulla Strage di Ustica come già scritto permettono di escludere le tesi del cedimento strutturale, della bomba, della quasi collisione, dell'ammarraggio e del missile a testata armata, dal processo penale è venuto fuori che né la tesi della bomba né del missile a testata armata hanno trovato conferma, nei processi civili i Ministeri della Difesa e dei Trasporti in cinque sentenze su sette sono stati condannati a risarcire Itavia e i familiari delle vittime. Il giudice istruttore Priore da un lato ritiene che il Ciancarella abbia fornito una ricostruzione obiettivamente deviante e dall'altro che lo abbia fatto in buona fede. Ripartendo da questi dati acquisiti, si è fatta una lunga ricerca per verificare la tesi del Ciancarella sulla strage di Ustica e se essa è o meno realmente una ricostruzione obiettivamente deviante, come ritiene il giudice istruttore Priore.

52 Sul punto si veda Sentenza ordinanza Priore cit. pp.4648-4653

5.4 I risultati della ricerca per verificare la tesi del Ciancarella sulla Strage di Ustica

Nel paragrafo precedente abbiamo scritto che questa ricerca per verificare la tesi del Ciancarella sulla Strage di Ustica è ripartita dai seguenti dati acquisiti: 1- i risultati della lunga inchiesta sulla Strage di Ustica come già scritto permettono di escludere le tesi del cedimento strutturale, della bomba, della quasi collisione, dell'ammarraggio e del missile a testata armata; 2 - dal processo penale è venuto fuori che né la tesi della bomba né del missile a testata armata hanno trovato conferma; 3- nei processi civili i Ministeri della Difesa e dei Trasporti in cinque sentenze su sette sono stati condannati a risarcire Itavia e i familiari delle vittime.

Nella sentenza passata in giudicato della Corte di appello penale di Roma di assoluzione dei generali Bartolucci e Ferri i giudici scrivono che tutti gli aerei militari italiani erano a terra, che i missili di dotazione italiana erano nei loro depositi, che gli aerei militari alleati non si trovavano nella zona del disastro e che nell'ora e nel luogo del disastro non vi erano velivoli di alcun genere.

Il primo interrogativo al quale dare una risposta è stato: c'erano aerei stranieri nei cieli italiani la sera del 27 giugno 1980?

Per quanto riguarda gli aerei militari della Gran Bretagna negli atti processuali si trova scritto:

" NNNNVZCZCTFE973 OO RIFTE DE RIFTA 1596 2101619 ZNR UUUUU

O 291500Z JUL 94 FM STATAEREO UCAM ROMA TO RIFTE/AEROREGIONE ROMA

RIFTI/AEROREGIONE BARI RIFTSB/ITAV ROMA BT UNCLAS SIC SAA

ACCAM/05576/29.07.94 SMA-0/1763/G53-1

OGGETTO: EVENTO USTICA - ATTIVITA' RIFORMIMENTO VOLO VELIVOLI RAF NEL 1980. RIFE: MSG. SMA352/5651/G9.2/2 DATATO 19.06.80 (NOTAL).

SCOPO FORNIRE RISCONTRO AT QUESITO FORMULATO DA A.G., RICHIEDESI FAR CONOSCERE DATA ET POSSIBILMENTE ORARIO

EFFETTUAZIONE ATTIVITA' OGGETTO CUI MESSAGGIO AT RIFE CHE AT
OGNI BUON CONTO TRASCRIVESI:

INIZIO MESSAGGIO. FROM: STATAEREO OPR ROMA. TO: AEROREGIONE
ROMA.

INFO: ITAV ROMA EUR. NON CLASSIFICATO SMA/352/5651/G9.2/2 DEL
19.06.80.

PAGE 02 RIFTA 1596 UNCLAS

OGGETTO: GRAN BRETAGNA - RIFORNIMENTO IN VOLO VELIVOLI RAF.

RIFE: FGL. SMA/35/6359/246.18 DATATI 18.07.75.

1. COMUNICASI CHE GIORNI 26 ET RISERVA 27 CORMES DA 10,30/Z AT
15,00/Z 12 VELIVOLI PHANTOM ET 4 VELIVOLI VICTOR
EFFETTUERANNO RIFORNIMENTO IN VOLO SECONDO MODALITA'
RIPORTATE IN FOGLIO AT RIFE PER ESERCITAZIONE PATRICIA.

2. COMANDO INDIRIZZO EST INVITATO IMPARTIRE OPPORTUNE
DIRETTIVE AT COMANDI ET ENTI T.A./D.A. DIPENDENTI AFFINCHE'
OPERAZIONE CUI SOPRA VENGA SVOLTA COME PREVISTO.

3. ITAV CUI PRESENTE EST DIRETTO INFO EST INVITATO ATTIVARE
PER STESSI GIORNI DA FL 260 AT FL 280 COMPRESI TRATTI B (DA 09,30/Z
AT 14,40/Z) ET D (DA 09,00/Z AT 14,00/Z) CORRIDOI CUI NOTAM SECONDA
CLASSE A 219/76. FINE MESSAGGIO. PRATICA RIVESTE CARATTERE
MASSIMA URGENZA. FIRMATO D'ORDINE GEN. B.A. ENNIO PAMPENA. BT
;1596

Gli aerei inglesi della Raf pare improbabile siano coinvolti nella strage di Ustica.

Per quanto riguarda il possibile coinvolgimento nella strage di Ustica dei francesi
in primo luogo è opportuno riportare l'elenco dei Notams (avvisi ai naviganti) emessi
e in vigore il giorno della strage di Ustica:

“ELENCO NOTAM IN VIGORE IL GIORNO 27.06.80 (VENERDI')

NR. NOTAM TIPO ATTIVITA' ORARI UTC (*) LOCALITA'

A 1445 AVIOLANCI ALBA/TRAMONTO AEROPORTO SIENA

GND/10000 FT

A 1596 PALLONI FRENATI H 24,00 (**) 0 VERCELLI

GND/1500 FT

PALLONI LIBERI

GND/15000 FT

A 1618 PALLONI FRENATI 07,00/17,00 NE BOLOGNA

GND/3300 FT

A 1640 ANTINCENDIO 06,00/TRAMONTO SE LIVORNO

GND/1000 FT E PISA

SSE LIVORNO

A 2040 TIRI A FUOCO 06,30/13,30 SE SALERNO

GND/10000 FT

A 2041 TIRI A FUOCO 06,30/13,30 SE SALERNO

GND/10000 FT

A 2042 TIRI A FUOCO 06,30/13,30 SE POTENZA

GND/15000 FT

A 2043 TIRI A FUOCO

GND/15000 FT 06,30/13,30 S PESCARA

A 2044 TIRI A FUOCO 06,30/13,30 SE POTENZA

GND/7000 FT

A 2135 AVIOLANCI ALBA/TRAMONTO N BOLOGNA

GND/2650 FT

A 2136 TIRI A FUOCO 08,00/19,00 SE SALERNO

GND/5000 FT

A 2138 TIRI A FUOCO 06,00/17,00 S ASCOLI PICENO

GND/12500 FT

A 2142 AVIOLANCI 06,00/22,00 O SIENA

GND/8000 FT

A 2168 TIRI A FUOCO 06,00/21,00 FOCI DEL SELE

GND/5000 FT

A 2207 AVIOLANCI 15,00/TRAMONTO AEROPORTO FIRENZE

GND/8000 FT

A 2208 TIRI A FUOCO 10,00/23,00 SE TARANTO

GND/20000 FT

A 2250 TIRI A FUOCO 07,30/22,00 SO S. MARINO

GND/5500 FT

A 2266 PALLONI LIBERI H 24,00 SE VENEZIA

GND/15000 FT E PADOVA

PALLONI FRENATI N TREVISO

GND/1500 FT

A 2371 TIRI A FUOCO 06,00/18,00 SSO PARMA

GND/5500 FT

A 2372 AVIOLANCI 06,30/TRAMONTO SSE VARESE

GND/4000 FT

A 2423 TI

RI A FUOCO H 24,00 CAPO TEULADA

GND/50000 FT (LI-R46)

A 2485 TIRI A FUOCO 06,00/15,00 NNE BIELLA

GND/6500 FT

PALLONI LIBERI

GND/15000 MT

A 2487 TIRI A FUOCO 05,00/21,00 E AQUILE

GND/9500 FT

A 2577 CORRIDOIO RIFOR- 09,00/14,00 E SICILIA (SEZ.

NIMENTO IN VOLO 09,30/14,40 DELTA)

FL 260/FL 280 SICILIA (SEZ.

BRAVO

(***)

A 2630 AVIOLANCI ALBA/TRAMONTO AEROPORTO PESCARA

GND/6500 FT

(*) ORARIO UTC (ORARIO UNIVERSALE COORDINATO) - RISPETTO ALL'ORA LOCALE IN ITALIA E':

- 1 ORA IN MENO NEL PERIODO INVERNALE;

- 2 ORE IN MENO DURANTE L'ORA LEGALE.

(**) H. 24,00 = ATTIVITA' SVOLTA CONTINUAMENTE NELLE 24 ORE; PRECISAMENTE DALLE 00,00 ALLE 24,00 DEL GIORNO INTERESSATO.

(***) VEDERE NOTAM 2^ CLASSE SERIE A NR. 219/76 DEL 30.08.76 ALLEGATO.

- SEGUE CARTA DA CROCIERA ICAO DELL'ASSIVOLO DEL 1989, SULLA QUALE SONO STATI APPLICATI DUE LUCIDI, IL PRIMO CONCERNENTE LE ATTIVITA' DI TIRO A FUOCO, IL SECONDO I POLIGONI

ATTIVI AL MOMENTO DELL'EVENTO.”

Dopo aver riportato l'elenco dei Notams (avvisi ai naviganti) emessi e in vigore il giorno della strage di Ustica, bisogna evidenziare quanto è scritto negli atti processuali a proposito di Solenzara:

LA ZONA D67 (SOLENZARA) RISULTA COME DA AIP ITALIA RAC 5.1.30 ATTIVA DAL LUNEDI' AL VENERDI' DALLE ORE 05,30/Z ALLE ORE 16,30/Z ED IN ALTRI ORARI CON PREAVVISO A MEZZO NOTAM.

Per quanto riguarda il 27 giugno 1980 non ci sono NOTAMS per Solenzara e dunque pare proprio che l'attività aerea militare a Solenzara sia terminata alle 16,30 zulu.

Per quanto riguarda l'eventuale coinvolgimento nella strage di Ustica delle portaerei Cleamenceau e Foch, esse erano a Tolone e a Priore lo dice il capitano di fregata Dragone, il quale visionò i giornali di bordo delle due portaerei francesi in questione, inviati a Priore per rogatoria nel 1997:

“IL GIORNO 07.11.97 ALLE ORE 11,30 NEGLI UFFICI DEL TRIBUNALE DI ROMA (..)

E' COMPARSO A SEGUITO DI CITAZIONE GIUSEPPE CAVO DRAGONE - GIA' GENERALIZZATO IN ATTI. (..)

I DOCUMENTI CHE MI VENGONO ESIBITI, CIOE' COPIE CONFORMI ALL'ORIGINALE DEL "GIORNALE DI NAVIGAZIONE" E DEL "GIORNALE DI BORDO" DELLA PORTAEREI FOCH PRESENTANO NUMEROSE ANALOGIE RISPETTIVAMENTE CON IL "BROGLIACCIO DI NAVIGAZIONE" ED IL "GIORNALE DI CHIESUOLA" IN USO PRESSO LA M.M. ITALIANA. IN PARTICOLARE "IL GIORNALE DI BORDO" VIENE COMPILATO ED AGGIORNATO SEMPRE, SIA IN NAVIGAZIONE CHE IN PORTO, MENTRE IL "GIORNALE DI NAVIGAZIONE" E' PECULIARE DELLA SOLA ATTIVITA' IN MARE.

PER QUANTO RIGUARDA L'ATTIVITA' DELLA PORTAEREI, E' EVIDENTE DALLE REGISTRAZIONI SUI DOCUMENTI DI BORDO CHE LA PORTAEREI FOCH E' RIENTRATA NEL PORTO DI TOLONE ALLE 16,25 DEL 26.06.80, RIMANENDOVI ALMENO FINO ALLE 24,00 DI DOMENICA 29.06.90. INOLTRE ALLE ORE 06,45/B DEL 27.06.80 IL PERSONALE DI GUARDIA

DALLE ORE 04,00 ALLE 08,00, REGISTRA L'ARRIVO IN PORTO DELLA PORTAEREI "CLEMENCEAU" AL FOGLIO 2B SOTTO LA DATA DEL 26.06.80.

ENTRAMBI I DOCUMENTI CHE MI SONO STATI MOSTRATI PRESENTANO ALCUNE INESATTEZZE RIGUARDO ALLA DATA ED AGLI ORARI INDICATI. INFATTI LA GIORNATA OPERATIVA IN ESAME INIZIA ALLE 08,01 CONTRARIAMENTE ALLA CONSUETUDINE DELLA M.M.I. CHE RIFERISCE L'INIZIO DEL NUOVO GIORNO ALLE 00,01; INOLTRE AL FOGLIO 2D RELATIVO ALLA GIORNATA DEL 28.06.80 DEL "GIORNALE DI BORDO" E' RIPORTATA UNA REGISTRAZIONE CHE ERRONEAMENTE SI RIFERISCE AL SABATO OVE IN EFFETTI E' DA IMPUTARSI ALLA GIORNATA DI DOMENICA 29.06.80. A QUESTO PUNTO IL G.I. DISPONE LA VISIONE DEL "GIORNALE DI NAVIGAZIONE" E DEL "GIORNALE DI BORDO" DELLA PORTAEREI "CLEMENCEAU" TRASMESSI IN COPIA A SEGUITO DI ROGATORIA DALLE AUTORITA' FRANCESI.

PER QUANTO RIGUARDA L'ATTIVITA' DELLA PORTAEREI E' EVIDENTE DALLE REGISTRAZIONI RIPORTATE SUI DOCUMENTI DI BORDO, UNA SITUAZIONE DI NAVIGAZIONE FINO ALL'ATTRACCO NEL PORTO DI TOLONE ALLE ORE 07,05 DEL 27.06.80. RIGUARDO ALLA VOCE RIPORTATA SUL "GIORNALE DI NAVIGAZIONE" ALLE ORE 03,00/B DEL 27.06.80, HO IL DUBBIO CHE IL TERMINE "ATTERRISSAGE" POSSA RIFERIRSI ALL'IPOTETICO "APPONTAGGIO" DI UN VELIVOLO OPPURE ALLA MANOVRA DI ALLINEAMENTO DELL'UNITA' NAVALE SULLA ROTTA FINALE DI INGRESSO IN PORTO. LA PORTAEREI DALLE 07,05 DEL 27.06.80 RISULTA AVER SOSTATO IN PORTO FINO ALLE 08,00 DI DOMENICA 29.06.80. IL "GIORNALE DI BORDO" PRESENTA UNA INESATTEZZA FINALE, INFATTI LE REGISTRAZIONI RELATIVE AL SABATO 28 GIUGNO VENGONO ERRONEAMENTE IMPUTATE ALLA GIORNATA DI DOMENICA. SI DA' ATTO CHE ALLE ORE 15,11 NEL CORSO DELLA RILETTURA DEL PRESENTE VERBALE IL TESTE HA PRECISATO CHE "RIGUARDO ALLA SOSTA NEL PORTO DI TOLONE DELLA PORTAEREI CLEMENCEAU LA DATA E L'ORARIO ULTIMI RILEVABILI SONO RELATIVI ALLA DOCUMENTAZIONE CHE MI E' STATA ESIBITA". F.L.C. AD ORE 15,20.
“

Pare proprio di poter escludere anche il coinvolgimento delle portaerei francesi Clemenceau e Foch nella strage di Ustica.

Per quanto riguarda l'eventuale coinvolgimento di aerei militari tedeschi nella strage di Ustica dallo SPECCHIO RIFORNIMENTI VELIVOLI ESTERI EFFETTUATI NEL PERIODO DI GIUGNO 1980 SULL'AEROPORTO DI GROSSETO si può dedurre che ci fu un rifornimento il giorno 27 giugno 1980:

“OMO2204 27.06.80 GERMANIA NAW2 F104 2119 1109,640 3192 JP/4

EGGEBEK (F40)

OMO2204 27.06.80 GERMANIA NAW2 F104 2117 1104,356 3177 JP/4 EGGEBEK (F40)"

IL 04.03.93 ALLE ORE 10,15, PRESSO GLI UFFICI DEL TRIBUNALE DI ROMA, UFFICIO ISTRUZIONE, 1^ SEZ. STRALCIO, SITI IN VIA TRIBONIANO NR. 3, SONO PRESENTI DAVANTI A NOI UFFICIALI DI P.G.:

RUBINI ALBERTO, GIA' IN ATTI GENERALIZZATO;

CAPITANI MARIO, GIA' IN ATTI GENERALIZZATO;

CIPOLLETTI ARMANDO, GIA' IN ATTI GENERALIZZATO;

PETRUCCI RENZO, GIA' IN ATTI GENERALIZZATO;

FIORDISPINO ARMANDO, NATO A CARDITO (NA) IL 18.01.35, RESIDENTE A GROSSETO IN VIA LIRI, 77, IDENTIFICATO A MEZZO DI TESSERA RILASCIATA DALL'AZIENDA AUTONOMA DI ASSISTENZA AL VOLO, IL 05.03.86 NR. 6871254;

ADAMI SIRO, NATO A CASPERIA (RI) L'01.11.32, RESIDENTE A RIETI, VIA DEL TERMINILLO, 18, IDENTIFICATO A MEZZO PATENTE DI GUIDA CAT. B NR. 71382, RILASCIATA DAL PREFETTO DI GROSSETO IL 16.10.67;

ALGARIA VITO, NATO A PALERMO IL 26.01.43, RESIDENTE A TUSCANIA VIA VAL CURUNAS, 30, IDENTIFICATO A MEZZO C.I. NR. 20209181, RILASCIATA DAL COMUNE DI TUSCANIA (VT) IL 29.07.92.

PRELIMINARMENTE SI PROCEDE ALL'ASCOLTO DELLA CASSETTA DELL'UFFICIO ISTRUZIONE SULLA QUALE SONO STATE RIVERSATE DAL COLLEGIO PERITALE IBBA-PAOLONI LE COMUNICAZIONI DALLE ORE 07,47/Z DEL 26.06.80 ALLE ORE 21,10/Z DEL 27.06.80, REGISTRATE SULLA BOBINA VI SEQUESTRA TA PRESSO L'ACC DI ROMA NEL 1980 (22 LUGLIO) SULLA PISTA NR. 15.

CON RIFERIMENTO ALLE DUE CONVERSAZIONI DELLE 11,31/Z E QUELLA DELLE 11,42/Z I TESTI DICHIARANO: "LA VOCE CHE PARLA DA GROSSETO E' QUELLA DI GRELLA DOMENICO, ASSISTENTE DEL TRAFFICO AEREO".

I TESTI OPPORTUNAMENTE INTERROGATI DICHIARANO: "I "TEDESCHI" SONO VELIVOLI TEDESCHI IN PARTENZA DALLA BASE MILITARE DI GROSSETO".

Quei velivoli militari tedeschi che si rifornirono a Grosseto decollarono intorno alle 13 e 30 italiane e non c'entrano con la strage di Ustica, di prove che altri caccia militari tedeschi eventualmente fossero in volo al momento della strage di Ustica il giudice Priore non ne ha trovate.

La tesi di Claudio Gatti nel libro “Il quinto scenario” non ha trovato alcun riscontro oggettivo nel corso delle indagini, il giudice Priore non ha trovato prove di aerei israeliani in volo al momento della strage di Ustica nello spazio aereo italiano dove essa è avvenuta.

Il giudice Priore non ha trovato prove di aerei belgi e maltesi in volo al momento della strage di Ustica nello spazio aereo italiano dove essa è avvenuta, anche questa tesi non ha trovato alcun riscontro oggettivo nel corso delle indagini.

Il giudice Priore non ha trovato prove nemmeno del coinvolgimento dei caccia russi nella strage di Ustica.

A questo punto della ricerca restavano da verificare le ipotesi di eventuali responsabilità nella Strage di Ustica dei caccia militari americani, italiani e libici.

Si sono già elencati i Notams relativi al 27 giugno 1980, grazie ad essi si può ricostruire che nell'ora e luogo della Strage di Ustica il 27 giugno 1980 alle 20.59 ora locale non c'erano avvisi ai naviganti di tiri a fuoco, ma questo dato di fatto non permette di escludere la ipotesi che qualcuno abbia abbattuto volontariamente il DC9 Itavia.

