



III C O R T E D I A S S I S E  
R O M A

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

1 - DOTT. GIOVANNI	MUSCARÀ	PRESIDENTE
2 - DOTT. GIOVANNI	MASI	G. a L.
DOTT.SSA MARIA	MONTELEONE	PUBBLICO MINISTERO
SIG. PAOLO	MUSIO	CANCELLIERE C1
SIG. DAVID	PROIETTI	TECNICO REGISTRAZIONE
SIG. NATALE	PIZZO	PERITO TRASCrittore

UDIENZA DEL 12.03.2004

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

\* R O M A \*

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA BIAGIANTI

RINVIO AL 15.03.2004

**AVV. DIF. BIAGIANTI:** Presidente, sostituisco tutti io, però non parlo pure per gli altri, eh?

**VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** quindi Avvocato Biagianti in sostituzione di tutti gli altri Difensori.

**ARRINGA DELL'AVVOCATO BIAGIANTI**

**AVV. DIF. BIAGIANTI:** Allora, Signor Presidente io oggi cercherò di concludere il mio intervento, occupandomi più che altro di una parte... continuando ad occuparmi di una parte tecnica. Volevo soltanto evidenziare, come avevo già detto alla scorsa udienza, che all'epilogo di questo dibattimento, non vi sono state portate prove, per dimostrare la colpevolezza dei quattro Generali, ma vi sono stati portati soltanto degli indizi. Nella scorsa udienza ho esaminato in particolare gli indizi che sono stati adottati dalle Parti Civili e dal Pubblico Ministero a sostegno dell'ipotesi accusatoria, in particolare, quelli contestati al Generale Bartolucci. Al Generale Bartolucci è stato contestato di non aver preteso, la sera del 27 giugno dell'80, una risposta sull'accertamento fatto sull'eventuale e possibile presenza di aerei militari italiani, di non aver ricevuto

notizie dal Generale Mangani, Capo del Terzo R.O.C., la mattina del 28 giugno e si è contestato ulteriormente di aver doppiato la mattina del 28 giugno, presso Comairsouth e Cincusnaveur, il controllo sulle ipotetiche e possibile presenza di aerei militari americani o N.A.T.O. che era già stato svolto durante la notte dal R.O.C., queste in... diciamo in particolare i tre indizi che sono stati adottati. Io Vi ho dimostrato, ritengo in maniera analitica, analizzandoli uno per uno, l'assoluta inconsistenza di questi indizi e quindi di queste ipotesi, ma ripeto, come è mia abitudine, volevo fare sempre... voglio fare sempre un passo oltre, per convincervi ancora di più, dell'assoluta inconsistenza di questa Accusa. Perché questi indizi che cosa dimostrerebbero. Questi indizi dimostrerebbero che Bartolucci, ha omesso di riferire alle Autorità politiche, l'ipotetica presenza di traffico americano? Questi indizi dimostrerebbero che ha fornito all'Autorità politica informazioni errate? Perché guardate, che questi sono i due addebiti principali che Voi troverete nel capo di imputazione. Lo conoscerete sicuramente a memoria, però poi, prima di

iniziare la discussione, andarselo a rileggere per me è stato molto istruttivo, perché poi il processo si deve fare sul capo di imputazione, così mi hanno sempre insegnato e allora io, mi sono reso conto, come questi indizi, che l'altra volta noi abbiamo analizzato e nei quali io ritengo non si possa desumere nulla, ma anche se questi indizi fossero provati, quindi facendo un passo oltre, ritengo che questi indizi, non sono neanche attinenti, né dimostrano l'omissione delle notizie o le informazioni errate che sarebbero state date alle Autorità politiche. Quindi questi indizi, oltre a non essere veri, oltre a non essere attendibili, oltre a non essere dimostrati, anche se lo fossero, non rappresentano nulla. Possiamo parlare quasi di indizi indiretti, perché anche se questi indizi fossero dimostrati, ci vorrebbe qualcosa in più. È una sorta di assist calcistico, servirebbe poi qualcuno che mette la palla in rete, ma noi ci fermiamo sempre all'assist e questi assist che ci sono stati indicati, come indizi a carico di Bartolucci e quindi a carico degli altri Generali, sono sempre mancanti di un passaggio successivo, cioè sono so... sempre mancanti di

quella che è la prova della eventuale condotta che viene contestata nel capo di imputazione e vi ricordo che nel capo di imputazione, le condotte principali contestate sono due, l'aver omesso di riferire, la notizia sull'ipotetica presenza di traffico militare statunitense e quello di aver fornito informazioni errate. Queste sono le due accuse principali, gli indizi non vi portano a dimostrare questo. Un altro degli indizi principali contestato, è quello di non aver riferito le varie ipotesi alle Autorità politiche. Io Vi ho parlato l'altra volta e Vi ho detto che questo era una sorta di segreto di pulcinella, nel senso che tutti conoscevano quali erano nei giorni successivi e nei periodi immediatamente successivi all'evento, le ipotesi che si facevano sulla tragedia del DC9. Vi ho detto, quali sono le prove di queste ipotesi conosciute da tutti. La prova è il dibattito parlamentare dell'8 luglio e le dodici o tredici interrogazioni e interpellanze che seguono all'intervento del Ministro dei Trasporti. Prova ne è il dibattito parlamentare del 10 luglio, Voi avete a disposizione gli atti parlamentari e lo potrete verificare con molta facilità. Prova ne è

l'intervento del Ministro Zamberletti, nel comitato di sicurezza del 5 agosto dell'80. Prova ne è quello che... quanto ci ha detto il Ministro Bisaglia, sempre su questa ipotesi della bomba, prova ne è la prerelazione del 31 luglio '80, siamo veramente vicini ai fatti, la prerelazione Luzzatti, che è la prima che indirizza delle... fa delle richieste, sia all'Autorità di Governo, sia alle Autorità di Polizia, proprio in relazione a questa ipotesi, la Commissione Luzzatti, le formula tutte e chiede in relazione a questa ipotesi un ulteriore approfondimento investigativo e acquisitivo di notizie da parte del Governo e da parte degli organi di Polizia. Si sono contestati i rapporti Bartolucci - Arpino, i rapporti Bartolucci - Fazzino. L'unica cosa certa che noi abbiamo visto dall'esame delle testimonianze del Generale Fazzino e del Generale Arpino, l'unica cosa certa è che abbia un carattere di certezza e che emerge dall'esame di questi atti, è che noi abbiamo la prova dell'interruzione gerarchica, di questa notizia e quindi del trasferimento di questa notizia del traffico americano. Un'interruzione che si verifica già nei confronti del Genera... del

Colonnello... allora Colonnello Giangrande, che non riceve la notizia da Berardi. Un'ulteriore interruzione che si ha nella persona del Generale Arpino, che non riceve la notizia, non ci sono prove di questo trasferimento di notizia, Vi ho detto che la telefonata 21:32 Zulu, che effettua Giangrande è la prova che lui non sapesse niente di questo traffico, perché di tutto si occupa, della ricerca del DC9, di avere la correlazione della traccia del DC9 con l'indicazione che davano, l'inizializzazione che era stata fatta di questa traccia dai siti della Difesa Aerea, di tutto parla in quella telefonata ma non della notizia del traffico U.S.A.. Ho esaminato anche le carenze documentali cosiddette, che sono state... di cui si è parlato molto, anche nella requisitoria dei Pubblici Ministeri, evidenziando che la maggior parte delle carenze, la maggior parte delle mancanze documentali, vengono lamentate, quando i quattro Generali, che oggi siedono qui davanti a Voi, erano già da molti anni in pensione. Almeno dico, addebitiamogli fatti, che possano essere avvenuti nel momento in cui rivestivano la carica, nell'ambito dell'Aeronautica Militare. Ho iniziato poi, ad

esaminare una parte tecnica, quella della relazione "Itavia" e quella della relazione Pratis e Vi ho sottolineato in particolare l'interpretazione dei dati radaristica di Pizzarelli, perché è una interpretazione che porta e viene ulteriormente confermata dalla seconda relazione Selenia, a dare una interpretazione nuova e diversa, di tutti quei plots che si individuano nell'intorno del DC9, subito dopo l'incidente, riconducibili ai relitti che si staccano e che seguono, diciamo, la direzione del vento, circostanza confermata anche dai luoghi in cui vengono ritrovate le parti del DC9. Quindi l'apporto che l'Ammiraglio Pizzarelli dà a questo processo, specialmente per la parte radaristica, ritengo che sia un apporto notevole, Ve lo ho sottolineato e ripeto, la prova è anche l'ulteriore successiva, diciamo, ritrattazione, se così la possiamo chiamare, ulteriore considerazione tecnica, fatta dalla Selenia, sui dati radaristici estrapolati dal Radar Marconi. Oggi, volevo esaminare, quelle che sono le risultanze della Commissione Misiti. Ve ne ho parlato alla prima udienza, la Commissione Misiti viene nominata il 25 settembre del 1990, nel



