

Associazione Arma Aeronautica

COMITATO STUDI PER USTICA

Dossier Ustica

Ustica...perché parlarne? In fin dei conti, almeno formalmente, ormai non esiste alcuna accusa nei riguardi dell'Aeronautica Militare. I massimi responsabili della Forza Armata all'epoca del disastro, dopo un calvario mediatico e giudiziario durato un quarto di secolo, sono stati assolti con la formula più ampia (anche se, distrattamente, molti operatori della pubblica opinione continuano a parlare di "insufficienza di prove"). Di conseguenza, ormai, di Ustica si parla poco e, forse, è meglio così. I giovani continuano ad essere attratti dall'Aeronautica, presentandosi sempre in gran numero ai concorsi e forse a molti di essi il nome di Ustica ricorda soltanto un luogo di vacanze, il paradiso dei sub. Del resto è un fatto ormai assodato che gli Italiani hanno la memoria corta...

Per noi, però, che amiamo la Forza Armata e che abbiamo fra le nostre finalità statutarie la custodia della memoria storica dimenticare non è facile. Noi siamo qui per ricordare, per ricordare le nostre tradizioni e i nostri morti. Per custodire il medagliere che la Forza Armata ci ha affidato e che riassume in sé il valore di 270 medaglie d'oro. Così non possiamo dimenticare le accuse che per anni ci sono state rivolte con accenti spesso feroci. Non possiamo non accorgerci che ancora oggi, che l'estraneità della Forza Armata è stata ampiamente riconosciuta, esistono ancora i soliti "dietrologhi", di cui è così ricco il nostro paese, che vedono la comprovata estraneità della Forza Armata e l'assoluzione

con formula piena dei suoi responsabili dell'epoca come il frutto di un complotto ordito da politici, magistrati e, naturalmente, generali.

E, come aviatori e come italiani, non possiamo e non vogliamo nemmeno dimenticare le 81 vittime innocenti di Ustica. Anche per loro sentiamo il dovere di ricordare e approfondire, nella speranza che anche le istituzioni non lascino cadere il discorso, perché si possa giungere alla verità e perché ai parenti delle vittime venga dato il giusto risarcimento, senza il ricorso a scorciatoie o a machiavelliche soluzioni di comodo.

Il nostro sodalizio, già nella seconda metà degli anni '90, aveva costituito nel proprio interno un "Comitato Studi per Ustica". Gli studi condotti sono stati raccolti in un "Libro Bianco", contenente un'analisi critica degli atti condotti a seguito del disastro da parte delle istituzioni competenti. Naturalmente, le conclusioni alle quali si giungeva erano diametralmente opposte a quelle sostenute dalla quasi totalità dei media nazionali che semplicemente ignorarono il pur complesso e dettagliato lavoro. Analogamente (o meglio *conseguentemente*) nessun riscontro si ebbe nemmeno da politici e magistrati ai quali la pubblicazione fu inviata.

Il Comitato ha tuttavia la piena coscienza di aver fatto il possibile per mettere la propria competenza a servizio della verità, di quella verità che infine, con le due sentenze di assoluzione in primo e secondo grado di giudizio, si è fatta strada, anche se l'opinione pubblica non ne

è stata messa al corrente negli stessi termini con i quali il problema veniva presentato quando l'Aeronautica era sul banco degli accusati.

Lo stesso Comitato, oggi, intende spiegare le suddette due sentenze, proprio per ovviare, nei confronti dei nostri soci, al silenzio che i media hanno osservato sull'argomento. Questo fascicolo che uniamo al presente numero della nostra rivista risponde a questo scopo. Esso potrà essere conservato, eventualmente separatamente dalla rivista, assieme al Libro Bianco, di cui costituisce la logica prosecuzione e il completamento.

La materia non è sempre semplice e, contenendo molte citazioni tratte dal linguaggio giudiziario, potrebbe risultare ostica alla comprensione da parte dei non addetti ai lavori, specie per quanti non hanno avuto modo di seguire la vicenda che risale a 26 anni fa. Nel chiedere scusa ai lettori, non disperiamo che nei Consigli di Sezione o di Nucleo ci siano soci dotati di molta buona volontà e particolarmente versati nella materia che siano in grado di interpretare la storia del caso e diffonderla sia all'interno che all'esterno delle nostre comunità, interessando, qualora possibile, i media locali.

Inutile dire che contiamo su queste persone. E ciò nell'interesse della Forza Armata e del Paese, ma soprattutto della verità.

Il presidente nazionale
Gen. S.A. Gianbortolo Parisi

Processo Ustica - La conclusione: TUTTI gli imputati ASSOLTI "PERCHE' IL FATTO NON SUSSISTE"

Premessa

Il 6 aprile 2006 sono state depositate le "motivazioni" in base alle quali, il 15 dicembre 2005, la Corte Penale d'Appello di Roma ha concluso una vicenda processuale durata oltre 25 anni. Infatti, quale responsabile della tragedia aerea si era tentato di coinvolgere la realtà istituzionale dell'Aeronautica Militare Italiana incriminando, con accuse infamanti, quanto infondate, i suoi vertici oltre a decine di altri militari di ogni grado. La sentenza, dopo quella assolutoria della Corte di Assise resa nel 2004, ha invece scagionato, in via definitiva, in quanto "il fatto non sussiste", gli ultimi due imputati gen. Bartolucci e Ferri, rispettivamente Capo e Sottocapo di S.M. all'epoca del disastro aviatorio civile di Ustica - occorso il 27 Giugno 1980-, da cui aveva preso nome la pluriennale vicenda giudiziaria.

Non desta meraviglia che l'Accusa abbia presentato ricorso per Cassazione alla sentenza; in quanto la realtà nazionale, da tempo, pone in evidenza la disinvoltura con la quale viene spesso interpretato e commentato lo svolgimento di una azione giudiziaria da chi, tra l'altro, sa di non dover rispondere dei propri errori. Noi, avendo seguito fin dall'inizio la creazione dal nulla e quindi la montatura di questo caso, sappiamo che non esiste ormai il minimo motivo valido per poter ribaltare

la sentenza, dal momento che la formula giudiziaria "IL FATTO NON SUSSISTE" non è una opinione ma, per l'appunto, è UN FATTO: è la pura verità finalmente riconosciuta da una Corte Giudicante.

Lo scopo di questo scritto non è quello di portare avanti una polemica che non avrebbe ragione di essere, bensì quello di porre in risalto gli aspetti più sorprendenti di questa assurda vicenda iniziata il 27 giugno 1980 con un disastro aviatorio nel quale persero la vita 81 persone, ed a seguito del quale, nella impossibilità (o incapacità?) di individuarne i responsabili, si è cercato di coinvolgere l'Aeronautica Militare come facile capro espiatorio da dare in pasto all'opinione pubblica, naturalmente colpita e turbata dalla gravità dell'evento. In effetti sul piano giornalistico, nel silenzio-assenso di quello giudiziario, l'intera Forza Armata e molti dei suoi appartenenti subirono l'onta di accuse infamanti. Infatti, non potendo incriminare l'intera Forza Armata in quanto non sarebbe stato tecnicamente fattibile, né conveniente sul piano politico, le accuse si concentrarono su quattro Ufficiali Generali di massimo rango: quattro degne persone, le quali, al concludersi della loro esemplare vita professionale, sono stati oggetto per anni di una persecuzione sistematica e traumatizzante che ha trasformato la loro esistenza in un lungo calvario sopportato con contegno e dignità esemplari.