Per poter ricostruire con certezza da parte del magistrato ordinariamente quali aerei militari sono in volo nello spazio aereo italiano in un dato momento ci sono diversi modi: leggere e interpretare con le apposite chiavi i tracciati radar dei voli militari con le chiavi di lettura e interpretazione dei tracciati radar in vigore all'epoca che sono effettuati; poter visionare le cosiddette flight progress strips, strisce cartacee di piano di volo e progresso volo che contengono in modo sintetico i dati di volo di ciascun aereo, così come si vanno evolvendo durante il volo, le informazioni in sostanza assunte dal controllore; poter visionare i registri di volo nelle basi aeree militari italiane; poter visionare i libretti personali dei piloti militari di servizio al momento del fatto oggetto d'indagine

Il Ciancarella è accusato dal giudice Priore e dalla Commissione Stragi presieduta dal Senatore Pellegrino di non aver portato le prove a sostegno della sua tesi sulla Strage di Ustica, ma per provare che in volo al momento della strage e nel luogo della strage c'era eventualmente uno o più caccia italiani servono le apposite chiavi per leggere e interpretare i tracciati radar, serve prendere visione delle cosiddette flight progress strips, dei registri di volo e dei libretti di volo personali dei piloti militari di servizio al momento della Strage di Ustica. Il Ciancarella non avendo il potere dell'autorità giudiziaria non poteva disporre il sequestro e acquisire la documentazione utile a comprendere chi ha eventualmente commesso la Strage di Ustica e nelle prime pagine del Capitolo 16 del suo Manoscritto Impossibile Pentirsi scrive “ Noi non avevamo la Verita' provata della dinamica ultima della strage di Ustica”.

Non risulta dalla sua sentenza ordinanza che il giudice Priore e i giudici che si sono occupati di Ustica prima di lui abbiano mai potuto sequestrare i volumi delle flight progress strips a Grosseto, a Pisa, a Pratica di Mare, a Licola, a Marsala perchè sono scomparsi o distrutti.

Per quanto riguarda le apposite chiavi per leggere e interpretare i tracciati radar relativi al 27 giugno 1980, dallo Stato Maggiore Difesa italiano sono scomparsi il change 1, 2 e 3 di Acp160⁵³, è scomparso l'allegato di Acp 160 come si può appurare dall'estratto della RELAZIONE SULL'INTERPRETAZIONE DEI CODICI IFF/SIF RILEVATI NELL'AREA DEL MAR TIRRENO INTORNO ALL'ORA DELL'INCIDENTE DI USTICA LA VERSIONE DELL'ACP 160 CUSTODITA DAL GRUPPO DI LAVORO SU USTICA DELLO SMA ITALIANA PORTA LA DATA DELL'01.04.75, COPIA NR. 439 DI 950. ESSA CONTIENE IL CHANGE 4, INSERITO NEL LUGLIO 1979. NON VI E' PERO' TRACCIA DEI CHANGE 1, 2 O 3 CHE DEVONO ESSERE PRECEDENTI AL CHANGE 4. DI CONSEGUENZA, QUESTA PARTICOLARE COPIA DEL DOCUMENTO NON

53 Sul punto si veda Sentenza ordinanza Priore pp. 2909-2924

PUO' ESSERE RITENUTA UNA COPIA ACCURATA DELLA VERSIONE DELL'ACP ALL'EPOCA DELL'INCIDENTE DI USTICA. IL SUPPLEMENTO ALL'APC 160, D'ALTRA PARTE, SEMBRA ESSERE CORRETTO E COMPLETO.

Sui quesiti posti da Priore che hanno trovato una risposta insufficiente occorre dire, innanzitutto, che la lettura e l'interpretazione degli IFF di modo 2 a poco sarebbe servita, in quanto dall'analisi delle THR di Marsala, Poggio Ballone e Potenza Picena si rileva come, tra le ore 17.00Z e le 21.00Z del 27.06.80, nessun velivolo militare "squocchi" tale codice - in alcuni casi il SIF 2 è settato a 0000 o a 7777, valori numerici insignificanti ai fini dell'identificazione.(..) Tra l'altro, anche il manuale NATO ACP 160 (nell'edizione in vigore nel 1980) messo a disposizione dal Gruppo di Lavoro Ustica presso lo SMA ed utile per la lettura dei SIF, è stato di scarso aiuto per l'inchiesta poiché relativo solo alla V^a ATAF. Quindi, anche per gli orari antecedenti e successivi a quelli sopra citati non è praticamente stata possibile l'identificazione dei velivoli militari in volo la sera del 27.06.80; né il NPC è stato in grado di mettere a disposizione, a soli fini di visione, gli ACP160 relativi agli altri enti territoriali della NATO. (..)"

Non si può non ricordare invece quanto dichiarò il generale Mario Arpino in Commissione Stragi sul documento Nato relativo ai codici (Acp 160): "(..)Naturalmente, al di là di quanto mi è stato raccomandato dalla Commissione nel 1995, durante tutto il mio mandato ho fatto il possibile affinché la Forza armata desse all'autorità giudiziaria in particolare, ma anche alla Commissione, il massimo contributo per la ricerca della verità del contesto e di documentazione. I pubblici ministeri hanno anche riconosciuto che almeno una parte dell'attività e delle conferme o della collaborazione offerta dalla NATO è stata possibile proprio in base a documentazione fornita dalla Forza armata; anche fortunatamente qualche volta, perché a volte la sciatteria paga. Per esempio, abbiamo ritrovato quel famoso documento sui codici – non mi ricordo in quale dei siti radar – che avrebbe dovuto essere distrutto e che la NATO stessa aveva distrutto;

la disponibilita` di questo documento ha poi consentito – quindi, guardiamo qualche volta anche in positivo la nostra sciatteria – alla NATO di dare delle risposte per quanto possibile precise al giudice istruttore.
PRESIDENTE. Le do atto di tutto questo.(..)”

Da questo brano della sua deposizione in Commissione Stragi nel novembre 1998 si può rilevare che: il generale Arpino si guardò bene dal dire in Commissione stragi che quel documento Acp 160 era stato dato alla magistratura senza change 1 2 3 ma con il solo change 4 e supplemento, che quella relazione metteva in guardia il giudice e gli spiegava che senza i primi 3 change le informazioni nel documento Acp 160 per decifrare i codici di transponder dati a ciascun volo la sera di Ustica erano inattendibili, quindi da non usare per arrivare a conclusioni su che tipo di aerei erano quelli, che tipo di missione stavano facendo la sera della Strage di Ustica; il generale Arpino si guardò bene dal dire che c'era un'indagine della Procura Militare di Roma su ignoti militari (e che ignoti rimangono anche oggi) che rubarono dallo Stato Maggiore Difesa copie del supplemento di Acp 160 e intenzionalmente le lasciarono alla Posta dello Scalo di San Lorenzo a Roma. In generale quando si rubano dei documenti e poi li si lascia intenzionalmente in un posto affinché li si ritrovi c'è da temere che le copie fatte ritrovare di quel supplemento potrebbero non essere conformi all'originale

Non si può non dire anche su questa importantissima questione che tutti (lo stesso Arpino, purtroppo il giudice Priore e la commissione Stragi Pellegrino) ringraziarono la sciatteria italiana per un documento Acp 160 con informazioni inattendibili come è scritto a chiare lettere nella relazione più volte citata e riportata integralmente in questo lavoro.

Tutti ringraziarono la sciatteria italiana per un documento Acp 160 con informazioni inattendibili, tranne l'ex Capitano AM Italia Mario Ciancarella che scrisse qualche anno fa al generale Camporini (allora Capo di Stato Maggiore dell'

Aeronautica):

Lei sa bene che esistono direttive rigidissime sulle modalita' di raccolta e distruzione di tutte le chiavi di lettura dei codici cripto superati e sostituiti. Una rigidita' addirittura feroce, fino a configurare l'Alto Tradimento per chi non rispetti scrupolosamente l'ordine della riconsegna, e della distruzione dei codici cripto. Ad Ustica questa rigidita' sembra sciogliersi invece come neve al sole. Infatti, in questo quadro di condizioni militari di filosofia, di cultura e di operativita', qualcuno vorrebbe farmi credere che sia possibile reperire improvvisamente un codice obsoleto e che avrebbe gia' dovuto essere distrutto in tutti gli esemplari esistenti delle chiavi interpretative, "abbandonato in un cassetto" da uno sciatto non si sa chi, e li' rinvenuto da non si sa chi, in circostanze imprecisate, e riconosciuto per arcani motivi, finendo col pervenire finalmente a quei giudici che cosi' disperatamente avevano cercato di acquisirlo ed ai quali fino a quel giorno era stata opposta la impossibilita' di esibizione per intervenuta distruzione. Cosa fa quel Magistrato? Si affretta ad utilizzare il codice, arrivando quasi a ringraziare per la collaborazione e beccandosi, con i Parlamentari referenti, la "laude alla italica sciatteria". Neppure per un attimo si ferma per risalire a ritroso la catena di quell'incomprensibile rinvenimento tardivo. Era stato il Capo di Stato Maggiore a consegnarlo? Bastava chiedergli, costringendolo sotto minaccia di incriminazione, di dire da chi gli era stato consegnato, e cosi' via via procedendo a ritroso si sarebbe arrivati a quell'anonimo rinventore al quale sarebbe stato possibile chiedere: "In quale cassetto esattamente lo ha trovato, e cosa conteneva d'altro il cassetto che lei stesse cercando?" Perche' e' ovvio che se il codice e' stato rinvenuto solo fortuitamente e non in una sua caccia disperata, quel cassetto deve essere stato aperto per altri motivi. Ma ancora gli si sarebbe potuto chiedere: "Cosa le ha fatto intuire, pensare, ritenere che potesse trattarsi proprio del codice cripto che ritenevamo ormai disperso perche' distrutto per intervenuta sostituzione?". I contenitori dei codici infatti non recano in chiaro ed a caratteri cubitali il rispettivo contenuto, ma solo quei numerini di riferimento che abbiamo visto per le buste

Charlie. E poiche' certamente il nostro uomo non aveva possibilita' di utilizzare su qualche consolle radar il codice, onde poterlo riconoscere, avrebbe dovuto preconsocere quel numero identificativo (di un codice obsoleto) o essere affiancato all'atto di aprire il cassetto da qualcuno che potesse averne memoria (memorie di ferro, in certi casi, signori. In altri solo qualche mesto e meschino "non ricordo"). L'eventuale sicurezza dell'interessato nel riconoscimento del codice avrebbe inoltre potuto facilmente essere messo alla prova chiedendogli di fornire altri elementi identificativi di contenitori diversi del medesimo codice obsoleto, o di altri simili. Di fronte ad eventuali incertezze gli si sarebbe potuto chiedere di rivelare chi gli avesse ordinato di guardare proprio in quel cassetto proprio in quel giorno, e forse anche di ricordare proprio quel numero identificativo. A me non risulta che una simile attivita' investigativa sia stata svolta; ma questo non mi impedisce di affermare che essa fosse necessaria per evitare il rischio di aver ottenuto tardivamente un codice di decriptazione opportunamente "adeguato" che consentisse cioe' di vedere, leggere ed interpretare solo cio' che era piu' utile e funzionale agli interessi dei responsabili della strage. Ed e' molto sospetta, mi lasci dire, la inerzia disciplinare di un Comandante che, rinvenuto un pur prezioso codice cripto che avrebbe gia' dovuto essere stato tassativamente distrutto, si compiacesse della "italica sciatteria", piuttosto che lavorarare per individuare il responsabile della mancata riconsegna (cosa estremamente semplice perche' come abbiamo visto esiste una precisa procedura di consegna di ciascuna chiave cripto a precisi e rintracciabili Ufficiali responsabili), cosi' come il responsabile della non rilevazione di quella mancanza di una delle chiavi di lettura consegnate al momento del loro richiamo per sostituirle, e dunque responsabile della successiva distruzione di un lotto di chiavi cripto verbalizzando che riferisse alla totalita' degli esemplari ricevuti quando in realta' ne sarebbe mancato uno. Via Signor Generale, sia comprensivo, questo non e' affatto credibile in una organizzazione di uomini in armi, non ne conviene?(..)

L'ex capitano AM Italia Ciancarella non era a conoscenza di quanto emerso nell'inchiesta del giudice Priore sulla questione del documento Acp 160 e

supplemento, ma poneva interrogativi all'allora Capo Sma Ami Camporini sulla base di questa normativa che riportiamo in sintesi:

“ Norme di utilizzo materiale crypto e Comsec(negli Usa e nella Nato): sintesi”

Vengono nominati due responsabili di cui si deve conoscere nome e cognome, grado e ogni altro dato utile nel trasportare fuori dal luogo dove è archiviato e nella riconsegna del materiale Crypto(anche della Nato) e Comsec. Ogni volta bisogna scrupolosamente accertare che siano proprio i due responsabili incaricati a prendere e riconsegnare il materiale Crypto e Comsec. Per accedere al luogo dove è archiviato materiale Comsec e Crypto ci vuole un'autorizzazione e un valido bisogno. Ogni mese va fatta un'accurata verifica di tutto il personale che ha accesso al materiale Crypto e Comsec. Il personale che maneggia, controlla e usa il materiale Comsec e crypto deve essere addestrato periodicamente. Il personale ha la responsabilità del materiale Crypto e Comsec che riceve fino a che esso non è distrutto o tornato nel luogo dove è di solito archiviato. Chi non segue correttamente le norme vanifica ogni sforzo di sicurezza, quindi ai propri superiori vanno segnalati la perdita, la visione non autorizzata, l'improprio uso di materiale Crypto e Comsec. Chi prende visione del materiale Comsec e Crypto deve avere un'autorizzazione uguale o più alta rispetto al livello di classificazione I piloti militari devono sapere che tipo di materiale Comsec e Crypto possono portare nella missione, che cosa distruggere già in volo o nelle soste. I piloti militari devono sapere che cosa riportare di quel materiale Comsec e Crypto dove usualmente tenuto e cosa di quel materiale Comsec e crypto distruggere nelle successive 12 o 24 ore dopo la missione. Si sottolinea nelle norme che va compiuto ogni sforzo affinché il materiale sia effettivamente distrutto. Bisogna sempre conoscere la data in cui il materiale crypto e comsec va soppresso. Ciò permette a chi ne ha la responsabilità di distruggerlo dopo 12 o 24 ore dalla data di soppressione del materiale Comsec e Crypto. Si devono conoscere tutti i dati utili, oltre al nome, cognome, grado di chi ha la responsabilità della distruzione di materiale Crypto e Comsec. E' anche nominato chi deve testimoniare che sia avvenuta la distruzione del materiale Crypto e Comsec e anche di lui vanno saputi tutti i dati oltre

al nome, cognome e grado. Si ha il dovere di attenersi rigorosamente alle norme di distruzione del materiale Comsec e Crypto, perchè in casi di emergenza sia poco il materiale da distruggere e perchè c'è il rischio che tutte le informazioni criptate cadano in mano nemiche. In caso di emergenza va saputo quali documenti Comsec e Crypto distruggere prima e quali successivamente. “

Se il materiale Comsec va perso in modo preciso e accurato vanno attivate immediatamente le ricerche. Chi lo ritrova immediatamente deve avvisare il suo superiore e descrivere nel dettaglio le circostanze del ritrovamento.

Negli atti dell'inchiesta del giudice Priore non si hanno notizie sul fatto che egli potè sequestrare i libretti personali di volo dei piloti Naldini e Nutarelli, né quello dell'allievo di Naldini e Nutarelli di cognome Giannelli, non si hanno notizie che potè sequestrare i libretti dell'equipaggio del Pd 808 in volo la sera di Ustica, si è ricostruito dagli atti processuali che il giudice Priore potè sequestrare solo una parte e non tutti i libretti dei piloti militari in servizio alla base militare aerea di Cameri la sera della strage di Ustica.

Per quanto riguarda il registro di voli della base militare aerea di Grosseto il dottor Priore nella sua sentenza ordinanza scrive che si legge nel registro dei voli, gli ultimi a levarsi e a decollare quella sera dall'aeroporto Grosseto furono tre velivoli, tutti e tre TF-104G e cioè F104 da training o esercitazione. Due contemporaneamente a 19.30 – si vedrà più oltre la questione dell'orario -, le macchine 54253 e 54261; il terzo a 19.40, la macchina 54230. Quest'ultimo atterrerà per primo a 20.30; gli altri due rispettivamente a 20.35 e 20.45.

Il registro, come viene affermato e come sembrerebbe confermato dalle missioni dei tempi di volo in VMC, stranamente riporta gli orari in ora locale, a differenza della quasi totalità degli orari usati dall'AM e dalle consuetudini anche dei privati che usano tutti il GMT. Ma questa non è la sola stranezza di tale registro. Esso nella progressione delle registrazioni non segue gli orari di decollo, come chiaramente

appare nella registrazione dei tre predetti velivoli, per i quali è segnato prima quello che è partito per ultimo e poi i due di dieci minuti prima. E dopo il terzo registrato, vi si registra uno addirittura decollato sette ore e mezza prima. D'altra parte i registri sono formati da fogli facilmente asportabili e sostituibili, per cui, volendo, altrettanto facilmente si sarebbe potuto far scomparire scritture e presentarne altre.⁵⁴

In conclusione le prove che si imputa da parte di Priore e della Commissione Stragi presieduta dal senatore Pellegrino al Ciancarella di non aver portato a sostegno della sua tesi sulla strage di Ustica, sono le stesse che sono scomparse o distrutte o con stranezze o per quanto riguarda i libretti di volo di Nutarelli e Naldini, dell'allievo non si sa se la magistratura abbia potuto sequestrarli, ma certamente non poteva farlo il Ciancarella. Per quanto riguarda la sparizione o distruzione delle prove il Ciancarella in trentacinque anni mai è stato nemmeno indagato, in quanto non ha nessuna responsabilità in merito.

Nel corso di questa ricerca diversi punti della tesi del Ciancarella sulla Strage di Ustica hanno trovato autorevoli e importanti conferme.

La prima conferma alla tesi del Ciancarella arriva in merito al viaggio di Gheddafi verso Varsavia la sera del 27 giugno 1980 dal maresciallo Loi, in servizio a Marsala al momento della strage di Ustica. Sul quotidiano La Repubblica il 3 ottobre 1989 il giornalista Franco Scottoni scrive che il maresciallo Salvatore Loi, addetto come identificatore al centro radar di Marsala, conversando con i giornalisti, dopo il suo interrogatorio della settimana scorsa, affermò che la sera del disastro di Ustica, gli era stato affidato l'incarico di assistere un Tupolev libico che doveva percorrere l'aerovia Ambra 13, la stessa del DC 9 Itavia, anche se in senso opposto. Il piano di volo che gli avevano consegnato era denominato con la sigla 56 Zombi, in linguaggio tecnico, significa che su quell'aereo viaggiava una personalità. Poteva trattarsi,

⁵⁴ Si veda sul punto Sentenza ordinanza Priore cit. p. 683

pertanto, di Gheddafi. L' aereo libico, decollò in ritardo da Tripoli e pochi minuti prima dell' abbattimento del Dc 9, mentre stava per entrare nello spazio aereo italiano virò su Malta. Lo stesso maresciallo Salvatore Loi a verbale dichiarò che ricordava *DI AVER RICEVUTO, LA SERA DELLA CADUTA DEL DC9 ITAVIA, UN PIANO DI VOLO LIMA NOVEMBER - LN -, IN ROTTA DA TRIPOLI A VARSAVIA" QUESTO VELIVOLO PROVENIVA DA SUD, LA DIREZIONE ERA QUELLA NORMALE DELL'AMBRA 13 VERSO NORD, AD UN CERTO PUNTO, AI LIMITI DELLA FIR, COMPI' UNA DEVIAZIONE VERSO EST IN DIREZIONE DI MALTA.*"

Sul missile a testata inerte si pronunciò il collegio peritale Misiti⁵⁵, lo stesso che ha concluso che il DC9 era esploso in volo per una bomba a bordo, ipotesi che come abbiamo visto si può escludere alla luce dei risultati della lunga inchiesta sulla Strage di Ustica, il quale scrive che l'ipotesi dell'abbattimento attraverso impatto con missile inerte a causa della non attivazione del detonatore della testa di guerra avrebbe potuto spiegare la presenza e le modalità di ritrovamento delle tracce di esplosivo all'interno del velivolo, perciò ritenevano che l'abbattimento del Dc9 mediante missili fosse da stimarsi come una ipotesi ragionevolmente da escludersi, anche se l'abbattimento mediante impatto con missile inerte avrebbe potuto rendere ragione delle caratteristiche di ritrovamento di esplosivo incombusto su alcuni reperti. Per la questione se è stato possibile fare l'inventario di tutti i missili a testata inerte, nel corso della ricerca, si è ritrovato negli atti processuali un testo di una relazione del 28 maggio 1992:

“ R E L A Z I O N E OGGETTO: RICHIESTA ELEMENTI INFORMATIVI.