momento in cui si sta procedendo alla seconda campagna di recupero del relitto del DC9. Perché viene nominata questa Commissione. Viene nominata perché ha il compito, secondo il Giudice, che procede alla nomina di questi undici super esperti, ha il compito di chiarire definitivamente, le cause del disastro, sgombrando il campo, un po', dalle contraddizioni e diverse idee che si erano formati i vari Collegi peritali, che nell'arco degli anni avevano lavorato e cercato di contribuire all'accertamento delle cause del disastro. E infatti questa è una Commissione che viene diversamente composta. Vengono incaricati Vi dicevo, undici esperti, alcuni sono stranieri, alcuni vengono addirittura scelti fra paesi... come persone, cittadini di paesi non aderenti alla N.A.T.O. che quindi non possono avere nessun tipo di contatto, neanche indiretto con la vicenda, nessun tipo di coinvolgimento del loro paese di appartenenza alla vicenda, altri vengono scelti, perché sono coloro che appartengono al massimo organo di investigazione sugli incidenti aerei e l'unico paese che lo ha è l'Inghilterra e quindi vengono nominati questi Tecnici inglesi e

poi vengono nominati dei Tecnici italiani, massimi esperti nelle loro rispettive materie. E io ritengo, personalmente, ma credo sia un dato oggettivo di cui la Corte, sicuramente darà conto, che la Commissione Misiti, in definitiva è la Commissione più completa, la Commissione che ha più conoscenze, perché alla loro competenza, alla loro diversa composizione che, in un certo senso, rende più autorevole il loro intervento, si aggiunge la possibilità, della Commissione Misiti, la prima Commissione, di avere a disposizione il relitto, che viene ricostruito nell'hangar di Pratica di Mare, con una ricostruzione che sappiamo essere all'incirca del novantaquattro per cento e quindi hanno a disposizione quella che è la prova principale, il testimone di questa tragedia. E quindi hanno la possibilità di verificare sul relitto, di riscontrare, l'attendibilità delle loro conclusioni tecniche e quindi l'esattezza delle ipotesi che loro vanno a formulare. È un riscontro importante, perché è la prima Commissione che ha questa facoltà, la prima Commissione che indaga a trecentosessanta gradi, che ha la possibilità di fare e di operare questo

riscontro. La Commissione lavora quattro anni e conclude il suo lavoro di equipe il 23 luglio del '94, deposita un imponente elaborato peritale, in cui vengono trattati tutti gli aspetti complessivi della vicenda, analizzando e svolgendo analisi di primo e di secondo livello, quindi di primo livello che poi vengono ulteriormente approfondite in quelle che loro definiscono analisi di secondo livello. Arrivo alla fine, partiamo dalla fine, poi ripercorreremo come ci si arriva alla fine, la Commissione Misiti, ritiene e conclude, dicendo che l'ipotesi da abbattimento da missile è rigettata, l'ipotesi di cedimento strutturale è rigettata, l'ipotesi di collisione in volo è rigettata, l'ipotesi di quasi collisione è rigettata. Anticipo l'unica conclusione che loro ritengono tecnicamente sostenibile, secondo la Commissione Misiti è quella dell'esplosione all'interno dell'aereo. Individuano l'esplosione nella parte posteriore, individuano l'esplosione nella toilette posteriore dell'aereo. Se posso proiettare questa foto. VOCI: (in sottofondo).

AVV. DIF. BIAGIANTI: grazie! VOCI: (in sottofondo). AVV. DIF. BIAGIANTI: non si vede

nulla? VOCI: (in sottofondo). AVV. DIF.  
BIAGIANTI: non è accesa... ah, lì si vede? VOCI:  
(in sottofondo). AVV. DIF. BIAGIANTI: ah, no, noi  
ci abbiamo i televisori... PRESIDENTE: non su  
tutti gli schermi. AVV. DIF. BIAGIANTI: ah, non  
su tutti, va be', a me basta che Voi la... la  
vediate, io la conosco... PRESIDENTE: sì, noi la  
vediamo qua. AVV. DIF. BIAGIANTI: io la conosco a  
memoria. PRESIDENTE: sì. AVV. DIF. BIAGIANTI:  
questa è la foto del relitto, dell'aereo  
ricostruito a Pratica di Mare, Vi dicevo che la  
conclusione è... la conclusione della Misiti è  
che l'ipotesi tecnicamente sostenibile, secondo  
la Commissione, è quella dell'esplosione  
all'interno dell'aereo. Io ho avuto e ritenevo  
fosse necessario, nonostante il pericolo delle  
vipere che mi era stato evidenziato, la visita  
estiva nell'hangar, sono andato a vedere il  
relitto e credo che quello sia importante, perché  
ci si rende conto, effettivamente, di come manchi  
completamente una zona e noi sappiamo che poi  
molte delle argomentazioni tecniche che ci sono  
state portate dai Consulenti, ripeto, derivano  
proprio da una analisi che loro hanno fatto, in  
loco, sul relitto. Eppure questa conclusione che

arriva a luglio del '94, non porta a far cambiare direzione all'istruttoria. Io Vi ho parlato di una istruttoria monotematica. L'istruttoria monotematica, continua a viaggiare in quell'unica direzione. Si perde l'ipotesi del missile e poi l'ipotesi del missile la analizzeremo, si continua ad indagare nella ipotesi della quasi collisione, se la quasi collisione può essere giustificata, solo laddove lo scenario esterno possa essere avvalorato dall'eventuale presenza di altri aerei. Poi arriveremo ad analizzare anche questo passaggio. Dicevo che questa conclusione a cui arriva la Misiti nel '94, però non accontenta nessuno, non accontenta il Giudice Istruttore, che continua ad indagare a senso unico, non accontenta, Vi ho già detto varie volte la "Società Itavia", che reclama risarcimenti miliardari e non accontenta per la verità, neanche l'opinione pubblica. È difficile da spiegare, perché questa verità della bomba non accontenti nessuno, però ormai il processo nel '94, vive anche di luce riflessa di quattordici anni di influenze televisive, giornalistiche, mediatiche generali e quindi questa è una conclusione che non piace, è una conclusione che

non viene accettato è una conclusione che non viene neanche accettata dal comitato che rappresenta i familiari delle vittime. Vi ho letto, l'altra volta... il Presidente si è arrabbiato, però ritenevo fosse doveroso, come farsi vedere che il 13 febbraio del 2004, ancora il Presidente del comitato familiari vittime, dice: "ci hanno abbattuto un aereo", perché è come se questo dibattimento non si fosse svolto, e questa è un po' la cosa che lascia perplessi. È come se nessuno, si volesse rendere conto, di quali sono gli accertamenti dibattimentali e gli accertamenti che un processo, che meriti questa parola, fa esclusivamente sugli atti giudiziari, senza lasciarsi influenzare, ma forse, ancora per questo, dovrebbe essere considerato, in maniera molto maggiore rispetto a quella che è la considerazione esterna. La Misiti, dicevo, rovescia questa pubblica convinzione che in parte era già stata messa in dubbio dalla Pratis, che aveva già parlato di esplosione interna e da una parte della Blasi, Vi ho detto che la Blasi si spacca e che una parte della Blasi, due su cinque dei Periti, concludono anche loro per la bomba, ma, dopo aver accettato all'unanimità questa

conclusione, la Commissione Misiti, due componenti della Commissione Misiti, Casarosa ed Held, ipotizzano questa tesi alternativa, dicendo la quasi collisione in effetti... noi anche riteniamo che sia una bomba all'interno dell'aereo, però questa quasi collisione potrebbe avere una maggior validità se il quadro esterno, lo scenario esterno, mutasse, fosse diverso. Quindi loro si dichiarano concordi con l'ipotesi della bomba, il 23 luglio depositano una nota aggiuntiva, il 23 luglio del '94, la depositano in Cancelleria e viene firmata dal Professor Casarosa e dal Professor Held, in cui dicono che il parere unanime del Collegio peritale, è stato che l'incidente al DC9, possa attribuirsi all'esplosione di un ordigno all'interno del vano toilette. In questa nota aggiuntiva, un membro, il Professor Casarosa, a titolo puramente personale, ha ritenuto doveroso formulare alcune osservazioni sul problema della correlazione fra esplosioni interne e scenario esterno. Per scenario esterno si è intesa la possibilità che nel cielo dell'incidente, fossero presenti o meno altri veivoli. Nella perizia, sono state fatte due ipotesi. La prima, è che i plots radar