Certo, si potrà osservare che in fondo la triste vicenda si è conclusa con una sentenza assolutoria. La frase è rispondente e facile da usare; ma quali iniziative, quali espressioni consolatorie si potrebbero immaginare per i quattro imputati di "alto tradimento" che sono stati esposti per anni ad una gogna mediatica insistente e perseverante attuata mediante articoli di stampa, film e spettacoli, comparsi e ricomparsi su tutte le reti televisive, basati e frutto solo di morbose fantasie denigratorie. Un vilipendio vistosamente reclamizzato fino ad un anno fa a processo d'appello ancora in corso: il tutto

Per un fatto che è risultato INSUSSISTENTE!.

Così come sono risultate insussistenti, in quanto scientificamente dimostrate infondate, le fantasiose ipotesi circa le cause del disastro aereo, fra le quali il "cedimento strutturale", la "collisione in volo", la "quasi collisione", il "meteorite", gli "attacchi missilistici" di caccia -in una fantomatica "battaglia aerea Nato" ed il famoso "MIG-23" libico che vi avrebbe preso parte, che è stato invece accertato - dai PP.MM. della Corte di Assise, che nel

dicembre 2003 hanno ritirato l'accusa come sia precipitato sulla Sila il 18 luglio 1980 e non la sera del 27 giugno 1980.

Noi vogliamo indirizzare queste note soprattutto agli attuali appartenenti all'Arma Azzurra la maggior parte dei quali, nel migliore dei casi, ha mostrato di possedere una vaga, se non erronea, conoscenza del caso Ustica. Ci rivolgiamo quindi, soprattutto, ai giovani che, anche per ragioni anagrafiche, hanno inconsapevolmente ritenuto di non avere interesse ad approfondire la conoscenza di un avvenimento lontano, complesso ed intricato come "Ustica", giudicandolo solo un infelice "momento aeronautico" da dimenticare. Effetto questo di una irresponsabile e colpevole incuria da parte di coloro che, con chiara obiettività, avrebbero dovuto rendere edotti i più giovani dell'accanimento ingiusto e persecutorio in atto verso gli imputati e verso l'Istituzione Aeronautica. E' bene invece che oggi ciascuno prenda atto di quanto è avvenuto per inserire i fatti di Ustica nella loro composita realtà storica, nel cui ambito NES-SUN TRADIMENTO è stato perpetrato e dove, al contrario, l'Aeronautica ha riaffermato come, in situazioni dolorose ed angoscianti, i suoi uomini migliori, sia pure abbandonati a sé stessi di fronte al potere mediatico e politico, hanno saputo rispondere ad una tormentosa mortificazione con la dimostrazione costante del loro spirito di servizio e del loro tenace attaccamento alla propria dignità ed a quella della loro Forza Armata.

Per meglio inquadrare i passaggi fondamentali e più significativi della sentenza d'appello, sarà pertanto utile un sintetico riepilogo dell'intera vicenda, citandone la specifica pagina del testo delle relative "Motivazioni", sia per opportuno riscontro, che per soddisfare eventuali interessi di approfondimento del medesimo da parte del lettore; (www.assoaeronautica.it).

IL DISATRO

La sera del 27 giugno 1980 il DC9, marche I-TIGI, della compagnia Itavia, dopo il decollo da Bologna -avvenuto con due ore di ritardo- volava regolarmente verso Palermo senza problemi.

L'I-TIGI, dopo aver superato l'isola di Ponza e pur ancora sugli schermi radar dell'ATCAS di Ciampino, veniva autorizzato ad iniziare la discesa verso Palermo ed a mettersi in contatto radio con la torre di controllo dell'aeroporto di Punta Raisi. Il controllore procedurale di Ciampino (il controllo radar era cessato), non ottenendo risposta dal velivolo, chiamava Punta

Raisi per accertarsi se l'Itavia fosse già in contatto. Ricevuta risposta negativa, dava inizio alle previste procedure di ricerca, ma senza ottenere alcun risultato. Veniva quindi tempestivamente allertato il S.A.R. (Ricerca e Soccorso), e solo alle prime luci del giorno seguente un elicottero decollato da Catania individuava, nella zona indicata dall'ultima battuta radar (ritorno di secondario delle ore 20 59' 45"), rottami e cadaveri galleggianti, che venivano prontamente recuperati da una nave militare e da una nave traghetto di linea che erano state dirottate ed indirizzate, sulla zona di presunto impatto in mare del DC-9, fin dalla sera precedente.

L'I-TIGI ormai era perduto, con tutte le 81 persone a bordo, a causa di un evento certamente imprevisto e repentino, dal momento che i piloti non avevano lanciato alcun segnale d'allarme. Si ipotizzò pertanto, da parte dei primi soccorritori - vista la frammentazione e dispersione dei rottami, che si fosse trattato di una esplosione in volo.

LE INCHIESTE

Da quel tragico evento, ebbero inizio una serie di inchieste: tecniche (Commissione Ministeriale prontamente nominata dal Ministro dei Trasporti) e giudiziarie (Procura di Palermo, poi di Roma); politiche (Commissione Stragi) alle quali si aggiunsero quelle giornalistiche, che furono le più attive e capaci di dettare l'agenda a tutte le altre. Tentare di riassumerle, anche nel modo più sommario, è praticamente impossibile e ci porterebbe troppo lontano dallo scopo che ci prefiggiamo. Tuttavia, per tutti coloro che volessero approfondire l'argomento, il "Libro Bianco/Dossier Ustica", elaborato dallo scrivente Comitato e pubblicato nel marzo del 1998, prima della conclusione della fase inquirente e prima ancora del processo di primo grado -a suo tempo distribuito a tutte le sezioni dell'Associazione Arma Aeronautica-, è comunque a disposizione. In questa sede ci si limiterà, pertanto, a citarne alcuni passi salienti, comunque utili per la comprensione sommaria del "problema Ustica".

Anzitutto la mostruosa durata di questa inchiesta: dal tragico evento da cui ha avuto origine (27 giugno 1980) alla Requisitoria dei PP.MM. (31 luglio 1998) ed alla Ordinanza di Rinvio a Giudizio che l'ha conclusa (31 agosto 1999), sono trascorsi 19 anni e due mesi! Perché?

Perché, a nostro modesto avviso, la ostinazione con la quale si è cercato di dimostrare l'indimostrabile-indimostrabile perché inesistente-, e cioè la "fantomatica battaglia aerea NATO", ha indotto il G.I.

dott. R. Priore, a chiedere proroghe su proroghe, perizie su perizie, testimonianze su testimonianze, senza mai voler accettare una conclusione diversa da quella teorizzata e reclamata a gran voce dalla stampa: "battaglia aerea NATO", con possibile "missile" e/o "quasi collisione", quali cause del disastro aereo.