RIFERIMENTO: IL/92 DEL 28.05.92. (.)

COSTARMAEREO HA COMUNICATO, IN UN PRIMO TEMPO, (ALL. "B") DI AVER APPROVVIGIONATO NR. 6 MISSILI AIM7C INERTI, DI CUI UNO DEI COMPONENTI E' LA TESTA DI GUERRA INERTE IN ARGOMENTO, CON I CONTRATTI FMS CASE IT-CBP-P8,IT-CAH-P8 E IT-CAI-P8. SUCCESSIVAMENTE HA COMUNICATO (ALL. "C") DI AVER

55 Sul punto si veda Sentenza ordinanza Priore p. 2489

APPROVVIGIONATO ALTRI 6 MISSILI AIM7C INERTI CON IL CONTRATTO FMS CASE IT-BDN-P6 DEL 24.09.66. PER QUEST'ULTIMO APPROVVIGIONAMENTO NON E' STATO COMUNICATO L' ENTE DELL' A.M. A CUI SONO STATI INVIATI I MATERIALI. STANTE LA DATA DEL CONTRATTO, NON SI PUO' ESCLUDERE CHE ESSI SIANO STATI UTILIZZATI PER LA SPERIMENTAZIONE DEL VELIVOLO F104S EFFETTUATA NEGLI USA DAL 1967 AL 1970. ALCUNI DI ESSI POTREBBERO ESSERE STATI INVIATI SUCCESSIVAMENTE ALL' UST FIAT VELIVOLI DI CASELLE. SULLA BASE DELLE INFORMAZIONI ACQUISITE PRESSO GLI ENTI PERIFERICI E DELLE SUCCESSIVE VERIFICHE EFFETTUATE DA QUESTA COMM.NE, E' STATO POSSIBILE RINTRACCIARE SOLAMENTE LE 6 TESTE DI GUERRA INERTI INDICATE NEL PRECEDENTE PARAGRAFO 5B E LA SITUAZIONE INVENTARIALE DELLE STESSE DOPO LA DATA DEL 27.06.80. (...)” In questa relazione consegnata al giudice Priore si può ricostruire che di 6 teste di guerra inerti per missili AIM7c (a guida radar semiattiva) approvvigionate da Costarmaereo con contratto del 1966, non si sa con certezza a quale ente dell'AM ITALIA sia stato inviato il materiale e quando, se effettivamente quelle 6 teste inerti arrivarono realmente tutte o parte di esse in Italia, non è stato possibile alcun inventario dopo il 27 giugno 1980 di quelle 6 teste di guerre inerti per missili a guida radar semiattiva, i quali si attivano con spoletta di prossimità, nè si è potuto sapere con precisione l'uso che ne è stato fatto.

Quanto scritto in questa relazione fa comprendere quanto fossero importanti gli indizi dati dal Dettori al Ciancarella quando al telefono gli disse: “Si guardi i missili a guida radar e a testata inerte”, quanto sia importante approfondire l'indagine sull'origine di quelle sferule metalliche ritrovate nel flap dell'ala destra del Dc9 itavia, la cui origine nessun perito ha saputo spiegare, sferule di norma usate per riempire la camera centrale del missile a testata inerte allo scopo di stabilizzarlo in volo.

Ciancarella sostiene nella sua tesi sulla Strage di Ustica sia che alla Difesa aerea italiana non sfugge mai niente, sia che il Marcucci gli disse che il Mig non aveva autonomia per volare dalla Libia fin sulla Sila dove vennero ritrovati i rottami. Il 26

giugno 1992 l'allora Presidente della Commissione Stragi Libero Gualtieri parlò al convegno in memoria delle vittime di Ustica⁵⁶ e disse: “(..) l'aereo (il Mig ndr) ci hanno detto che aveva autonomia per venire dalla Libia e non era vero.....(..); (..)abbiamo scoperto che quella sera c'era un sistema radar Nadge italiano e Nato che vede anche uno spillo che vola....(..); c'è stato assicurato che se si alza un aereo da un aeroporto libico il sistema lo vede quasi istantaneamente..(..)

Per quanto riguarda l'immissione di un velivolo all'altezza di Roma e sulla questione del decollo del Mig libico da un aeroporto militare italiano, la quale immissione secondo il dottor Priore nessun esperto radaristico avrebbe mai individuato sui tracciati radar relativi alla sera della Strage di Ustica, sul quotidiano Repubblica il 4 febbraio 1992, giorno dei funerali del Tenente colonnello Marcucci a Pisa, il giornalista Franco Scottoni scrisse⁵⁷ "Un aereo si accodò al Dc 9 Itavia, la sera del 27 giugno 1980". Lo ha detto sulla base di dati tecnici, elaborati al computer, il prof. Mario Pent, uno dei periti nominati dai familiari delle vittime della strage di Ustica. Il professore del Politecnico di Torino, in una riunione con i legali di parte civile ha affermato che "il punto di iniezione dell' aereo sconosciuto nella rotta del Dc 9 é avvenuto a 50 chilometri a sud di Roma". Ha poi precisato: "l' elaborazione dei dati sui tracciati radar di Ciampino hanno dato questo risultato, un dato che ha una percentuale di errore di 1 su cento". Le rivelazioni del prof. Pent erano già note, tuttavia c' é una novità di grande importanza, cioè quella di aver stabilito il punto esatto dove l' aereo sconosciuto si é accodato nella scia del Dc 9. Questo aereo non ha nulla a che vedere con il caccia che invece volava parallelamente al Dc 9 e che fece una manovra di attacco, qualche secondo prima, l' abbattimento dell' aereo civile sul cielo di Ustica. (..)La distanza di 50 chilometri a sud di Roma fa ipotizzare come provenienza dell' aereo sconosciuto le basi di Grosseto, di Ciampino o di Pratica di Mare (..)Il perito di parte civile, ing. Armando Iorno, presenterà una perizia sul Mig 23, caduto sulla Sila e ritrovato "ufficialmente" il 18 luglio 1980, venti giorni dopo l' abbattimento del Dc 9 Itavia. Il perito nella sua relazione escluderebbe in modo

56 <http://www.radioradicale.it/scheda/47676/47736-il-dolore-civile-la-societa-dei-cittadini-si-organizza-in-difesa-dei-diritti-calpestati-convegno-in-o>

57 <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/1992/02/04/ustica-il-jet-del-mistero.html>

assoluto che il caccia libico provenisse da Bengasi come sostennero le autorità libiche e italiane. Il caccia, invece, sarebbe decollato da un aeroporto italiano (..).

Abbiamo già scritto della perizia fonica Benedetti, la quale stabilisce che sul canale 22 in una conversazione, che il dottor Priore ha accertato essere tra un radarista di Marsala e Siracusa, si dice senza ombra di dubbio “TST per MIG”. Nel corso della ricerca abbiamo accertato che TST sta per Time sensitive target, quella procedura con la quale la Difesa aerea richiede ad un determinato target, a un determinato aereo in volo risposta immediata, in quanto essa è consapevole che esso pone o pensa lo creerà presto un danno alle forze amiche in volo nello stesso momento del target.

Da questa conversazione: “Il Tst lo mettiamo? Aspetta eh.. che parlo co coso...No lascia perdere” si può capire che il Mig e il suo pilota intanto volavano la sera di Ustica visti dal centro radar di Marsala e Siracusa alle 19 zulu il 27 giugno 1980, intanto la Difesa aerea ha visto il Mig, sapeva il piano di volo di quel Mig (probabilmente fu classificato anche come friendly) e da dove era decollato veramente, ma soprattutto in quella conversazione tra radaristi di Siracusa e Marsala coloro che parlano ammettono che quel Mig e il suo pilota erano incapaci di porre un danno a forze amiche, quel Mig era inoffensivo. Anche quel Mig caduto sulla Sila non ha abbattuto il DC9 Itavia e questo è uno dei risultati più rilevanti di questa ricerca. Il pilota militare Enrico Milani confermò in un interrogatorio davanti i giudici di Venezia di aver tradotto al Sios per l'Aeronautica alla presenza del generale Tascio una confessione del pilota del Mig scritta prima di Ustica in cui chiedeva perdono di fare una strage e di causare la morte di tanti in un bigliettino in parte bruciacchiato.

Quella confessione poi scomparirà, Enrico Milani disse di averla sottratta al generale Tascio quella confessione del pilota del Mig e di averla consegnata al generale Terzani. Stranamente non ci furono reazioni del Sios dopo che quella confessione era stata sottratta da Milani a insaputa del generale Tascio. Abbiamo visto che il Mig libico non ha abbattuto il DC9 Itavia. Perché quella confessione di aver commesso la Strage di Ustica del pilota del Mig poi scomparsa, se egli era

innocente? Forse si doveva prendere la colpa della Strage di Ustica al posto di altri il pilota del Mig, con la promessa che l'avrebbero fatto fuggire, per incolpare Gheddafi e da parte degli Usa e alleati avere il “casus belli” per rovesciare il dittatore libico dal potere? Perché il ministro della difesa francese Bourges aveva accettato l'invito di Jaruzelski a fare una visita ufficiale in Polonia dal 25 al 19 giugno 1980 se i due Paesi non avevano una collaborazione a livello militare e per la difesa? Questi sono ancora interrogativi senza risposta.

Per quanto riguarda la questione del ritardo di due ore del DC9 Itavia, si è detto che era dovuto ad un temporale. Grazie al resoconto meteo dell'AM Italia del 27 giugno 1980 nel database si è accertato che il temporale finì alle 18.30 orario locale, poi ne cominciò un altro, ma alle 20.22 orario locale, quando il dc9 era già decollato da 14 minuti. Il primo fu un temporale in cui scese giù 0.8 millimetri di pioggia, quindi come ha sempre sostenuto il Ciancarella non è per il temporale il ritardo di due ore del DC9 Itavia. In seguito s'è cambiata versione e si è detto che il Dc9 aveva accumulato ritardo nelle tratte precedenti a quella Bologna Palermo quel 27 giugno 1980, ma le persone dell'equipaggio delle tratte precedenti interrogate non ricordano fosse il dc9 in ritardo come c'è scritto sul registro dei voli nelle tratte precedenti e non sanno spiegare la causa di tale ritardo. C'è infine una testimonianza dell'addetto del check in, il quale afferma che il ritardo era programmato e che si poté aprire il check in e chiuderlo alle 18.25 orario locale senza problemi quella sera del 27 giugno 1980. La magistratura non ha mai approfondito quanto dichiarato da questo testimone o quanto sapesse l'ing. Bruno Velani di una telefonata che impose quel ritardo al Dc9 da parte dell'Itavia, così scrive Ciancarella. Ai passeggeri del dc9 Itavia, poi vittime della Strage di Ustica, che si chiedevano il perchè del ritardo, da quanto emerge dagli atti, nessuno lo spiegò il motivo di quel ritardo. L'ing. Bruno Velani un giorno chiamò l'ascensore, scrive il Ciancarella, le porte si aprirono e siccome l'ascensore non era salito Velani precipitò nel vuoto rimanendo gravemente ferito nel 1981, non parlerà mai a nessuno del suo incidente dentro l'aeroporto di Ciampino e se fosse o meno in compagnia di qualcuno, né la magistratura lo interrogherà mai fino al 1987 in cui

l'ingegner Velani morì. Fu proprio l'ingegner Velani a suggerire di denunciare i tre ministeri del governo italiano da parte dell'Itavia per essere risarcita. Su quell'incidente a Ciampino a Velani e su quanto sapesse l'ing. Bruno Velani di una telefonata che impose quel ritardo al Dc9 da parte dell'Itavia, come gli disse a verbale l'ex capitano Ciancarella, nemmeno il giudice Priore indagò mai, per quanto si è potuto appurare durante lo studio degli atti del Fascicolo relativo alla Strage di Ustica. Risultano acquisite infatti dalla Procura di Roma le comunicazioni relative all'aeroporto di Bologna la sera della Strage di Ustica, a partire dal momento dell'inizio delle operazioni di imbarco passeggeri e bagagli e inizio operazioni di decollo del Dc9 Itavia, il decollo e le comunicazioni del volo fino a quando il Dc9 Itavia non viene preso in carico da Roma Ciampino.

Altra conferma alla tesi del Ciancarella sulla strage di Ustica, il quale ha sempre sostenuto che il registro dei voli della USS Saratoga il giorno 27 giugno 1980 è stato falsificato, arriva da chi lo periziò, il quale scrive: “ “IL REGISTRO DI BORDO DELLA PORTAEREI, DENOMINATO SHIP'S DECK LOG, PER I GIORNI 27 E 28.06.80 E' STATO SOTTOPOSTO A PERIZIA, PER ACCERTARE SE SU DI ESSO VI FOSSERO MANOMISSIONI O ANOMALIE. SI ERA INFATTI NOTATO CHE NEI GIORNI 27 E 28 GIUGNO PER CINQUE TURNI LE ANNOTAZIONI APPARIVANO SCRITTE CON UN'UNICA GRAFIA; CIO' PERALTRO APPARIVA IN CONTRASTO CON IL FATTO CHE SI ATTESTAVA CHE REDATTORI DELLE ANNOTAZIONI FOSSERO SOGGETTI DIVERSI. IL CONTROLLO COMPARATIVO DELLE FIRME, POI, FACEVA APPARIRE CHIARO CHE ESSE A VOLTE ERANO DIVERSE DA ALTRE, CHE PURE RISULTAVANO APPOSTE DALLA MEDESIMA PERSONA. INFINE, AL TERMINE DEL 27 GIUGNO VI ERA UN FOGLIO BIANCO.(..)”

Perchè il registro di volo della USS Saratoga il giorno 27 giugno 1980 nei cinque turni è compilato da un'unica mano? C'era un Awacs in volo nei cieli italiani la sera della Strage di Ustica. Era americano? Era eventualmente imbarcato sulla portaerei americana USS Saratoga? Quale era la missione di quell'Awacs? C'era forse una missione la sera della Strage di Ustica dei caccia intercettori italiani di Grosseto con

l'Awacs ?

Dal verbale di Claudio Ciotti al giudice Priore si apprende che l'Awacs è LL004:
"ADDI' 09.09.96 ALLE ORE 11,30 NEGLI UFFICI DEL TRIBUNALE DI ROMA - UFFICIO ISTRUZIONE SITI IN VIA TRIBONIANO NR. 3.

DINNANZI A NOI SOTTOSCRITTI UFFICIALI DI P.G. ISP. CAPO CASTELLANI LUCIA DELLA D.C.P.P. E M.LLO CAPO GRADANTI G.B. DEI C.C., E' PRESENTE CIOTTI CLAUDIO IN ATTI GENERALIZZATO

(..)NEL 1980 PRESTAVO SERVIZIO PRESSO IL 1° R.O.C./S.O.C. DI MONTE VENDA, OVE AVEVO L'INCARICO DI UFFICIALE ADDETTO (..)

(..)LA CARTINA NELLA QUALE VIDI LA TRACCIA DEFINITA POI AWACS, NON ERA INGIALLITA COME QUELLA CHE MI E' STATA MOSTRATA, NONOSTANTE CIO' CREDO DI POTER RICONOSCERE IN QUELLA TRACCIA LL004 (..)

Dal verbale di Bergamini al giudice Priore si apprende dell'esercitazione dei caccia di Grosseto:

IL GIORNO 06.03.96 ALLE ORE 11,15 - NEGLI UFFICI DEL TRIBUNALE DI ROMA, SITI IN VIA TRIBONIANO 3 AVANTI IL G.I. DR. ROSARIO PRIORE, IL P.M. VERBALMENTE AVVISATO NON E' COMPARSO.

ASSISTITO DAL SOTTOSCRITTO ASS. GIUD. ANNA MARIA ATTURA, ALLA PRESENZA DEL M.LLO CAPO G.B. GRADANTI DEI C.C., DEL PRIMO DIRIGENTE DELLA P.S. DR. F. ADDONIZIO E DELL'ISP. CAPO L. CASTELLANI.

E' COMPARSO A SEGUITO DI CITAZIONE GIOVANNI BERGAMINI

"(..)NELLA MISSIONE DEL 27 DI NALDINI E NUTARELLI PROBABILMENTE IL TF FACEVA DA TARGET E L'ALLIEVO FACEVA INTERCETTAZIONE.(..)"

Dal verbale di Maresio comandante in seconda Aeroporto di Grosseto a Priore del 21 maggio 1991 ecco la prova che l'Awacs addestrava gli F104 di Grosseto e che c'era un'esercitazione con l'Awacs anche il 27 giugno 1980:

"(..)L'ATTIVITA' CONSISTEVA IN ADDESTRAMENTO DI COPPIE DI F104 DELLO STORMO, CHE A SECONDA DEGLI ORDINI DELL'AWACS SI DIVIDEVANO IN "FIGHTER" E "TARGET".(..)

(..)PRENDO VISIONE DEL REGISTRO "RAPPORTO OPERATIVO DEL CONTROLLORE" 09.06.80-09.07.80 NELLA PARTE RELATIVA AL GIORNO 27.06.80 E RILEVO NEL PARAGRAFO "CONSEGNE PARTICOLARI" LA DIZIONE "AWACS, DIVIETO SUPERSONICO R48". (..)

Le tracce dei voli militari LL013 e LL004 vanno verso la Sicilia

Nella track history di Marsala⁵⁸ c'è scritto che gli orari sarebbero espressi in ora legale italiana

Gli orari sono espressi soltanto in zulu time e local time.

Come sappiamo dalla track history di Poggio Ballone, in essa di qualsiasi centro radar di AM Italia gli orari sono espressi in zulu time.

O è un errore in buona fede di chi l'ha compilata la track history di Marsala o l'ennesima menzogna AM Italia.

Ecco l'ora zulu in cui è stato trasmesso da Poggio Ballone a Marsala in cross tel LL013 il volo militare che atterra a Grosseto alle 19,20 zulu a Grosseto

18.15.14 7	LL013	13 -83.422	+205.38	611.69	67.688
0.0000	46 06	00	0 1 1	0	

Questo invece è l'orario zulu in cui è stato trasmesso da Poggio Ballone a Marsala LL004 l'Awacs Usa che fa da guidaccia in un'esercitazione con i caccia di Grosseto:

18.18.46 0	LL004	4 -90.938	+178.67	334.13	271.81
0.0000	46 06	00	0 1 1	0 03	

L'Awacs è Usa e la sera di Ustica fa da guidaccia, lo dice un articolo del Fatto Quotidiano a firma di Fabrizio Colarieti del 27 giugno 2015⁵⁹ che scrive:

“(..)*La chiave del mistero resta comunque la Toscana. E’ lì che il velivolo “ospite” iniziò a sfruttare l’ombra del volo Itavia. E tutto questo avvenne sotto gli occhi di un aereo radar, un Awacs, che quella notte, in funzione di “guida caccia”, volava sull’Appennino Tosco-Emiliano. Per anni si è sostenuto che fosse della Nato ma fonti investigative ribadiscono di aver ricevuto, lo scorso anno, conferma dalla stessa Alleanza atlantica che l’Awacs era americano. (..)*

In volo la sera del 27 giugno 1980 c'era anche un PD808, l' AM ha dichiarato che stava facendo una missione di radiomisure, il Ciancarella ha sempre dichiarato che invece quel PD808 faceva guerra elettronica. Il Ciancarella sostiene che il PD808 potrebbe non essere decollato da Pisa, ma da Pratica di Mare per occultare con la

⁵⁸ [Tabulati radar e thr di Marsala](#) (file Excel/pdf)

⁵⁹ <http://www.ilfattoquotidiano.it/2015/06/27/anniversari-strage-di-ustica-verita-lontana-procura-di-roma-indaga-ancora/1820110/>

guerra elettronica il decollo del Mig da Pratica di Mare ai nostri radar. E' forse il PD808 l'aereo che ha individuato il perito Pent che s'immette sulla rotta del DC9 50 km a sud di Roma? Il PD808 in volo la sera della strage di Ustica aveva cinque membri di equipaggio, faceva certamente una missione di guerra elettronica, in quanto per la missione di radiomisure l'equipaggio è di soli 3 membri. A bordo di quel PD808 c'era anche il tecnico di guerra elettronica Vincenzo Colella. Perché mentire sul tipo di missione da parte di quell'equipaggio se quella fosse stata un'esercitazione ordinaria del PD808 adibito alla guerra elettronica? Anche questi interrogativi sul PD808 e la sua missione la sera della Strage di Ustica sono rimasti senza risposta. Per quanto riguarda la presenza di caccia militari Usa nello spazio aereo italiano al momento della Strage di Ustica, come è scritto negli allegati a pagina 20 della Relazione del Capo Sma generale Franco Pisano :

Non è stato possibile ricostruire l'eventuale attività di velivoli USA operanti dagli aeroporti di Aviano, Capodichino e Sigonella in quanto le autorità USA, interpellate in proposito, hanno dichiarato l'impossibilità di fornire dati in merito a causa della distruzione della relativa documentazione.