successivi all'incidente, siano attribuibili a frammenti del velivolo in caduta, dei plots precedenti l'incidente, siano da considerare falsi plots e di conseguenza nel cielo dell'incidente, non fossero presenti altri veivoli, questa è la prima ipotesi. La seconda ipotesi è che alcuni di tali plots possano essere correlati alla presenza di altri veivoli nel cielo dell'incidente. "Entrambe le ipotesi - dice il Professor Casarosa - possono avere dei supporti esterni a loro sostegno. Il supporto esterno alla prima ipotesi è che indubbiamente - dice - il veicolo si è frammentato in volo, quindi c'è la prova che in effetti questi plots possano appartenere al DC9, perché abbiamo certezza che il velivolo si è frammentato in volo". Poi ci parla di quello che è il supporto esterno alla seconda ipotesi. "È costituito dal fatto che al termine di una delle due tracce identificabili è stato ritrovato un serbatoio sganciabile in volo, appartenente a tipi di veivoli che nell'80, sicuramente operavano in Mediterraneo. Tale supporto esterno è certamente più debole del precedente, in quanto i frammenti in caduta, certamente erano presenti, mentre la



presenza del serbatoio potrebbe anche essere di tipo casuale. A tutto questo - dice - il Professor Casarosa, occorrerebbe anche aggiungere il contenuto di testimonianze che l'Autorità Giudiziaria dovrà opportunamente valutare, relativa all'avvistamento di veivoli operanti a bassa quota, in prossimità delle coste calabre, prospicienti il luogo dell'incidente dal momento dell'incidente, pertanto le due differenti ipotesi, posseggono entrambe un non trascurabile grado di bilanciamento". E io qua, mi vorrei fermare un attimo. Vedete già dalle parole del Professor Casarosa, molto chiare, molto, diciamo lineari, elementari, oserei dire, come oggi noi possiamo dire che questa sorta di arrampicata sugli specchi, perché di questo si tratta, che il Professor Casarosa tenta di fare, non ha una attendibilità scientifica, perché mentre lui stesso dice che la certezza del fatto che i plots successivi all'incidente certamente appartengono al velivolo perché certamente il velivolo si è frammentato in volo, le due... i due fattori che secondo lui dimostrerebbero l'eventuale esistenza e farebbero permanere in vita l'ipotesi della quasi collisione, sarebbero rappresentati da due

circostanze, il serbatoio sganciabile e poi abbiamo visto che anche su questo è stato fatto un approfondito esame, abbiamo visto che la vernice, le tracce di vernice rossa, trovate su questo serbatoio non appartengono alla vernice che rivestiva la carlinga dell'aereo. Abbiamo visto che questo serbatoio apparteneva ad aerei che avevano delle caratteristiche tali, per le quali non potessero neanche svolgere quella traiettoria di attacco che c'è stata descritta dalle Consulenti di Parte Civile, a questo aggiunge, le testimonianze delle persone che dalle coste calabre videro a bassa quota, operare degli aerei. Avete visto anche su questo punto, in dibattimento, avete visto il materiale istruttorio, che compone, di cui è composto, di cui si compongono queste testimonianze, avete visto che valenza hanno queste testimonianze, solo questo basterebbe a farvi capire, qual è l'attendibilità scientifica dell'ipotesi della quasi collisione, operata dal suo... dal padre, dal suo mentore di questa ipotesi, perché è quello che diciamo la ripropone, la tiene in vita che è il Professor Casarosa. L'atteggiamento dibattimentale del Professor Casarosa è quello

addirittura di dover dar conto, ai Consulenti di parte, di evidenti errori di calcolo che l'hanno costretto a tornare più volte qui, davanti a Voi, per cercare di giustificare, questi evidenti ed elementari errori di calcolo che non potevano suffragare in alcun modo la tesi della quasi collisione. Dice sempre il Professor Casarosa, "è ovvio che l'ipotesi di esplosione interna, assumerebbe particolare forza, tale da farla ritenere in modo certo, come causa dell'incidente, nel caso in cui fosse da ritenersi valida l'ipotesi di assenza di veivoli nel cielo dell'incidente". Consideriamo la possibilità opposta e cioè che nel cielo dell'incidente, fossero presenti altri veivoli, con uno di essi in grado di intersecare la rotta del DC9 al momento dell'incidente. A questo proposito, a parere dello scrivente, la presenza di alcuni elementi contrari all'ipotesi di esplosione, anche se tecnicamente giustificabili con le motivazioni addotte, sulle quali lo scrivente stesso concorda, rendono l'ipotesi di esplosione, non esente da qualche incertezza. Conclude questo suo intervento e questa sua nota aggiuntiva, il Professor Casarosa, dicendo che

anche laddove comunque si potesse accertare la presenza di velivoli nell'incidente, in questo caso secondo lui, l'ipotesi della quasi collisione, andrebbe riconsiderata, anche in questo caso, "comunque - dice - ribadisco che... ed escludo, che l'abbattimento possa essere avvenuto mediante missili e con la collisione diretta, per i motivi ampiamente discussi, che qui vengono riconfermati" e lo scrivente ritiene che l'esempio riportato nel capitolo 6 della perizia, della precedente parte 9, potrebbe essere una possibile chiave interpretativa dell'evento anche se non unica, 23 luglio del '94. Ve le ho lette, perché queste ripeto, sono le motivazioni addotte, nella nota aggiuntiva dal Professor Casarosa, per cercare di dare un riscontro e una sua, diciamo, attendibilità all'ipotesi della quasi collisione. Io non mi addentro tecnicamente nell'ipotesi della quasi collisione, lo farà l'Avvocato Ceci, l'ha già fatto l'Avvocato Nanni, in maniera molto eloquente, ripeto che mi sembra dalla lettura, dalla semplice lettura di questa nota aggiuntiva un tentativo di arrampicarsi sugli specchi. Parliamo di un evento che non si è mai verificato

nell'Aeronautica mondiale, eppure a noi, hanno provato a farci credere anche la quasi collisione. Eh, però è normale, perché non c'era traccia del missile, non c'era traccia della collisione con un altro aereo, non c'era nessun Mig libico che interferisse con il DC9, l'unica cosa era quella della quasi collisione, nonostante abbiamo visto già nell'immediatezza dei fatti, l'ipotesi della bomba che viene, ripeto, formulata dal Ministero Zamberletti il 5 agosto dell'80, l'ipotesi che venisse messa in relazione all'accordo Italia - Malta, l'analogia con la "Strage di Bologna", stesso tipo di esplosivo, stessa città, non hanno comunque indotto a nessun ripensamento da parte degli inquirenti e hanno... a quel punto sono partiti all'inseguimento della convalida che... delle tesi che potessero portare a convalidare l'ipotesi della quasi collisione. Fatta questa breve premessa, volevo ripercorrere, sinteticamente, quali sono le argomentazioni tecniche, che hanno portato il Collegio peritale, nelle sue varie composizioni a, diciamo, a queste conclusioni che io già Vi ho letto, le conclusioni della Misiti. I due esperti in

materia radaristica che operano all'interno della Misiti sappiamo essere il Professore Picardi e l'Ingegnere Gunnvall, sono due esperti, appunto, in questa materiale, rianalizzano tutto il materiale radar, rianalizzano e verificano il funzionamento e le caratteristiche del Radar Marconi e del Radar Selenia, verificano e analizzano tutti i dati dei radar militari ed in particolare prendono anche spunto dalla successiva perizia radaristica elaborata dal Professore Dalle Mese dal '97 e che aveva identificato alcuni plots vicino alla traccia del DC9 e li aveva identificati come aerei reali, e Gunnvall in dibattimento ci ha riferito che lui personalmente rianalizza tutti gli ottantadue minuti della parte finale scenario radar nell'intorno del DC9, nel periodo ce lo indica, 18:19 Zulu, sino alle 19:42 Zulu, quindi fa una minuziosissima indagine, Gunnvall ci dice di aver individuato cinquemila plots che non vengono correlati a transponder di aerei e quindi parliamo di plots primari e all'udienza del 22 ottobre del 2002 riferisce di avere accertato che milleduecento plots derivano dal rumore prodotto durante il tramonto del sole, altre migliaia di

