

II.18. I RADAR MILITARI

PER AFFRONTARE QUESTO ASPETTO SI E' PERO' RESO NECESSARIO ESAMINARE LA QUESTIONE DELLA COMPLETEZZA E ATTENDIBILITA' DEI DATI PROVENIENTI DAI RADAR MILITARI. SI E' GIA' PIU' VOLTE ACCENNATO, NEL CORSO DELLA REQUISITORIA, AI DATI PROVENIENTI DA ALCUNI SITI MILITARI, PER COORDINARLI CON QUELLI PROVENIENTI DAI SITI "CIVILI" (ANCHE SE TALI NON ERANO: ALL'EPOCA, SI RICORDERA', FACEVANO TUTTI CAPO ALL'AERONAUTICA MILITARE) E CIOE' QUELLI DEDICATI AL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO.

E' ORA NECESSARIO AFFRONTARE ESPRESSAMENTE LA QUESTIONE SOPRA INDICATA, LIMITATAMENTE AI RADAR CHE INSISTETTERO SULLA TRACCIA DEL DC9 E DEI CUI DATI DISPONIAMO (ALCUNI INFATTI SONO ANDATI PERDUTI), COME PREMESSA DI UNA COMPLETA RILETTURA SIA DEL TRACCIATO DI VOLO DEL DC9 E DEGLI EVENTUALI AEREI CHE CON ESSO POSSANO AVER INTERFERITO, SIA PER LA RICOSTRUZIONE CONCLUSIVA DEL MOMENTO DELL'INCIDENTE, SULLA BASE DI TUTTE LE INFORMAZIONI DISPONIBILI.

IN ALTRA PARTE DELLA REQUISITORIA SI AFFRONTERA' LA TEMATICA DELLA SOPPRESSIONE E MANIPOLAZIONE DEI MATERIALI GIUNTI ALL'AUTORITA' GIUDIZIARIA. QUI LA SI AFFRONTERA' SOLO INCIDENTALMENTE E NEI LIMITI IN CUI E' NECESSARIO AI FINI DELLA RISOLUZIONE DEI QUESITI IN TRATTAZIONE.

II.18.1. I DATI DEL SITO DI POTENZA PICENA.

IL 10.07.80 UNA RIDUZIONE DATI DEL RADAR DI POTENZA PICENA, CHE VA DALLE ORE 18,00,00 ALLE ORE 21,17,025, VIENE CONSEGNATA DAL SITO AL 1° ROC-SOC DELL'AERONAUTICA, IN ESECUZIONE DELL'ORIGINARIO DECRETO DI ACQUISIZIONE DI TUTTA LA DOCUMENTAZIONE RADAR. IL ROC TRASMETTE IL DOCUMENTO, A SUA VOLTA, ALLA 1^ REGIONE AEREA, CHE LO TRASMETTE ALLO SMA. QUI RIMANE FINO AL 31.01.91, QUANDO FINALMENTE VIENE INVIATO ALLA COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SULLE STRAGI E FINALMENTE, MA SOLO L'01.06.91, PERVIENE ALL'A.G.

IL NASTRO CON LE REGISTRAZIONI, INVECE, NON E' MAI STATO CONSEGNATO E NON RISULTA ESSER STATO CONSERVATO.

LA RIDUZIONE DATI CONTIENE UN ARRESTO DI STAMPA ALLE ORE 20,15,595 E RIPRENDE, DOPO ALCUNI MESSAGGI INDICATIVI DI TENTATIVI DI RIPRESA DELLA RIDUZIONE, ALLE ORE 20,16,137

LA DATA DI STAMPA DELLA RIDUZIONE

L'OROLOGIO DI POTENZA PICENA E' SPOSTATO, RISPETTO A QUELLO DI POGGIO BALLONE, DI OLTRE DUE MINUTI.

POTENZA PICENA REGISTRA ALLE ORE 18,22,23 LA TRACCIA DEL DC9, TRASMESSA DA POGGIO RENATICO COME LE026 E SIF3 1136. QUESTA TRACCIA E' ELIMINATA DAL SISTEMA ALLE 18,23,32. ALLE 18,23,43 COMPARE PERO' UN'ALTRA TRACCIA, SEMPRE CON CODICE SIF 1136 CUI E' ASSEGNATO L'IDENTIFICATIVO LG461 (ENTRY 62). LA CANCELLAZIONE, SECONDO I PERITI RADARISTICI, FU EFFETTUATA DALL'OPERATORE, CHE SI ERA ACCORTO DELLA DUPLICAZIONE DI UN'UNICA TRACCIA. ALLE 18,34,53 POGGIO RENATICO INTERROMPE LA TRASMISSIONE IN CROSS TELL DELLA TRACCIA, CHE PERO' VIENE RIPRESA, SEMPRE COME REMOTA, DALLA TRASMISSIONE IN CROSS TELL DI POGGIO BALLONE DALLE 18,27,41 ALLE 18,34,53. IMMEDIATAMENTE DOPO L'ULTIMA TRASMISSIONE IN CROSS TELL DA POGGIO BALLONE COMPAIONO TRE RECORD SUCCESSIVI CHE LA INDICANO COME LOCALE: ESSI PERO' VANNO INTERPRETATI COME AZIONI A CONSOLE DELL'OPERATORE, NON CORRISPONDENTI ALLA POSIZIONE REALE DELL'AEREO.

E' DA SEGNALARE CHE DAL TABULATO DI POGGIO BALLONE RISULTA CHE QUESTO SITO AVEVA, POCO PRIMA DELLE 18,27,41, SCAMBIATO LA TRACCIA LG461 (DC9 ITAVIA CON SIF 1136) CON QUELLA LE157 (F28 CON SIF 1133 - SI TRATTA DEL VOLO ITAVIA BERGAMO - CIAMPINO IH779) A CAUSA DELLA VICINANZA DELLE DUE TRACCE. TALE ERRORE E' REGISTRATO ANCHE DA POTENZA PICENA CHE ALLE ORE 18,25,32 ATTRIBUISCE ALLA LE157 IL SIF3 1136. CIO' CAUSA ANCHE UNO SDOPPIAMENTO DI TRACCIA (UNA RICEVUTA DA

POGGIO BALLONE E UNA DA POTENZA PICENA). LA LE157 CONTINUA A ESSERE ASSOCIATA AL DC9. ALLE 18,27,10 LE TRACCE SI SEPARANO NOTEVOLMENTE A CAUSA DI UN INTERVENTO DI UN OPERATORE DI POGGIO BALLONE, CHE ASSOCIA LA TRACCIA A UN ALTRO AEREO. LE TRACCE SI RIAVICINANO ALLE 18,28,31 (CIO' IN CORRISPONDENZA DI UN'AZIONE DELL'OPERATORE DI POGGIO BALLONE, AL CORRISPONDENTE TEMPO, CHE ELIMINA LA PROPRIA LOCALE LE157 E LA RIASSUME COME REMOTA RICEVUTA DA PR). INFINE LA DUPLICAZIONE CESSA ALLE 18,30,03 E DA QUEL MOMENTO LA TRACCIA PROSEGUE CON SIF3 1136 FINO ALLE 18,46,16 QUANDO VIENE ELIMINATA DAL SISTEMA.

IN CONCLUSIONE, IL SIF3 1136 VIENE ASSOCIATO ALLA LG461 RICEVUTA DA POGGIO BALLONE, PER IL QUALE E' LOCALE, E ALLA LE157, CHE A SUA VOLTA E' SDOPPIATA, PERCHE' POTENZA PICENA LA RICEVE SIA DA POGGIO RENATICO CHE DA POGGIO BALLONE, IL QUALE A SUA VOLTA LA RICEVE DA POGGIO RENATICO.

PER DI PIU', SUL TABULATO COMPARE ANCHE UNA SECONDA LG461 (TEMPORALMENTE IN REALTA' LA PRIMA), CON ENTRY DIVERSA DA QUELLA PRIMA ESAMINATA (ENTRY 61 ANZICHE' 62). ESSA E' REGISTRATA DALLE 18,14,46 ALLE 18,19,11. INIZIALMENTE NON E' ASSOCIATA AD ALCUN SIF; POI GLI VIENE ATTRIBUITO IL SIF3 1000.