Negli stessi allegati della relazione del Capo Sma generale Pisano sempre a pagina 20 a proposito dei velivoli militari stranieri di passaggio nello spazio aereo italiano è scritto:

I velivoli di passaggio non sono mai armati, fatta eccezione in caso di particolari esercitazioni NATO, peraltro inesistenti su territorio Italiano il giorno 27.06.1980.

A pagina 18 degli allegati della relazione del Capo Sma generale Pisano inoltre si legge:

Di norma le forze aerotattiche straniere non sono autorizzate ad impiegare armamento reale quando operanti dal territorio nazionale. Tuttavia specifici accordi possono consentire alle stesse forze l'uso di armamento reale in particolari poligoni. Ovviamente, in tali occasioni devono essere rispettate tutte le norme di sicurezza e di traffico vigenti per l'uso del poligono prescelto e per il tipo di armamento impiegato.

Nel prossimo paragrafo si esporranno i risultati della ricerca su due voli: LL013 e LG475 .

5.5 I voli LL013 e LG475

Va premesso che non si hanno le conoscenze che invece sono nel bagaglio professionale di un operatore radar militare, un controllore civile o un esperto perito radaristico nazionale o della Nato, non avendo mai frequentato una Scuola per diventare operatore radar nella Difesa Aerea o nel Controllo del Traffico Aereo, per essere perito radaristico e quindi l'analisi critica di quanto scritto in merito ai voli LL013 e LG475 negli atti processuali relativi alla Strage di Ustica potrebbe contenere eventuali errori, le conclusioni essere eventualmente errate.

L' ultima traccia del volo LL013 il radar di Poggio Ballone a Grosseto la registrò la sera del 27 giugno 1980 alle 19.19 zulu come si può ricostruire dalla track history di Poggio Ballone:

191952 LL013 13 -158 51 320 3 21000 F L 03 - 0164 7 P.BALLONE

e l' ultima traccia del volo LG475 lo stesso radar alle 19.30 zulu

193000 LG475 7 10 162 173 072 - F R - - 0501 7 P.BALLONE

Entrambi gli aerei sono ancora in volo nello spazio aereo italiano dopo la strage di Ustica.

Alla richiesta di identificazione dell'operatore radar ordinariamente gli aerei militari in volo rispondono identificandosi in Sif 1, 2, 3, quelli civili in Sif 3.

Il volo LL013 è certamente militare, oltre che in Sif 3 risponde anche Sif 1. I periti radaristici Dalle Mese ed altri⁶⁰ scrivono che tra le 19.18.56 e le 19.20.31 vi

⁶⁰ Sul punto si vedano le Risposte a quesiti aggiuntivi Dalle Mese ed altri in Sentenza ordinanza Priore cit. pgg. 3546-3587

sono tre tracce presenti nel tabulato di Poggio Ballone, la GA421, la LL013 e la LL457. Tutte e tre assumono alternativamente codici SIF1=03 e SIF3=0164, tipici di velivolo militare.

Per quanto riguarda il volo LG475 relativamente all'ultima traccia registrata da Poggio Ballone risponde solamente in Sif 3, ma è anche esso un volo militare, in quanto alle 18,17 zulu risponde in Sif 1

181739LG475 12 -123 127 246 26 - F R 62 - 1500 7 P.BALLONE

Si può essere certi che le prime tracce e le ultime registrate da Poggio Ballone la sera della strage di Ustica appartengano allo stesso volo LL013 e LG475, perchè la normativa⁶¹ relativa ai criteri di assegnazione del Nato Track number prevedeva che esso fosse assegnato dal sistema definitivamente nei centri radar semiautomatizzati come Poggio Ballone e Mortara che inizializzava i voli di Cameri a ciascun volo, dopo aver verificato che non ne fosse assegnato già un altro uguale ad un altro volo in precedenza nel corso della giornata.

Per quanto riguarda questi due voli LL013 e LG475 nella perizia radaristica⁶² Dalle Mese ed altri scrivono:

“LG475 Friend - Traccia vista da Mortara, viene trasmessa a Poggio Ballone (..) in zona Novara (probabilmente Cameri);
- LL013 Friend - Traccia vista tra l'Elba e l'Argentario (..) Per codici identificativi è aereo militare in probabile discesa a Grosseto.”

IN DATA 24.01.91 IL CAPO DI S.M. GEN. NARDINI TRASMETTE ALLA COMM.NE STRAGI UN ELABORATO PREDISPOSTO DALL'ITAV RIFERITO AI 6 AEREI DECOLLATI DA GROSSETO ED ATTERRATI SULLA STESSA BASE IL GIORNO 27.06.80. (..) DELLE SUDDETTE 12 TRACCE, LE QUATTRO CORRISPONDENTI AI NUMERI (LL013-AA464/LL464-AA433 E AA041)

⁶¹ <https://skydrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!883&authkey=!AMme2EroAiYhtnk>

⁶² Sul punto si veda la Perizia Dalle Mese e altri in Sentenza ordinanza Priore cit. pgg.3184-3449

APPAIONO CORRELABILI CON MAGGIORE PROBABILITA'.

Tenuto conto che le chiavi per leggere e interpretare i tracciati radar relativi alla sera del 27 giugno 1980 consegnate al magistrato sono inattendibili e delle stranezze sul registro dei voli di Grosseto, fonte sulla quale per sua stessa ammissione si basa il giudice Priore⁶³, non si può condividere la certezza dello stesso Giudice Priore espressa nella sua Sentenza ordinanza che la traccia del F104 di Naldini e Nutarelli sia correlabile con la AA464/LL464, ne' sul loro orario di atterraggio a Grosseto. Il codice di emergenza generale la sera di Ustica il giudice Priore scrive che è stato squoccato più volte da Naldini e Nutarelli in Iff (sif) modo 1 (uno dei modi con cui l'aereo militare risponde alla richiesta di identificazione dell'operatore radar) con il codice 73. Il codice di emergenza generale è però 7700 o 4x che squoccano gli aerei militari, non 73. Fu squoccato il codice di emergenza generale 7700 in realtà forse una sola volta o proprio per niente la sera della strage di Ustica, perchè di solito esso è squoccato in modo 3 dagli aerei militari e non in modo 2 come in questo caso. LL013 è volo militare classificato come friendly e che inizializzato LL013 da Poggio Ballone è visto non in remoto ma in locale. Essere visto dal radar Poggio Ballone in locale è compatibile con un decollo e atterraggio per LL013 a Grosseto.

Locale e remoto hanno tre tipi di significati: 1) controllo locale: è quello della Torre che si occupa di decolli e atterraggi, controllo remoto: è quello delle unità remote poste a 300 m o a un km dal radar che si occupano di monitorare la situazione aerea, il funzionamento del sistema radar e di gestire le informazioni del traffico; 2) c'è la traccia in movimento vista in locale dall'operatore radar nella picture di competenza del radar, c'è la traccia in movimento vista in remoto, vista sull'unità di controllo remota dell'ufficiale capo a cui l'ha passata l'operatore radar nella picture di competenza del radar, 3) per controllo locale si intende anche la capacità di un radar di controllo fino a 50 km nella picture di competenza del centro radar, per controllo remoto capacità di controllo del radar a distanza superiore di 50 km.

63 Si veda sul punto Sentenza ordinanza Priore cit. pgg. 683-686

Il caccia militare intercettore viene guidato all'obiettivo fino al suo abbattimento attraverso il sistema di controllo radar remoto. E' corretta allora la perizia radaristica a Priore di Dalle Mese e altri, quando essi scrivono che la traccia locale LL013 per codici identificativi è traccia dicono loro in probabile atterraggio a Grosseto, in quanto se il controllo locale è quello della Torre, il quale ha un raggio di azione fino a 50 km⁶⁴, l'unico aeroporto che rientra nei 50 km da Poggio Ballone è Grosseto. Il Ciancarella ha sempre dichiarato che alcuni colleghi di Grosseto del Movimento democratico dei Militari in AM gli dissero che l'ultimo F104 atterrò il 27 giugno 1980 a Grosseto alle 19,20 zulu, 22 minuti dopo la Strage di Ustica, il tempo necessario secondo l'ex Capitano AM Italia per abbattere il DC9 Itavia da parte del caccia italiano e tornare a Grosseto; nel punto dove Poggio Ballone vede per l'ultima volta il volo militare LL013 inizia quel primo cono d'ombra di cui scrive Ciancarella a pag 75 del capitolo di Ustica del suo Manoscritto Impossibile Pentirsi quando afferma che non era forse inutile ricordare che se quei caccia si fossero alzati da Grosseto avrebbero goduto della copertura del primo cono descritto volando verso la Sardegna per poi virare ad intercettare la vittima, volando al riparo del cono orientato verso Sigonella, sempre seguendo cioè una rotta garantita e coperta. Solo fino al momento dell'attacco finale però, quando essi dovettero uscire forzatamente allo scoperto, seppur per il poco tempo necessario a sferrare l'attacco, colpire il MIG e rientrare frettolosamente al riparo dell'ombra dei coni. Secondo la riproduzione che questi periti fanno del tracciato radar del volo militare LL013 questa traccia sembra nascere dal nulla e come scrive Ciancarella ciò non è possibile in quanto le tracce, come ogni volo, avevano una origine nota e dovevano avere una provenienza ed un obiettivo

64 Local Control (known to pilots as "Tower" or "Tower Control") is responsible for the active runway surfaces. Local Control clears aircraft for takeoff or landing, ensuring that prescribed runway separation will exist at all times. If Local Control detects any unsafe condition, a landing aircraft may be told to "go-around" and be re-sequenced into the landing pattern by the approach or terminal area controller.

The radar has two remote control workstations, which can be set up at a distance of up to 1,000 m from the radar. Operators of these workstations monitor the air situation, control functioning of the radar systems, and handle information traffic.

Il raggio di azione della torre di controllo, varia seconda dell'aeroporto e può estendersi anche fino a 50 km

<http://it.emcelettronica.com/airnav-radar-box-hardware-e-software-volare-tra-le-nuvole-12>

noti, senza di che non avrebbero potuto sottrarsi ad una intercettazione caccia, in assenza di una esplicita identificazione. Pare dunque che risulti documentato che quel volo militare LL013 decolla da Grosseto la sera di Ustica pochi minuti dopo che il Dc9 decolla in ritardo da Bologna e atterra a Grosseto alle 19,20 zulu, 22 minuti dopo la Strage di Ustica, l'orario che i colleghi di Marcucci e Ciancarella dicono loro sia quello dell'atterraggio dell'ultimo F104 a Grosseto la sera di Ustica. Pare anche il volo militare LG475 sia un aereo militare che atterrò a Cameri dopo le 19,30 zulu il 27 giugno 1980, non si conosce quale sia stata la sua reale missione, visto che erano gli F104 di Cameri e non quelli di Grosseto di servizio per decollare in scramble in caso di emergenza e allarme nei cieli italiani la sera della strage di Ustica, in quanto la Procura di Roma ha risposto alla richiesta se si potevano visionare, studiare e fotocopiare gli atti del VOLUME 5 "SEQUESTRI e ACQUISIZIONI" del Fascicolo processuale relativo alla Strage di Ustica che negava l'accesso a quella documentazione; in quanto il registro dei voli di Cameri il giudice Priore ha verificato che nel mese di giugno 1980 non fu compilato per motivo sconosciuto.

Secondo l' ALLEGATO "B" ALLA NOTA TECNICA ALLEGATA AL FGL.
ITAV/100/2093/G53-1/6 DEL 17.07.96 LG475 è

TRACCIA 20

18,17,392 LG475 12 246.75 62 -- 1500

TRATTASI VEROSIMILMENTE DI UN CACCIA INTERCETTATORE IN MISSIONE
D'ADDESTRAMENTO IN AMBITO D.A.;

Conferma che LG475 è un caccia intercettore italiano in missione di addestramento in ambito D.A si ha dalle dichiarazioni a verbale del 19.05.95 a Priore di Del Zoppo Andrea Capo Ufficio Operazioni a Marsala il 27 giugno 1980 quando afferma:

"NEL 1980 RICORDO CHE PER GLI INTERCETTATORI IN ATTIVITA'
ADDESTRATIVA ERA IN USO IL MODO 3 1500 "

Per quanto riguarda il volo militare LL013 le coordinate geografiche dell'ultima traccia rilevata in locale da Poggio Ballone di esso la sera di Ustica fornite a Priore sono: 43 GRADI 42'N-07 GRADI 12'E .

Se queste fossero le vere coordinate però Poggio Ballone avrebbe visto la traccia ultima di LL013 in remoto essendo il punto geografico tra la Corsica e la Spagna vicino la Francia e poi non si capisce perchè avrebbe dovuto seguire la traccia fin là, visto che non è la picture di competenza di Poggio Ballone. Sono chiaramente coordinate dell'ultima traccia LL013 errate date al giudice in buona o cattiva fede. Resta non spiegato come mai sono state date coordinate errate al magistrato dell'ultima traccia di LL013 registrata da Poggio Ballone la sera della strage di Ustica alle 19.19 zulu 21 minuti dopo la strage. E' forse il caccia assassino che atterrò a Grosseto 22 minuti dopo la strage alle 19,20 zulu come ha sempre sostenuto il Ciancarella? LG475 ha forse mitragliato il Mig quella sera prima che senza carburante precipitasse sulla Sila?

5.6 La traccia AA433

Per quanto riguarda il volo AA433 (una delle quattro tracce che per il Generale Stelio Nardini è correlabile con maggiore probabilità con aerei che decollarono e atterrarono a Grosseto il 27 giugno 1980) l'ultima traccia registrata dal radar di Poggio Ballone é alle 19.22 zulu

192209AA433 33 -92 6 0 0 - P L - - - 7 P.BALLONE

Su questa traccia del volo AA433 il giudice Priore scrive⁶⁵:

I punti cardine – quali derivano dal progresso delle conoscenze in questo ambito – della presenza di questo scenario sono i seguenti dati radaristici, collegati alle conversazioni tra siti e TBT ed alle altre risultanze dell'inchiesta:

– 1. Il primo elemento degno di nota consiste nell'interpretazione di alcune conversazioni TBT tra il controllore di Roma-Ciampino e il pilota del DC9 che in quel momento naviga all'altezza di Firenze Peretola. Tale colloquio ben si inquadra

65 Sul punto si veda Sentenza ordinanza Priore cit. pgg. 3923-3956

nello scenario complessivo che verrà a mano a mano delineandosi. (..)

– 2. La individuazione dell'NTN AA433. NTN di un velivolo militare, rilevato dal radar militare di Poggio Ballone con SIF1=00, proprio di un velivolo militare, e SIF3=1136 proprio del DC9. Velivolo la cui rotta, in termini spaziali e temporali, coincide con il passaggio del DC9, senza però proseguire allorchè giunge in prossimità dello stesso. Tale inserimento potrebbe essere una delle cause di quanto rilevato al punto 1.

– 3. La individuazione della MIX433. Missione di esercitazione militare che emerge dalle conversazioni telefoniche tra siti AM e che valida l'esistenza di una traccia AA433.

– 4. La individuazione della LG461. Che indica un velivolo proveniente da Ovest con SIF3=1000, di cui si perde la traccia in corrispondenza con il passaggio del DC9 ad orario coerente con il rilievo da Ciampino delle ore 18.26.06Z dal radar civile e della AA433 dal radar militare. (..)”

Anche relativamente a questo volo militare resta non chiarito da dove effettivamente esso decollò, dove atterrò e la sua reale missione la sera della Strage di Ustica. Forse era il PD 808 che faceva guerra elettronica?

5.7 Le tracce dei voli LE500 e LL426

LE500 è una delle tracce registrate dal radar di Poggio Ballone il 27 giugno 1980, la prima volta è registrata alle 18.21 zulu, è in remoto e friendly:

182124LE500 12 95 78 424 145 25124 F R - - - 7 P.BALLONE

LE500 è una delle tracce che squocca il codice di transponder attribuito al DC9 Itavia 1136 alle 18,38 zulu, anche se ne squocca anche altri 1132 e 1234:

183818LE500 12 56 -11 471 161 22500 F L - - 1136 5 P.BALLONE

Noi sappiamo dalla conversazione tra i piloti del Dc9 e Ciampino che alle 18,26 zulu l'aereo sta andando verso Grosseto.

LE500 risponde solo in sif3, potrebbe essere militare ma anche civile.

L'ultima traccia registrata di LE500 da Poggio Ballone e' alle 18,58 zulu il 27 giugno 1980:

```
185809LE500 12 63 -63 200 341 22500 F L - - - 0 P.BALLONE
```

Noi sappiamo che il transponder del dc9 Itavia non risponderà più dalle 18,59 zulu, rimane sconosciuto il motivo per cui il radar non vede più la traccia ma ne rileva per l'ultima volta la quota a 22500 piedi.

Studiando le coordinate x e y della traccia LE500 ci si è resi conto che c'è una traccia inizializzata da Poggio Ballone con il track number LL426 che ha coordinate x y molto simili a LE500.

Alle 18,56 zulu ecco le coordinate x e y di LE500 e LL426:

```
185622 LE500      65  -68
185622 LL426      65  -19
```

L'ultima traccia del volo LL426 Poggio Ballone la registra alle ore 19,05 zulu, in orario successivo alla strage di Ustica, in locale e friendly, la prima traccia di LL426 Poggio Ballone la registra alle 18,34 zulu del 27 giugno 1980.

Come LL013, LG475 e AA433 è ancora in volo LL426 dopo la strage di Ustica il 27 giugno 1980.

Risponde in Sif 3 LL426 e potrebbe essere eventualmente civile ma anche militare.

Secondo la Nato LL426 potrebbe essere TRAFFICO ESERCITATIVO NELLA REGIONE SUD OPPURE UN AEREO DEL COMANDO DI SOSTEGNO BRITANNICO .

Abbiamo visto che gli aerei militari inglesi non erano in volo al momento della strage di Ustica, quindi resta in piedi di quelle fatte dalla Nato l' ipotesi che LL426 sia un volo militare che stesse facendo un'esercitazione la sera della strage di Ustica in una porzione di spazio aereo italiano molto vicina a quella dove scompare all'occhio di Poggio Ballone la traccia LE500 a quota 22500 piedi alle 18,58 zulu. Forse Le 500 è il vero Dc9 ? Forse LL426 è l'allievo di Naldini e Nutarelli in volo su LL013 ?

5.8 Poggio Ballone e Marsala non vedono il momento della strage di Ustica

Abbiamo visto dalle rispettive track history che i radar di Poggio Ballone e Marsala non vedono né LL013 né LG475 al momento della strage di Ustica.

Da due chiamate del Capitano Maurizio Gari al radar di Marsala ci si rende conto che il radar di Poggio Ballone non vede il momento della strage di Ustica, Gari cerca notizie se Itavia è atterrato o no a Palermo. Si comincia a capire perchè il maresciallo Dettori dice all'ex Capitano AM Italia Ciancarella : “Siamo stati noi” e poi “ Dopo questa puttana del Mig si guardi gli orari degli atterraggi dei nostri velivoli e i missili a guida radar e a testata inerte. E' il metodo usato da Dettori quello che egli suggerisce al Ciancarella per capire le responsabilità relative alla strage di Ustica, in quanto non l'hanno vista i radaristi di Poggio Ballone la strage di Ustica sul radar? O dov'era di servizio Dettori per vedere la strage di Ustica se Poggio Ballone non l'ha vista?

Ecco i testi delle telefonate di Maurizio Gari, poi morto di infarto:

Canale 15 ore 19.52Z - Moro e Gari (21° SOC)

Moro: sala operativa.

Gari: ah, sono il capitano Gari, buonasera, chi è il capo controllore?

Moro: Ballini.

Gari: me lo passi per cortesia?

Moro: aspetti un pò ...

Gari: eh, ma deve essere urgente, è una cosa urgente...

Moro: (verso l'interno: (inc.) è il capitano Gari del 21° SOC Gari) pausa - (varie voci di fondo inc.).

Moro: pronto?

Gari: pronto?