Solo per chiarezza cronologica, è opportuno indicare, di seguito, le tappe salienti delle indagini svolte da parte delle differenti commissioni tecniche e d'ufficio:

- Quella Tecnica, condotta dalla Commissione Luzzatti nominata dal Ministero dei Trasporti il 28 giugno 1980, subito dopo l'incidente -stante specifica legge-; la Commissione stese una prima relazione -dicembre 1980-, ipotizzando una esplosione come causa del disastro, ma raccomandando, comunque, il recupero del relitto ritenuto essenziale per capire la natura dell'esplosione: interna o esterna? La Commissione Luzzatti si autosciolse -tra il 1984 ed il 1986-, non avendo ottenuto, nonostante ripetute e formali richieste, alcuna decisione in merito al recupero dell' I-TIGI dai fondali del Tirreno;

- Quella Giudiziaria della Procura di Palermo (sostituito dott. Guarino), anch'essa iniziata il 28 giugno 1980. Il dott. Guarino svolse i primi accertamenti, ordinando il sequestro di nastri presso il CRAM (Centro radar militare) di Marsala, l'autopsia di alcune delle salme recuperate, l'accentramento di tutti i reperti recuperati nell'area del disastro; il 10 luglio 1980, per decisione della procura generale, trasmise tutti gli atti alla Procura di Roma, decisa come quella competente;

- Quella Giudiziaria della Procura di Roma, iniziata il 10 luglio 1980 e proseguita fino al 1999 in tre fasi principali: * la prima, iniziale, svolta dal dott. Santacroce che durò fino al 1983, i cui atti essenziali furono il completamento del sequestro di tutte le registrazioni (comunicazioni terra-bordo-terra, telefoniche e radar) dell'ATC/ATCAS (controllo del traffico aereo) di Ciampino e di vari CRAM (centri radar militari), il coordinamento con la Commissione Ministeriale Luzzatti, ed i primi interrogatori di persone informate dei fatti -iniziati nel novembre 1980-; Il 31 dicembre 1983 (erano già trascorsi tre anni e mezzo dal disastro), il giudice Santacroce trasmise gli atti al primo G.I. dott. Bucarelli per l'istruttoria formale;

* la seconda, svolta dal G.I. Bucarelli, che proseguì l'inchiesta e l'8 novembre 1984 nominò il primo Collegio Peritale d'Ufficio, presieduto dal prof. Blasi, com-

posto da cinque specialisti di varie discipline; la loro prima relazione ("causa missile"), depositata nel marzo 1989 (erano già trascorsi 9 anni!) vide concordi i cinque periti, mentre la successiva perizia ("nessun missile" /causa missile"), depositata nel marzo 1990 -dopo una prima campagna di ricerca e parziale recupero del relitto svolta fra il 1987 al 1988-, portò alla "spaccatura" del Collegio d'Ufficio, con due periti che escludono il "missile" e tre che lo confermarono. Comunque il dott. Bucarelli, dimessosi clamorosamente dal suo incarico dopo aver querelato l'On. Amato -il quale, in una audizione presso la "Commissione Stragi", gli aveva attribuito dichiarazioni in merito al recupero del relitto del DC-9 dai fondali del Tirreno che il querelante aveva giudicato false-, pochi giorni prima di lasciare il suo incarico, aveva nominato un nuovo Collegio Peritale, sottoponendogli vari quesiti: in particolare sulle cause del disastro e sulla eventuale presenza di altri aerei, "vicini" all' I-TIGI;

* la terza, iniziata il 17 luglio 1990, svolta dal secondo G.I., dott. R. Priore, il quale venne chiamato a sostituire il dott. Bucarelli e che, nel settembre, confermò la nomina del Collegio Peritale Internazionale, designato dal suo predecessore, ma modificandone la composizione e chiamando a farne parte 11 specialisti di chiara fama, 6 italiani e 5 stranieri: fu il cosiddetto Collegio "Misiti / (Santini)", dal nome del suo Presidente e del suo Coordinatore Tecnico/Scientifico.

Il G.I. Priore è praticamente colui che ha svolto la parte più importante dell'inchiesta, concludendola non il 31 dicembre 1997 (come previsto "ex lege") ma il 31 agosto 1999 (19 anni dopo il disastro!), con una Ordinanza Rinvio a giudizio di 5468 pagine, divisa in 19 Volumi; ma in tutto questo ponderoso lavoro, non si dà praticamente alcun peso - a suo insindacabile giudizio, quale "peritus peritorum"- alle risposte rese dagli 11 periti, da lui stesso scelti, in base ai quesiti loro posti. Dopo il recupero del 94% del relitto, il rimontaggio dei suoi pezzi, individuati con imponente lavoro di identificazione e certissima collocazione sull' "iron bird" e dopo anni di attento esame e studio di tutto il materiale disponibile, nella sua Relazione Conclusiva -presentata il 23 luglio 1994-, così aveva in effetti risposto il Collegio Peritale al quesito del Giudice sulla causa, sui mezzi e circa le ipotesi che avevano provocato il disastro:

- L'ipotesi di abbattimento per "missile" è da rigettare;
- L'ipotesi di "cedimento strutturale" è da rigettare;
- L'ipotesi di "collisione in volo" è da rigettare;

- L'ipotesi di "quasi-collisione" è da rigettare;
- L'ipotesi di "esplosione a bordo" è tecnicamente sostenibile.

Il Collegio, quindi, invitava il G.I. ad accettare la conclusione che: "la causa dell'incidente è stata una esplosione interna; i risultati dell'analisi non hanno però consentito di poter individuare con certezza la posizione dell'ordigno nell'ambito della toilette posteriore", ove per "certezza" deve intendersi, come risultato in dibattimenti confronti peritali d' Assise, la posizione certa dell' esplosivo nel vano toilette posteriore del DC-9 e la sua esatta quantità in peso di T4/TNT .

Non si può inoltre non ricordare che a lato della istruttoria giudiziaria si è svolto, anche, un "parallelo processo politico", affidato dal parlamento alla "Commissione Stragi". Tale processo è andato avanti per ben 14 anni, senza arrivare a nessuna conclusione, anche se l'allora Presidente della Repubblica -F. Cossiga- aveva ufficialmente segnalato, ai due rami del Parlamento -con specifica lettera formale-, la sua inopportunità per l'evidente interferenza con l'inchiesta giudiziaria in corso; fra l'altro è da evidenziare che il dott. Priore era stato, prima di occuparsi del "Caso Ustica", Consulente Giuridico di quella Commissione, con facoltà inquirente, per due anni, prima di assumere l'incarico di Giudice Istruttore: cosa che non poteva non destare qualche perplessità.

In ogni caso, come già detto -il 31 Agosto 1999- fu depositata l'Ordinanza di Rinvio a Giudizio, preceduta da una brevissima sentenza che ordinava l'archiviazione delle indagini per il reato di strage, in quanto, non essendo stato peritalmente possibile determinare la specifica causa del disastro aereo, non erano, conseguentemente, configurabili imputazioni di responsabilità rimanendo quindi "ignoti gli autori "del reato" ". Cioè il processo, che tutti conoscono come caso Ustica, in realtà con il disastro ha ben poco a che vedere! Ma non avendo niente di più concreto fra le mani, dopo 19 anni di indagini costate decine e decine di miliardi, si è ripiegato sul rinvio a giudizio di quattro Generali, ai vertici dell'Aeronautica Militare di allora, non perché avessero responsabilità dirette o indirette nell'incidente, ma perché, secondo l' Accusa, avrebbero "IMPEDITO" al Governo l'esercizio delle sue prerogative costituzionali -in campo nazionale ed internazionale- tacendo o fornendogli, sul caso, informazioni false e fuorvianti. (C.P. art. 289 Comma A ("impedimento") e Comma B ("turbativa"), pari al C.P.M.P. art. 77). Per sostenere e provare l'accusa il G.I. ha

quindi corredato le 5468 pagine dell'istruttoria con altre 1.750.000 pagine di documenti (verbali di interrogatori, perizie, intercettazioni telefoniche ecc.), depositate presso la 3° Sezione della Corte d'Assise di Roma.