ALTRO ELEMENTO RILEVABILE DAL TABULATO E' COSTITUITO DALLA TRACCIA LE011, CHE DIVENNE POI LL464. SI TRATTA DELLA COPIA DI F104 CHE INTERSECANO LA ROTTA DEL DC9, COME SI PUO' RICAVARE ANCHE DAI SIF DI MODO 1 E 2.

QUESTO COMPLESSO SCENARIO SARA' MOLTO UTILE PER VERIFICARE I DATI DI POGGIO BALLONE E PER INTERPRETARE GLI ELEMENTI ANOMALI CHE, PROPRIO INTORNO ALLA CESSAZIONE DI RIDUZIONE DATI DELLA PRIMA THR DI POGGIO BALLONE, SONO RICAVABILI DALLE REGISTRAZIONI DI FIUMICINO / CIAMPINO.

II.18.2. I DATI DEL RADAR DI POGGIO BALLONE

INFATTI PER QUESTO SITO SI DISPONE DI DUE STAMPE DI RIDUZIONI DATI. LA PRIMA FU ACQUISITA IL 30.06.90 PRESSO IL 1° ROC (SI DISPONE ANCHE DI ALTRE DUE COPIE, IDENTICHE, SEQUESTRATE PRESSO L'ITAV E LA 1^ REGIONE AEREA).

ESSA CONTIENE I DATI DEL VOLO DEL DC9 FIN DAL MOMENTO IN CUI QUESTA TRACCIA VIENE REGISTRATA COME LE157 (ENTRY 6) REMOTA RICEVUTA DA PR (POGGIO RENATICO) ALLE ORE 18,26,14 (TEMPO DI POGGIO BALLONE). I DATI PERO' SI INTERROMPONO ALLE 18,30,18, QUANDO VI E' - SENZA ALCUN MESSAGGIO DI DIAGNOSTICA - UN SALTO NELLA STAMPA DEI DATI, CHE RIPRENDO SOLO ALLE 18,33,53, MA SENZA CHE VI SIA PIU' ALCUN DATO RELATIVO ALLA PREDETTA TRACCIA.

UN ALTRO SALTO NELLA TRASCRIZIONE DEI DATI AVVIENE DALLE ORE 16,14 ALLE ORE 17,30.

IL 27.03.96, CON MODALITA' CHE COSTITUISCONO OGGETTO DI SEPARATO PROCEDIMENTO, FU ACQUISITO UN SECONDO TABULATO DI RIDUZIONI DATI DEL 27.06.80. ESSA DIFFERISCE DA QUELLA IN PRECEDENZA ACQUISITA, GIACCHE' CONTIENE UN BUCO CHE VA DALLE ORE 18,31,540 ALLE ORE 18,36,251.

ANCHE INTEGRANDO I DATI PROVENIENTI DAI DUE TABULATI, RIMANE UN VUOTO DI STAMPA CHE VA DALLE 18,31,540 ALLE 18,33,535.

IL FATTO CHE, ALMENO IN PARTE, IL SECONDO TABULATO CONTENGA DATI ASSENTI NEL PRIMO IMPLICA CHE NON SI TRATTO' DI UN DIFETTO NELLA REGISTRAZIONE DEI DATI, MA CHE VI FU UN INTERVENTO NELLA FASE DI STAMPA. TALE INTERVENTO, PERALTRO, FU TALE DA EVITARE I MESSAGGI DI DIAGNOSTICA (E CIOE' QUELLI CHE INDICANO LA FINE STAMPA E L'INIZIO STAMPA).

IL TEMPO DI POGGIO BALLONE E' DIVERSO DA QUELLO DI POTENZA PICENA. VA INCREMENTATO DI 2'45''.

LA TRACCIA LE157, CHE SARA' ASSOCIATA AL DC9, VIENE REGISTRATA ALLE 18,26,14

COME REMOTA RICEVUTA DA POGGIO RENATICO E LE VIENE ASSOCIATO IL SIF3 1133. A SEGUITO DI UN INTERVENTO DEL SITO REMOTO, LA TRACCIA VIENE ASSOCIATA AL SIF3 1136 (E CIOE' A QUELLO DEL DC9) ALLE 18,28,15 (TALE ORARIO CORRISPONDE EFFETTIVAMENTE A QUELLO DI POGGIO BALLONE, IN CUI SI VERIFICA LA MEDESIMA ASSOCIAZIONE: 18,25,30). VI E' POI IL SALTO DATI DI CUI S'E' DETTO, DOPO IL QUALE LA TRACCIA LE157 NON COMPARE PIU' NELLA PRIMA THR DI POGGIO BALLONE.

A SEGUITO DEL SEQUESTRO DELLA SECONDA RIDUZIONE DATI SONO ORA DISPONIBILI ULTERIORI INFORMAZIONI.

INNANZITUTTO SI CONFERMA QUANTO POTEVA DEDURSI DAL TABULATO DI POTENZA PICENA E CIOE' CHE VIENE EFFETTUATA UNA CORRELAZIONE MANUALE CON LA TRACCIA AA433, CHE DETERMINA IL FORTE SPOSTAMENTO REGISTRATO DA POTENZA PICENA. LA CANCELLAZIONE DELLA TRACCIA LE157 (RISULTANTE DAI TABULATI DI POTENZA PICENA) NON E' PERO' INDIVIDUABILE IN QUELLI DI POGGIO BALLONE E DEVE QUINDI ESSERE AVVENUTA NELLA ZONA NON COPERTA DAI DUE TABULATI, COME RISULTEREBBE ANCHE DALLA CORRISPONDENZA TEMPORALE CON GLI ULTIMI DATI TRASMESSI A POTENZA PICENA (18,29,54, CORRISPONDENTI A 18,33,39 DI POGGIO BALLONE).

L'ANALISI DEL TABULATO CONFERMA POI ANCHE LA COMMISTIONE TRA I VOLI F28 (CHE SAREBBE ATTERRATO A CIAMPINO E CHE AVEVA SIF3 1133) E DC9 (SIF3 1136) AVVENUTA INTORNO ALLA TRACCIA LG461, DI CUI S'E' GIA' DETTO A PROPOSITO DI POTENZA PICENA. SECONDO I PERITI RADARISTICI, LA TRACCIA LE157, ELIMINATA MANUALMENTE DA POGGIO BALLONE, CORRELA CON LA ROTTA DEL DC9 ASSAI PIU' DI QUELLA A TALE AEREO ASSOCIATA (LG461) E CHE INVECE SAREBBE CORRELABILE ALL F28 DESTINATO A CIAMPINO.

IL SECONDO TABULATO CONSENTE POI ANCHE DI AGGIUNGERE INFORMAZIONI SULLA TRACCIA AA464 - LL464, CORRELATA CON IL VOLO DI ADDESTRAMENTO DEI DUE CACCIA F104, CHE ATTERRERANNO A GROSSETO.

SI SOTTOLINEA CHE E' PACIFICO CHE LA TRACCIA SUDDETTA RAPPRESENTA DUE AEREI MILITARI IN VOLO RAVVICINATO. ESSI QUINDI VENGONO VISTI E RAPPRESENTATI DAL RADAR COME UN SOLO BERSAGLIO. CIO' AVVIENE ANCHE PER I RADAR DI FIUMICINO. SI DEVE TENER CONTO DI QUESTO DATO DI FATTO QUANDO SI DOVRA' VALUTARE LA PRESENZA DI OGGETTI VICINI E INTERPRETARE I PLOTS -17 E -12.

VA POI NOTATO CHE LA TRACCIA AA433, CHE DETERMINA UNA CORRELAZIONE MANUALE CON LA LE157, IL SUO SPOSTAMENTO E QUINDI LA DECISIONE DELLA CANCELLAZIONE, E' REGISTRATA COME PENDING CIOE' IN ATTESA DI IDENTIFICAZIONE PER DUE BATTUTE. ESSA SARA' OGGETTO DI PARTICOLARE APPROFONDIMENTO, PERCHE' INDICATA COME CORRELABILE CON UN AEREO CHE SI INSERISCE NELLA ROTTA DEL DC9 E CHE VI SI OCCULTA.