Moro: e dunque il capitano Ballini attualmente sta impegnato là con la ronda.

Gari: con chi?

Moro: con la ronda, è impegnato, quindi dice che fra poco le telefona lui

Gari: chi parla?

Moro: eh? Va bene.

Gari: chi sei?

Moro: io?

Gari: sì.

Moro: (Sardegno)

Gari: chi sei?

Moro: (Sardo)

Gari: ah, ciao, senti (Sardo).

Moro: sì.

Gari: mi devi fa' una cortesia urgente, devi telefonare con la diretta

Moro: sì

Gari: alla torre di Punta Raisi.

Moro: io devo telefonare urgente a Punta Raisi?

Gari: sì, e deve chiedere se è atterrato, oppure se sanno qualcosa del ... dell'Hotel

Moro: dell'Itavia?

Gari: eh, dell'Itavia, sì ò.

Moro: e ancora non sanno niente a Palermo.

Gari: non sanno niente?

Moro: niente di niente.

Gari: ho capito, senti (Sardo)

Moro: sicuramente è sceso.

Gari: se sapete qualcosa mi telefoni qui su questa linea.

Moro: sì, sì, va bene.

Gari: ciao.

Canale 15 ore 21.54Z: (Moro) tenente Giordano e (X) capitano Gari.

Moro: (verso l'int.: c'è il tè) ... Pronto?

Gari: chi è?

Moro: tenente Giordano.

Gari: tenente Giordano?

Moro: eh?

Gari: sono il capitano Gari, senta s'è saputo niente di quell'Itavia?

Moro: no, non abbiamo sa...

Gari: eh?

Moro: un attimo, eh

Gari: pronto?... Pronto, mi sente?

Moro: pronto?

Gari: pronto?

Moro: eh, negativo ancora

Gari: non sapete niente?

Moro: non sappiamo niente di preciso.

Gari: niente!

Moro: questo qua, cioè sappiamo solo che era partito regolarmente da Ciampino da Roma.

Gari: ho capito, a Palermo non è arrivato?

Moro: come?

Gari: a Palermo non è arrivato?

Moro: no, no.

Gari: vabbuò.

Moro: vabbuò.

Nemmeno il radar di Marsala vede il momento della Strage di Ustica.

Lo si apprende da una telefonata tra due radaristi di Licola e Marsala:

“ (CONVERSAZIONE TRA L'OPERATORE DI MARSALA ABATE - A -
E L'OPERATORE DI LICOLA DE MASI - D) .

A - PRONTO?... PRONTO

D - PRONTO?

A - SENTI, NON E' CHE VOI AVETE IDENTIFICATO IL GIU...EH, L'INDIA
HOTEL 870?...

BARCA?

D - SI?

A - NON E' CHE VOI PER CASO AVETE VISTO L'INDIA HOTEL 870

D - SENTI, STIAMO PARLANDO CON SASSO, CI STIAMO METTENDO D'ACCORDO
CON LORO, VA BENE?

A - MA NON L'AVETE VISTO?

D - SENTI, STA FACCIAMO...STIAMO FACENDO PLOTTARE UNA TRACCIA CHE
PROBABILMENTE FORSE SARA' PROPRIO QUELLA

A - E DOVE STA?

D - DOVE STAVA...NO DOVE STA!

A - EH, DOVE STAVA?

D - DOVE STAVA...ADESSO LA PASSIAMO NOI A SASSO TUTTA QUANTA

A - E VABBE', DAMMELA A ME PERCHE' QUA CON PALERMO E CON ROMA

D - SENTI, ERA L'ALFA GOLF 266 PROBABILMENTE

A - 26

D - CHE HA FATTO PONZA INTORNO AI 50

A - ASPETTA EH, PONZA AI 50

D - SI, ED ERA L'ALFA GOLF 266

A - UHM

D - E NOI L'ABBIAMO PERSO SULL'AMBRA 13 BRAVO AI 00

A - SI, INFATTI DOVREBBE ESSERE LEI

D - DOVREBBE ESSERE QUESTA EH!?

A - SI, SI...PERCHE' GUARDA EH, ROMA L'ULTI...PRONTO?

D - SI, TI SENTO VAI
A - EH, L'ULTIMO CONTATTO CON ROMA AI 55...18,55
D - SI, CORRISPONDONO CON I NOSTRI CO..CON I NOSTRI (INC.)
A - EH APPUNTO DOVREBBE ESSERE QUELLA
D - SENTI
A - EH
D - MI FATE IL FAVORE?
A - EH
D - DI CHIAMARCI IL MENO POSSIBILE SU QUESTA LINEA
A - VA BENE, CIAO
D - CIAO.

Chi è Ag 266? Forse il vero Mig inizializzato da Licola, che ad un tratto accelera raggiungendo la velocità supersonica di 1200 nodi, forse per sfuggire all'inseguimento di LL013 e LG475 invisibili ai radar per la guerra elettronica del Pd 808?

Diventa anche chiaro perchè il colonnello AM Italia Sandro Marcucci pochi giorni prima di morire dice al caporedattore del Tirreno Roberto Galli che la maggiore responsabilità di aver imboscato le prove utile a ricostruire la verità su Ustica è del generale Tascio, oltrechè dei vertici di allora di AM Italia. Far sparire le strips e le chiavi utili a leggere e interpretare i tracciati radar serviva a impedire al giudice di capire da dove realmente era decollato il mig inoffensivo, chi erano LL013 e LG475 e che erano atterrati a Grosseto e Cameri dopo la strage di Ustica, chi era il vero dc9, che c'erano in volo un Awacs e un Pd808 che faceva guerra elettronica. Far sparire le prove serviva a impedire al giudice di capire che Gheddafi era in volo la sera di Ustica e ai confini con lo spazio aereo italiano ritorna indietro.

5.9 Il buco nel flap del dc9 Itavia e la consulenza Itavia Cinti sulle sferule

Per la questione dell'origine delle 9 sferule metalliche⁶⁶ rinvenute nel flap dell'ala destra del Dc9 Itavia fu detto che erano finite lì a causa della pallinatura che era stata fatta all'aereo , Itavia smentisce che tale pallinatura fosse stata fatta. Il buco nel suddetto flap fu detto che c'era a causa della corrosione. Nella consulenza Itavia del generale Cinti del Novembre 1992 : " (..)Le sferette, dopo aver attraversato tutto lo spessore dell'ala (oltre due metri con 5 strati di metallo e migliaia di litri di cherosene) e aver perforato anche il bordo del flap, sono arrivate a lasciare un'impronta leggera sul longheroncino del flap, rimanendo ivi imprigionate. L'esame di tali sferette ha rilevato segni di sovrappressione (talune erano saldate tra loro), e, aperte, all'esame metallografico, hanno denunciato la classica disposizione delle fibre conseguente a stress da urto (..) Non può che essere stato un missile a testata inerte e a guida radar ad abbattere il dc9, quella penetrazione delle sferette nel flap non è spiegabile altrimenti, essendo che bomba e missile a testata armata sono tesi risultate infondate dai risultati dell'inchiesta di Priore.

5.10 L'ordine di attacco simulato

Fu intervistato a "L'Unità" il 1 marzo 1995⁶⁷ il collega di Marcucci e Ciancarella Lino Totaro ex militare AM Italia per essere stato congedato dall' Arma azzurra perchè secondo i medici militari aveva problemi psicologici che lo rendeva inadatto alla vita militare e poi perchè aveva partecipato ad un incontro insieme al collega Ferrò anche lui messo fuori per gli stessi motivi con i sottufficiali di Grosseto, militari democratici disubbidendo all'ordine del superiore generale Tascio Zeno. Nell'intervista Lino Totaro affermo' : "Non trovate strana l'idea che quella sera (di Ustica ndr) fu dato l'ordine di un attacco simulato? " E' provato che sia dato ordine

⁶⁶ <http://www.strageustica.altervista.org/pagina76.html> Consulenza tecnica Cinti - 20.11.92.

<http://www.strageustica.altervista.org/pagina77.html> Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano - 20.05.97

⁶⁷ <https://onedrive.live.com/redir?resid=E4FAA9A8329658E2!955&authkey=!AB37msEjVKQaVO4&ithint=file%2cpdf>

dell'attacco simulato dalla nota telefonata tra Siracusa e Marsala : Il Tst per Mig lo mettiamo? Aspetta che parlo co coso..No ha detto che non serve. Me lo potevi dire che il telefono....”, telefonata da cui si apprende che c'è in volo un Mig e la Difesa aerea lo qualifica come inoffensivo per le forze aeree amiche in volo allo stesso momento, dunque non serve la procedura del Tst. Il Mig è inoffensivo, ma nel calzare dello stivale del pilota del Mig verrà trovata una confessione che poi misteriosamente sparirà dall'ufficio del generale Tascio. Da un lato il Mig non è l'assassino, dall'altra una confessione falsa del pilota del Mig che poi scompare dall'ufficio di Tascio. Si è dato ordine di un attacco simulato per attribuire la responsabilità della strage di Ustica falsamente al Mig per creare il casus belli e rovesciare Gheddafi? Era Ag266 quel Mig che ad un certo punto accelera per sfuggire all'inseguimento dei caccia italiani LL013 e LG475 che non si vedono perchè c'è la guerra elettronica del Pd808 che toglie dal campo visivo dei radar di Marsala chi ha appena fatto la strage di Ustica e chi mitraglierà il Mig prima che senza carburante precipiti sulla Sila ? Lo possono dire solo le strip scomparse.

5.11 L' “uovo di Colombo “ dell'ex Colonnello defunto Sandro Marcucci

L'ex Colonnello AM Italia defunto Sandro Marcucci all' Assemblea Nazionale della nascente Rete di Leoluca Orlando a Firenze fa un lungo discorso. Ad un certo punto dice : " i cieli italiani che per compito sono difesi da una Forza Armata di cui io mi onoro! e e non hanno difeso anzi combinazione in quei dieci minuti tutti stavano a guardare dall'altra parte e nessuno si è reso conto la genesi di queste discrepanze come mai”. La coincidenza è che AG266 lo vide il radar di Licola la sera di Ustica per 10 minuti sulla stessa rotta del Dc9 Itavia, tanto che lo confondono Marsala e Licola con esso. Oggi si sa perchè non scatta l'operazione scramble contro quel Mig, era stato valutato inoffensivo e dunque non è l'assassino, come si sa che non puo' essere l'assassino un caccia straniero, in quanto poteva girare armato nei cieli italiani quando c'erano l'esercitazioni Nato che non c'erano la sera di Ustica e quando erano autorizzati a usare determinati poligoni, ma dai Notam si evince che nessun caccia straniero era programmato che nell'orario della strage di Ustica

usasse i poligoni italiani per esercitazioni a fuoco. Questa è la prima parte dell'uovo di Colombo di Sandro Marcucci, il quale sa del Mig decollato da Pratica di Mare, sa l'orario zulu 19,20 dell'ultimo caccia italiano che atterrò a Grosseto la sera di Ustica coincidente con la traccia in atterraggio a Grosseto alle 19.19 zulu LL013.

La seconda parte dell'uovo di Colombo di Sandro Marcucci verte sulla sparizione delle prove utili fin da subito a ricostruire Ustica. Intanto visto che è provato l'ordine di attacco simulato si può capire come già si è scritto che il maggior responsabile della sparizione delle prove utili a ricostruire Ustica è il defunto e assolto generale Tascio.

Sandro Marcucci in quell'analisi comparsa sul Tirreno di Pisa post mortem vuole fare un semplice ragionamento: se quelle prove fatte sparire dai nostri vertici e in particolare da Tascio potrebbero smentire me, Ciancarella, Lino Totaro e Dettori che ipotizziamo siano l'assassino di Ustica, perchè se sono innocenti non le consegnano al magistrato? Se non le consegnano, è perchè è fondata la nostra tesi che i nostri vertici e il governo italiano dell'epoca sono gli assassini stragisti a Ustica. Cinque giorni dopo il colonnello Marcucci muore e 33 giorni dopo muore l'avvistatore del Marcucci : Silvio Lorenzini. Il colonnello Sandro Marcucci con quella analisi aveva inchiodato alle loro responsabilità la mafia politico militare ?

5.11 IPOTESI SU COME DETTORI PUO' AVER RICOSTRUITO LE RESPONSABILITA' DELLA STRAGE DI USTICA E INDIVIDUATO L'ARMA USATA PER ABBATTERE IL DC9 ITAVIA

IL MARITO DI BARBARA DETTORI AVEVA DICHIARATO ALLA MOGLIE DI ESSERE DEL SIOS AM ITALIA

NEL MESE DI NOVEMBRE 1997 SONO STATI ESCUSSI ANCHE LA FIGLIA DEL DETTORI, BARBARA E IL DI LUI MARITO REALE GIOVANNI ALLA MOGLIE AVEVA DETTO DI AVER PRESTATO SERVIZIO NEL SIOS

A.M. E DI CONOSCERE I MOTIVI CHE PORTARONO ALLA MORTE IL
DETTORI.

A VERBALE GIOVANNI REALE DICHIARA CHE HA TROVATO IN CANTINA
PAGINE DI TRACCIATI RADAR APPARTENENTI AL SUOCERO IL
MARESCIALLO AM ITALIA MARIO ALBERTO DETTORI MORTO
IMPICCATO IL 31 MARZO 1987:

“(..)SPESSO MI RECAVO NELLA CANTINA DI MIA SUOCERA PER
EFFETTUARE DEI PICCOLI LAVORI DI MANUTENZIONE, MA NON HO MAI
CERCATO QUANTO MI ERA STATO CHIESTO, TUTTAVIA UN GIORNO
TROVAI INCIDENTALMENTE DEI FOGLI CHE CONSTATAI ESSERE
TRACCIATI RADAR; NON FECI NULLA, LI LASCIAI DOVE LI AVEVO
TROVATI E NON DISSI NULLA A NESSUNO. SEPPI CHE POCO TEMPO DOPO
VENNERO TROVATI DA MIO COGNATO E PORTATI ALL'A.G.(..)”

QUEI TRACCIATI RADAR NON SONO MAI STATI CONSEGNATI AL
MAGISTRATO COME DICE GIOVANNI REALE PER SUA STESSA
AMMISSIONE DEL SIOS AM ITALIA, SONO SCOMPARI.

PER SUA STESSA AMMISSIONE GIOVANNI REALE CONOSCEVA IL
MARESCIALLO ADRIANO BUCCELLI , ADDETTO AL COMANDO DI
POGGIO BALLONE, IL QUALE SOLO NEL 1994 INSIEME A MICHELE
CASELLA , ADDETTO ALLA DIFESA, CHE DICE A VERBALE DI AVER
TROVATO IL CADAVERE IMPICCATO DEL DETTORI CON LA VEDOVA
CARLA PACIFICI DETTORI, SECONDO QUANTO AFFERMANO A VERBALE
SI RENDEREBBERO CONTO DELLA DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA
STRAGE DI USTICA NEL SOTTOTETTO DI POGGIO BALLONE E LA
CONSEGNANO AL GIUDICE, NON SI RENDONO CONTO CHE IL REGISTRO
DEL CONTROLLORE DEL TRAFFICO MILITARE ANCHE DELLA SERA
DELLA STRAGE DI USTICA E' FINITO NELL'INCENERITORE DI POGGIO

BALLONE A FINE DEL 1993:

(..)DEL RADAR DI POGGIO BALLONE CONOSCO IL M.LLO BUCCELLI (..)

Il Ciancarella ha scritto che il 18 marzo 1987 era stato raggiunto dal colonnello Sandro Marcucci in libreria. Essa era piena di microspie, le quali avevano registrato che il Marcucci avrebbe incontrato Dettori nell'estate nel 1987 per mettere nero su bianco quanto il Dettori sapeva sulla strage di Ustica.

Dettori era amico del generale Licio Giorgieri.

Dal verbale di Demarcus Angelo si apprende che il Dettori avrebbe detto che dopo l'omicidio di Licio Giorgieri avrebbe fatto quello che doveva fare. Questo è l'estratto del verbale del Demarcus:

HA RICORDATO CHE IL GIORNO 24.03.87 IL DETTORI GLI FECE LA SEGUENTE TELEFONATA:

"HANNO AMMAZZATO ANCHE QUELLO DEI LABORATORI FARO' TUTTO QUELLO CHE DEVO FARE".

Il Giorgieri non era solo capo di Costarmaereo nel giugno 1980, era anche nel cda del Rai, comandato dal generale Saverio Rana morto d'infarto come scrive il giornalista Purgatori in un articolo nel 1989, del quale Giorgieri era amico personale e collaboratore.⁶⁸

Giorgieri amico di Dettori morto per impiccagione il 31 marzo 1987 come lui in cantina secondo Giovanni Reale era in possesso di pagine di tracciati radar , li avrebbe consegnati al generale Saverio Rana, comandante del Rai, secondo quanto scrive il giornalista Gianni Lannes in suo articolo⁶⁹, ma anche di questi tracciati radar

⁶⁸ [articoli dal 29/08/1986 al 17/01/1990](#) del Corriere della sera fonte stragi80.it di Fabrizio Colarieti

⁶⁹ <http://sulatestagiannilannes.blogspot.it/2013/04/strage-di-ustica-i-testimoni-suicidati.html>

non c'è piu' traccia.

Giorgieri come si apprende sempre dall'articolo suddetto del Purgatori non escludeva che il missile che aveva abbattuto il Dc9 Itavia fosse italiano.

Dalla biografia del generale Giorgieri⁷⁰ si apprende che:

“Presso l’UST il giovane Ten. Giorgieri si trova inserito in una attività di controllo e verifica della qualità degli approvvigionamenti, in particolare nell’area delle commesse con l’estero che in quel periodo significava sostanzialmente controlli e verifiche sulle forniture in USA. “

Abbiamo visto che AM Italia non sa se ha effettivamente acquistato 6 missili a testata inerte e a guida radar dopo aver perfezionato il contratto con gli Usa , a quale base aerea militare italiana siano stati eventualmente spediti e che uso ne è stato fatto.

Si teme che il generale Giorgieri sapesse che AM Italia ha usato uno di quei missili a guida radar e a testata inerte per fare la strage di Ustica e così il Dettori abbia ricostruito che arma era stata usata da AM Italia per abbattere il Dc9, prima di parlare con il Ciancarella e dargli i tre indizi sui quali indagare: “gli orari dei nostri velivoli, i missili a guida radar e a testata inerte” quando lo richiama per la seconda volta a fine Luglio 1980.

Si teme che dopo aver ascoltato cosa registravano il 18 marzo 1987 le microspie nella libreria del Ciancarella si sia deciso di far loro terra bruciata uccidendo il Giorgieri due giorni dopo e il Dettori il 31 marzo 1987 impiccandolo.

70 <http://www.aeronautica.difesa.it/UCCGA/figureStoriche/Pagine/LicioGiorgieri.aspx>

5.12 Ricostruzione della posizione del volo militare LL013 al momento della Strage

Nell' ARTICOLO⁷¹ DELL'EUROPEO DEL 28 LUGLIO 1990 A PAGINA 4 sono RIPORTATI I VOLI MILITARI CHE POGGIO BALLONE AVEVA INIZIALIZZATO O INIZIALIZZATO E PASSATO IN CROSS TEL A MARSALA, TRA I QUALI LL013 QUELLO CHE ATTERRO' A GROSSETO ALLE 19,20 ZULU, 22 MINUTI DOPO LA STRAGE DI USTICA.

L'EUROPEO RIPORTA I VOLI CON UNA VELOCITA' DI PIU' DI 1000 KM/H, SECONDO LA RICOSTRUZIONE DI LUIGI CIPRIANI ALLORA NELLA COMMISSIONE STRAGI COME LL013 SCRIVENDO CHE E' CERTAMENTE MILITARE.

CHE VELOCITA' HA LL013? 1292 KM/H

SI PUO' CALCOLARE DOVE STAVA LL013 ALLE 18,58 ZULU 22 MINUTI PRIMA.

SI DIVIDE 1292 PER 60 E SI OTTIENE 21.53 KM AL MINUTO

SI MOLTIPLICA PER 22 E SI OTTIENE 473.73

LL013 ABBIAMO VISTO VA VERSO LA SICILIA COME LL004 L'AWACS

SI VA SU GOOGLE MAP. SI PUNTA IL MOUSE SUL PRIMO PUNTO LA LOCALITA' DI GROSSETO, SI CLICCA TASTO DESTRO POI SI SCEGLIE L'OPZIONE MISURA DISTANZA (E' IN LINEA D'ARIA)

FINO A PONZA LA DISTANZA IN LINEA D'ARIA E' 255.77 KM.