questi plots ad est di Roma sono dovuti ad interferenze elettroniche, residuano secondo la sua analisi soltanto trecentottantasette plots che secondo il tecnico svedese appartengono e sono in qualche modo riferibili a lobi laterali prodotti dal Radar Marconi, i due Tecnici, perché il Professor Picardi convalida questa ipotesi, giungono a questa conclusione grazie alla seconda relazione "Selenia", quella del 1990 e che finalmente aveva definitivamente chiarito le caratteristiche tecniche del Radar Marconi, grazie, ripeto ancora, alla scoperta che in materia radaristica e sul funzionamento degli estrattori aveva fatto l'Ammiraglio Pizzarelli. Gunnvall specifica all'udienza del 22 ottobre del 2002 di aver trovato molti più lobi laterali, molti più plots di quanti ne abbia trovati Dalle Mese, perché lui dice: "Dalle Mese si è limitato a cercare plots nell'intorno del DC9, io ho fatto un'analisi generale di tutto lo scenario radar, perché ritenevo che fosse più attendibile e perché ritenevo che attraverso un esame generale di tutto il panorama radar potessi capire meglio quali erano i fenomeni che si erano prodotti", lavoro dico io, ancora più apprezzabile, vedremo

sempre come la Misiti lavora a trecentosessanta gradi Vi dicevo, anche Gunnvall opera un'analisi del dato radar molto più completa di quella operata dal Perito Dalle Mese. Gunnvall e Picardi qui in udienza ci hanno spiegato in che cosa consiste questo fenomeno dei cosiddetti lobi laterali, che sono un fenomeno secondo loro normale, che si può far risalire e che dipende dalle caratteristiche del vecchio Radar Marconi e le cui caratteristiche tecniche giustificano, appunto, la produzione di questi Echi da lobo laterale. La conferma a questa loro analisi la trovano perché fanno lo stesso lavoro con i dati che arrivano dalla... i dati radar che arrivano dal Radar Selenia e dai radar della Difesa Aerea che non rilevano questi plots e quindi loro hanno una ulteriore conferma che i plots rilevati dal solo Marconi appartengono a questo... sono figli di questo fenomeno della produzione del lobo laterale proprio del Radar Marconi. In particolare il Perito Dalle Mese sappiamo aveva individuato alcuni plots che vengono denominati PR1 fino a PR12 e che secondo lui rappresentano delle tracce reali che possono avere in qualche modo interferito con il volo del DC9, all'udienza



del 17 dicembre 2002, Gunnvall chiarisce che i radar militari, il Radar Selenia non rilevano queste famose tracce PR1 fino a PR12 ed in particolare Gunnvall chiarisce che PR1 e PR2 sono secondo lui lobi laterali del DC9, PR3 è un plots i un aereo reale che vanno ad ovest con transponder e con codice 0444 e che aveva probabilmente il transponder rotto e quindi dava solo segnali primari. Il plots PR4 è un plots di un aereo che scende a sud-est ma a velocità, ci dice il Tecnico, "troppo bassa per avvicinarsi al DC9", questo riscontro visivo su questo che ci dice Gunnvall Voi lo potete avere verificandolo graficamente sulla figura E42, è una figura contenuta all'interno della perizia Misiti e in cui il Tecnico fa, descrive, la traiettoria del DC9 e a seguito della traiettoria del DC9 mette vicino anche i tempi e le posizioni di queste PR. Nella figura E48 invece riporta il plots PR5 che è un plots, dice Gunnvall di un aereo primario che a Pratica di Mare e quindi atterra a Pratica di Mare, PR6, PR7 e PR8 sono individuate come Echi di lobo laterale del DC9 e PR9 fino a PR12 anche secondo Dalle Mese che qui concorda con Gunnvall sono plots di lobo laterale e questa è

la cartina E48 che Gunnvall ci mostra all'udienza del 17 febbraio del 2002, io ce l'ho qua anche a disposizione della Corte se potesse essere utile. Noi già dall'esame di questa cartina e da questo esame molto, diciamo, diciamolo anche, superficiale, io non mi voglio addentrare in una analisi tecnica dei PR perché poi credo che forse la Corte, specialmente la Giuria Popolare, così come ho avuto difficoltà io ad entrare nel dato tecnico, avrebbe difficoltà, io volevo soltanto far rilevare come queste tracce che sono state individuate e indicate da Dalle Mese come tracce in qualche modo che potevano avere interferito con il volo del DC9, sono tracce che hanno velocità e direzioni incompatibili con il DC9 e forse il dato più evidente è che anche cronologicamente il momento in cui vengono avvistati il DC9 è a molta distanza, cioè la traccia compare in un particolare momento e in quel momento il DC9 è ad una distanza molto rilevante rispetto a questi plots, quindi c'è secondo me, secondo quello che ci dice Gunnvall e secondo quello che si evince da un'analisi di queste cartine, una evidente non correlabilità fra la traccia dal punto di vista sia cronologico

che geografico con quella del DC9 e guardate che queste sono esattamente le stesse cose che Vi dice l'Ingegnere Giubbolini nella sua consulenza del dicembre del 1997. Una ulteriore conferma, un ulteriore apporto che i Consulenti degli imputati hanno portato in questo processo a conferma della veridicità e dell'attendibilità delle tesi qui esposte dal Collegio Misiti. Il Professore Gunnvall e il Professore Picardi concludono quindi questo minuzioso lavoro che riesamina tutti gli ultimi ottantadue minuti dello scenario radar che credo possa ritenersi il più completo effettuato nel corso dell'istruttoria e del dibattimento e questo esame parte proprio da un approfondito esame, ripeto, sulle caratteristiche tecniche, sull'esame dei tracciati e su una comparazione fra le capacità dei radar e quanto viene riportato sui tabulati. Un'analisi generale che non prende in considerazione solo le tracce vicine al DC9, le conclusioni di questo lavoro sono: "i due Tecnici evidenziano che non c'è nessuna evidenza radar di un altro aereo nella stessa traiettoria del DC9 nella fase terminale del volo stesso, i vari tracciati radar che loro esaminano, vari perché sono anche quelli della

Difesa Aerea, dicono che non rendono ragione di uno scenario particolarmente complesso e che quindi non esiste l'evidenza della presenza di altri aerei specialmente di altri aerei che si possono essere immessi sulla traiettoria del DC9 al fine di averne una copertura radar perché poi l'ipotesi è quella". Tutti i plots dopo l'incidente rappresentano echi di ritorno dei relitti dell'aereo stesso e per quanto riguarda i plots -17 e -12 dicono i due Periti che se nella zona fosse presente uno scenario bellico o una esercitazione militare, fatto che non risulta, ripeto, dalle analisi radar che loro fanno, si potrebbe allora ipotizzare o considerare la presenza di una... di una eventuale presenza di altri aerei. Ma Però concludono dicendo che la probabilità che l'aereo sia assente è di gran lunga maggiore rispetto a quella di una presenza e quindi concludono ritenendo che questi due famosi plots di cui tanti si è parlato, -17 e -12, siano in effetti falsi plots derivanti da Echi di lobo laterale. Vedrete che... vedete che le conclusioni della Misiti anche sulla parte radaristica non sono conclusioni certe al cento per cento, non hanno questa indicazione, non

danno questa indicazione i Tecnici, io credo per questo ancora più apprezzabile il lavoro, perché è un Collegio che si mette continuamente in gioco e poi lo vedremo anche nelle note conclusive, evidenziano questo tipo e questo modo di porsi rispetto all'esame. Io Vi ricordo soltanto che all'ultima udienza in cui abbiamo ascoltato il Perito Gunnvall a chiusura del suo lunghissimo esame, il 18 dicembre del 2002, Gunnvall ha chiuso dicendo: "a mio avviso la percentuale di probabilità che ci sia la presenza di un Caccia è quasi zero", questa è stata la frase con cui il Professore Gunnvall ha concluso il suo esame e credo che renda l'idea di quale possa essere la possibilità di questa presenza. Nella loro conclusione hanno evidenziato che l'accettazione delle ipotesi di un altro aereo necessiterebbe di altre evidenze ci hanno detto, siamo alla fine del '94 e quindi su questa circostanza già bene evidenziata nella Misiti, quattordici anni di istruttoria, tutto il materiale radar sequestrato è a disposizione, funzionamento e caratteristiche dei radar sviscerati nei loro minimi particolari e questo è il loro esame, un esame che ancora una volta ha un riscontro sull'esame del relitto che