II.18.3. I DATI DEL RADAR DI LICOLA

NESSUN DUBBIO VI E' SULLA INATTENDIBILITA' DEI DATI FORNITI DALL'AERONAUTICA MILITARE E RELATIVI ALLA BASE DI LICOLA.

LICOLA AVEVA PIENA VISIBILITA' NELLA ZONA OVE SI E' VERIFICATO L'INCIDENTE, MA ESCLUSIVAMENTE PER UN VELIVOLO DI SUPERFICIE RADAR EQUIVALENTE DI 10 M², COME IL DC9; PER UN VELIVOLO DA CACCIA, PER IL QUALE SI IPOTIZZA UNA SUPERFICIE RADAR EQUIVALENTE DI SOLI 2 M², LA VISIBILITA' SI POTEVA OTTENERE SOLO PER QUOTE SUPERIORI AI 25.000 PIEDI (E QUINDI OLTRE LA QUOTA DI VOLO DEL DC9) (VERBALE DI OPERAZIONI PERITALI DEL 04.01.90, OVE PERALTRO SI AGGIUNGE CHE LE CONDIZIONI IN CUI SI TROVAVA IL VECCHIO RADAR DI LICOLA AL MOMENTO DEL FATTO TALE PREVISIONE DEVE ESSERE ULTERIORMENTE LIMITATA DEL 20% CIRCA. SI VEDANO ANCHE LE VALUTAZIONI, SOSTANZIALMENTE COINCIDENTI PER CIO' CHE CONCERNE I LIMITI TEORICI, DELLA COMMISSIONE DELLO STATO MAGGIORE, GIA' CITATA).

LA BASE, INOLTRE, NEL 1980 NON ERA STATA ANCORA AUTOMATIZZATA E FUNZIONAVA CON MODALITA' DETTE "FONETICO - MANUALE": IL DATO PERCEPITO DAL RADAR VENIVA RAPPRESENTATO SU SCHERMI; IL PERSONALE ADDETTO NE LEGGEVA GLI ELEMENTI DI RILIEVO, CHE VENIVANO, DA ALTRO PERSONALE, TRASPOSTI SIA SU DI UNA LAVAGNA (CHE QUINDI RAPPRESENTAVA LO STATO DELLA SITUAZIONE IN MOVIMENTO, CONTINUAMENTE

AGGIORNATO), SIA SU DI UN REGISTRO, DENOMINATO DA1.

L'ACCURATEZZA DELLA TRASPOSIZIONE DEI DATI VENIVA QUINDI A DIPENDERE DA UNA SERIE DI FATTORI, NON ULTIMO QUELLO UMANO. LA LETTURA E LA INDICAZIONE NEL REGISTRO DEL DATO DIPENDEVA INNANZITUTTO DALLA CAPACITA' E DALLA DILIGENZA DEL PERSONALE ADDETTO; QUESTO AVREBBE DOVUTO ESSERE ALTAMENTE SPECIALIZZATO. IN REALTA', UNA PARTE DELLE OPERAZIONI VENIVA SVOLTA DA PERSONALE DI LEVA.

L'11.07.80, IN ALLEGATO ALLA NOTA N. G.33-91/589/1, IL CRAM DI LICOLA TRASMETTEVA ALL'AUTORITA' GIUDIZIARIA UN "PLOTTAGGIO DEL GIORNO 27.06.80 - AVVISTAMENTI RADAR EFFETTUATI NELLA ZONA DEL TIRRENO DALLE ORE 18,00/Z ALLE ORE 21,34/Z".

IL "PLOTTAGGIO" CONSISTE NELLA AGGREGAZIONE DI UNA SERIE DI INFORMAZIONI (TEMPO, LOCALIZZAZIONE, QUOTA, FORZA E CIOE' NUMERO DEI COMPONENTI DELL'AVVISTAMENTO, VELOCITA', NUMERO DI TRACCIA E IDENTIFICAZIONE) RICAVATE DAL DA1 E POSTE IN RELAZIONE TRA LORO IN MANIERA DA FORMARE TRACCE DI AEROMOBILI.

IN DETTO PLOTTAGGIO IL DC9 ITAVIA E' IDENTIFICABILE CON LA TRACCIA LK477.

IN REALTA', I DATI RIPORTATI NEL PLOTTAGGIO DIFFERISCONO SOSTANZIALMENTE DA QUELLI DESUMIBILI DALLE CONVERSAZIONI TELEFONICHE REGISTRATE E CHE DOVREBBERO ANCHE ESSER STATI TRASCritti IN TELEX INVIATI DA LICOLA AL 3° ROC DI MARTINA FRANCA E CHE SONO STATI SOPPRESSI, SIA NELLA SEDE DI ORIGINE CHE NELL'ENTE DI DESTINAZIONE.

SIN DALLA SERA STESSA DEL 27 GIUGNO, INFATTI, LICOLA AVEVA TRASMESSO TELEFONICAMENTE, SU RICHIESTA DEL 3° ROC, UN PLOTTAGGIO DEI DATI ESTRATTI DAL DA1. UNA RICHIESTA ANALOGA ERA STATA AVANZATA ANCHE AGLI ALTRI CENTRI DELLA DIFESA AEREA. NESSUNO DEI TELEX CHE FURONO INVIATI IN EVASIONE DELL'ORDINE DELL'ENTE SUPERIORE E' STATO RINVENUTO, NE' PRESSO GLI ENTI ORIGINATORI NE' PRESSO IL 3° ROC.

DA DIVERSE TELEFONATE EMERGE INFATTI CHE GIA' POCHE ORE DOPO LA PERDITA DEL DC9 MARTINAFRANCA DISPONEVA CHE I DIVERSI SITI RADAR TRASMETTESSERO I PLOTTAGGI DEL VELIVOLO (TRA LICOLA E MARTINA FRANCA DELLE ORE 19,28, 19,32, 19,36; TRA MARTINA FRANCA E MARSALA DELLE ORE 19,47) E IN PARTICOLARE:

ALLE ORE 19,41 SASSO ORDINA A BARCA (LICOLA) DI INVIARE IL PLOTTAGGIO DELL'AG266 (IDENTIFICATA COME IL DC9) PER TELESCRIVENTE; NEL MINUTO SUCCESSIVO E POI ALLE 19,44 SI ORDINA DI PLOTTARE E DI INVIARE CON LO STESSO MEZZO ANCHE IL TRAFFICO "FRIENDLY". ALLE 20,07 PATRONI GRIFFI ORDINA A DI MICCO DI INVIARE PER TELESCRIVENTE ANCHE I TRACCIATI DEGLI ALTRI AEREI CONTROLLATI. ALLE 21,20 BARCA COMUNICA DI AVER TRASMESSO DUE TRACCE (E CIOE' L'AG266 E LA LK477, CFR. TELEFONATA DI CONFERMA DELLA RICEZIONE DEL TELEX DELLE 23,05).

DALLA CONVERSAZIONE DELLE 23,23 TRA PATRONI GRIFFI E PRINCIPE (IACOTENENTE) RISULTA CHE MARTINA FRANCA STA "RICOSTRUCENDO TUTTA LA SCENA" E CHE BRACCO (POTENZA PICENA) DEVE COMUNICARE SE HA PASSATO AGLI ALTRI SITI UNA LIMA KILO (E CIOE' CON OGNI PROBABILITA' LA LK477 CHE IN EFFETTI NON RISULTA NE' DAI TABULATI DI POGGIO BALLONE NE' DA QUELLI DI POTENZA PICENA, PUR AVENDO LA SIGLA ORIGINATRICE DI QUEST'ULTIMO SITO).

ALLE 23,31 (TRA METTA E ATTANASI) RISULTA CHE UN TELEX E' STATO RICEVUTO DA MARTINA FRANCA, MENTRE BRACCO DOVREBBE ESSER IMPEGNATO NELLA DATA REDUCTION (COME E' INFATTI CONFERMATO ALLE 23,44).