SI PROSEGUE DA PONZA E SI ARRIVA ALLA DISTANZA DI 473.73 SUL MAR TIRRENO.

DAL PUNTO DOVE SIAMO SUL MAR TIRRENO ALL'ISOLA DI USTICA C'E' UNA DISTANZA DI 30 KM,59 IN LINEA D'ARIA.

LL013 ALLE 18,58 ZULU DELLA SERA DELLA STRAGE DI USTICA E' DUNQUE A 30 KM,59 DALL'ISOLA DI USTICA BASANDOCI SULLA VELOCITA' CHE AVEVA QUEL VOLO MILITARE PER LUIGI CIPRIANI.

PARE INSOMMA CHE COME HA SCRITTO MARIO CIANCARELLA CI VOLESSERO 22 MINUTI PER FARE LA STRAGE E ATTERRARE A GROSSETO ALLE 19,20 ZULU DA PARTE DELL'ULTIMO F104 ITALIANO, COME ATTERRO' A GROSSETO ALLE 19,20 ZULU IL VOLO MILITARE LL013 CHE AVEVA UNA VELOCITA' SECONDO LUIGI CIPRIANI DI 1292 KM/H, IL QUALE AL MOMENTO DELLA STRAGE DI USTICA ERA A 30 KM,59 DALL'ISOLA DI USTICA IN LINEA D'ARIA.

PARE INSOMMA CHE IL VOLO MILITARE LLO13 NON SIA INFONDATAO DIRE CHE

71 <https://onedrive.live.com/redir?resid=E4FAA9A8329658E2!1017&authkey=!ANWS56rMW15SR2w&ithint=file%2cpdf>

E' COLUI CHE PUO' AVER COMMESSO LA STRAGE DI USTICA.

CORRE L'OBBLIGO DI ESSERE SCRUPOLOSISSIMI E ONESTAMENTE SERVE LA VERIFICA CON LA STRIP PIANO DI VOLO E PROGRESSO VOLO PER AVERE LA CERTEZZA MATEMATICA CHE LL013 E' L'F104 DI NALDINI E NUTARELLI E CHE ATTERRA A GROSSETO ALLE 19,20 ZULU LA SERA DI USTICA.

CORRE L'OBBLIGO DI SCRIVERE CHE E' FONDATA LA TESI CHE LL013 SIA L'ASSASSINO MA CHE PER ARRIVARE ALLA VERITA' GIUDIZIARIA SERVE RITROVARE LE STRIP PIANO DI VOLO E PROGRESSO DI VOLO DI GROSSETO E CAMERI, IL REGISTRO DI CONTROLLO DI PRATICA DI MARE E I REGISTRI DELLA R.I.V. DI ROMA. NON CI SONO VERBALI DI DISTRUZIONE DI QUESTA DOCUMENTAZIONE, PUO' SEMPRE ESSERE "IMBOSCATA" COME DENUNCIO' IL COLONNELLO SANDRO MARCUCCI AL "TIRRENO " DI PISA 5 GG PRIMA DI MORIRE.

Nel prossimo capitolo si analizzeranno i casi delle morti del Marcucci e Lorenzini e del Dettori, per verificare se i primi sono realmente deceduti in un incidente aereo per colpa del pilota Marcucci e del vento, il secondo Dettori se si è realmente suicidato per impiccagione.

Capitolo 6 - Le morti di militari AM Italia per il giudice Rosario Priore probabilmente connesse o certamente non connesse al “caso Ustica”: il suicidio del Maresciallo AM Italia Mario Alberto Dettori e la morte del Tenente Colonnello AM Italia Alessandro Marcucci in una missione aerea di avvistamento incendi per la Regione Toscana

6.1 Sintesi della tesi del Ciancarella sulle cause della morte del collega e amico Tenente Colonnello AM Italia Alessandro Marcucci e del suo passeggero avvistatore Silvio Lorenzini

In questo paragrafo si sintetizza la tesi del Ciancarella⁷² sulle cause della morte del collega e amico Tenente Colonnello AM Italia Alessandro Marcucci e del suo passeggero avvistatore Silvio Lorenzini nella missione di avvistamento incendi per conto della Regione Toscana con un piper Pa 18-150 della Transavio il 2 febbraio 1992.

I punti fondamentali della tesi del Ciancarella sulle cause della morte del collega Sandro Marcucci e di Silvio Lorenzini sono:

1- Il velivolo precipito' durante una serie di virate su alcuni fuochi (due ne accertera' la Commissione) accesi imprudentemente da residenti o villeggianti in zona Campo Cecina localita Colareta, sul versante ovest dei monti delle Alpe Apuane alle spalle di Massa e Carrara, in una giornata limpida e con assenza vento ;

2- il volo di intervento antincendio non era stato richiesto per la zona in cui poi l'aereo sarebbe precipitato, ma per una zona sul versante opposto della montagna nel territorio della Garfagnana. Solo dopo essersi levati in volo Marcucci e Lorenzini sarebbero stati dirottati sulla zona dove sarebbero caduti.;

3- è strana la posizione e condizione del cadavere amputato di mani e piedi “seduta” e con le gambe ancora piegate in quella posizione “seduta” benché nulla, a ben vedere, ne ostacolasse il rilassamento ed esso sia costretto tra i rottami in

72 <http://www.mariociancarella.altervista.org/Sandro%20marcucci%20copia.doc>

alluminio del velivolo, che non mostrano però segni di essere stati esposti al fuoco;

4- il corpo del Marcucci giace in direzione del tutto opposta a quella del relitto cioè con il volto ed il corpo rivolti verso la coda dell'aeroplano e non verso il suo muso. Anche il verbale di primo sopralluogo dei Carabinieri tende ad evidenziare questa strana circostanza e quella innaturale posizione “seduta” ed “anomala” (nella direzione “avanti dietro”) del cadavere;

5- Il corpo del Marcucci è raccolto tra i rottami del velivolo ai piedi del tronco di un albero resinoso contro il quale aveva impattato nella fase finale della precipitazione, già capovolto su se stesso, scivolando poi verso terra, con un effetto di scuoiatura e scortecciamento del tronco stesso. E tuttavia quel tronco resinoso appare ancora bianco ed non attaccato da fiamme e fumi tanto da apparire in tutto il biancore del suo nucleo scortecciato;

6- era strana la condizione di Silvio Lorenzini trovato fuori e lontano dai rottami, con il corpo ustionato in larghissima parte ma con il volto ed il torace praticamente intatti anche se stravolti dal gonfiore per il calore delle fiamme;

7- Il Marcucci aveva una porzione sinistra del cranio asportata, non fracassata letteralmente asportata, e questo diceva che qualcosa poteva essergli scoppiato addosso determinando quella profonda ferita al cranio. Anche la perdita delle mani e dei piedi, troncati di netto non poteva essere correlata semplicisticamente alla precipitazione;

8- Il tecnico di obitorio, al quale il Ciancarella chiese di essere confortato sulla circostanza che il Marcucci fosse morto nell'impatto e prima che il fuoco lo divorasse gli aveva risposto: “Beh - mi disse – questo è un morto molto strano, sicuramente è stato bruciato da qualche sostanza strana. Sa, ne ho visti molti di ustionati e quest'uomo non è bruciato per benzina. Forse per olio, ma allora dovrebbe essergli esploso addosso il motore. E poi è troppo uniforme. Guardi gli unici tessuti carnosì rimasti molli sono quelli del sottocoscia. È come se fosse stato cosperso quasi dappertutto di una qualche sostanza incendiaria o infiammabile. E poi quest'uomo ha sicuramente respirato fumi quando era ancora in vita (..)il trauma cranico è profondo; ma difficilmente esso è stato determinato dall'impatto al suolo, perché non è

determinato da sfondamento ma da asportazione. Manca un'intera parte dell'osso parietale (..) certamente c'è stata anche asportazione di massa cerebrale. Eppure quest'uomo, ne sono quasi certo, ha respirato fumi. Vede sembra che i polmoni siano contratti come quando respiriamo fumi. Solo che lui sembra non abbia avuto modo di tossire, come ci accade quando respiriamo fumi che contraggono i polmoni e determinano il colpo di tosse per liberarsi. Ma comunque sono aspetti che solo una autopsia poteva accertare (..);

9- il tecnico dell'obitorio aveva preso delle pinzette e dal torace del Marcucci aveva estratto due schegge profondamente inficcate nel suo petto;

10- rischiava di rimanere inumato nella bara del Marcucci (e furono avvisati i Carabinieri di venire a prelevarlo) un brano del cruscotto, l'angolo inferiore sinistro, il quale si presentava come un pezzo di alluminio inizialmente fuso e poi rappreso, ma con una strana caratteristica: le gocce rapprese rappresentavano una gocciolatura verso il basso, e non verso l'alto come avrebbe dovuto essere se l'incendio fosse esploso dopo l'impatto al suolo e dunque con il velivolo capovolto. Quel brano presentava un ampio foro, segno evidente di alloggiamento di uno strumento del cruscotto. Da quel foro uscivano, ancora intatti e flessibili, due tubicini in plastica adduttori di aria allo strumento (e questo ne faceva con certezza l'alloggiamento dell'anemometro, cioè l'indicatore della "velocità all'aria", perché le sue indicazioni sono una funzione del confronto tra la velocità di impatto dell'aria e la velocità dell'aria statica.). E l'anemometro, in quel tipo di aeroplani era l'ultimo strumento di sinistra in basso del cruscotto. Le foto dei rottami, raccolte successivamente dalla Commissione, avrebbero mostrato come al cruscotto mancasse proprio l'angolo sinistro in basso, compreso l'alloggiamento dell'anemometro;

11- il Marcucci non ha commesso nessun errore di pilotaggio, il piper non ha avuto alcun problema tecnico ed è fondato il timore che egli e il Lorenzini siano rimasti vittime di un attentato, uccisi dall'esplosione di un ordigno a bordo forse al fosforo bianco a causa per impedire al Marcucci di testimoniare su quanto sapeva sulla vicenda della Strage di Ustica e del Mig libico;

12- il Lorenzini potrebbe essere morto 33 giorni dopo all'ospedale S. Martino di

Genova ipoteticamente per una trasfusione di sangue incompatibile o per l' eventuale attentato subito

Sulla causa della morte di Marcucci e Lorenzini fu condotta una breve inchiesta e il caso un anno dopo venne archiviato dalla Procura di Massa, con la motivazione di errore di pilotaggio del Marcucci e per il vento:



Il giudice Priore ha ritenuto che la morte del Tenente colonnello AM Alessandro Marcucci non sia connessa con il “caso Ustica” e ha condiviso le conclusioni dell'allora Procura di Massa.

Dal 1994, anno della sua fondazione l'Associazione antimafie Rita Atria⁷³ ha portato avanti una battaglia per far riaprire le indagini preliminari sulla causa di morte di Marcucci e Lorenzini, convinta che solo nuove indagini potessero far luce su quanto accaduto veramente il 2 febbraio 1992.

⁷³ <http://www.ritaatria.it/LeStorie/Dimenticati/SandroMarcucci.aspx>

L'attuale Procura di Massa diretta dal dottor Aldo Giubilaro ha ufficialmente riaperto le indagini preliminari sulla causa di morte di Marcucci e Lorenzini nello scorso Febbraio 2013, accogliendo la richiesta in tal senso dell'Associazione antimafie Rita Atria, contenuta in un esposto denuncia presentato nel Settembre 2012, corredato dalle foto del cadavere del Marcucci e dei rottami del Piper oggi distrutti.⁷⁴

6.2 Il caso della morte del Maresciallo AM Italia Mario Alberto Dettori

Per il caso della morte del Maresciallo AM Mario Alberto Dettori va premesso che la Procura di Grosseto ritenne di disporre solo l'esame esterno del corpo. Non ci sono foto di dove è stato ritrovato il corpo del Dettori, di dove è stato ritrovato il furgone del Dettori, non sono state fatte indagini sul furgone, non è sequestrata la corda con la quale s'impiccò il Dettori, non è stata fatta l'autopsia.

Il giudice Priore in merito alla morte del Dettori nella sua Sentenza ordinanza scrive⁷⁵ che il maresciallo dell'AM Mario Alberto Dettori fu trovato impiccato ad un albero il 31 marzo 87 sul greto del fiume Ombrone nei pressi di Grosseto. Il sottufficiale nell'80 era controllore di Difesa Aerea presso il 21° CRAM di Poggio Ballone. Per Priore restano indizi che Dettori fosse in servizio la sera del disastro in sala operativa, che sia stato teste di quanto avvenuto e “visto” da quel radar, che si sia o sia stato determinato in lui una mania di persecuzione per i fatti in questione, specie nel periodo di missione in Francia. Priore afferma inoltre che se Dettori ha visto quello che mostravano gli schermi di quel CRAM, che aveva visione privilegiata su tanta parte della rotta del DC9 e di quanto intorno ad esso s'è consumato, se ne ha compreso la portata, al punto tale da confessare a chi gli era più vicino che quella sera s'era sfiorata la guerra, ben si può comprendere quanto grave fosse il peso che su di lui incombeva. E quindi che, in uno stato di depressione, si sia impiccato. O anche – dal momento che egli stava diffondendo le sue cognizioni, reali o immaginarie, e non

74 <http://www.ritaatria.it/sandro/immaginesposto.zip>

75 Si veda sul punto Sentenza ordinanza Priore cit. p. 4671

fosse più possibile frenarlo – che sia stato impiccato. Detto delle indicazioni ed indizi, sui singoli fatti come sulla loro concatenazione il giudice Priore scrive però che non raggiunge il grado della prova.

Non si può quindi non condividere la posizione di chi come i familiari del Dettori chiede una riapertura delle indagini preliminari sulla causa della sua morte alla Procura di Grosseto.

Conclusioni

Grazie ai risultati della lunga inchiesta sulla Strage di Ustica si possono escludere, come più volte scritto le ipotesi di cedimento strutturale, della quasi collisione, dell'ammiraglio, della bomba e del missile a testata armata. Alla fine della ricerca si può escludere il coinvolgimento degli inglesi, dei francesi, dei tedeschi, di Israele, dei belgi, di Malta e dell' Urss nella Strage di Ustica, negli atti processuali che si è potuto studiare non c'è alcuna prova che fossero in volo al momento e nel luogo della Strage di Ustica. Per quanto riguarda i caccia militari Usa non si può escludere che fossero in volo nello spazio aereo italiano al momento della strage di Ustica, ma si può escludere che siano l'assassino, in quanto i velivoli militari stranieri di passaggio nello spazio aereo italiano e operanti dal territorio nazionale non erano mai armati, ad eccezione di quando c'erano particolari esercitazioni Nato o quando erano richiesti determinati poligoni, esercitazioni Nato che la sera della strage di Ustica non c'erano sul territorio italiano e poligoni che non c'è prova alcuna che fossero stati richiesti e che ci fosse l'autorizzazione a utilizzarli nell'orario della strage di Ustica. Nei cieli italiani la sera della strage di Ustica c'era un Mig, ma a Marsala la Difesa Aerea italiana ritenne che non servisse mettere in atto la procedura del Time sensitive target, in quanto valutò che quel Mig non rappresentava un pericolo per le forze amiche anche esse in volo nello stesso momento, né che lo fosse stato in precedenza. Altro risultato importante della ricerca è stato quello di ricostruire che di 6 teste inerti e a guida radar l'Aeronautica militare italiana non sa se dopo la firma del contratto di acquisto furono poi realmente comprate, a quale eventuale base aerea militare italiana

furono destinati e l'uso eventuale che ne è stato fatto. Si è accertato che il registro dei voli di Grosseto relativo alla sera della Strage di Ustica contiene “stranezze”, che il registro dei voli della Saratoga il 27 giugno 1980 è compilato per tutti i cinque turni dalla stessa mano, che il registro dei voli di Cameri il mese di giugno 1980 non fu compilato. Si è ricostruito che Gheddafi era in volo verso Varsavia la sera della Strage di Ustica e poi poco prima di entrare nello spazio aereo italiano torna indietro. Si è verificato che la magistratura non ha mai potuto sequestrare i volumi delle strips relative ai voli di Cameri, Grosseto, Pisa, Pratica di Mare, Licola e Marsala. Si è accertato che alla magistratura di Roma competente ad indagare sulla Strage di Ustica si sono fornite da parte dell'AM Italia chiavi inattendibili per leggere e interpretare i tracciati radar. Nel 1994 nell'archivio del sottotetto in occasione del fermo radar di Poggio Ballone, vengono ritrovati documenti mai consegnati alla magistratura, i quali vengono prima consegnati ad essa in copia, poi sequestrati in originale e sono: una cartella intitolata “attività giugno 1980”, una cartella intitolata “traffico in aerovia A-15”, il registro Rapporto operativo del Controllore- MIO, il registro “D.o.p Sala operativa”, il registro “Protocollo Dizzy Jolt”, i turni personale Controllore di intercettazione, il Registro di attività supersonica. Da un verbale di Poggio Ballone datato 19 ottobre 1993⁷⁶ si è appurato che è stato distrutto a mezzo di fuoco il rapporto operativo del Controllore (M.T.S) relativo al periodo che va dal 22 gennaio 1979 al 9 febbraio 1981. M.T.S. significa Military tracking system. A ottobre 1993 dunque fu certamente bruciato il rapporto operativo del controllore relativo anche al giorno della strage di Ustica. Il military tracking system permette di monitorare i propri aerei militari in volo, quelli nemici ma anche la guida e lo sparo dei propri missili da parte dei propri aerei militari in volo. Si è accertata inoltre la presenza nei cieli italiani dell'Awacs e appurato che il PD808 la sera della strage di Ustica faceva guerra elettronica.

Alla fine della ricerca si può affermare che pare proprio decollino e atterrino i voli

76A.M. 21° GRUPPO RADAR POGGIO BALLONE - TIRLI (GROSSETO)
UFFICIO OPERAZIONI POGGIO BALLONE, LI' 19.10.93 VERBALE DI
DISTRUZIONE (..)RAPPORTO OPERATIVO DEL CONTROLLORE (M.T.S.)
22.01.79 – 09.02.81(..)

militari LL013 LG475 rispettivamente a Grosseto e Cameri, che non si conosce dove decolla e atterra AA433, che non si conosce la reale missione dei tre voli militari, che il radar di Poggio Ballone registra l'ultima traccia dei tre voli militari in orario zulu successivo a quello in cui è stata commessa la strage di Ustica, che Le500 squocca lo stesso codice di transponder del Dc9, che nelle vicinanze di Le500 vola LL426 ancora in volo dopo la strage di Ustica. Ancora in volo dopo la strage di Ustica è anche la traccia AA433 di un aereo militare e sulla stessa rotta del dc9 nello stesso orario zulu vola AG266. SI E' RICOSTRUITO CHE IL VOLO MILITARE LL013 ALLE 18,58 ZULU, AL MOMENTO DELLA STRAGE, ERA A 23 KM IN LINEA D'ARIA DALL'ISOLA DI USTICA. Nei cieli italiani quella sera al momento della strage di Ustica volano anche l'Awacs e il PD808 che fa guerra elettronica. L'inchiesta del giudice Priore non fornisce risposta su chi fossero tre o quattro aeroplani che chiamarono in lingua italiana il dc9 Itavia, dopo che era scomparso dai radar, dato di fatto che si apprende da una conversazione tra il colonnello AM Italia Fiorito e Guidi uomo del Controllo.⁷⁷

Le 9 sferule sono penetrate nel flap dell'ala destra del Dc9. Quel buco dovuto a penetrazione delle sferule non puo' che essere stato causato dall'abbattimento del velivolo con un missile a guida radar e a testata inerte, visto che la tesi della bomba e del missile a testata armata sono risultate infondate.

La presenza di un Mig nei cieli italiani ritenuto inoffensivo dalla Difesa aerea italiana da un lato e di un foglietto bruciacchiato, poi scomparso dall'ufficio del defunto generale Tascio, l'allora Capo del Sios per l'Aeronautica, sul quale il pilota del Mig aveva scritto la confessione di aver commesso la strage di Ustica dall'altro fanno temere che nei cieli italiani quel 27 giugno 1980 potrebbe essere avvenuto qualcosa di simile a quell'operazione Northwood⁷⁸ progettata e mai eseguita dal Governo americano per rovesciare il regime di Castro da Cuba negli anni sessanta. Si

⁷⁷ FRANCO - BOB. VI - CIAMPINO - CANALE 28 h.20,23/Z - Colonnello FIORITO, Sergente AMBROSINO, GUIDI (..)GUIDI - ma no, forse s'è sbagliato perché lì erano tutte le altre chiamate, quando è stato chiamato l'Air Malta, so' stati chiamati anche altri aeroplani che, perché lui stava sulla, sulla, sul settore sud, però sono stati invitati anche altri aeroplani che stavano sul settore dell'ESE, del sud-est no, a mettersi sulla frequenza del settore sud e a chiamare Itavia 870, **quindi dopo qualche minuto 3, 4 aeroplani hanno cominciato tutta una serie di chiamate e l'Air Malta s'è sbagliato e.. siccome lo chiamavano in italiano Itavia 870, lui dice: si, sento delle chiamate in italiano, pensando che fosse l'Itavia che chiamasse, invece erano gli altri..** (..)