fanno gli altri tecnici, quindi nessuna altra evidenza accertata che possa far ritenere probabile la presenza di un secondo aereo e se ci pensiamo bene, prima ve l'ho letto, Casarosa dice le stesse cose, nel senso che Casarosa condivide la conclusione a cui giunge la Misiti che la bomba sia l'ipotesi tecnicamente più sostenibile, però ci dice: "se lo scenario esterno fosse diverso si potrebbe ipotizzare la quasi collisione", un'ipotesi quindi che necessiterebbe di altre evidenze e allora siamo alla fine del '94 e vediamo come dal punto di vista storico evolve l'istruttoria, la Misiti ha concluso in questa maniera, il 10 ottobre del '95 il Giudice incarica il Perito di ufficio Radarista Dalle Mese coadiuvato da Donali e Tiberio il 10 ottobre del '95 e di rianalizzare lo scenario radar, gli hanno detto: "guarda che se lo scenario esterno ci dà altre evidenze l'ipotesi della quasi collisione potrebbe ritornare di attualità", e allora lui chiama Dalle Mese che conclude il suo lavoro il 16 giugno del '97. Poi gli dà degli ulteriori quesiti il 28 luglio del '97 e il 6 dicembre del '97 Dalle Mese conclude il suo lavoro. Badate bene che Prima di essere chiamato

a rianalizzare il materiale radar, Dalle Mese è stato già un ausiliario della Commissione Blasi, è già stato uno di quelli che in base alle sue indicazioni dal punto di vista radarista ha, diciamo, portato il Professore Imbimbo, Lecce e Migliaccio a concludere per l'ipotesi che il DC9 fu abbattuto da un missile, e non basta, Dalle Mese ha già avuto un'altra parte nel processo perché è stato incaricato ancora una volta insieme ad Held e Casarosa di fare la perizia sul Mig libico ed è quello che ha concluso che il Mig libico non poteva arrivare dalla Libia, quindi oggi possiamo dire che era uno che aveva già fatto due buchi nell'acqua perché aveva già ipotizzato il missile, aveva detto che il Mig non proveniva dalla Libia e nonostante questo viene richiamato dal Giudice Istruttore, al Giudice Istruttore, tra virgolette, mi si passi il termine, fa comodo richiamare Dalle Mese, perché Dalle Mese sa già come la pensa, avalla le sue tesi ed è quello che può portare a evidenziare queste ulteriori, diciamo, questo panorama esterno che potrebbe in qualche modo ulteriormente avallare e sostenere la tesi della quasi collisione. Noi invece vediamo che il

lavoro della Misiti nonostante la parte radaristica elaborata dal Professore Dalle Mese, porti a tener viva l'ipotesi della quasi collisione, vediamo che altri tecnici che compongono attivamente il Collegio Peritale della Misiti portano ad avvalorare quella che è stata la conclusione dell'analisi dello scenario radar eseguito da Picardi e da Gunnvall, cioè da più parti e da parte di più tecnici che si occupano di vari aspetti dell'incidente aereo, tutti arrivano alla stessa conclusione. Dicevo, questi altri Tecnici sostengono e arrivano alle stesse conclusioni a cui arrivano i Radaristi, cioè all'assenza di uno scenario esterno, l'unica ipotesi attendibile è quella di una esplosione interna, all'udienza del 23 ottobre del '92, del 2002 scusate, abbiamo ascoltato Lilja e Taylor che sono massimi esperti inglesi in materia di incidenti aerei, sappiamo che l'Inghilterra è uno dei Paesi leader nel capo degli incidenti aerei, ha un ente deputato a svolgere indagini e svolgono la loro analisi direttamente sul relitto, man mano che la seconda campagna di recuperi dei resti del DC9 viene progressivamente sviluppata e quindi l'aereo viene riportato in



superficie e nel corso della raccolta di questi ulteriori reperti loro riescono a... e arrivano a propendere anche loro, a concludere il loro lavoro come tesi tecnicamente sostenibile, ad avvalorare quella della esplosione interna, localizzano questa esplosione i due Tecnici nella zona della toilette posteriore, anche se Taylor sottolinea, proprio all'udienza del 23 ottobre del 2002 l'impossibilità di individuare con certezza il punto esatto in cui questa bomba fu collocata. I due, Taylor e Lilja vengono riascoltati il 17 dicembre del 2002 e ricordo che rispondendo alle domande del Consulente di Parte Civile Ingegnere Vadacchino, precisano una circostanza che hanno anche ribadito qui in dibattimento, ma avevano già ribadito a chiare note nella loro relazione, precisano a Vadacchino che se il recupero del relitto fosse terminato come da loro evidenziato già al Giudice Istruttore nel '94, con il recupero dell'unica zona mancante, lo vedete da quella foto, cioè quella della toilette posteriore, loro avrebbero trovato quelli che definiscono i segni primari dell'esplosione che è stata una delle contestazioni fatte all'ipotesi della bomba, cioè

quella che non ci fossero evidenze di primo livello e loro dicono, appunto, e ribadiscono che avevano bisogno per arrivare ad un carattere, ad dare un carattere di certezza alle loro conclusioni di operare e di definire questa parte del recupero del relitto che mancava. All'udienza del 13 novembre 2002 abbiamo ascoltato l'Ingegnere Santini e l'Ingegnere Castellani, anche loro componenti del Collegio Misiti e che hanno evidenziato come le deformazioni delle parti posteriori che loro analizzarono in maniera specifica mostrano segni evidenti di una decompressione dall'interno all'esterno e sono quindi ulteriori elementi compatibili con l'ipotesi della esplosione nella toilette posteriore, evidenziano un'altra circostanza che a me sempre incuriosito è l'ho sentita ripetere il 13 novembre dai due Tecnici, cioè che dal punto di vista cronologico l'orario di scomparsa, di perdita del contatto con il DC9 e che coincide quasi al secondo con le 21:00, fa presumere secondo i due Tecnici, è una precisione cronologica che potrebbe far pensare soltanto all'attivazione di un timer di un ordigno esplosivo. E' stato obiettato che questa

precisione non poteva essere prevista dal momento che l'aereo aveva due ore di ritardo, però questa è una obiezione facilmente superabile se pensate che l'aereo è rimasto due ore sulla pista di Bologna, sapete che su quella pista è rimasto incustodito, sapete che c'è stato un temporale che ha causato il cosiddetto fuggifuggi di tutto il personale incaricato della manutenzione all'aereo, sapete che ci colloca o chi avrebbe potuto collocare, perché non c'erano né recinzioni e né alcuna misura di sicurezza nell'80, in Commissione Stragi è stato detto che l'aeroporto di Bologna era come un porto di mare, si entrava e si veniva come si voleva, chiunque poteva collocare in quel momento sulla pista di Bologna una bomba e a quel punto prevedere esattamente l'orario di volo e quindi la durata del volo, superando questa obiezione che sia stata portata del fatto che l'aereo portava dallo scalo precedente due ore di ritardo sull'orario ufficiale. Ulteriori elementi a sostegno dell'ipotesi della bomba sono stati portati da Taylor che all'udienza del 17 dicembre Vi ha mostrato qui in aula il lavello, è uno di quei reperti che sono stati tirati fuori molte volte e

mostrati anche a Voi, e lui ci ha fatto vedere come ci ha detto che lo stiramento di alcune parti, così lo ha definito, può essere, può derivare solo dall'effetto di un'onda d'urto rapida prodotta da una esplosione. Stessa cosa per il porta fazzoletti che viene trovato senza più angoli, completamente appiattito. Ha analizzato anche il tubo di scarico del water il cui schiacciamento trattandosi di acciaio inossidabile è stato spiegabile solo con una fonte esplosiva e che comunque abbia detonato vicino a questo tubo, nessuna pressione esterna ci dice il Tecnico, può aver causato un tale appiattimento, altra evidenza è il pavimento della toilette che viene spinto verso il basso, la base dell'intelaiatura della porta posteriore che viene proiettata verso l'esterno, i susseguenti danni al porta salviette, il ritrovamento delle tracce di esplosivo di T.N.T. e T4, sappiamo essere esplosivo artigianale, c'è stato detto facilmente reperibile da chiunque, l'immediata interruzione della corrente elettrica al bus di destra, la Misiti tra l'altro ha analizzato il C.V.R., nella pagina 91 della parte ottava della sua relazione, il Collegio Misiti dà