DA NOTARE CHE ALLE 23,38 SI ASCOLTA SULLO SFONDO UNA CONVERSAZIONE RELATIVA ALLE INFORMAZIONI FORNITE DA MORO (MARSALA) SU DUE TRACCE, DELLE QUALI UNA VIENE CONSIDERATA INATTENDIBILE E NON RIFERENTESI A UN AEROPLANO; CON IL CHE SI CONFERMA, OLTRE ALLA RACCOLTA DEI DATI DA PARTE DI MARTINA FRANCA, ANCHE CHE MORO AVEVA GIA' EFFETTUATO ALLE 23,38 UNA RIDUZIONE DATI, I CUI RISULTATI ERANO STATI COMUNICATI - IN FORME CHE NON SONO RIMASTE DOCUMENTATE - A MARTINA FRANCA.

NON E' POSSIBILE VERIFICARE QUALE DELLE DIVERSE VERSIONI DESUMIBILI DAI PLOTTAGGI DI LICOLA CORRISPONDA A CIO' CHE FU EFFETTIVAMENTE VISTO E TRASPOSTO NELLA NOTTE DEL 27 GIUGNO DAL GRAM DI LICOLA, IN QUANTO IL DAL E' STATO DISTRUTTO.

CERTO E' CHE IL PLOTTAGGIO DELL'11.07.80 NON CORRISPONDE AI DATI TELEFONICI, TRASMESSI NELL'IMMEDIATEZZA AL 3° ROC:

NELLE CONVERSAZIONI DELLE ORE 19,32 E 19,35L RISULTA CHE ALLE ORE 19,00L (E CIOE' IN COINCIDENZA CON IL MOMENTO DEL DISASTRO) LICOLA AVEVA AVVISTATO UN NON MEGLIO DEFINITO "TRAFFICO" NEL PUNTO PK0010 (CORRISPONDENTE ALLE COORDINATE GEOGRAFICHE 39°10'N - 13°00E) E IDENTIFICATO CON TKN AG266; IL TRAFFICO PERO' NON E' TRASPOSTO NEL PLOTTAGGIO DELL'11 LUGLIO.

LA STORIA DELL'AG266 E' MOLTO IMPORTANTE, ANCHE PERCHE' ESSA SI RICOLLEGA ALL'INTERPRETAZIONE DELLE TRACCE PR7 E PR8; PROPRIO L'INDIVIDUAZIONE DELLA ORIGINARIA AG266 POTREBBE IN REALTA' ESSERE UNA DELLE RAGIONI DELLA SOPPRESSIONE DEL DAL.

LA TRACCIA DI RIFERIMENTO, CUI SARA' POI ATTRIBUITO IL NTN AG266, E' IL VOLO AIR MALTA KM153. ESSA SI ORIGINA COME MG715 CON SIF-3 = 0323, TRASMESSA DA MARSIGLIA, POI LG477 CON SIF-3 = 0323 PRESA IN CARICO DAL SITO DI MORTARA E DA QUEST'ULTIMO TRASMESSA A POGGIO BALLONE; QUINDI LG477 CON SIF-3 = 1235 NEL PERIODO IN CUI E' SEGUITA DAL SITO TOSCANO E CON TALE CODICE DI SIF-3 ANCHE DAL RADAR CIVILE DI FIUMICINO; DIVIENE QUINDI AG262 PER LICOLA E AG262 E AJ061 PER MARSALA CON IL SIF-3 INVARIATO.

LA TRACCIA IN QUESTIONE AVREBBE DOVUTO ESSER RILEVATA SU PONZA ALLE ORE 18,50 CIRCA ED ALLE ORE 19,00 TROVARSI NEI PRESSI DEL LUOGO DEL DISASTRO. IN REALTA' IL VOLO ACCUSA UN RITARDO DI CIRCA 13,30 MINUTI E NEL MOMENTO IN CUI SI SAREBBE DOVUTO TROVARE ALL'ALTEZZA DI PONZA NAVIGA INVECE AL LARGO DELL'ARGENTARIO.

SECONDO I "PLOTTAGGI" TRASMESSI DA LICOLA PER TELEFONO NELL'IMMEDIATEZZA A MARTINA FRANCA (3° ROC), CHE INDIVIDUANO CORRETTAMENTE IL DC9 CON LA LK477, CHE IN EFFETTI MANIFESTA L'ULTIMO PLOT SUL LUOGO DEL DISASTRO, UN'ALTRA TRACCIA SI TROVAVA NELLE STESSE COORDINATE IN CUI SI SAREBBE DOVUTO TROVARE L'AIR MALTA QUALORA NON AVESSE AVUTO IL SUDDETTO RITARDO DI 13,30 MINUTI, RITARDO NON COMUNICATO NE' A LICOLA NE' A MARSALA.

TALE TRACCIA E' L'AG266 CHE SI TROVA SU PONZA ALLE 18,50 A COORDINATE GEOREF PL0050 ED ALLE ORE 18,59 A 1 MINUTO DAL PUNTO BRAVO, CIRCA 25 NM A SUD DEL PUNTO DELL'INCIDENTE. IL VELIVOLO, ALLO STATO SCONOSCIUTO, NAVIGA PARALLELAMENTE AL DC9 E COINCIDE CON IL GREZZO AVVISTATO DALL'IO DEL SITO DI MARSALA, MARESCIALLO CARICO, NONCHE' - IN UN PRIMO TRATTO - CON L'ULTIMA DELLE PR AVVISTATE DA FIUMICINO (PR8).

QUESTA TRACCIA, PERO', VIENE FATTA SCOMPARIRE NEL "PLOTTAGGIO" CHE LICOLA TRASMETTE L'11.07.80, NEL CONTESTO DELLA RACCOLTA DEL MATERIALE DA INVIARSI ALL'AUTORITA' GIUDIZIARIA.

PER POTER SOPPRIMERE I RIFERIMENTI ALLA TRACCIA AG266 SI PONGONO IN ESSERE LE SEGUENTI OPERAZIONI:

* SI ATTRIBUISCE ALL'AIR MALTA IL N.T.N. AG266, CHE QUEL VOLO PERO' NON HA MAI AVUTO, COME SI E' VISTO NELLA INDICAZIONE DEI DIVERSI NATO TRACK NUMBER CHE IL VOLO HA VIA VIA ASSUNTO;

* SI SPOSTA IN AVANTI DI 15 MINUTI CIRCA RISPETTO AI PLOTTAGGI DELLE TELEFONATE L'AG266;

* SPARISCE IL MESSAGGIO PER TELESKRIVENTE CHE LICOLA TRASMETTE A MARTINA FRANCA ALLE ORE 23,05 E CHE RIPORTA LE DUE TRACCE COME COEVE E PARALLELE;

* SPARISCE IL N.T.N. ATTRIBUITO DA LICOLA ALL'AIR MALTA, MA DI CUI RIMANE TRACCIA SUL REGISTRO DELL'I.C. E SULLA T.H.R. DI MARSALA (AG262).

GLI OPERATORI DEL SITO RADAR DI LICOLA, CHE NEL 1980 OPERAVA IN FONETICO-MANUALE, INCORRONO NELLO STESSO ERRORE DI VALUTAZIONE DEGLI OPERATORI DI MARSALA SULL'IDENTIFICAZIONE DEL DC9, DELL'AIR MALTA E DEL TERZO GREZZO AD OVEST DI PONZA.

CIO' IN QUANTO ANCH'ESSI, COME DETTO, NON SONO STATI AVVISATI NE' SI SONO RESI CONTO DEL RITARDO DI CIRCA 13,30 MINUTI PORTATO DALL'AIR MALTA RISPETTO AL PIANO DI VOLO. IN EFFETTI IL TPO E L'IO PLOTTANO E TRASMETTONO VIA FILO, TRA LE ORE 18,50 E LE 19,00, DUE TRACCE, L'AG266, ATTRIBUITA PRIMA AL DC9 E SUCCESSIVAMENTE, PREVIO "SPOSTAMENTO" DI 15' SUL PLOTTAGGIO, ALL'AIR MALTA, E LA LK477 CHE ALLA FINE VERRA' CORRELATA AL DC9.