⁷⁸ http://it.wikipedia.org/wiki/Operazione_Northwoods

ritiene la tesi dell'ex Capitano Ciancarella l'unica fondata, alla luce dei risultati della ricerca e studio sugli atti processuali relativi alla strage di Ustica. Sarebbe necessario che la magistratura facesse ulteriori indagini per verificare se LG475 e/o LL013 era nella porzione di spazio aereo italiano dove è stato abbattuto il DC9 Itavia la sera della strage Ustica, indagine che non compete agli storici, i quali non avendo poteri giudiziari non possono dire se la tesi del Ciancarella su Ustica è quella verità giudiziaria che si sta cercando da 34 anni.

Laura Picchi

Bibliografia

Fonti processuali tratte da sito stragi80.it di Fabrizio Colarieti:

Relazione Commissione Luzzatti eviscerazione vittime Dc9 Itavia pg 128

> [La relazione conclusiva della Commissione d'inchiesta tecnico-formale \(pdf\)](#)

Relazione Commissione Pisano funzionamento ordinario Centri radar automatizzati per evitare di prendere in considerazione falsi echi pgg.20-21; basi aeree di servizio per missioni scramble sera di Ustica Cameri, Rimini, Gioia del Colle, Trapani pg.25

> [La relazione dello Sma gen. Franco Pisano \(pdf\)](#)

> [Gli allegati alla relazione dello Sma \(pdf\)](#)

Requisitorie Pm sferule pg 201 conclusioni ipotesi di esplosione interna pgg.185-186 conclusione sull'ipotesi abbattimento per mezzo di missili pg 227-229 quasi collisione pgg 229-233 conclusione sulle cause della perdita del dc9 pgg 464-465

[Prima parte 4](#) - (da pag. 171 a pag. 201)

[Terza parte 2](#) – (da pag. 439 a pag. 465)

Sentenza ordinanza Priore le indagini sull'aeroporto di Grosseto e il Cram di Poggio Ballone pgg. 142-145 le indagini sul Cram di Marsala pg 148-150 il Cram di Marsala pgg.188-310 il Cram di Poggio Ballone pgg 501-603 il Cram di Mortara 609-611 base aeroportuale di Grosseto pgg.704-790 base aeroportuale di Pratica di Mare pgg.790-795 aeroporti o sedimi da cui sarebbe decollato il Mig 23 pgg. 889-896 3o ROC 3o SOC pgg. 908-1034 il livello politico pgg.1379-1418 libia pgg.1418-1487 francia pgg.1487-1533 Usa pgg. 1533-1704 consulenza fonica Benedetti pgg. 2064-2068 declassifica manuale Nato e nomina collegio Dalle Mese pgg. 2878-2882 missioni presso la nato 2882-2925 perizia radaristica dalle Mese ed altri pgg. 3184-3450 risposte a quesiti aggiuntivi Dalle Mese ed altri pgg.3546-3588 conclusioni sulle ipotesi cedimento strutturale pgg.3880-3896 esplosione interna pgg.3896-3923 il contesto esterno pgg.3923-3956 abbattimento missile pgg.3956-4016 quasi collisione pgg.4016-4068 Mig pgg 4072-4513 gli inquinamenti pgg.4533-4662 Ciancarella 4648-4652 le morti sospette pgg.4662-4675 le conclusioni per effetto delle perizie pgg.4943-4950 le conclusioni per effetto delle altre fonti di prova pgg. 4950-4960 considerazioni finali 4960-4970

Fonte: <http://www.webalice.it/mau807/sentenzapriore/sentenzapriore.htm>

Processo ai generali AM Italia Bartolucci, Ferri, Melillo, Tascio: udienze

6.2.2001 esame Teste Arpino [06-02-2001](#)
7.3.2001 esame teste Lippolis [07-03-2001](#)
3.4.2001 esame teste Moretti [03-04-2001](#)
9.4.2001 esame Avio [09-04-2001](#)
15.5.2001 esame Maresio [15-05-2001](#)
16.5.2001 esame Bergamini [16-05-2001](#)
2.10.2001 esame Pacifici [02-10-2001](#)
4.10.2001 esame Bozzo [04-10-2001](#)
11.10.2001 esame Rondanelli [11-10-2001](#)
20.10.2001 esame De Paolis, Ferracuti [20-10-2001](#)
29.10.2001 esame De Paolis [29-10-2001](#)
21.11.2001 esame Milani [21-11-2001](#)
3.12.2001 esame Zamberletti [03-12-2001](#)
4.12.2001 esame Rognoni [04-12-2001](#)
6.12.2001 esame Formica Lagorio [06-12-2001](#)
11.12. 2001 esame Amato [11-12-2001](#)
17.12.2001 esame Formica [17-12-2001](#)
26.2.2002 esame Cossiga [26-02-2002](#)
28.2.2002 esame Martini [28-02-2002](#)
14.5.2002 esame Bonifacio [14-05-2002](#)
4.6.2002 esame Macidull [04-06-2002](#)
6/8/9.11.2002 esame Dalle Mese [06-11-2002](#) [08-11-2002](#) [09-11-2002](#)
27.11.2002 esame Clarridge [27-11-2002](#)
6.12.2002 esame Dalle Mese [06-12-2002](#)
21/23.01.2003 esame Dalle Mese [21-01-2003](#) [23-01-2003](#)
18/19.2.2003 esame Clarridge [18-02-2003](#) [19-02-2003](#)
6/7.3.2003 esame Dalle Mese [06-03-2003](#) [07-03-2003](#)
25/26.3.2003 esame Dalle Mese [25-03-2003](#) [26-03-2003](#)
16.4.2003 esame Dalle Mese [16-04-2003](#)
17/19/22.9.2003 esame Tascio [17-09-2003](#) [19-09-2003](#) [22-09-2003](#)

Motivazione Sentenza primo grado pgg. 1-588 [Intestazione I parte](#) [II parte](#) [III parte](#)

Motivazione sentenza appello pgg.3-130 [Motivazioni della sentenza](#)

Motivazione Cassazione penale 2007 pgg 1-12 [Dispositivo e motivazioni](#)

Processi civili: sentenze

[La sentenza del Tribunale civile di Palermo \(familiari\)](#) giudice Proto Pisani pgg. 1-159

[La sentenza della Suprema Corte di Cassazione \(familiari\)](#) 28 gennaio 2013 pgg. 1-8

Inchieste Mig Libico

[Primi atti investigativi G.I. Vittorio Bucarelli](#)

[Documentazione tecnico-formale vol. I \(c.d. Commissione Italo-Libica\)](#)

[Documentazione tecnico-formale vol. II \(c.d. Commissione Italo-Libica\)](#)

[La richiesta di archiviazione della Procura di Crotona del 21/02/1989](#)

[La sentenza di archiviazione del G.I. del Tribunale di Crotona del 5/03/1989](#)

Fascicolo Processuale c/o la Procura della Repubblica di Roma relativo alla Strage di Ustica

Volume 1 Testi Atti generici :

<https://skydrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!216&authkey=!AEeOQpFTvqt9VH8>

Fascicolo 24

MISSIVA GI AT CC ROMA REL. AD ACQUIS. DICH. ON.VIVIANI – REL. FUNZ. RADAR SARATOGA IL 27.06.80 + ALL. RAPP. 26.07.91 E 30.7 6223-6227

Fascicolo 41

21.01.92 MISSIVA GI AT CC ROMA REL. AT INFORM. SU COL. NALDINI E NUTARELLI + ALL. RISP. 08.02.92 9919-9920

Fascicolo 46

26.02.92 VERB. CONSEGNA DA PARTE M.LLO BANI OTTAVIO – COM.NOCC. – SARZANA – DI UNA MICROCASSETTA 11039
“ “ “ MISSIVA GI AT CC REL. AT INDAGINI PG SU MICROCASS.CONS. DA M.LLO BANI + ALL. RAPP. (13.03.92 CON ALL.TRASCRIZ.) 11040-11054

Fascicolo 60

MISSIVA A FIRMA CIANCARELLA MARIO + ALLE. 14563/1-14563/14

Fascicolo 66

“ “ “ RAPP. DI RISP. A RICH. GI IN DATA 11.05.92 – RELATIVO A NOMINATIVI UFF. PILOTI E SOTTUFF. CONTROLLORI DI VOLO IN SERV. C/O AEROP. PRATICA DI MARE NEL GIUGNO-LUGLIO 1980 NONCHE' LA SERA DEL 27.06.80 + ALL. ATTI SMA 16258-16265

Fascicolo 68

NOTA DCPD DI INFORMATIVA SU DON MARIO VISIBELLI –PARROCO DI LUCCA 16769

Fascicolo 83

03.11.92 MISSIVA AT GI DA PARTE AVVOCATO DI P.C. BONFIETTI – DI PRODUZIONE FOTOCOPIE GIORNALE DI BORDO (SHIP'S DECKLOG) DELLA SARATOGA CV-60 RELATIVO AI MESI GIUGNO-LUGLIO 80 FORNITE DAL CT D PARTE DOTT. MIGGIANO + ALLEG. COPIE 20735-21106

Fascicolo 84

10.11.92 MISSIVA GI AT SMM DI DESIGNAZ. UFF. C/O QUESTO UFFICIO- UFFICIALE ESPERTO DI LETTURA LIBRI BORDO PER INTERPRETAZ. SHIP'S DECK LOG – DELLA SARATOGA 21195-21199
12.11.92 MISSIVA GI AT DIGOS – QUESTURA NAPOLI + PREFETTURA NAPOLI – DI TRASM. DOCUM. RELATIVA AT PERMANENZA C/O PORTO NAPOLI DELLA PORTAEREI SARATOGA NEL GIUGNO-LUGLIO 80 + ALLEG. RISP. 21228-21236

13.11.92 RAPP. DC.PP REL. AT INDAG. SU PERMANENZA PORTAEREI SARATOGA NEL PORTO DI NAPOLI NEL GIUGNO-LUGLIO 80 + ALLEG. NOTE QUESTURA NAPOLI 21295-21300

Fascicolo 85

16.11.90 RELAZ. (IN COPIA) “COMMAND HISTORY” DELLA PORTAEREI USA SARATOGA – RELATIVO ALL'ANNO 80 – PRODOTTA DA PERITO P.C. MIGGIANO 21303-21340

ISTANZA GIORNALISTA FUBINI AT GI 21341

17.11.92 MISSIVA GI AT CC ROMA DI TRASM. DOC. REL. A PORTAEREI SARATOGA – CON RICH. DEL PROSPETTO DEI MOVIMENTI DELL'UNITA' E NOMINATIVI UFFICIALI E SOTT. ADDETTI AI TURNI DI GUARDIA 21.11.91 RAPP. CC. DI RISP. A RICH. GI IN DATA 17.11.92 – REL. A DOCUM. SU MOVIMENTI SARATOGA IN GIUGNO-LUGLIO 80 (LA REL. DOCUMENTAZ. TROVASI NELLE ACQUISIZIONI) 21428-21430

25.11.92 NOTA DC.PP DI RICH. SEQUESTRO DOCUMENTAZIONE RELAT. ASSISTENZA LOGISTICA PRESTATATA ALLA SARATOGA NEL GIUGNO 80 NEL PORTO DI NAPOLI ET ALTRE UNITA' DI APPOGGIO US-NAVY DA SOC. DI RECUPERO RIFIUTI SOLIDI A BORDO DI UNITA' NAVALI NELL'80 ED ALTRO 21451

Fascicolo 88

MISSIVA GI AT CC DI TRASM. COPIA SHIP'S DECK LOG – SARATOGA REL. AI MESI DA GENNAIO AT APRILE 80 PER INDAGINI + ALLEG. RAPP. IN DATA 30.12.92 22062-22064

Fascicolo 109

01.06.93 MISSIVA A FIRMA CIANCARELLA MARIO DI TRASM. AT GI ESPOSTO SU VICENDA MARCUCCI INDIRIZZATO AT PROC. GEN. GENOVA 26980-27001

Fascicolo 112

NOTA SMA DI TRASM. LETTERA INVIATA DA CIANCARELLA MARIO AT MIN. DIFESA PRO-TEMPORE ON.LE ROGNONI ET ON. ANDO' 27211-27221

Fascicolo 117

13.07.93 ATTI PROV. DA SMA REL. AT SCIOGLIM. RISERVA SU RISULTANZE ACCERTAM. TESTE DI GUERRA DA ESERCITAZ. INERTI E TELEMETRICHE PER MISSILI ARIA/ARIA + ALL. 2 28712-28729

FAX INVIATO DA CIANCARELLA MARIO 28825-28830

Fascicolo 126

MISSIVA AT GI INVIATA DA CIANCARELLA MARIO CON ALLEG. ATTI RIG. MORTE DI MARCUCCI SANDRO E LORENZINI SILVIO 30735-30743

Fascicolo 132

23.12.93 NOTA PROV. DA S.M.A. DI TRASM. ISTANZA A FIRMA MARIO CIANCARELLA PERVENUTA DA UFF. GABINETTO MINISTRO DIFESA – CON ALLEG. DETTI ATTI – 31994-31998

Fascicolo 135

MELI LAURA (04.01.94) 32347-32349
RISALITI LERI 32354-32355

Fascicolo 137

01.04.94 MISSIVA GI AT DC.PP. REL. AT TRASCRIZ. MICROCASSETTA INVIATA DA SUPERCHI CONTENTENTE INTERVENTO CIANCARELLA AL FESTIVAL DELL'UNITA' SULLA NEVE + ALLEG. RISP. ET TRASCRIZIONE + MICROCASSETTA 32732-32756

Fascicolo 139

FUBINI FEDERICO (14.03.94) 33395
30.03.94 NOTA DA PARTE DEL GABINETTO DEL MINISTRO – MINISTERO DIFESA DI TRASM. A QUESTO G.I. LETTERA INVIATA DA MARIO CIANCARELLA, COLA' INVIATA 33404-33407

Fascicolo 141

22.04.95 NOTA DC.PP DI TRASM. ARTICOLO STAMPA REL. AT DIBATTITO
TENUTOSI AD ANDALO IL 24.01.94 –(DICH. RILASCIATA DA
CIANCARELLA MARIO) 34114-34115

Fascicolo 161

18.11.95 RELAZIONE A FIRMA DEL G.I. SU TELEFONATA RICEVUTA
DA PARTE DEL SEN. BOSO ERMINIO IN CUI RIFERIVA CIRCOSTANZE
CONCERNENTI LA VICENDA DI USTICA 38070/BIS
26.11.95 RAPP. CC ROMA REL. AT AUDIZIONE ON.LE CESARE PREVITI
ET SENATORE BOSO NELLA SEDUTA DEL 15.11.94 DELLA COMMISSIONE
STRAGI 38132-38137

Fascicolo 174

MISSIVA AT GI DA PARTE PROC. REP. TRIB. MILITARE ROMA DI
TRASM. ESPOSTO PRESENTATO DA CIANCARELLA MARIO
(PROC. N. 109/8/84) 40384-40445

Fascicolo 176

NOTA DC.PP DI TRASM. REL. 26.01.95 A FIRMA SOVR.
VALENTINI – RIG. CONTROLLO REGISTRO VOLO ANNO '80
21^ GRUPPO CACCIA INTERCETTATORI ET 53^ STORMO AEROP.
CAMERI RICH. ESCUSS. COL. FERRO ED ALTRI 41059-41072

Fascicolo 183

15.02.95 RAPP. DC. PP DI TRASM. SIT- SU ATTIVITÀ VOLATIVA – NEL
GIUGNO 80 C/O BASE DI CAMERI, DI DECIMO, I TESTI SONO: 42400-42401
• FERRO TOMMASO 09.02.95 42402-42405

Fascicolo 185

03.03.95 MISSIVA GI AT DC.PP. PER INDAGINI SU DOCUMENTAZIONE
ACQUISITO DALLO S.M.A. IL 28.02.SUL SITO DI POGGIO BALLONE
(DOC. A17) + ALLEG. RISP. IN DATA 15. 03.95) ET ALLEG. ATTI
S.M.A.
N.B. GLI ATTI NUMERATI DA 42916 A 42869 VENGONO
ESTRAPOLATI PERCHÉ NON ATTINENTI AGLI ATTI DEL
PROCEDIMENTO – TRATTANDOSI DI COPIE USO LAVORO 42793-42815

Fascicolo 208

20.06.95 MISSIVA G.I. AT PRES. CONSIGLIO DEI MINISTRI – PROF. DINI –
DI DECLASSIF. DOC. – ACP 160 SUGLI IFF VEIVOLI MILITARI IN
EDIZ. 75- O COMUNQUE IN VIGORE NEL 1980 48830-48831

Fascicolo 215

26.07.95 MISSIVA DEL CAPO DI STATO MAGGIORE AERONAUTICA DI
INVIO LETTERA A FIRMA MARIO CIANCARELLA 50693-50701

Fascicolo 220

29.10.95 FAX RELATIVI AT NOTIZIARI RAI – RIG. USTICA DICH. DI
CIANCARELLA; SU RAI TRE - ET SINIGAGLIA + RAI DUE – 51578-51582

Fascicolo 229

NOTA CC DI TORRE DEL LAGO DI TRASM. ESPOSTO A FIRMA
CIANCARELLA MARIO 53560/1-53560/12

Fascicolo 248

24.06.96 NOTA SMA DI TRASM. AT GI COPIA LETTERA A FIRMA MARIO
CIANCARELLA INVIATA ALLO SMA DAL GABINETTO MINISTERO
DIFESA 57906-57913

Fascicolo 257

23.09.96 RAPPORTO CC ROMA DI RISPOSTA A RICHIESTA G.I. IN DATA
02.08.96 DI TRASM. RELAZ. REDATTA SU INTERCETTAZIONI
TELEFONICHE NEI CONFRONTI DI TASCIO 59039-59321

Fascicolo 329

19.01.99 MISSIVA DA CAPO DI STATO MAGGIORE AERONAUTICA
DI TRASMISSIONE A QUESTO G.I. COPIA LETTERA
A FIRMA MARIO CIANCARELLA 74930-74958

Fascicolo 335

MISSIVA A FIRMA CIANCARELLA MARIO DATATA
21.07.99 ED INVIATA PER FAX IL 24.07.99 CON ALLEG. 75460-75465

Volume 2 Testi atti indagini interrogatori imputati:

<https://skydrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!320&authkey=!AB882Tz8-x9dnnQ>

Fascicolo 1

17.11.80 ESAME DI BALLINI ADULIO 1-2
“ “ “ TOZIO SOSSIO 3 4-5
18.12.80 ESAME DI DAVANZALI ALDO 6- ALLEGATO A DETTO 7-16
“ INTERROG. DI DAVANZALI ALDO 17-18- ALLEGATI A DETTO 19-20
15.10.86 ESAME DI SALME' FULVIO 22
“ “ “ MUTI SEBASTIANO 23
“ “ “ TOZIO SOSSIO 24-26
“ “ “ SARDU MARIO 27-28
“ “ “ BALLINI ADULIO 29-34
14.11.86 ESAME DI ALBINI LUCIO 38-39
“ “ “ SARNATARO GENNARO 40
“ “ “ DI MICCO 41-42
“ “ “ ROCCO GERARDO 43
“ ESAME DI ACAMPORA TOMMASO 45
17.11.86 “ “ LOI SALVATORE 46-47
12.05.88 (MA) “ “ TOZIO SOSSIO 48
30.05.88 (MA) “ “ TOZIO SOSSIO 49
30.05.88 (MA) ESAME DI SARDU MARIO 50-51
30.05.88 (MA) “ “ DI GIOVANNI MARIO 52
30.05.88 (MA) “ “ CARICO LUCIANO 53
30.05.88 (MA) “ “ GIORDANO AVIO 54
30.05.88 (MA) “ “ BELLUOMINI CLAUDIO 55
30.05.88 (MA) “ “ GRUPPUSO GIOVANNI 56
30.05.88 (MA) “ “ LOI SALVATORE 57
30.05.88 (MA) “ “ ABATE PASQUALE 58
30.05.88 (MA) “ “ GIOIA GIUSEPPE 59
30.05.88 (MA) “ “ VITAGGIO GIUSEPPE 60
30.05.88 (MA) “ “ MUTI SEBASTIANO 61
08.06.88 (MA) “ “ BALLINI ADULIO 62
08.06.88 (MA) “ “ ORLANDO SALVATORE 63
03.06.89 ESAME DI DI GIOVANNI MARIO 67
CITAZIONI 68-70
“ ESAME DI GIOIA GIUSEPPE 71
CITAZIONE 72-73