atto di aver condotto un'analisi su questo C.V.R. e dall'analisi condotta dice il Collegio che è possibile concludere che nella prima sezione relativa ai due impulsi ravvicinati e con cui termina la registrazione del C.V.R. è presente un segnale che è da ritenere di natura acustica, di natura... di durata di quaranta millisecondi e che può essere correlata a propagazione di segnali acustici nell'aria o a segnali vibrazionali della struttura dell'aereo, la breve durata del segnale di cui sopra può ritenersi una chiara indicazione che l'evento determinate l'incidente deve essere stata di natura esplosiva e che ha causato immediatamente un danno diretto sull'alimentazione del C.V.R. o più realisticamente un'interruzione della generazione di potenza al bus bar di destra prodotta dal motore destro, la breve durata di cui sopra insieme all'essersi verificata subito dopo la connessione dell'alimentazione sul motore sinistro dimostrano che l'evento è avvenuto vicino al motore destro, un evento localizzabile nella sezione terminare dell'aereo, quindi anche l'analisi del C.V.R. che svolge la Commissione Misiti porta ad avvalorare l'ipotesi

dell'esplosione per la durata molto breve di questo segnale acustico dovuto ad una vibrazione che è la conseguenza dell'esplosione e questo distacco immediato, distacco immediato dell'alimentazione elettrica ci dice il Collegio è determinato da una immediata interruzione della corrente nella centrale del bus bar di destra, ci hanno detto che il generatore della corrente sta nella parte destra dell'aereo e quindi ancora di più compatibile con la localizzazione di una esplosione nella toilette posteriore del DC9. Le indagini sull'impianto elettrico portano quindi che ad alimentare questa ipotesi e la Commissione Misiti nella parte quarta, pagina 33, conclude dicendo che il C.V.R. in condizioni normali di volo è alimentato dalla barra di destra, quindi una plausibile ipotesi è che al momento dell'incidente si sia verificato un danno che abbia interessato il bus di destra, generatore e/o cavi di alimentazione e determinando una situazione a barra morta con conseguente e immediato intervento del cross reality che ha commutato la barra destra sul bus di sinistra con immediatamente successivo danno al bus di sinistra, aveva causato la definitiva

interruzione dell'energia elettrica, il primo danno deve comunque essere tale da generare una situazione di barra morta per determinare l'immediato intervento del cross reality. Questa conclusione sull'impianto elettrico avvalora l'ipotesi dell'esplosione, avvalora l'ipotesi dell'esplosione nella parte destra dell'aereo e l'immediata interruzione anche nella parte sinistra avvalora poi l'ipotesi e trova una coincidenza la sequenza cronologica di collasso dell'aereo che poi vedremo e quindi anche il distacco dell'ala sinistra avvenuto quattro secondi dopo l'evento esplosivo si giustifica e viene a coincidere con l'esame che viene fatto sulla immediata interruzione dell'alimentazione elettrica. Ma ulteriori evidenze portano la Commissione Misiti a ritenere la bomba come ipotesi tecnicamente sostenibile, Taylor sempre all'udienza del 17 dicembre del 2002 dice che anche a voler ritenere le deformazioni, che le deformazioni dell'impatto... dell'aereo nella caduta con l'impatto... nel momento in cui impatta con l'acqua possano essere uguali a quelle derivanti da una esplosione, questo ci dice Taylor sicuramente non vale per le Parti

leggere, le Parti leggere dell'aereo mostrano delle deformazioni che non sono compatibili... che sono compatibili, scusate, esclusivamente con l'esplosione interna, quindi questa evidenza sulle parti leggere c'è e non possono essere le deformazioni delle Parti leggere essere ricondotte all'impatto con l'acqua. E poi ci dice un particolare, dice Taylor, "guardate che alla fine nell'evidenza e dall'esame approfondito che noi abbiamo fatto del relitto, la situazione che noi abbiamo trovato nella toilette posteriore dell'aereo è una situazione che non abbiamo trovato in nessun'altra parte dell'aereo che abbiamo recuperato e che abbiamo esaminato", quindi è una situazione assolutamente diversa e che dimostra che in quel preciso luogo è avvenuto un evento esplosivo e ad ulteriore conferma Taylor ci dice: "guardate che tutte queste nostre convinzioni sono poi state avvalorate dalle zone in cui noi abbiamo effettuato il recupero dei pezzi appartenenti alla toilette, perché le parti della toilette, quelle poche che sono state recuperate sono state recuperate a molti chilometri dal resto dell'aereo", lo stesso discorso ci ha detto che vale per il cono di



coda, ci hanno parlato di tappo di champagne, cioè il cono di coda si è staccato dall'aereo come un tappo di champagne proprio perché è la conseguenza di un evento esplosivo nella zona posteriore, quindi anche le zone di ritrovamento dei relitti coincidono con le argomentazioni tecniche che per altri motivi hanno portato a concludere per la bomba. Ulteriore elemento che ha avvalorato questa ipotesi è stata quella della cronologia degli avvenimenti del collasso dell'aereo dopo l'esplosione, il 17 dicembre del 2002 Taylor qui in aula ci ha mostrato una serie di diapositive e attraverso queste diapositive lui ha cercato di renderci visivamente l'idea di come si sia collassato e di come si sia distaccato, di come sia rotto l'aereo nel corso della sua caduta, un secondo dopo l'esplosione, ci dice Taylor e ci mostra una diapositiva, si stacca il motore destro e si stacca quindi l'alimentazione elettrica, sia il C.V.R. che all'F.D.R., Taylor precisa una circostanza e dice: "guardate che prima che il motore destro si fosse distaccato dal resto dell'aereo noi abbiamo trovato che il motore destro era stato colpito da delle schegge che provenivano dalla fusoliera,

altra probabile, anzi, certa conseguenza dell'esplosione interna". Il Pubblico Ministero Amelio che ha preso contatto con questa vicenda nel corso del dibattimento e quindi è molto difficile entrare in corsa in questo processo che si è occupato della parte tecnica, all'udienza del 15 dicembre del 2003 nella parte in cui evidenziava che la Misiti diceva che c'era una mancanza di segni del missile sul motore, ha contestato: "ma perché la Misiti, perché Protheroe non evidenziano però che non ci sono sui motori neanche i segni della bomba?", e non lo evidenziano perché Taylor ha detto esattamente una cosa div... ha detto una cosa esattamente diversa a questa, ha detto proprio che l'ulteriore evidenza della presenza della bomba è data proprio da questa presenza sul motore destro di schegge che provengono dalla fusoliera e lo dice all'udienza del 17 dicembre del 2003. Taylor nella cronologia degli avvenimenti ci dice che due secondi dopo l'esplosione la copertura della fusoliera si solleva e colpisce il motore sinistro e questo è dimostrato dalle marcature che vengono evidenziate sulla fusoliera e sulle prese d'aria del motore e questo significa che

nel momento in cui il motore sinistro dopo l'esplosione era ancora attaccato al resto dell'aereo e mentre invece come ci ha detto e coincide con la cronologia degli avvenimenti noi non troviamo questi segni sul motore destro perché il motore destro si è già staccato immediatamente dopo l'esplosione. Quattro secondi dopo l'esplosione si allarga il buco nella fusoliera, la decompressione esplosiva, anche minima c'è stato detto, a quelle altezze a cui volava il DC9 crea un ulteriore esplosivo che è dato dalla differenza fra l'atmosfera interna ed esterna si allarga, il buco nella fusoliera, vengono espulsi i passeggeri e sei secondi dopo l'evento si stacca il motore sinistro, nove secondi dopo l'evento la struttura sovrastante della fusoliera vola via e si rompe il cono di coda e contemporaneamente si spezza l'ala e questa ricostruzione della dinamica della rottura in volo ancora una volta trova una conferma, cioè qui si procede sempre parallelamente, questa è la sequenza che ci descrive Taylor di sequenza, sequenza di collasso chiamiamola, che trova poi un'esatta corrispondenza rispetto ai punti dove vengono recuperate queste parti, quindi l'aver