L'AG266 VIENE PLOTTATA SINO A 30 MIGLIA A SUD DELL'INCIDENTE IN PK0010 ALLE ORE 19,00 E TANTO SI RILEVA SIA DALLE TELEFONATE CHE DALL'ANNOTAZIONE SUL REGISTRO DELL'INTERCEPT CONTROLLER (IC) DI MARSALA (NON E' STATO INVECE MAI CONSEGNATO E DUNQUE DEVE CONSIDERARSI SOPPRESSO IL REGISTRO DEL MASTER CONTROLLER - MC).

TALE TRACCIA VIENE INIZIALIZZATA SU PONZA ALLE ORE 18,50 E NON PUO' ESSERE L'AIR MALTA CHE, ALLA STESSA ORA, SI TROVAVA ANCORA AL LARGO DELL'ARGENTARIO. PER LICOLA NON PUO' NEANCHE ESSERE IL DC9 IN QUANTO, COME DETTO, IL PLOTTAGGIO SI ESTENDE SINO A 30 NM A SUD DELL'INCIDENTE E LA VELOCITA' E' STIMABILE IN 600NM, NON CONGRUENTE CON QUELLA DEL DC9 CHE IN QUEL MOMENTO VIAGGIA A CIRCA 420/460NM (V. RILEVAZIONI DI FIUMICINO E MARSALA).

CORRELABILE CON IL DC9 APPARE INVECE LA LK477, ANCHE SE NON E' COMPRENSIBILE L'ATTRIBUZIONE DI UN NTN CHE SEMBRA ORIGINATO DA POTENZA PICENA E DEL QUALE NON SI TROVA TRACCIA NE' NELLA THR DI POGGIO BALLONE NE' IN QUELLA DELLA STESSA POTENZA PICENA.

PARTICOLARMENTE INTERESSANTE APPARE LA CONFUSIONE CHE VIENE FATTA TRA LA TRACCIA SCONOSCIUTA E QUELLA DEL DC9, RISULTANTE DALLE TELEFONATE E DAI PLOTTAGGI CONCERNENTI LE TRACCE AG266 E LK477, LA SECONDA COLLOCATA AD OVEST DELLA PRIMA.

L'AG266 VIENE PRIMA IDENTIFICATA COME DC9 (CFR. LE TELEFONATE CITATE) E ATTRIBUITA POI ALL'AIR MALTA. LA LK477, SIGLA DI PROVENIENZA SCONOSCIUTA, VIENE ATTRIBUITA AL DC9. LE DUE TRACCE SONO COEVE E, DAL TRACCIAMENTO EFFETTUATO SU CARTINA GEOREF, APPAIONO MOLTO VICINE.

NELLA REGISTRAZIONE DELLA TELEFONATA INTERCORSA TRA LICOLA E MARTINAFRANCA (NASTRO 2 CANALE 14) DALLE ORE 19,28 SI DESUME COME IL DC9 ITAVIA SIA STATO IDENTIFICATO FRIENDLY E COME ALLO STESSO SIA STATO ATTRIBUITO IL N.T.N. AG266.

DELLO STESSO TENORE E' LA TELEFONATA SUL CANALE DI REGISTRAZIONE NR. 13 DELLE ORE 19,47 TRA MARSALA E LICOLA.

DEL RESTO, TALE ANNOTAZIONE VIENE POI RIPORTATA NEL RAPPORTO OPERATIVO DEL CONTROLLORE (REGISTRO IC) DI MARSALA OVE ALLE ORE 19,45 DEL 27 GIUGNO VIENE ANNOTATO "DA BARCA SI COMUNICANO CHE PROBABILMENTE HANNO AVVISTATO IH870 SU PNZ ALLE 18,50/Z ALLE 19,00/Z SULLA AMBRA 13B AG266, STANNO EFFETTUANDO PLOTTAGGIO A SASSO".

E' DA RILEVARE CHE NELLO STESSO DOCUMENTO, AD ORE 19,25 VIENE QUALIFICATO CON AG262 IL VOLO KM153 DIRETTO A MALTA. TALE ANNOTAZIONE, IMPORTANTE PER LE OSSERVAZIONI E VALUTAZIONI CHE SEGUIRANNO, VIENE RIPORTATA TESTUALMENTE:

"19,25 CHECK RADIO CON IL KM153 DIRETTO A MALTA AG262 A f1370 E CHIESTA NOTIZIA DELL'IH870 RISPOSTA NEGATIVA".

LICOLA EVIDENZIA NELLA ZONA DELL'INCIDENTE ANCHE LA PRESENZA DI UN'ALTRA TRACCIA E PRECISAMENTE LA LK477. CIO' EMERGE SIA DALLE TELEFONATE CHE DAL PLOTTAGGIO. SI RICORDI CHE TALE TRACCIA, PUR AVENDO UN NTN CHE SEMBREREBBE ORIGINATO DA POTENZA PICENA, NON TROVA RISCONTRO NE' NEI TABULATI DI POGGIO BALLONE NE' IN QUELLI DI

POTENZA PICENA. ALLE ORE 23,05 (PIZZA D CANALE 20 MARTINAFRANCA VDS. ALL. 11)
TALE TRACCIA VIENE TRASMESSA INSIEME ALL'AG266.

PARADOSSALMENTE, NEL PLOTTAGGIO DI LICOLA INVIATO L'11.07.80 L'AG266 AVVISTATA DA LICOLA ALLE ORE 18,50 SU PONZA (PL0050) E ALLE 19,00 IN PK0010 (CIRCA TRENTA MIGLIA SUD DELL'INCIDENTE) VIENE INSPIEGABILMENTE ATTRIBUITA AL VOLO KM153 (AIR MALTA) CHE TRANSITA NELLA ZONA 15 MINUTI DOPO, MENTRE DAL CITATO RAPPORTO DEL CONTROLLORE DI MARSALA E DALLA THR DEL NASTRO 100 (ALL. 13) RISULTA CHIARAMENTE CHE IL NTN DELL'AIR MALTA E' L'AG262.

IN PRATICA L'AIR MALTA, ASSEMBLATI I DATI DELLE THR DISPONIBILI, VIENE IDENTIFICATO CON LG477 (THR PP-PB-MA); AG262 (LICOLA E MARSALA) E AG262 E AJ061 (LICOLA E MARSALA). DI CONSEGUENZA, PER LICOLA, AIR MALTA E' AG 262. IL DATO RIPORTATO NEL PLOTTAGGIO DELL'11.07.80 DI LICOLA APPARE, DUNQUE, DIVERGENTE SOSTANZIALMENTE DA QUELLO RISULTANTE DALLE TELEFONATE DEL 27 GIUGNO E COMUNQUE NON E' IN GRADO DI SPIEGARE LA COESISTENZA DI AG 266 E LK 477, CHE VENGONO ENTRAMBE ATTRIBUITE AL DC9 ITAVIA, LA PRIMA NEL CORSO DELLE TELEFONATE E LA SECONDA NEL PLOTTAGGIO.

EFFETTUANDO UN TRACCIAMENTO SU CARTINE CON COORDINATE GEOREF LE STESSE APPAIONO, SE PUR VICINE, DISTINTE, SEPARATE, E SPECIFICAMENTE INDIVIDUABILI.