“ ESAME DI ABBATE GERARDO 74-75
CITAZIONE 76-79
“ ESAME DI MASSARO ANTONIO 80-82
CITAZIONI 83-85
“ ESAME DI GIORDANO AVIO 86
CITAZIONE 87-89
“ ESAME DI ABATE PASQUALE 90
CITAZIONI 91-96
“ ESAME DI ORLANDO SALVATORE 97
“ ESAME DI CARICO LUCIANO 98
CITAZIONE TESTE 99-101
08.06.89 ESAME DI MASSARO ANTONIO 102
CITAZIONE TESTE 103-109
“ ESAME DI GRUPPUSO GIUSEPPE 110

Fascicolo 2

25.09.89 VERBALE INTERR. BALLINI ADULIO 387-389
“ “ “ GIORDANO AVIO 390-391
“ “ “ MUTI SEBASTIANO 392-393
“ “ “ SALME’ FULVIO 394-398
“ “ “ SARDU MARIO 399-400
“ “ “ TOZIO SOSSIO 401
26.09.89 “ “ ABATE PASQUALE 402-403
“ “ “ BELLUOMINI CLAUDIO 404-405
“ “ “ CARICO LUCIANO 406-408
“ “ “ LOI SALVATORE 409-410
“ “ “ VITAGGIO GIUSEPPE 411-412
27.09.89 “ “ GIOIA GIUSEPPE 413-414
“ VERBALE INTERR. GRUPPUSO GIUSEPPE 421-422
“ “ “ MASSARO ANTONIO 423-426
“ “ “ ORLANDO SALVATORE 427-429
28.09.89 “ “ ABBATE GERARDO 430-434
“ “ “ ACAMPORA TOMMASO 435
“ “ “ ALBINI LUCIO 436-437
“ “ “ DI MICCO ANTONIO 438-439
“ “ “ ROCCO GERARDO 440-443
“ “ “ SARNATARO GENNARO 444
06.10.89 VERB. INTERR. DE CRESCENZO MARIO 515-519
“ “ “ DI GIOVANNI MARIO 520-522

Fascicolo 9

VERB. INT. ZENO TASCIO + ALLEG. TRASCRIZIONE 2023-2185/14

Fascicolo 23

13.10.95 VERBALE INTERR. LOI SALVATORE + ALL. TRASCRIZ.
ED ALTRO 6806-6869
“ “ “ VERBALE INTERR. SARDU MARIO + ALL. TRASCRIZ. ED ALTRO 6870-6892
“ “ “ “ GIORDANO AVIO + ALL. TRASCRIZ. 6893-6896
“ “ “ “ SALME’ FULVIO + “ “ ED ALTRO 6897-6900
“ “ “ “ VITAGGIO GIUSEPPE + ALL. TRASCRIZ. ED
ALTRO 6901-6958
“ “ “ “ “ BALLINI ADULIO 6959

“ “ “ “ MUTI SEBASTIANO 6960
“ “ “ “ ABATE PASQUALE + ALL. TRASCRIZ. ED
ALTRO 6961-6999
“ “ “ “ MASSARO ANTONIO + ALL. TRASCRIZ. ED
ALTRO 7000-7104
“ “ “ “ BELLUOMINI CLAUDIO + ALL. TRASCRIZ.
ED ALTRO 7105-7145

Fascicolo 34

LOI SALVATORE + ALL. E TRASCRIZIONE 10351-10392

Fascicolo 35

VERB. INT. GIORDANO AVIO + ALL. ET TRASCRIZIONE 10500-10555
10. “ “ GIORDANO AVIO + ALL. ET TRASCRIZIONE 10556-10635

Fascicolo 59

VERB. INTERR. ACAMPORA TOMMASO + ALL. 15221-15226

“ “ DI MICCO ANTONIO + ALL. 15227-15232

“ “ TOZIO SOSSIO + ALL. 15233-15238

“ “ LOI SALVATORE + ALL. 15239-15241

“ “ SARDU MARIO 15242-15244

“ “ GIORDANO AVIO 15244/1-15244/2

“ “ MUTI SEBASTIANO 15245-15246

Fascicolo 60

04.03.97 VERB. INTERR. TASCIO ZENO CON ALL. + TRASCRIZIONE ET
BOBINE 15548-15717

Fascicolo 61

06.03.97 VERBALE INTERROGATORIO TASCIO ZENO CON ALLEG. +
TRASCRIZIONE ET BOBINE 15718-15854

Fascicolo 62

18.03.97 VERBALE INTERROGATORIO TASCIO ZENO CON ALLEG. E
TRASCRIZ. E BOBINE 15855-16005

Fascicolo 65

16.05.97 VERB. INTERR. CARICO LUCIANO + ALLEG. 16454-16470

INTERR. GIORDANO AVIO + ALL. 16553-16564

“ SARDU MARIO + ALL. 16565-16576/2

INTERR. LOI SALVATORE + ALLEG. 16760-16771

Volume 3 Testi atti indagini interrogatori testimoni:

<https://skydrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!342&authkey=!ANjIPIFPjjfYxmw>

Fascicolo 1

17.07.80 ESAME DI RANA SAVERIO 4
- ALLEGATO A DETTO 5-25
25. ESAME DI NOBILI UMBERTO (ESTR.) 206-211

Fascicolo 2

20.07.89 ESAME DI FORMICA RINO 312-313
21.07.89 ESAME DI LAGORIO LELIO 318-319
24.10.89 ESAME DI ZENO TASCIO 370-375
- ALLEGATI A DETTO 376-379

Fascicolo 3

ESAME MARTINI FULVIO + ALEG DOC. 516-548

Fascicolo 5

ESAME GIACCARI ENNIO 817-825

Fascicolo 6

17. ESAME MICELIVITO + ALLEGATI 1108
“ “ “ “ KRIZMANIC BENEDETTO 1124
CITAZIONE TESTI + ALLEG. TELEX RISP. 1125-1127
18.10.90 ESAME GIACCARI ENNIO 1128-1130

Fascicolo 7

VERB. ESAME ZENO TASCIO 1203-1206
CONFRONTO DEL RE – TASCIO ZENO 1241-1246
ESAME ZENO TASCIO + ALLEG. 1420-1427

Fascicolo 8

ESAME DARIA LUCCA 1433
ESAME UMBERTO NOBILI 1584-1585
01.12.90 “ UMBERTO NOBILI + TRADUZ. ALL. 1593-1626
“ “ “ ESAME TEN. COL. UMBERTO NOBILI 1628-1635
“ “ “ “ FULVIO MARTINI 1684-1685

Fascicolo 9

“ “ “ ESAME CARLA PACIFICI + ALLEG. COP. 1801-1805
“ “ “ “ SANDRA PACIFICI 1806-1807
“ “ “ ESAME VINCENZO TRICOMI 1830-1832

Fascicolo 10

7. “ FULVIO MARTINI 2296

Fascicolo 13

MACH DI PALMSTEIN F. CAR 3195-3196

Fascicolo 15

“ “ “ “ SPAMPINATO WALTER 3572-3574

Fascicolo 17

“ “ “ “ MARESIO LUIGI 4143-4144

Fascicolo 19

“ “ “ ESAME GIAN LUCA MUZZARELLI 4460-4462

Fascicolo 21

“ “ “ MISSIVA GI AT CAPO GABINETT. MIN. DEI TRASPORTI 4912-4913

Fascicolo 23

“ “ “ “ BOEMIO ROBERTO 5159

Fascicolo 30

“ “ “ ESAME BERGAMINI GIOVANNI 6707-6708

“ “ “ “ RISALITI LERI 6709

“ “ “ “ CHIARIMI WILMA 6710

“ “ “ “ LAGORIO LELIO + ALL. TRSCR. 6711-6761

20. “ GUZZANTI PAOLO + ALLEG. 6768-6770

Fascicolo 35

“ “ “ “ LAURA MELI 8368

“ “ “ “ ANDREA PURGATORI + ALLEG. LETTERE 8492-8495

“ “ “ “ DARIA LUCCA + ALL. LETT. 8496-8497

Fascicolo 36

“ “ “ ESAME MARESIO LUIGI 8559-8560

16.03.92 “ PACIFICI CARLA + ALLEG. DOC. 8644-8646

“ “ “ “ DETTORI ANDREA 8647

Fascicolo 37

“ “ “ ESAME MARESIO LUIGI + SIT 8739-8741

“ “ “ “ PACIFICI RICCARDO 8858-8859

Fascicolo 39

“ “ “ ESAME MARIO CIANCARELLA 9367-9372

Fascicolo 40

05.05.92 VERB. ESAME CIANCARELLA MARIO + ALL. MEMORIA E ANNESSI
D ED E 9424-9450

09.05.92 “ LUCCA DARIA 9456

“ “ “ “ MARESIO LUIGI 9461

“ “ “ “ PICCOLI FLAMINIO 9462

Fascicolo 41

03.06.92 ESAME VINCENZO LOPS + ALLEG. 9520-9545

04.06.92 “ GIULIO ANDREOTTI + TRASCR. 9546-9547

“ “ “ “ MARESIO LUIGI 9615

Fascicolo 43

ESAME MARIO VISIBELLI + ALL. SIT 9889-9891

DEPOSIZ. RESE AL PM DR. VIGNA – FIRENZE – DI: 9913

FEDERICO MANNUCCI BENINCASA (25.02.88) 9914

UMBERTO NOBILI (04.01.88) 9915-9917

“ “ (05.01.88) 9918-9920

“ “ (11.01.88) 9921-9927

“ “ (12.01.88) 9928-9929

“ “ (25.01.88) 9930-9933

“ “ (26.01.88) 9934-9936

“ “ (03.02.88) 9937-9938

“ “ (12.06.84) 9939-9946

MANNUCCI BENINCASA FEDERIGO (10.03.88) 9947-9948

UMBERTO NOBILI (25.01.88) 9949-9951

“ “ (01.04.88) 9952-9953

VERB. CONFR. TRA MANNUCCI BENINCASA – NOBILI (22.03.88) 9954-9955

15.07.92 NOTA D.C.P.P. DI TRASM. SIT RELATIVO A: 9956-9957

MARIO VISIBELLI 9958-9959

16.07.92 FONO AT CC DI CIT. TESTE + ASSIC. 9960-9961

“ “ “ “ ESAME FILIPPO STIVALA 9962-9964

Fascicolo 44

“ “ “ “ ESAME MARIO CIANCARELLA 9976

“ “ “ “ CRISTOFORO LAMPIS 10034-10035

30.07.92 ESAME SEN. FRANCESCO COSSIGA + ALL. TRASCRIZIONE

DELLO STESSO ESAME 10108-10177

Fascicolo 45

12. ESAME VISIBELLI DON MARIO 10280

Fascicolo 46

“ “ “ “ ESAME CRISTOFORO LAMPIS 10295

Fascicolo 51

“ “ “ “ ESAME UMBERTO NOBILI 11352

Fascicolo 53

“ “ “ “ MARESIO LUIGI “ 11844-11861

Fascicolo 57

“ “ “ “ NOTA A.G. BOLOGNA (COPIA) DI TRASM. COPIA VERB. INTERR.

NOBILI UMBERTO, RESO ALL’A.G. DI BOLOGNA 12963-12967

Fascicolo 71

MELI LAURA (04.01.94) 15782-15784

RISALITI LERI (04.01.94) 15789-15790

Fascicolo 72

26.01.94 ESAME ANTONIO PAPPALARDO 16008-16009

“ “ “ ESAME MARIO CIANCARELLA CON ALLEGATA TRASCRIZIONE
CONFERENZA TENUTASI A PISTOIA IL 29.10.93 16015-16108

“ “ “ ESAME MARIO CIANCARELLA + ALL. MEMORIA 16113-16124

Fascicolo 79

20. “ “ DUANE CLARRIDGE 17603-17682

Fascicolo 83

28. “ BOSO ERMINIO ENZO 18028-18030

Fascicolo 85

MORRIONE ROBERTO 18163-18164

ENZO BOSO 18207-18208

Fascicolo 89

COPIA RAPP. DC.PP DI TRASM. SIT DI FERRO TOMMASO (09.02.95)

– SU ATTIVITA’ DI VOLO NEL GIUGNO 80 C/O BASE DI CAMERI
18863-18868

ESAME FORMICA SALVATORE + ALL. 18974-18980

“ “ “ “ LAGORIO LELIO 18981-18982

“ “ “ “ LA MALFA GIORGIO 18983-18984

“ “ “ “ ANDREATTA BENIAMINO 18985-18986

“ “ “ “ SQUILLANTE ARNALDO 18987-18988

“ “ “ COPIA NOTA DC.PP DI TRASM. SIT RELATIVO A COLELLA
VINCENZO – M.LLO AM, 14^ STORMO – IN VOLO IL 27.06.80 –
PD-808 – DECOLLATO DA PISA AT 20,15 A PRATICA DI MARE
ALLE 21,05 18989-18990

Fascicolo 90

02.03.95 “ SEN. COSSIGA FRANCESCO 18997-18999

“ “ “ “ ROGNONI VIRGINIO 19000-19001

Fascicolo 93

“ “ “ ESAME DIAMANTI GUGLIELMO 19400-19402

Fascicolo 121

ESAME PLOS RENZO + ALL. 24768-24772

Fascicolo 122

“ “ “ NOTA D.C.P.P. DI TRASM. SIT RELATIVO A SEVIERI BARBARA
(19.03.96) 24817-24819

Fascicolo 128

07.05.96 ESAME (COPIA) CLARRIDGE DUANE + ALLEG. TRASCRIZIONE
DELLO STESSO ESAME 25751-25776

Fascicolo 151

“ “ “ COPIA NOTA A.G. VENEZIA DI TRASM. ESAME RESO TESTIMONIALE
DI MILANI ENRICO RESO IL 29.01.97 INNANZI QUELLA A.G. 29390-29416

fascicolo 154

01.03.97 COPIA NOTA A.G. VENEZIA DI TRASM. PER ESTRATTO ESAME
TESTIMONIALE DI MILANI ENRICO RESO IN DATA 26.02.97 29727-29732

Fascicolo 165

11.11.96 NOTA PROC. REP. GROSSETO DI TRASM. DICHIARAZ. RESE DA
DETTORI BARBARA IL 23.08.97 31158-31161
“ “ “ ESAME REALE GIOVANNI 31182-31184

Fascicolo 166

“ “ “ ESAME GEN. MILANI ENRICO 31305-31307
10.12.97 FONO CIT. TESTE LAGORIO LELIO 31312-31313
“ “ “ ESAME LELIO LAGORIO + ALLEG. 31314-31332
“ “ “ “ GIORGIA PELLEGRINI GIORGERI 31352-31353

Fonte non edita:

**Manoscritto Impossibile Pentirsi non edito dell'ex Capitano AM ITALIA MARIO
CIANCARELLA [IMPOSSIBILE PENTIRSI ebook.pdf](#)**

Fonti edite: Libri

Il quinto scenario (1994) C. Gatti e G. Hammer – Rizzoli

La Minaccia e la vendetta (1995) G. Zamberletti, F. Angeli

A un passo dalla guerra (1995) D. Lucca, P. Miggiano, A. Purgatori – Sperling & Kupfer

Ai margini di Ustica (1998) E. Brogneri

Ustica: verità svelata (1999) P. Guzzanti – Documenti Bietti storia

I-TIGI Canto per Ustica (libro + VHS) (2001) D. Del Giudice e M. Paolini – Einaudi

Punto Condor. Ustica il processo (2002) D. Biacchessi e F. Colarieti – Pendragon

Ustica la tragedia e l'imbroglio (2003) S. Bruni e G. Moroni – Memoria – Pellegrini

IH870, Il volo spezzato (2005) E. Amelio e A. Benedetti – Editori Riuniti

Il Buco. Scenari di guerra nel cielo di Ustica (2005) L. Di Stefano – Vallecchi

Ustica. Storia di un'indagine (2006) C. Casarosa – Plus Edizioni

Ustica. Assoluzione dovuta giustizia mancata (2007) V. R. Manca – Koinè Edizioni

**Sopra e sotto il tavolo. Cosa accadde quella notte nel cielo di Ustica (con dvd)
(2010) G. Marrazzo e G. Cerasola – Tullio Pironti editore**

Intrigo internazionale (2010) di G. Fasanella, R. Priore – Chiarelettere

**Giustizia e verità. Ustica trent'anni di immaginario collettivo, fantasie, imperizie e sofferenze
di Vincenzo R. Manca (7 giu. 2010) -Koine' edizioni**

AI MARGINI DI USTICA 2 IN TUTTA OMERTA' Enrico Brogneri edito dall'autore

Allegati

http://www.stragi80.it/?page_id=40 **Sentenza primo grado**

Processo I grado <http://www.stragi80.it/documenti-2/processo-i-grado/>

http://www.stragi80.it/?page_id=42 **Sentenza appello**

http://www.stragi80.it/?page_id=44 **Sentenza Cassazione**

Sentenza Ordinanza Priore

<http://www.stragi80.it/documenti-2/la-sentenza-ordinanza-del-g-i/>

Requisitorie P.m. <http://www.stragi80.it/documenti-2/requisitorie-dei-p-m/>

Processi Civili <http://www.stragi80.it/documenti-2/processi-civili/>

Commissione Luzzatti

<http://www.stragi80.it/documenti-2/commissione-luzzatti/>

Relazione Sma Pisano

<http://www.stragi80.it/documenti-2/relazione-sma-pisano/>

atti fascicolo processuale strage ustica volume 1 2 3

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!154&authkey=!AHGwUQjgTokZT2Q&ithint=file%2ccrar>

Manoscritto Impossibile Pentirsi di Mario Ciancarella

<https://www.scribd.com/doc/39054852/Manoscritto-Ciancarella-Impossibile-Pentirsi-Anche-Su-Strage-Ustica>

Sentenze militari Ciancarella e Marcucci

<http://www.mediafire.com/download.php?2m0z5kcdxso2okr>

processo militare Ciancarella: udienze e sentenza primo grado

<http://www.mediafire.com/download.php?8s1b9gt0wulcdur>

Processo militare Ciancarella: motivi di appello

<http://www.mediafire.com/download.php?7quekj36nrch3d3>

Processo militare Ciancarella: dibattimento appello e sentenza

<http://www.mediafire.com/download.php?waiarca7r5csusc>

PBallone: track history

https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!161&authkey=!ABhSIkU_xNwdUA4&ithint=file%2ccods

agendina Dettori aprile 1978: studio Laura picchi

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!200&authkey=!AHA20c2g96OJ6Gs&ithint=file%2cpdf>

Fascicolo Processuale morte Dettori

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!156&authkey=!AAmbaPYvihXugKQ&ithint=file%2cpdf>

video Tst per Mig strage di Ustica

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!926&authkey=!AMdkQCUEBgqr9vA&ithint=folder%2c>

atti giudiziari altre morti sospette

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!927&authkey=!AGomnNgt-duqDX8&ithint=folder%2c>

foto allegate esposto riapertura caso Marcucci e Lorenzini

https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!928&authkey=!AA_hvW0II1Av-jY&ithint=folder%2c

articolo Il Tirreno con analisi Marcucci su Ustica

https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!929&authkey=!ACBiGbqhgRHq_8Q&ithint=file%2cpdf

equipaggio radiomisure

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!932&authkey=!AMMfd20WRbW1I6Y&ithint=file%2cpdf>

equipaggio Contromisure

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!933&authkey=!ADLbb6CdUJ1Eoic&ithint=file%2cpdf>

Intervista Lino Totaro Quotidiano L'Unità 1 marzo 1995

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!955&authkey=!AB37msEjVKQaVO4&ithint=file%2cpdf>

Direttiva compilazione piano di volo

https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!969&authkey=!ALEZvxqUHLv_xm8&ithint=file%2cpdf

Direttiva compilazione progress flight strip

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!971&authkey=!AOBK997nlDdBVWU&ithint=folder%2c>

Grafica scenario radaristico sera 27 giugno 1980 Strage di Ustica

<https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!1015&authkey=!ABkUjHXtjCmKqRg&ithint=file%2cpdf>

Ricostruzione tracciato radar volo militare LL013

https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4FAA9A8329658E2!1018&authkey=!AISP8GvH_GR3G4g&v=3&ithint=photo%2cjpg