seguito, perché la Misiti segue attivamente la seconda campagna di recupero, dà indicazioni su dove andare a cercare i pezzi, i pezzi vengono trovati proprio sulla base di queste ricostruzioni di cronologia, di collasso dell'aereo e quindi anche il ritrovamento delle parti avvalorata questa sequenza di distacco e questa sequenza di distacco è compatibile, ci dice Taylor, con l'esplosione nella toilette posteriore. Tanti elementi che compongono e che portano la Commissione a concludere per la bomba, ma nonostante un tale analitico e approfondito esame, gli esperti della Misiti dicono che non è possibile stabilire con certezza né il punto esatto di collocazione della bomba e né la misura del quantitativo e questo tale ipotesi si è sempre detto, ma questo in effetti, in tutte queste evidenze poi manca la possibilità di stabilire con certezza il punto esatto di collocazione e la misura della carica esplosiva usata. La Misiti ci ha detto: "a me basterebbe, sarebbe bastato recuperare un'altra parte del relitto perché io avrei potuto stabilire con certezza anche questo, questo poi ce lo dirà Protheroe quando andremo ad analizzare quello che

ha detto Protheroe, torneremo su questa cosa della collocazione e della quantità della carica esplosiva. Comunque a questa ipotesi si è sempre contrapposto anche un altro elemento da parte dell'Accusa e della Parte Civile, e noi vogliamo dare atto di tutto, un dato importante secondo l'Accusa, cioè non si concilierebbe con l'ipotesi della bomba il ritrovamento del copri toilette intatto perché questo non spiegherebbe l'avvenimento di una esplosione così distruttiva all'interno della toilette posteriore. Un contributo in questo senso ce l'hanno dato Santini e Castellani che all'udienza del 13 novembre riferiscono che però il copri toilette fu ripescato a circa dieci chilometri dalla zona A, B, C, dove è stato ritrovato il grosso dell'aereo e che questo fatto può essere giustificato solo dal fatto che l'evento esplosivo interno avvenuto nella toilette abbia espulso istantaneamente tutto quello che si trovava in quella parte. Non ci sarebbero altre spiegazioni del perché il copri toilette viene ritrovato a dieci chilometri, dieci chilometri dalla zona, A, B, C, e Taylor che è un esperto in incidenti aerei all'udienza del 17 dicembre ci

dice: "guardate, però fate attenzione perché nelle esplosioni spesso si verificano danni diversi anche ad elementi molto vicini fra di loro" e senza dimenticare che sappiamo che sono stati fatti anche degli esperimenti esplosivistici di scoppio per vedere quali erano le conseguenze delle detonazioni, dello scoppio su dei simulacri ricostruiti della toilette, ebbene, questi esami sono stati effettuati alcuni anche a La Spezia e partecipò a questi esperimenti anche un nostro Consulente di Parte, l'Ingegnere Torti e io Vi invito anche a rivedere gli atti di quegli esperimenti, perché al terzo esperimento che venne eseguito, mi sembra, il 29 aprile del '93, la tavoletta del copri water rimase completamente intatta in uno di questi esperimenti, e guardate un aneddoto, l'Ingegnere Torti con cui io ho passato tanto tempo assieme a preparare il suo esame, a studiare atti, a vedere i documenti, raccontandomi di questo esperimento a La Spezia, lui era uno di quelli che proponeva dove collocare la carica, quanta carica mettere, mi raccontò che a questi esperimenti assisteva il Dottor Priore che da Roma si era mosso per andare fino a La Spezia e per assistere a queste prove.

Il Dottor Torti è uomo di scienza e quindi come uomo di scienza era uno aperto a qualsiasi verità, era uno che stava lì per indagare sulle cause dell'incidente, ma senza prevenzioni di nessun tipo, e mi ha raccontato che rimase molto colpito dal verificare che quando dopo questo esperimento la tavoletta del copri water rimase completamente intatta il Giudice Istruttore abbandonò gli esperimenti rimontò in macchina e tornò con tutti i suoi collaboratori a Roma, contrariato per l'esito di questo esperimento. Questo è un racconto che mi ha fatto, io ve lo riporto così come mi è stato riportato, ripeto, l'uomo di scienza forse rimane colpito dal fatto che ad un esperimento e gli esperimenti andrebbero forse apprezzati nella loro complessità, ma io ve l'ho già detto nel corso di questa mia discussione, questo purtroppo è l'atteggiamento ricorrente del Giudice Istruttore nel corso di tutta l'istruttoria. Vi ripeto per l'ennesima volta un'istruttoria che io ritengo condotta in modo monotematico e i più grossi... le fonti principali dei flop giudiziari, di non aver mai... di non arrivare all'accertamento della verità, sono sempre derivate da indagini a

senso unico e questa è a mio parere una indagine, una istruttoria, che è stata condotta a senso unico e forse per questo non è arrivata ad accertare nulla. Abbiamo ascoltato anche un ausiliario della Commissione Misiti, Chris Protheroe che è un esperto inglese in incidenti aerei, ha ventisei anni di indagine su incidenti aerei come bagaglio di esperienza, ha analizzato quattrocento incidenti aerei, partecipa con la sua attività alla... come ausiliario alla Commissione Misiti e produce due relazioni, una il 12 gennaio del '92 e la seconda il 15 aprile del 1992, e poi il 2 maggio del '92 consegna un'altra piccola parte del suo lavoro in inglese, però è una parte in cui valuta solo l'ipotesi relativa al missile, con lettera del 23 aprile del '92 dice al Giudice Istruttore, "Caro Giudice, per esprimermi con maggiore certezza occorrerebbe una ulteriore campagna di recupero del relitto e quindi insisto come so che hanno già fatto i componenti della Misiti in questo senso", per quanto riguarda le campagne di recupero Vi ricordo che la prima è avvenuta nell'88/'89 a cura della società francese "Ifremer" e la seconda viene realizzata a cura



della società inglese "Winpol" che si divide questo lavoro in due fasi di recupero, la prima fase va da marzo a dicembre del '91 e la seconda fase da maggio a settembre del '92 e Protheroe è uno di quelli che ad aprile del '92, quindi prima che parta la seconda parte del recupero, della seconda campagna ha fatto presente la necessità di recuperare tutto il relitto, eppure dopo che lui consegna le sue due relazioni e dopo che lui consegna l'ulteriore lettera il 2 maggio del '92 non viene più chiamato dal Giudice Istruttore nonostante da maggio a settembre del '92 si proceda all'ultima fase del recupero, quella più importante, perché si recupera la toilette, si recupera la zona 3, non gli si chiede una ulteriore relazione, comportamento strano perché è uno di quelli che evidenzia il 23 aprile, quindi poco prima che parta la seconda campagna, che lui ha bisogno di maggiori reperti, di maggiore disponibilità di pezzi per arrivare ad un carattere di certezza, e dice: "per potermi esprimere con maggiore certezza occorrerebbe una ulteriore campagna di recupero", eppure non viene richiamato nella sua... a dare il suo parere, ma forse non viene richiamato perché Protheroe che è

uno dei massimo esperti in incidenti aerei ha già detto come la pensa, è un altro di quelli che si esprime e ritiene che la bomba sia... che l'esplosione interna sia l'ipotesi più attendibile, certo il Giudice è convinto della quasi collisione e quindi forse non interessa e infatti il recupero del relitto si completa dopo maggio del '92 ma lui non ha la possibilità di confermare la sua... i suoi convincimenti. La stessa convinzione che si debba procedere oltre nel recupero del relitto, l'ho detto, era già stata espressa dagli altri Periti della Misiti, perché da questa ulteriore parte del relitto loro pensano e ritengono che si possano trovare i segni primari dell'esplosione. Protheroe viene ascoltato all'udienza del 4 febbraio del 2002 e dice che dopo aver analizzato nel '92 il relitto, però solo quello recuperato, Vi dicevo, nella prima fase della seconda campagna di recupero, quindi quello che lui fa da marzo, il recupero da marzo a dicembre '91, lui conclude per il verificarsi di un evento esplosivo all'interno dell'aereo localizzato nella parte posteriore. Il 2 maggio verifica e scrive in inglese al Giudice, di aver verificato dal suo esame un'assoluta