TUTTO QUANTO SIN QUI OSSERVATO COSTITUISCE IMPORTANTE CONFERMA, DI CARATTERE OBIETTIVO, DELLE DICHIARAZIONI RESE DAL MAR. LUCIANO CARICO - IN UN CONTESTO DI GENERALE RETICENZA DI QUASI TUTTI GLI ALTRI OPERATORI DELLA SALA DI MARSALA. IL CARICO, INFATTI, HA AFFERMATO DI AVER VISTO SULLO SCHERMO PPI "DUE TRACCE ALL'ALTEZZA DI PONZA CHE SCENDEVANO INSIEME", UNA DELLE QUALI PROSEGUIVA NELLA MEDESIMA DIREZIONE, DOPO LA PERDITA DI QUALITA' DELLA TRACCIA DEL DC9 ITAVIA ("RICORDO CHE LA SERA DEL 27.06.80 PRESI NORMALMENTE SERVIZIO ALLE ORE 20,00 LOCALI ED ASSUNSI LA MIA POSIZIONE ALLA CONSOLLE COME OPERATORE I.O., NEL CORSO DEL SERVIZIO INTORNO ALLE ORE 18,50/18,52/Z VIDI SUL PPI DUE TRACCE ALL'ALTEZZA DI PONZA CHE "SCENDEVANO INSIEME"; POI UNA DI QUESTE SI AFFIEVOLI' E SCOMPARVE. PREOCCUPATO INIZIAI A INFORMARMI PRESSO I CENTRI DI ROMA E PALERMO. DEL FATTO INFORMAI SUBITO IL MIO DIRETTO SUPERIORE, SITUATO ALLA MIA SINISTRA TENENTE GIORDANO, CHE AVEVA LA QUALIFICA DI TPO. SUBITO DOPO NOTAI MOLTO MOVIMENTO IN SALA OPERATIVA. NORMALMENTE IL PIANO DI VOLO DEI VELIVOLI CHE MI CONSENTIVA DI IDENTIFICARE UNA TRACCIA COME FRIENDLY O ZOMBIE VENIVA PASSATO IN CROSS TELL. IN SEGUITO AL DECADIMENTO DELLA TRACCIA CHIESI TELEFONICAMENTE AL NIMA DI CIAMPINO E AL CENTRO CONTROLLO DI PALERMO DATI SUL PIANO DI VOLO PER AVERE UN'ULTERIORE CONFERMA A QUANTO RIPORTATO DAL COMPUTER DEL CENTRO. DALLA VISIONE DEI PIANI DI VOLO RITENNI CHE LA TRACCIA CHE SORPASSO' QUELLA CHE POI SCOMPARVE ERA QUELLA RICOLLEGABILE ALL'AIR MALTA. LE SEGUII PER QUALCHE MINUTO. ERANO UNA DIETRO L'ALTRA. QUELLA RETROSTANTE PROCEDEVA A VELOCITA' SUPERIORE. .. NOTAI SUL PPI DUE GREZZI: UNO SEGUIVA L'ALTRO A DISTANZA RAVVICINATA. CIO' AVVENIVA A SUD DI PONZA. FU A QUEL PUNTO CHE ESCLAMAI, RIVOLGENDOMI A GIORDANO: "ORA METTE LA FRECCIA E SORPASSA". IL VELIVOLO CHE SEGUIVA, A CIRCA 10 - 11 MIGLIA DI DISTANZA, AVEVA UNA VELOCITA' SUPERIORE A QUELLA DEL DC9. QUANDO NOTAI IL DECADIMENTO DELLA TRACCIA DEL DC9 AVVISAI IL TEN. GIORDANO E VIDI IL SECONDO GREZZO CHE PROSEGUIVA LA TRAIETTORIA ... I DUE GREZZI, QUANDO LI VIDI PER LA PRIMA VOLTA, ERANO GIA' SULL'AEROVIA AMBRA 13. IL SECONDO GREZZO L'HO SEGUIITO ANCHE DOPO IL DECADIMENTO DELLA TRACCIA DEL DC9" (INTERROGATORIO DI CARICO LUCIANO IN DATA 16.05.97). ANALOGHE DICHIARAZIONI AVEVA RESO SIN DAL 30.05.88, QUANDO AVEVA ATTRIBUITO LA SECONDA SERIE DI GREZZI SUL PPI AL BOEING 720 DELL'AIR MALTA. GIORDANO NEGA CHE IL COLLOQUIO SIA MAI AVVENUTO, MA CON ARGOMENTI NON CONVINCENTI, SIA PERCHE' IN CONTRASTO CON I DATI OBIETTIVI CHE SI SONO ILLUSTRATI, SIA PER IL CONTESTO DI GENERALE RETICENZA, SIA INFINE PERCHE' - A DIRE DEL CARICO, IN CONFRONTO CON GIORDANO - QUESTI AVEVA AMMESSO LA CIRCOSTANZA ANCHE IN UN COLLOQUIO PRIVATO, SUBITO PRIMA DELL'ESAME TESTIMONIALE DEL 1988. NE' PUO' ESSER ARGOMENTO CONTRARIO LA MANCANZA DELLA TELEFONATA DI CARICO A FIUMICINO NELLE REGISTRAZIONI, GIACCHE' ESSA EBBE LUOGO SU LINEA DIRETTA, DELLA QUALE MANCANO I NASTRI).
LA SUA ATTENZIONE SI ERA QUINDI CONCENTRATA SULLA TRACCIA IN ALLARME PER BASSA QUALITA'.

PER LE RAGIONI CHE SI SONO SIN QUI POSTE IN EVIDENZA, LA SECONDA TRACCIA NON PUO' CERTAMENTE ESSERE QUELLA DELL'AIR MALTA. NON E' IRRAGIONEVOLE CHE TALE TRACCIA NON RISULTI DALLE REGISTRAZIONI RADAR E QUINDI DALLA THR, IN CONSIDERAZIONE DELLA DIVERSA LOGICA DI FUNZIONAMENTO DEI RADAR MILITARI RISPETTO A QUELLI CIVILI E ALLA POSSIBILITA' - E ANZI ALLA NORMALITA' - DI DIVERGENZE TRA IL DATO GREZZO (E INFATTI CARICO CHIARISCE BENE CHE EGLI VEDEVA SOLO IL GREZZO DI QUELLI CHE RITENEVA ESSERE I DUE VELIVOLI DC9 E B720: CFR. 03.04.95), PRESENTATO ALL'OPERATORE DAL PPI E QUELLO SINTETICO, REGISTRATO, A SEGUITO DELL'INIZIALIZZAZIONE AUTOMATICA O MANUALE DEI PLOTS CORRELABILI SECONDO DETERMINATE CARATTERISTICHE PREDEFINITE.

DI UTILITA' PER L'IDENTIFICAZIONE DEL SECONDO AEREO (GIACCHE' IMMEDIATAMENTE DOPO VI SONO LE DUE INTERRUZIONI NELLE REGISTRAZIONI DEI DATI DI MARSALA) AVREBBE POTUTO ESSERE IL DA1 DI SIRACUSA, IL CUI ESTRATTO FU INVIATO A MARTINA FRANCA. PURTROPPO ORIGINALE E COPIA SONO STATI SOPPRESSI.

LE COMPLESSE VICENDE CHE SI SONO INNANZI DESCRITTE SONO INDICATE ANCHE - MA IN MODO MOLTO SINTETICO - DAL COLLEGIO SANTINI, CHE PERO' SI LIMITA A SOTTOLINEARE CHE I "TRAFFICI" INDIVIDUABILI SULLA BASE DELLE REGISTRAZIONI TELEFONICHE NON SONO CONGRUENTI CON I DATI RISULTANTI DAL PLOTTAGGIO DELL'11.07.80. IL COLLEGIO PONE ANCHE IN RILIEVO, MA SENZA TRARNE ALCUNO SPUNTO DI COLLEGAMENTO CON I RESTANTI DATI RADARISTICI, CHE IN NUMEROSE CONVERSAZIONI SI INDICANO UN "ULTIMO PUNTO NOTO" E LA PRESENZA DI UNA TRACCIA, VISTA DALLA "DIFESA", CHE NON SONO IN ALCUN MODO RELAZIONABILI CON I DATI RADAR NOTI (RELAZIONE SANTINI, VII-27).

SI SEGNALE ANCHE LA TRACCIA AJ 421 POTREBBE CORRISPONDERE ALL'AEREO C141, DI CUI SI PARLA IN CONVERSAZIONI TELEFONICHE, MA CHE NE' TALE TRACCIA, NE' L'AEREO CORRISPONDONO A DATI RADAR.

A CIO' SI AGGIUNGANO LE TELEFONATE CONCERNENTI LA PRESENZA DI TRAFFICO MILITARE.