IL PROCESSO DI ASSISE - PRIMO GRADO.

Il processo è durato circa 4 anni, con 276 udienze durante le quali sono state ascoltate 428 persone fra testimoni e periti. Ogni argomentazione dell'Accusa è stata minuziosamente vagliata dalla Corte con certissima pazienza. Iniziatosi il 28 settembre 2000, è interessante notare che i quattro anni di lavori processuali si siano svolti nel più completo disinteresse della stampa: praticamente nessuno dei giornalisti che si erano sbizzarriti per anni ad inventare scenari e complotti, è mai venuto nell'aula del tribunale per verificare di persona se le loro tesi sul disastro e le responsabilità ascritte agli imputati, fossero fondate o no. Anzi, nonostante quanto veniva accertato e provato in Assise, hanno pertinacemente continuato ad asserire, scrivere, dibattere e commentare le stesse infondate sciocchezze e falsità propalate per anni !

E' praticamente impossibile in questa sede dare conto, sia pure sommariamente, dello svolgimento del processo, durato, come detto, 4 anni con 276 udienze; ci limitiamo a riportare le sue conclusioni, contenute nella sentenza pronunciata dalla Corte il 30 aprile 2004, con "motivazioni" rese alla fine del novembre successivo .

Due erano le imputazioni principali a carico dei convenuti:

- aver omesso di riferire alle Autorità politiche i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Ciampino;
- aver fornito informazioni errate alle Autorità politiche, escludendo il possibile coinvolgimento nell'incidente di altri aerei, tramite l'informativa scritta dallo S.M.A. e datata 20 dicembre 1980, oltre ad una serie di imputazioni relative a singoli fatti configurati, nell' Ordinanza di Rinvio a Giudizio, come delittuosi .

La Corte Penale di Assise, presieduta dal Giudice G. Muscarà, a fronte dei capi di imputazione ascritti ai quattro Generali, maggiori imputati, ha invece così sentenziato il 30 aprile 2004 :

- il NON DOVERSI PROCEDERE, a cari-

co di Bartolucci per la contestazione di cui al primo punto

- il NON DOVERSI PROCEDERE, a carico di Bartolucci e Ferri per la contestazione di cui al secondo punto, per l'intervenuta prescrizione del reato, che la Corte aveva derubricato da "impedimento" (così definito dall'Accusa), a "turbativa".
- l' ASSOLUZIONE, di Ferri, Melillo e Tascio dalla contestazione di cui primo punto, per non aver commesso il fatto;
- l' ASSOLUZIONE, di Melillo e Tascio dalla contestazione di cui al secondo punto, perché il fatto non costituisce reato
- l'ASSOLUZIONE, di Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio da tutte le residue imputazioni perché il fatto non sussiste.

A tali assoluzioni devono essere anche aggiunte quelle -tutte con "formula piena"- pronunciate nei confronti di altri 33 Ufficiali rinviati a stralcio dal G.I. Priore, in "differmità " a quanto indicato dai PP.MM. nella citata Requisitoria del 31 luglio 1998 che li voleva invece prosciolti in istruttoria ..

In buona sostanza, pressoché tutto il materiale accusatorio affastellato dal G.I. Priore in dieci anni di inchiesta (senza tener conto del decennio precedente), si era sfaldato, come neve al sole, davanti al rigoroso esame processuale dei documenti, delle testimonianze e dei confronti peritali, già in "primo grado" .

Solo la controversa esistenza di due echi radar, i famosissimi -17 e -12, ha lasciato nella Corte il "dubbio", "con una probabilità apprezzabile e superiore a quella ipotizzata dalla Commissione Misiti", circa la possibile presenza di un altro aereo.

Va però ricordato che oltre alla Misiti -del 1994-, anche la successiva perizia radaristica affidata dal G.I. al Collegio Peritale d'Ufficio Dalle Mese, proprio per cercare di superare le conclusioni della Misiti -depositata il 7 giugno 1997-, aveva dichiarato, inequivocabilmente, che : "In un raggio di 50/60 miglia intorno al punto dell'incidente sia i sistemi radar della Difesa Aerea sia quelli del traffico civile non evidenziano tracce significative di altri aerei".

In ogni caso la Corte aveva ritenuto "ipotesi apprezzabile" la presenza di un tale aereo "vicino" al DC-9 -lungo la rotta percorsa in aerovia da Firenze a Ponza-, ed aveva giudicato in conseguenza, sia pure prosciogliendo gli imputati per prescrizione di "ipotesi di reato" (art. 289 / Comma B) . Ma i Gen. li Bartolucci e Ferri hanno sacrificato quattro anni della loro vita, assistendo a tutte le udienze, per veder riconosciuta la INSUSSISTENZA dei fatti loro addebitati e non per essere prosciolti "per prescrizione": di conseguenza hanno

presentato immediato ricorso in Appello. Come succede quasi sempre, per controbilanciare l'appello degli imputati, anche le Procure hanno presentato ricorso, unitamente alle parti civili, insistendo per rubricare il reato come "impedimento" (art. 289/Comma A) e non semplice "turbativa" (art. 289/Comma B) delle prerogative costituzionali del Governo: ciò al fine di escludere la prescrivibilità ed ottenere invece una condanna.

IL PROCESSO D'APPELLO - SECONDO GRADO.

La Corte d'Appello ha iniziato il processo il 2 novembre 2005. Ascoltate le argomentazioni dei PP.MM. degli avvocati di parte civile, dei difensori degli imputati e gli stessi Generali imputati, ha raggiunto rapidamente la conclusione pervenendo alla pronuncia, il 15 dicembre successivo, della sentenza assolutoria piena. Le relative motivazioni sono state depositate il 6 aprile 2006. Esse hanno reso finalmente giustizia in base ad una rigorosa e chiarissima analisi dei fatti.

In buona sostanza la Corte:

- ha riconosciuto che i due famosissimi plots, -17 e -12 (ammesso che fossero echi di oggetti reali, cosa tuttora controversa), non potevano essere a conoscenza degli imputati nella immediatezza dell'incidente; tali "falsi echi" radar erano stati infatti identificati dalla Selenia -ditta che aveva progettato ed installato il radar "Marconi" dell' ATCAS di Ciampino- solo nell' ottobre 1980 e non prima;
- ha accertato che la lettera del 20 dicembre 1980 era chiaramente indirizzata allo Stato Maggiore della Difesa, e non al Governo, che secondo le illazioni degli accusatori si voleva influenzare e depistare; in ogni caso il contenuto della lettera, sottolineando la opportunità che sul disastro aereo di Ustica ci si attenesse solo ai fatti certi, essendo in corso una indagine giudiziaria, era totalmente vero, salvo una imprecisione, relativa al Radar di Marsala, comunque assolutamente influente rispetto ai fatti;
- ha deciso, per tutte le altre contestazioni accusatorie, che i P.P.M.M. avevano ripreso nelle loro requisitorie - richiamandosi alla sentenza di primo grado - argomentazioni che la Corte di Assise aveva già respinte, condividendone in pieno, il Giudice di Appello, le relative decisioni.

