

## CRONACHE

"Il radar che ha visto tutto"

## DA POGGIO BALLONE LA VERITÀ SU USTICA?

In undici cartine la fotografia dell'"incidente" del DC9 ITAVIA

Di Beppe Pil

## Grosseto Ustica e Aeronautica Militare.

Grosseto vive in stretto contatto con l'Aeronautica Militare, l'aeroporto e la stazione radar di Poggio Ballone vengono fatti funzionare da militari che ormai sono diventati grossetani a tutti gli effetti. Capita quindi, anche senza condurre indagini particolari, di scambiare qualche opinione con chi vive all'interno dell'ambiente aeronautico, magari perché il vicino di casa è un militare che lavora all'aeroporto.

Nessuno naturalmente se la sentirebbe di fare dichiarazioni ufficiali sul caso "Ustica" o sulle voci a più riprese circolate che hanno collegato la base grossetana alla intricata vicenda dell'aereo precipitato tra Roma e Palermo, ma una chiacchierata ufficiosa capita di farla.

Quando qualche mese addietro si ventilò l'ipotesi che il DC9 Itavia inabissatosi a nord di Ustica fosse stato abbattuto per errore da un F104 del Quarto Stormo di stanza a Grosseto, partito dalla base maremmana, nessuno dette credito alla notizia, negli ambienti dell'aeroporto si scuoteva la testa: - se qualche aereo fosse tornato con un missile in meno, disse qualcuno, all'aeroporto lo avrebbero saputo in molti -.

Un dato di fatto però che la versione ufficiale che l'Aeronautica ha dato della tragedia del DC9, negando l'abbattimento, e alimentando l'ipotesi della ombra all'interno dell'aereo trovano credito tra i tecnici dell'aeroporto grossetano.

Ipotesi più probabile, dicono alcuni militari od ex militari che al momento dell'incidente erano in servizio al Bacchini o a Poggio Ballone (è quella di un abbattimento accidentale (un incidente del genere, pur tragico è tutt'altro e impossibile), o di una vera e propria azione di guerra che ha coinvolto rei di nazionalità straniera.

ossesso ha sempre avuto un singolare e incoerente rapporto con la tragedia di Ustica. Oltre alle voci di un ipotetico olo avuto da un aereo del Quarto Stormo nella tragedia del DC9, c'è un filo che lega la città maremmana a una complessa vicenda: il primario anam-patologo del nostro ospedale è dello stesso che quando operava a Ustica eseguì la prima contestata necropsia sul corpo del pilota lioso del Mig precipitato sui monti della Calabria. Oggi sono le "cartine" di Poggio Ballone a riportare clamorosamente in Maremma l'attenzione di quanti si

sono misurati in questi dieci anni con il mistero dell'aereo caduto nel Tirreno.

## La verità delle cartine di Poggio Ballone

Perché le cartine che riproducono i tracciati registrati dal centro radar di Poggio Ballone sono così importanti?

Dal 27 Giugno 1980 (tra due settimane sarà trascorso un decennio esatto), quando l'aereo Itavia si inabissò con 81 persone 115 miglia a nord-est di Palermo, l'Aeronautica Militare italiana ha sostenuto la propria estraneità alla vicenda fondandola sulle registrazioni del 35mo Centro radar di Marsala e su quelle del 22mo Centro di Licola. I nastri di Marsala hanno un "buco" di otto minuti ufficialmente dovuto alla ormai famosa esercitazione Synadex. L'Aeronautica ha sempre sostenuto che quel

"buco" non è determinante poiché se un aereo si fosse avvicinato al DC9 subito prima o dopo sarebbe stato comunque registrato da Marsala. Le carte che riproducono le registrazioni di Poggio Ballone sono importanti proprio perché costituiscono la prova che i dati di Marsala sono stati manipolati. Una parte delle tracce registrate sui monti di Tirli non sono state "viste" direttamente dal radar maremmano, ma trasmesse automaticamente da Marsala secondo una prassi usuale per cui ogni centro comunica a quelli contigui i dati degli aerei che transitano dall'una all'altra zona di competenza. Questo significa che non possono esistere differenze significative tra le rilevazioni dei vari centri, anzi, gli aerei mantengono la stessa sigla caratteristica con cui sono stati identificati dal primo centro che li ha "visti" anche quando passano nell'area di competenza di altri siti. Se si osservano i tracciati di Poggio Ballone e si confrontano con quelli di Marsala e si scopre invece che le differenze sono molte e sostanziali. Intanto tutte le tracce sono spostate verso nord di circa novanta chilometri, un velivolo con sigla Aj405 che viaggiava sulla stessa rotta e con la stessa velocità di Aj453 è scomparso, le tracce Aj407, Aj453, Lg477 e Lg417 volano secondo i dati di "Quercia" (il nome in codice di Poggio Ballone) ad una velocità superiore ai mille chilometri, propria dei velivoli militari, mentre secondo Marsala ("Moro" in co-

dice) la loro velocità sarebbe molto inferiore. La sigla Lg inoltre indica che si tratta di avvistamenti fatti da Mortara o Capo Mele e quindi si tratta di velivoli provenienti dalla Francia che si dirigono sulla zona dell'abbattimento. Infine "Quercia" rileva una traccia che gira su una rotta circolare a largo della Corsica tra le 18.30 e le 19.01. Le caratteristiche della rotta fanno pensare ad un aereo radar o adibito alla guerra elettronica.

## Scomparsi i tracciati originali.

Tutto questo alimenta molte congetture sul perché si sia voluto con tanta insistenza depistare la ricerca della verità manipolando i dati o nascondendoli. Le registrazioni di Poggio Ballone avrebbero potuto infatti essere note molto prima di oggi. Anzi, subito dopo la tragedia, il 14 luglio 1980, furono inviate al comando dell'aeroporto di Trapani-Birgi per essere consegnate ai magistrati competenti, ma la lettera con le cartine allegare non arrivò mai nelle mani dei giudici. Solo nel 1989, quando i carabinieri si presentarono di nuovo al 21mo gruppo radar e il comandante, il maggiore Giulio Guerrini mostra il carteggio originale, ci si accorge della "sparizione". Questo strano ritardo si aggiunge ai tanti sconcertanti "buchi" che costellano la vicenda.



## Società Italiana Carburanti r.l.



58100 GROSSETO - Via Scansanese, 281 - Telef. (0564) 23.541