IN ALTRA PARTE DELLA REQUISITORIA SI PARLERA' DELL'INFORMAZIONE, LA CUI FONTE NON E' INDIVIDUATA, MANCANDO GRAN PARTE DELLE REGISTRAZIONI DELLE CONVERSAZIONI TRA I SITI, CIRCA GLI AEREI STATUNITENSI "RAZZOLANTI" NELLA ZONA DEL SINISTRO.

VA PERO' QUI SOTTOLINEATA, PERCHE' TRA LE POSSIBILI INTERPRETAZIONI DEGLI ACCAVALLAMENTI DI TRACCE, LA TELEFONATA TRA PATRONI GRIFFI (MARTINA FRANCA) E ACAMPORA (LICOLA) DELLE ORE 22,22 (F.50 DEL 4° GRUPPO DI TRASCRIZIONI) IL CUI CONTENUTO SI TRASCRIVE:

UOMO: PRONTO?

PATRONI GRIFFI: L'ALFA JULIET 421 CHE CI STATE PLOTTANDO COS'E'?

U: GLIELO DICO SUBITO .. COMUNQUE QUESTO (VOCE INTERNA: SENTI PER CORTESIA DI' ALLA TORRE DI PALERMO PUNTA RAISI DI CONTATTARE IMMEDIATAMENTE IL SOCCORSO DI MARTINA, EH, IO NON RIESCO A PARLARE CON LORO DI RICHIAMARMI) HENRI, CHARLIE 141 E' UN MILITARE, EH!

PATRONI GRIFFI: CHARLIE 141?

UOMO: SI

PATRONI GRIFFI: OK, E' UN VIZIO DI BAFFONE, PERCIO' .. OK".

DUNQUE, LA TRACCIA AJ421 (E CIOE' IL DC9 ITAVIA) VIENE CORRELATA CON IL VOLO MILITARE DI HC141 (AEREO DA TRASPORTO A GETTO DELL'AERONAUTICA STATUNITENSE), CHE PERALTRO NON RISULTA DA NESSUNA DELLE INFORMAZIONI DEI RADAR MILITARI. TALE TRACCIA E', NEL MOMENTO IN CUI AVVIENE LA TELEFONATA, IN CORSO DI PLOTTAGGIO, FORSE PER TELESKRIVENTE (IL DOCUMENTO, MORE SOLITO, E' STATO DISTRUTTO SIA A SASSO CHE A BARCA).

PER CIO' CHE CONCERNE L'INTERPRETAZIONE DELL'ESPRESSIONE "BAFFONE", CONTENUTA NELLA TELEFONATA SUDETTA, NON PUO' NON SOTTOLINEARSI CHE VI E' UNA PRIMA SPIEGAZIONE, CHE E' OFFERTA DA PATRONI GRIFFI NELLA DEPOSIZIONE RESA AL GIUDICE ISTRUTTORE IL 15.01.92 E SECONDO LA QUALE IL TERMINE SI RIFERIREBBE ALLE CARATTERISTICHE IMPRONTE RADARISTICHE DI UN AEREO MILITARE (E CIOE' IL SALTO NELLE DISTANZE TRA PLOTS, DERIVANTE DALLA VELOCITA'): "LO SPAZIO TRA UNA BATTUTA

E L'ALTRA. AI 10 STA IN QUESTA POSIZIONE, AI 12 STA QUI; IL SEGMENTO CHE ... MOLTE VOLTE SI USAVA "SPAGHETTI" PERCHE' CERTE VOLTE VENIVANO FUORI DELLE BATTUTE ASSURDE CHE NON ERANO ... QUANDO IL PLOTTAGGIO ERA IN FONETICO ..

DOMANDA: QUINDI CHE COSA L'AVEVA MERAVIGLIATO?

PATRONI GRIFFI: HO VISTO UNA TRACCIA VELOCE, VELOCISSIMA .. OLTRE IL NORMALE ... UNA TRACCIA ... COME QUANDO VEDIAMO IL CONCORDE.." (DEPOSIZIONE 08.01.96).

SECONDO PATRONI GRIFFI EGLI AVREBBE PRONUNCIATO LA FRASE "HO VISTO DEI BAFFONI" E NON "E' UN VIZIO DI BAFFONE".

TALE INTERPRETAZIONE SI BASA PERO', ANCHE SE SOLO IN PARTE, SUL FATTO CHE LICOLA STIA TRASMETTENDO IN CROSS TELL I DATI, CIO' CHE SICURAMENTE NON E', VISTO CHE LA AJ421 E' DI MOLTO ANTECEDENTE E CHE IN REALTA' - ESSENDO LA TELEFONATA INTERCORSO TRA LICOLA (E NON MARSALA, COME IN UN PRIMO TEMPO RITENUTO) E MARTINA FRANCA - DEVE ESCLUDERSI TAL GENERE DI COLLEGAMENTO. PATRONI GRIFFI POTREBBE, PERO', AVER NOTATO I "BAFFONI" ANCHE SUL PLOTTAGGIO CARTACEO.

E' SINGOLARE, PERALTRO, CHE ALTRI (TODARO, SARDU, ABBATE, GIORDANO, VITAGGIO, ACAMPORA - PER DI MICCO INVECE E' LA DIMENSIONE DEL VELIVOLO CHE CAMBIA QUELLA DEL GREZZO) OFFRANO INVECE UNA SPIEGAZIONE ANCORA DIVERSA, CORRELATA ALLA MAGGIORE DIMENSIONE DELLA RAPPRESENTAZIONE SULLO SCHERMO DEL PLOT DERIVANTE DA UN AEREO MILITARE, PER LA PRESENZA DEI SIF.

UNA SECONDA INTERPRETAZIONE, TUTTAVIA, EMERGE INDIRETTAMENTE DALLA LETTURA DELLA TRASCRIZIONE DELL'AUDIZIONE DI GUGLIELMO LIPPOLIS DA PARTE DELLA COMMISSIONE PISANO (10.04.89) NELLA QUALE IL LIPPOLIS SI RIFERISCE A UN "MAGGIORE COI BAFFONI" COME INTERLOCUTORE STATUNITENSE PRESSO AFSOUTH, PER LA RICERCA DEGLI AEREI MILITARI DI QUELLA NAZIONE EVENTUALMENTE COINVOLTI:

"BARALE: NON SO SE TI RICORDI, MA SUL QUADERNO DI STAZIONE A UN CERTO PUNTO ALL'INIZIO C'E' UNA TELEFONATA DEL SOTTUFFICIALE DEL RSC DI CIAMPINO, IL QUALE DICE, ABBIAMO SAPUTO DALL'ACC, CIOE' CONTROLLO CIVILE DI CIAMPINO, DELLA PRESENZA IN ZONA DI AMERICANI E QUESTO CHIEDEVA AL RCC DI MARTINA APPUNTO SE ERA IL CASO DI CONTATTARE L'AMBASCIATA AMERICANA.

LIPPOLIS: QUAL'E' STATA LA VOSTRA RISPOSTA?

BARALE: SENZA SPIEGAZIONE E POI PARLANDO CON SMELZO E' EMERSO CHE IL MOTIVO DELLA DOMANDA ERA QUELLO DI CHIEDERE EVENTUALMENTE L'INTERVENTO DI SERA.

LIPPOLIS: SI, CHIARAMENTE.

BARALE: SECONDO QUANTO PREVISTO DALL'ACCORDO DI COOPERAZIONE ...

LIPPOLIS: ESATTO.

BARALE: CHE C'E' CON LA VI FLOTTA.

LIPPOLIS: SI, MA NON FU FATTO, MI PARE.

BARALE: NON SO, NON C'E' SCRITTO ALTRO, TU NON TI RICORDI NIENTE?

LIPPOLIS: NON CREDO, MA NOI CHIAMAVAMO AFSOUTH NORMALMENTE DOVE CI STAVA QUEL SIMPATICO CRISTIANO.

INTERLOCUTORE NON IDENTIFICATO: IL MAGGIORE COI BAFFONI.