LA SENTENZA D'APPELLO.

Le spiegazioni della Sentenza resa dalla Corte, per aver "riconosciuto", "accertato" e "deciso", sono esplicitate nelle relative "Motivazioni", depositate il 6 aprile 2006. La Corte (due Giudici Togati e sei Popolari) riepiloga anzitutto le argomentazioni addotte dalle Procure, dalle parti civili e dagli imputati, contestandone o confermandone la fondatezza espressa con la Sentenza di Primo Grado: di fatto le respinge od accoglie, sul piano procedurale, nelle prime 45 pagine. Non ci avventuriamo in commenti su questa parte, data la nostra scarsa cultura giuridica; tuttavia non possiamo non citare quelle che risultano una esemplare lezione di diritto in materia di prova (pag. 46 e 47). Dice, infatti, il Giudice A. Capiello, in modo esplicito, circa:

- "LA PROVA": "E'opportuno richiamare alcuni principi in materia di prova che vengono talvolta dimenticati per ottenere un determinato risultato....Posto un tema di prova in ordine ai fatti enunciati in una imputazione, saranno i relativi mezzi di prova a verificare la consistenza di questi fatti e a rappresentarli nel processo... E' PROVA la verifica effettuata attraverso un ben determinato mezzo". - - - "La FONTE DI PROVA": è una traccia sensibile idonea a produrre una conoscenza in capo a chi la ispeziona".
 - "L'ELEMENTO DI PROVA":... è la proposizione offerta dalla fonte di prova, quale il dictum della persona, il contenuto del documento, le caratteristiche della cosa, etc.",
 - "IL MEZZO DI PROVA":.... E' l'attività processuale attraverso la quale può essere introdotto nel processo un elemento di prova; serve alla verifica del tema di prova".
 - "LA PROVA CONTRARIA":.... è quella destinata a negare, anche indirettamente, il fatto oggetto della prova articolata dalla parte avversa, per concludere con: "Questo Giudice...farà riferimento esclusivamente ai fatti che emergono dalle prove istruttorie o dibattimentali; ossia le testimonianze, le consulenze tecniche e le perizie".
- Così concludendo definitivamente il Giudice Presidente A. Capiello (pag. 47): "NEL MERITO, LA CORTE RITIENE CHE I DUE IMPUTATI DEBBANO ESSERE ASSOLTI... accogliendo le censure delle rispettive difese e rigettando quelle dell'Accusa e delle parti private".

Basterebbe questo! Ma è da citare la pacata, ma ferma, confutazione da parte del Giudice, circa un velenoso commento riportato dal quotidiano "Repubblica" -il 16 dicembre 2005-, subito dopo la sentenza, definente "una vergogna" la sentenza assolutoria (pag. 48): "La Corte era ben conscia dell'impatto negativo di un'ulteriore sentenza assolutoria anche nei confronti dei due Generali; ma A FRONTE DI COMMITTERE UN'INGIUSTIZIA, PERCHE' TALE SAREBBE STATA LA CONFERMA DELLA SENTENZA O UNA CONDANNA, andare contro l'opinione pubblica non costituisce un ostacolo. In quel caso, allora, si sarebbe trattato di una vergogna perché si sarebbero condannati o ritenuti responsabili di un reato persone nei cui confronti vi era un difetto assoluto di prova."

Ribadita in modo inequivocabile la sentenza -in base a principi certi di diritto processuale penale - la Corte, dopo aver premesso (pag. 50) che: "Altro è formulare ipotesi e altro è giudicare, e con le prime non si può condannare alcuno... rientrando quindi nell'alveo processuale la Corte ritiene di dover assolvere i due imputati dal reato loro ascritto PERCHE' IL FATTO NON SUSSISTE.", esamina quindi, ad una ad una, le specifiche accuse mosse agli imputati, respingendole ad una ad una con esemplare chiarezza

ARGOMENTAZIONI DELLE MOTIVAZIONI DI APPELLO

Il Presidente, Giudice A. Capiello, dopo tali premesse di diritto giudiziario, circa le procedure penali, passa in concreto a trattare le situazioni e gli elementi di imputabilità ascritti ai Generali convenuti in giudizio.

Per dare significanza, consistenza e credibilità agli aspetti conclusivi, circa la infondatezza dei capi di accusa ascritti agli stessi, i diversi argomenti vengono trattati riportando, integralmente, specifici estratti del testo delle "Motivazioni", così come stilati dallo stesso Giudice.

Comunque, per necessità di chiarezza, in ordine alla supposta fondatezza del capo d' accusa inerente la presenza di "altri velivoli" nel cielo di Ustica, prima ed al momento del disastro, va' evidenziato che la medesima, secondo l' accusa di Primo Grado d' Assise desunta da contestate perizie di ufficio, si sarebbe configurata in:

- un "velivolo nascosto", vicino all' I-TIGI sulla rotta da Firenze a Ponza,
- "velivoli" desumibili da asserzioni generiche fatte da alcuni controllori presso i centri ATC/RADAR,
- "velivoli caccia" in manovra di attacco (da Ovest ad Est) sul punto "0" contro il DC-9 diretto a Sud,

mentre sarebbero stati presenti "velivoli militari", che avrebbero partecipato alla "battaglia aerea NATO, della US/NAVY e dell' Armée de l' Air e forse della Royal Navy- decollati da portaerei USA, o francesi ovvero, probabilmente, inglesi, che sono invece risultate alla fonda a Napoli (Saratoga), in porti francesi (Clemenceau e Foch) o a ridosso di Gibilterra .

Quindi, ed in particolare, il primo argomento trattato dal Giudice e' costituito dai due "famosissimi plots" [ritorni radar] -17 e -12 -ritenuti, per anni . rappresentativi di caccia in rotta di attacco sul DC-9 I-TIGI-, a proposito dei quali il Giudice dichiara (pag. 51): "...in termini di certezza nulla è emerso dalle perizie e dalle consulenze tecniche delle varie commissioni che si sono succedute nel tempo, come meticolosamente e accuratamente riferito dalla sentenza di primo grado."; ricostruzione che la Corte d'Appello riporta integralmente, nelle successive pagine (da 51 a 68), precisando : "Si è ritenuto opportuno riportare per esteso quanto sopra allo scopo di evidenziare tutto il complesso ragionamento effettuato dalla Corte di primo grado per addivenire all'esistenza dei plots -17 e -12 e, ma con un SALTO LOGICO NON GIUSTIFICABILE, all'esistenza di un velivolo che volava accanto al DC9 ITAVIA, supportato solo da ipotesi, deduzioni, probabilità e mai da una sola certezza".

L'Accusa, in particolare, era ricorsa in Appello censurando la sentenza di primo grado, ma:

- ridimensionando l'accusa a carico del gen. Bartolucci, ritenendolo responsabile solo dell'omesso riferimento alle Autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Ciampino (PRIMO MOTIVO), escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei nella informativa S.M.A. datata 20 dicembre 1980, in concorso con il Gen. Ferri (SECONDO MOTIVO) ; ciò senza tener conto di tutte le emergenze processuali;
- non ritenendo il Gen. Ferri corresponsabile dell' "omesso riferimento di cui sopra".

La Corte di Appello invece, respingendo questo ricorso, dichiara che (pag. 70) : "IL PRIMO MOTIVO E' PALESEMENTE INFONDATA IN FATTO"; e motiva questa

conclusione con stringente analisi di tutte le testimonianze che erano state portate con troppa disinvoltura a supporto della tesi "presenza di altri aerei", per dare corpo ad una "battaglia aerea Nato" . Testimonianze che sono le seguenti:

- a) quelle dei controllori dell'ATCAS di Ciampino COLONNELLI e CUCCHIARELLI (pag. 72) : "E' pertanto DA ESCLUDERE che Colonnelli o Cucchiarelli abbiano potuto diffondere quella sera una qualunque informazione tale da determinare l'insorgere della notizia di un intenso traffico americano razzolante nella zona dell'incidente".
- b) quella dell'assistente-controllore dell'ATCAS di Ciampino DIAMANTI (pag. 72) : "...osserva la Corte che le affermazioni del Diamanti, attinenti all'asserita osservazione di manovre militari in prossimità dell'Ambra 13 NON POSSONO RITENERSI ATTEDIBILI"; spiegando bene, nelle successive pagine (73 e 74), le inconfutabili ragioni di questa inattendibilità.
- c) quelle dei fratelli BOZZO, in vacanza in Corsica (circa il movimento di velivoli militari francesi sulla base aerea di Solenzara, la sera del 27 giugno 1980), che è considerata attendibile e veritiera sia dalla Corte d'Assise sia da questa Corte d'Appello, sottolineando tuttavia quest' ultima (pag. 75) l'irrelevanza dell'episodio riferito, "...indicativo esclusivamente dell'esistenza di attività volativa militare nella notte in una località posta a grande distanza dal luogo del disastro".
- d) quelle del Gen. MANGANI (Comandante del 3° ROC di Martina Franca), e del Ten.Col. LIPPOLIS (comandante del S.A.R. i cui aerei sorvolavano l'area del disastro alle prime luci del giorno seguente), che, data la loro importanza, vengono riportate integralmente (pag. 76 / 85) ; la Corte così commenta in merito (pag. 85): "Pertanto, pur volendo convenire con l'Accusa che il Bartolucci sia stato messo al corrente dal Gen. Mangani di tutta la situazione relativa all'accertamento dell'eventuale traffico aereo stantunitense, bisogna ugualmente convenire che lo stesso Mangani abbia dato risposta negativa sulla sua esistenza... al Bartolucci che non ne ha tenuto conto giustamente, in quanto non si può essere d'accordo con quanto sostenuto dal P.M. e dalle parti civili che quella notizia, pur ACCERTATAMENTE INFONDATA, dovesse essere comunque portata a conoscenza dell'Autorità di governo. Non è dato comprendere, infatti, quale utilità ne poteva trarre il Governo dalla COMUNICAZIONE DI UN FATTO INESISTENTE".

Per inciso noi aggiungiamo che già in istruttoria il Gen. Mangani, interrogato dal G.I. Priore, aveva confermato di aver riferito al Gen. Bartolucci che al 3° R.O.C. non risultava alcuna presenza di traffico aereo sconosciuto o di portaerei nell'area.

In particolare, circa l'imputazione ascritta al Gen. Bartolucci, basata sui risultati delle analisi delle registrazioni dei tracciati del radar Marconi dell' ATCAS/Ciampino, vediamo perché e per quale specifico motivo la Corte ha respinto l'accusa basata sulla perizia radaristica del prof. DALLE MESE (pag. 86): " Le conclusioni innanzitutto si riferiscono ad esami effettuati qualche decina di anni dopo i fatti, per cui i grafici sono stati esaminati con sistemi del tutto nuovi e sconosciuti nel periodo giugno-dicembre 1980; onde, come si è detto in via preliminare, QUESTI DATI NON POSSONO ESSERE PRESI IN CONSIDERAZIONE.

In secondo luogo il perito non ha fornito certezze, ma solo ipotesi quando sostiene che: " l'ipotesi che sotto di fianco vicino al DC9 volasse un altro aereo è UN'IPOTESI PLAUSIBILE; ... abbiamo IPOTIZZATO LA PRESENZA DI UNA PORTAEREI in navigazione che poteva in qualche modo giustificare la presenza di questi aerei". È un ragionamento giuridicamente inaccettabile in quanto da una conclusione (presenza di plots non identificati) SI DEDUCE la presenza di aerei per giustificare la quale SI IPOTIZZA la presenza di una portaerei in navigazione".

Qui il commento della Corte, inserito nella citazione testuale delle conclusioni dell'Accusa, raggiunge chiaramente il tono dell'indignazione; lo riportiamo per intero (pag. 86 e 87): "La conclusione cui perviene l'Accusa: La notizia certa è che nel radar è stato visto un intenso traffico operativo militare (MA DOVE E QUANDO?), che dal contenuto delle conversazioni telefoniche è stato definito essere americano (MA DA CHI, DOVE E QUANDO?) nella zona di Ponza, tale traffico è stato messo in relazione subito con la caduta del DC9 (MA DA CHI E IN CHE MODO?) come causa di una possibile collisione... può essere accettata come ipotesi accusatoria... ma è inaccettabile quale motivazione di una sentenza, in quanto si dà per certo un risultato partendo da dati del tutto ipotetici e, peraltro DEL TUTTO SCONFESSATI DAGLI ELEMENTI PROBATORI CERTI ED INEQUIVOCABILI come sopra messo in evidenza."

Ed ancora continua la Corte: "Così come l'Accusa nei suoi motivi DA' PER CERTA UNA NOTIZIA INESISTENTE allorché sostiene che lo Stato Maggiore aveva acquisito il contenuto dei dati radar di Ciampino (il plotting redatto dal Russo)

dai quali emergevano alcuni ritorni radar che non erano attribuibili sicuramente alla traiettoria del DC9; quando TALE NOTIZIA E' DEL TUTTO INFONDATA in quanto sul plotting approntato dal Russo non compaiono i due plots -17 e -12 come si vedrà.

Rebus sic stantibus... ad avviso di questa Corte il punto essenziale della vicenda, per quanto riguarda il solo Bartolucci, è accertare SE C'ERA UNA NOTIZIA E SE QUESTA GLI ERA PERVENUTA E COME GLI ERA PERVENUTA."

E dopo aver ripercorso la storia dei due plots -17 e -12, stucchevole cavallo di battaglia alla base di tutto il castello accusatorio, così conclude la Corte (pag. 94): "Ora non può darsi per certo che questi due plots fossero effettivamente esistenti dato che, come si è detto, i tecnici non sono unanimi sulla loro presenza; per cui, si ripete, questo è già un elemento di dubbio che non potrebbe legittimare una eventuale condanna. In ogni caso E' CERTO che la loro traccia sul plottaggio del Russo non è stata riportata per cui deve ritenersi pacifico CHE LA NOTIZIA NON E' VENUTA A CONOSCENZA DELLO STATO MAGGIORE AERONAUTICA mediante la produzione del grafico".