LIPPOLIS: IL MAGGIORE COI BAFFONI. QUINDI SE AVESSIMO CHIESTO AD AFSOUTH CI SAREBBE LA REGISTRAZIONE DELLA TELEFONATA, SE NON LO ABBIAMO FATTO VUOL DIRE CHE ABBIAMO RITENUTO CHE I NOSTRI MEZZI ERANO SUFFICIENTI AL BISOGNO E QUINDI NON C'ERA...

I: NO, C'E' UNA TELEFONATA FATTA DA BRUSCHINA

BARALE: VOI NON AVETE DATO SEGUITO A QUEL DISCORSO SEMPLICEMENTE PERCHE' DITE NON CE N'E' BISOGNO.

LIPPOLIS: ESATTO.

BARALE: SIAMO IN GRADO DI FARLO, NON SERVE L'AIUTO DI NESSUNO, NON VI SIETE POSTI ALLORA IL PROBLEMA.

LIPPOLIS: NESSUN PROBLEMA.

BARALE: E' UNA DOMANDA CHE E' UN FATTO CHE ADESSO MAGARI PUO' ESSERE INTERPRETATO DIVERSAMENTE PERCHE' SE LO DICE L'ACC SECONDO ME E' PERCHE' HA VISTO QUALCHE TRACCIA, QUALCHE IFF, QUALCHE COSA CHE EGLI HA ..

LIPPOLIS: PROBABILMENTE.

BARALE: .. CHE GLI HA FATTO PENSARE ALLA PRESENZA DI QUALCUN'ALTRO INTERPRETE

COME AMERICANO IN ZONA.

LIPPOLIS: INDUBBIAMENTE.

I: ERANO LE DUE E QUALCOSA.

LIPPOLIS: OLTRETUTTO LA VI FLOTTA QUANDO SI MUOVE NON SI SA MAI DOVE STA.

BARALE: INFATTI LO SAPPIAMO TUTTI BENE, NO?".

DALLA CONVERSAZIONE SUDETTA EMERGE INNANZITUTTO CHE IL MAGGIORE COI BAFFONI E' L'INTERLOCUTORE DI AFSOUTH, CHIAMATO ABITUALMENTE; IN SECONDO LUOGO CHE L'INTERPRETAZIONE DA Darsi ALLA RICERCA DI INFORMAZIONI E' CONNESSA CON IL FATTO CHE I RADAR HANNO VISTO QUALCOSA, INTERPRETATO COME TRAFFICO MILITARE STATUNITENSE.

LIPPOLIS, ESAMINATO IL 14.01.92, HA PERO' ASSERTITO DI NON SAPER DIRE SE L'UFFICIALE DI CONTATTO STATUNITENSE AD AFSOUTH VENISSE EFFETTIVAMENTE SOPRANNOMINATO "BAFFONE" E AVESSE I BAFFI. TALE INCERTEZZA E' DAVVERO INCOMPRESIBILE, VISTO CHE E' PROPRIO LIPPOLIS, NELLA REGISTRAZIONE CON BARALE, A PARLARE DIFFUSAMENTE DEI SUOI RAPPORTI CON BAFFONE!

L'INTERPRETAZIONE DESUMIBILE DALLA REGISTRAZIONE LIPPOLIS/BARALE E' PERALTRO CONFERMATA DALLA TRASCRIZIONE EFFETTUATA DAI PERITI IBBA E PAOLONI DELLA CONVERSAZIONE DELLE 22,20, DI CUI S'E' GIA' DETTO (BAFFONE E NON BAFFONI E SENSO COMPLESSIVO DELLA FRASE).

INFATTI, A SEGUITO DELLE INCERTEZZE INTRODOLTE DALLE OSSERVAZIONI DI PATRONI GRIFFI, SI E' DISPOSTA UNA NUOVA PERIZIA FONICA, EFFETTUATA CON MODALITA' PIU' SOFISTICATE, CHE HA PERO' LASCIATO INALTERATO SOSTANZIALMENTE IL SENSO DELLA PRIMA TRASCRIZIONE, E CHE HA INDICATO - SENZA INCERTEZZE - LA FRASE TERMINALE COME: "OKAY, E' UN (INC.) DI BAFFONE, PERCIO'..".

QUALUNQUE SIA LA LETTURA DA DARE ALLA TELEFONATA, IN ENTRAMBE LE IPOTESI SI TRATTEREBBE DI RIFERIMENTI AD AEREI MILITARI NON IDENTIFICATI, MA NEL SECONDO CASO IL RIFERIMENTO SAREBBE STATO ESPRESSAMENTE AD AEREI APPARTENENTI AGLI STATI UNITI.

IN CONCLUSIONE, DALLE CONVERSAZIONI TRA MARTINA FRANCA E LICOLA NELLE ORE IMMEDIATAMENTE SUCCESSIVE ALLA PERDITA DEL DC9 RISULTA L'INDICAZIONE DI UN TRAFFICO MILITARE, SIA VISTO DIRETTAMENTE (BAFFONI ECC.) CHE RIPORTATO COME VISTO ALLA "DIFESA AEREA" E QUINDI PRESUMIBILMENTE DA ALTRI SITI IN COLLEGAMENTO CROSS - TELL CON LICOLA.

QUESTE CONVERSAZIONI COINCIDONO CON QUANTO RISULTANTE DAL PLOTTAGGIO DEL 27.06.80 E I DATI RISULTANTI DA TALE PLOTTAGGIO SONO A LORO VOLTA BEN INTEGRABILI CON QUELLI RICAVABILI DALLA LETTURA DELLE REGISTRAZIONI DEL RADAR MARCONI.

NON E' POSSIBILE ACCERTARE CHI ABBA VISTO E CHE COSA ESATTAMENTE SIA STATO PERCEPITO DAI RADAR, GIACCHE' L'UNICO DOCUMENTO REDATTO NELL'IMMEDIATEZZA, SULLA BASE DEI DATI DI VOLTA IN VOLTA COMUNICATI DAGLI OPERATORI, E CIOE' IL DA1, E' STATO SOPPRESSO. SOPPRESSO E' STATO ANCHE IL TELEX DEL GIORNO SUCCESSIVO.

VA OSSERVATO, INCIDENTALMENTE, CHE NON E' ESATTO QUANTO RIPORTATO NELLA RELAZIONE PERITALE SANTINI (F. VII 28) CIRCA IL FATTO CHE DALLE CONVERSAZIONI SI RICAVEREBBE UNA SMENTITA DELL'ESISTENZA DI TRAFFICO AMERICANO. IN REALTA', DALLE CONVERSAZIONI DI CUI SI DISPONE E CHE SONO SOLO UNA PARTE DI QUELLE CHE AVREBBERO DOVUTO ESSER REGISTRATE E CONSEGNATE ALL'A.G., RISULTA EFFETTIVAMENTE CHE IN UNA TELEFONATA LICOLA - A RICHIESTA DI MARTINA FRANCA - COMUNICA DI NON AVER CONTROLLATO TRAFFICO AMERICANO. MA RISULTA ANCHE CHE LE RICERCHE CONTINUARONO ATTRAVERSO CANALI LE CUI REGISTRAZIONI NON SONO GIUNTE FINO A NOI. MOLTI SONO POI I RIFERIMENTI AD AEREI MILITARI (A PARTIRE DA BAFFONE) CHE NON RISULTANO MAI IDENTIFICATI.

I DATI DI LICOLA, DUNQUE, NON POSSONO ESSERE DIRETTAMENTE UTILIZZATI NE' PER INTEGRARE QUELLI DEI RADAR CIVILI NEL RICOSTRUIRE LA ROTTA DEL DC9 NELLA FASE

TERMINALE, NE' PER INTERPRETARE I PLOTS DA CUI E' STATA DEDOTTA LA PRESENZA DI ALMENO UN ALTRO AEREO.

ESSI POSSONO SOLO COSTITUIRE INDIZIO DELLA PRESENZA DI AEREI MILITARI NON IDENTIFICATI E PONGONO IL PROBLEMA DELLE RAGIONI CHE HANNO PORTATO ALLA DECISIONE DI SOPPRIMERE IL DA1 E DI COMUNICARE AL 3° ROC E ALTRI ENTI DELLA DIFESA INFORMAZIONI NON CORRETTE.