A questo punto la Corte, ad evitare ogni possibile dubbio, non può che riesaminare in dettaglio la testimonianza del Ten. Col. Russo, incalzato dal P.M. Salvi al processo di primo grado. Il Russo, coadiuvato dal Ten. Martini, la mattina del 28 giugno, aveva manualmente/graficamente tracciato due planimetrie, in scala di 1:500.000 e 1:100.000 per riportarvi la rotta del DC9 nei suoi ultimi minuti di volo; la Corte trascrive integralmente la sua testimonianza (pagine da 95 a 101) nella sentenza; concludendo che (pag.101): "...non vi sono elementi che contrastino con quanto asserito dal Russo anzi vi sono elementi che lo confortano dato che sul grafico (o plottaggio) effettuato dallo stesso, si ripete ancora una volta, **QUESTI DUE PLOTS NON SONO RIPORTATI**, e il grafico non è stato manomesso e che solo il giorno 8 ottobre 1980 ufficialmente si venne a conoscenza dei due presunti plots"; aggiungendo (pag. 101 e 102): "... a questo punto, per arrivare a quel risultato voluto di depistaggio si dovrebbe dare per scontato che il Russo e il Martino (che, non si dimentichi, era l'ufficiale che leggeva i dati) abbiano rilevato i due plots sul tracciato radar per poi riferirne a voce al diretto superiore ten. col. Guidi, che poi lo avrebbe riferito al Col. Fiorito De Falco, che poi lo avrebbe riferito al gen. Fazzino che infine lo avrebbe riferito al gen. Bartolucci che avrebbe

disposto la mancata inclusione nel grafico, e che quindi i due (non solo il Russo) abbiano ottemperato a un ordine superiore di costui pervenutogli per via gerarchica.

Di tutto questo non vi è alcun riscontro oggettivo... vi è un elemento che prova il contrario ed è la stessa sentenza a porlo in evidenza allorché, a proposito della nota del 20 dicembre 1980, sostiene che: se la fonte delle notizie acquisite da Melillo è sempre l'Itav disinformativa... non può ritenersi provato che ... il generale [Melillo] sia stato consapevole della reale portata disinformativa della nota che contribuiva ad elaborare."

Continuando nel rigoroso esame delle testimonianze, la Corte osserva (pag. 104): "Se fosse vera l'ipotesi del depistaggio, ad esso avrebbe collaborato anche il Martino dato che era colui che rilevava i dati radar e li trasmetteva al Russo che li trascriveva; visto che ha concordato con il suo superiore sull'inconsistenza di tali dati e, quindi, sull'inutilità di riportarli sul grafico".

E finalmente, riferendosi alla sentenza di primo grado che definisce "sicuramente prospettabile la ipotesi che il Gen. Bartolucci fosse consapevole dei due plots ma preoccupato da una eventuale divulgazione all'esterno di dati... la cui conoscenza avrebbe potuto determinare a tutti i livelli conseguenze di indubbio rilievo"..., la Corte di Appello così invece commenta (pag. 109): "L'assunto non può assolutamente essere condiviso in virtù di tutto quanto precisato prima:

VI SONO SOLO DEDUZIONI, IPOTESI, VEROSIMIGLIANZE, "NON POTEVA NON SAPERE", "RILIEVI DI ORDINE LOGICO", ma nulla che abbia la veste non solo di una prova ma anche di un indizio.

Il principio del libero convincimento del giudice inteso come libertà di valutare la forza persuasiva del materiale probatorio... non può costituire un fattore di scavalco di quei particolari, anzi specifici canoni valutativi, che il legislatore ha dettato per saggiare l'attendibilità di talune risultanze probatorie in ossequio ad un **PRINCIPIO DI LEGALITA' DELLA PROVA CUI ANCHE IL GIUDICE E' TENUTO AD OBBEDIRE**".

E precisa inoltre (pag. 110): "quello che si intende sostenere, riportandosi ai principi sulla prova enunciati i precedenza, è che vi deve essere, progressivamente, **UNA FONTE DI PROVA, UN ELEMENTO DI PROVA OFFERTO DALLA FONTE, UN MEZZO DI PROVA OFFERTO DALLA FONTE**, ossia l'attività mediante la quale si introduce nel

processo l'elemento di prova, ed infine **L'OGGETTO DELLA PROVA**".

E conclude (pag. 111): "Nel processo penale vige il principio dell'accertamento della verità materiale, altrimenti definito come principio del libero convincimento del giudice; che deve essere inteso come diritto-dovere del giudice di attingere comunque la prova dei fatti e di valutarla senza alcun limite ma non può e non deve significare libertà del giudice di **SOSTITUIRE ALLA PROVA LE CONGETTURE, LE DEDUZIONI, LE IPOTESI...** Il giudice può porre a fondamento della decisione qualsiasi elemento di prova ma occorre che la stessa sia sottoposta a vaglio critico con riscontro nella motivazione... Orbene (pag. 112), **NON VI E' UN SOLO ELEMENTO DI PROVA O INDIZIO** che sostenga che il Russo: a) non abbia riportato i due plots su ordine dei suoi superiori; b) che li abbia taciuti agli stessi pur avendoli notati; c) che ne abbia riferito solo verbalmente agli stessi... La prova definitiva (pag. 113) è proprio nel fatto che l'Accusa non abbia mai sostenuto la tesi di un complotto, presunta fonte primaria della mancata trascrizione; perché tale dovrebbe qualificarsi l'accordo raggiunto da tutti gli ufficiali a cominciare dal Bartolucci perché avrebbe dovuto elevare a carico di tutti gli ufficiali dell'Arma Aeronautica, Russo, Guidi, Fiorito De Falco e Fazzino, l'accusa quanto meno di concorso dato che il Bartolucci da solo non poteva in alcun modo conoscere i fatti di cui si discute, per cui poi, pur avendoli appresi comunque, agendo per particolari motivi, abbia fatto omettere dal grafico e poi taciuti al Governo impedendo in tal modo l'esercizio delle sue prerogative... Allora (pag. 114), l'unica supposizione sostenibile per soccorrere l'Accusa era quella già avanzata in precedenza, che il Russo avesse rilevato i due famosi plots ma prima di trascriverli li avrebbe resi noti ai suoi superiori che li avevano comunicati al Bartolucci ricevendone da questo l'ordine di occultare il tutto per evitare conseguenze internazionali... **MA NON È CHI NON VEDA IN ESSA LA TRAMA DI UN LIBRO DI SPIONAGGIO MA NON UN ARGOMENTO DEGNO DI UNA PRONUNCIA GIUDIZIALE**"... "Si obietta dall'accusa (pag. 115) che vi sarebbero - il condizionale è d'obbligo - prove di un movimento di aerei militari... ma come si è visto la sentenza di primo grado esclude che tali movimenti, pur se vi fossero stati, abbiano interessato il volo dell'aereo Itavia; per i motivi cui si rimanda e che si condividono pienamente che si concretano nella circostanza che nessun

velivolo risulta aver attraversato la rotta dell'Itavia non essendo stata rilevata traccia di essi dai radar militari e civili le cui registrazioni sono state riportate su nastri da tutti unanimemente i tecnici ritenuti perfettamente integri... A ciò vanno aggiunti 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. TUTTO IL RESTO (pag. 116) E' FANTAPOLITICA O ROMANZO che potrebbero anche risultare interessanti se non vi fossero coinvolte ottantuno vittime innocenti"..."TUTTO IL RESTO, NON ESSENDO PROVATO, E' SOLO FRUTTO DELLA STAMPA CHE SI È SBIZZARRITA A TROVARE SCENARI DI GUERRA... fino a cercare di ESCOGITARE UN (FALSO) COLLEGAMENTO CON LA CADUTA DI UN AEREO MIG DI NAZIONALITÀ LIBICA AVVENUTO IN DATA SUCCESSIVA".

Dopo questa precisa ed inconfutabile analisi dei fatti, la Corte conclude (pag. 116): "IL BARTOLUCCI PERTANTO NON HA OMESSO DI COMUNICARE AL GOVERNO NULLA IN QUANTO NULLA EFFETTIVAMENTE GLI RISULTAVA; PER CUI DEVE ESSERE ASSOLTO ANCHE DALL'ACCUSA MINORE DI CUI ALLA SENTENZA DI PRIMO GRADO PERCHE' IL FATTO NON SUSSISTE PER MANCANZA ASSOLUTA DI PROVA".

Ci permettiamo di ripetere: "MANCANZA ASSOLUTA" non "INSUFFICIENZA", come si ostinano a ripetere vari telegiornali e giornali.

Esaurito quindi il PRIMO MOTIVO del capo di imputazione, la Corte passa ad esaminare il SECONDO MOTIVO : quello relativo alla nota indirizzata dallo S.M.A. allo S.M. Difesa il 20 dicembre 1980, che vede coinvolto, accanto al gen. Bartolucci, anche il Gen. Ferri : per "aver fornito informazioni errate alle autorità politiche escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei". La Corte osserva: (pag. 117): "... Si è detto che questa nota avrebbe impedito o turbato le prerogative costituzionali del Governo; ma è solo una petizione di principio perché la nota non poteva in nessun modo coprire alcuno o alunché già in presenza della prima relazione della Commissione ministeriale Luzzatti... IN REALTÀ AL GOVERNO IMPORTAVA POCO O NULLA DEL DISASTRO, tanto è vero che al di fuori dell'immediato dibattito in Parlamento... tutti i

gruppi non tanto si interrogavano sulle cause del disastro quanto piuttosto anticipavano un loro giudizio sull'incidente chiedendo la revoca della concessione alla soc. Itavia... La Corte di primo grado (pag. 118), con magnanimità, giustifica il mancato intervento dei Governi... per la particolare situazione del momento... ma questo comportamento non assolve né i governi che si succedevano né il Parlamento dalla loro ignavia... NE' PUO' ESSERE ADDOSSATO AI DUE IMPUTATI".

La Corte precisa inoltre (pag. 119) "...in realtà non vi è parte delle informazioni ivi [nella lettera] contenute che si possa dire errata, ad eccezione dell'informazione su un presunto cambio manuale del nastro [del radar di Marsala] quella informazione avrebbe potuto essere rilevante solo se fosse stata accertata una manipolazione del nastro - da cui arguire l'esistenza del complotto per il depistaggio - ma è pacifico che TUTTI I NASTRI FURONO SOLLECITAMEN-

TE ACQUISITI DALL'A.G. E SONO STATI RILEVATI DEL TUTTO INTEGRATI".

La Corte riesamina meticolosamente, periodo per periodo, il contenuto della lettera incriminata (pagine dalla 120 alla 126), e della interpretazione capziosa, per non dire arbitraria, che ne danno l'Accusa e la Corte di primo grado; e conclude (pag. 127): "occorrerebbe provare che anche in questo caso il Bartolucci - che si trovava all'estero - e quindi il Ferri abbiano manipolato da soli i dati in questione loro riferiti per porre il Governo nell'impossibilità di conoscere gli elementi esatti della questione... ANCHE IN QUESTO CASO MANCA LA PROVA E VI E' SOLO UNA DEDUZIONE: "come è logicamente ipotizzabile"; SENZA UN RISCONTRO FORMALE O SOSTANZIALE.

L'ADDEBITO, QUINDI NON SUSSISTE E GLI IMPUTATI DEBONO ANDARE ASSOLTI".

Non riteniamo di dover aggiungere alcun commento. Solo un invito a

CONCLUSIONE

(pag. 116).

chiedersi come sia potuto accadere, di più come mai sia stato accettato, che degli onorati cittadini esponenti al più alto livello della gerarchia militare, dopo un "cursus vitae" dedicato al rispetto dei più alti valori umani e spirituali e nell'intento di perseguire al meglio l'interesse legittimo della Istituzione militare e dello Stato... come sia stato possibile che tali persone siano state ingiustamente perseguitate per anni, nella totale indifferenza generale, anche di fronte a palesi tentativi di intimidazione di coloro - tecnici ed ufficiali - che avevano cercato di difenderli. Emblematico il caso del Gen. Nardi che, nella sua veste di presidente dell'Associazione Arma Aeronautica, aveva sentito il dovere di contrastare la marea di menzogne che venivano propalate dalla stampa, costituendo il "Comitato per la ricerca della verità sul caso Ustica". Non per la difesa e tutela degli incriminati, (che sarebbe stata in ogni caso più che legittima), ma per la ricerca della verità, ripetutamente invitando a lavorare insieme i propugnatori delle tesi accusatorie. Ebbe il gen. Nardi è stato trascinato in tribunale con l'accusa di diffamazione per aver definito "complici del depistaggio" coloro che rifiutavano ogni tesi diversa dalla loro; tesi che la Sentenza d'Appello ha definito

Crediamo che non ci sia altro da aggiungere. Solo un invito a chi ha avuto la pazienza di leggere questa sintesi a riflettere se sia giusto, se sia accettabile, che un cittadino debba stare per tanti anni sulla graticola prima che una Corte giudicante abbia il coraggio di riconoscere, senza tanti giri di parole, che si è trattato di una colossale montatura i cui responsabili non hanno neppure il dovere di riconoscerla, asserendo: "ci siamo sbagliati, scusateci tanto".

Ma la Sentenza Assolutoria piena, resa in Appello, così come il "rigetto" della Corte dei Conti -che ha già definitivamente sentenziato, il 06 ottobre 2006-, per la "Costituzione in mora" -del ricorso presentato dalla Procura Regionale del Lazio -sancendo quindi che gli imputati nulla devono all' Erario dei 27 miliardi di lire spesi dallo stato per il recupero a mare dell' I-TIGI, essendo stato deciso ed eseguito per necessità di giustizia, configurata dai GG.II. Bucarelli, prima, e Priore, poi, e non certo per richiesta degli imputati-, non chiude in modo ultimativo il "caso Ustica", essendo stato messo a ruolo il processo di Cassazione, con udienza già fissata per il 10 gennaio 2007, stante il "ricorso senza rinvio" dei PP.MM. e della Procura Generale presentato nell' aprile 2006 .

"FANTAPOLITICA O ROMANZO"

Il Comitato per la verità su Ustica