manca di presenza di danni riconducibili ad un missile sul relitto ed esclude quindi la possibilità che ci possa essere stato... che si possa essere verificato un evento di questo tipo. Il 12 gennaio del '92 Protheroe deposita la prima relazione e in tale lavoro lui non localizza l'evento esplosivo nella toilette, lo localizza nella cappelliera, però perché questo? Lui lo dice correttamente, che le sue conclusioni, quelle che lui propone a gennaio del '92 sono delle conclusioni provvisorie, sono conclusioni che si basano sulle prove disponibili a quella data, e siamo a gennaio '92, a quella data la zona 3, la zona della toilette posteriore, non è ricostruita e non è neanche stata recuperata. Gli viene chiesto di approfondire alcuni aspetti tecnici e allora lui presenta la sua seconda relazione, quella del 15 aprile del '92. Il suo incarico principale è proprio quello di partecipare all'esame del relitto insieme alla Commissione e di visionare i singoli reperti che vengono man mano recuperati. Dopo la prima relazione del gennaio del '92 risulta che Protheroe effettua altre quattro visite al relitto, lo dice Protheroe a pagina 4 della sua

relazione del 15 aprile del '92, un particolare che è stato omesso totalmente dal Dottore Amelio e che ha criticato Protheroe proprio per aver formulato due diverse ipotesi sulla localizzazione della bomba, il Pubblico Ministero ha detto: "ma come, Protheroe a gennaio del '92 dice che la bomba è nella cappelliera", successivamente ci viene a dire che è nella toilette posteriore e questo cambio di direzione non lo convince, questa ricostruzione cronologica dell'attività di Protheroe e della campagna di recupero è importante proprio per questa contestazione che è stata mossa la lavoro di Protheroe, perché Protheroe ha detto che la sua analisi si fermava allo stato degli atti e a pagina 4 della relazione del 15 aprile del '92 sottolinea come dopo quella data, dopo il gennaio '92 lui da altre quattro visite al relitto e quindi partecipa anche a numerose riunioni tecniche della Commissione e approfondisce quindi il suo esame sul relitto e quindi le sue conclusioni provvisorie che si basano sullo stato delle prove di gennaio vengono modificate nella relazione del 15 aprile del '92, ma Vi dicevo a pagina 4 della relazione del 15 aprile dice

Protheroe, l'autore si riserva il diritto di rivedere se occorre modificare le proprie conclusioni alla luce di eventuali ulteriori prove che dovessero emergere in futuro, un atteggiamento credo molto trasparente del consulente e il 30 aprile le sue conclusioni sono che dato l'ulteriore recupero, si intitola, "dato che il materiale mancante nella zona 3 dell'aereo si è chiaramente distaccato dell'aereo come parte dell'evento iniziale, questo materiale se localizzato è la parte più probabile dell'intero relitto che possa contenere le prove dirette della causa del disastro, per questo motivo è fondamentale che vengano compiuti ulteriori sforzi per il suo recupero, il Signor Taylor ha ripetutamente sollecitato questa ulteriore campagna di recupero proprio per questi motivi e ha fornito anche orientamenti sulla zona del mare in cui con ogni probabilità questi frammenti si possono trovare. Si raccomanda che venga compiuto ogni sforzo per la ricerca di questo materiale", questo è quello che dice Protheroe e a pagina 51 della sua relazione precisa quali sono le sue conclusioni provvisorie. Sulla base delle prove disponibili sembrerebbe che la causa più

probabile dell'incidente sia stata un'esplosione interna nella parte anteriore della cabina posteriore sul lato sinistro appena davanti le prese d'aria del motore, ciò ha provocato il distacco del rivestimento e continua a spiegare quali sono i motivi. Queste sono le sue conclusioni provvisorie espresse a pagina 51 della relazione del 15 aprile del '92. Però che succede, succede che dopo l'aprile del '92 Protheroe viene coinvolto nelle successive indagini, non presenta altre relazioni perché non gli vengono richieste, presenta solo quella inglese del missile, sul missile il 2 maggio del '92, però dopo l'aprile del '92 in cui ha rassegnato queste conclusioni provvisorie termina la seconda campagna di recupero che termina a settembre del '92 e quindi Protheroe per la prima volta ha a disposizione i reperti appartenenti alla toilette posteriore e alla cosiddetta zona 3. Su questa analisi già ve l'ho detto stranamente non gli viene chiesta un'altra relazione, nonostante lui fosse stato uno di quelli che aveva spinto per aumentare il materiale, il numero di reperti su cui fondare il proprio convincimento, però noi qui in

dibattimento abbiamo ovviato a questa lacuna perché abbiamo ascoltato dalle sue vive parole il tecnico inglese che all'udienza del 4 febbraio del 2002 ci ha detto che i suoi rilievi tecnici nascono da un recupero ulteriore effettuato su tutti i reperti che sono stati recuperati nel periodo di maggio e settembre e che appartengono appunto alla zona che a lui interessava, cioè alla zona della toilette posteriore. In particolare all'udienza ci dice di aver soffermato la sua attenzione sul lavello, sul tubo di acciaio appiattito, quei due elementi che già erano stati adottati da Taylor come gli elementi primari delle proprie convinzioni, però Protheroe che è un esperto in incidenti aggiunge delle considerazioni tecniche interessanti, ci viene qui a parlare del fenomeno del quilting, il quilting è un fenomeno consistente in un aumento di pressione molto rapido e che avviene all'interno dell'aereo e che agisce sul rivestimento esterno della fusoliera, che crea un rigonfiamento sulla fusoliera esterna e che crea un progressivo distacco del materiale e quindi della parte esterna della fusoliera del DC9 e questo fenomeno Protheroe lo riscontra nell'area

di rivestimento della fusoliera che va fra l'ordinata e il correntino adiacente alla toilette posteriore, e dice Protheroe: "guardate che il quilting è un tipico segno di una esplosione interna e la localizzazione di questo fenomeno di quilting è compatibile con l'esplosione di una bomba nella toilette posteriore. Anche lui aggiunge un ulteriore particolare, quello che l'immediata interruzione dell'energia elettrica il cui generatore è posizionato in una zona adiacente alla toilette posteriore, è un'altra traccia secondo lui molto importante di questa esplosione e sottolinea e questo per rispondere alle critiche che il Pubblico Ministero e le Parti Civili hanno fatto e specialmente i Consulenti di Parte Civile, sulla difficoltà e sulla impossibilità di determinare la quantità e la collocazione della carica, Protheroe ci dice: "guardate che non è stato possibile localizzare esattamente il punto dove è collocata la bomba, guardate che non è stato possibile neanche determinare la quantità di carica di esplosivo, perché la quantità di materiale recuperato ed appartenente alla zona della toilette posteriore è insufficiente per



qualsiasi esperto per poter calcare tale dato". Per questo Vi ho già letto come a pagina 30 della sua relazione del 15 aprile del '92 Protheroe come Taylor insiste per il recupero, perché avvenga il recupero dell'ulteriore parte della toilette del DC9, la Misiti il 23 novembre, il Collegio Misiti nel '94 ha già ribadito tale concetto, ma altre evidenze sono apportate dai Tecnici della Misiti nel corso del loro esame ed in particolare nel corso dell'esame che viene condotto dagli Avvocati di Parte Civile ed in particolare da parte dei Consulenti di Parte Civile, perché all'udienza del 18 dicembre del 2002, viene contestato a Taylor e Lilja il fatto che le conclusioni della Misiti non sono compatibili con le risultanze della perizia frattografica, quella ricordate che fece il Professore Firrao, né con le risultanze degli accertamenti Medico Legali, né con i risultati delle simulazioni di scoppio effettuate dal Professore Brandimarte e allora su tutti questi punti Taylor ha chiarito che in effetti non è così che la Commissione Misiti è d'accordo con le risultanze peritali dei Frattografi, che in effetti è vero che non ci sono segni primari di

esplosione sui reperti analizzati ma che è anche vero che dall'insieme, dal complesso dell'analisi condotta ci sono altri segni evidenti dell'esplosione, cioè lui ribadisce: "sono d'accordo con i Frattografi che dicono non esserci i segni primari di esplosione, siamo i primi noi a dirlo e Vi stiamo dicendo che bisogna per dirimere questo dubbio procedere ad una ulteriore campagna di recupero, però guardate che noi abbiamo esaminato nel suo complesso la faccenda, abbiamo analizzato dati tecnici di più natura e non soltanto la perizia frattografica e quindi era giusto quello che dicono i Frattografi, però dall'insieme delle evidenze, dell'esame del relitto, l'esame radar, l'esame dei reperti, da tutto questo insieme di analisi che noi abbiamo fatto in questi quattro anni noi abbiamo nonostante non ci siano segni primari di esplosione, il segno evidente dell'esplosione interna. E la stessa cosa dice sulla mancanza di lesioni da esplosioni sui corpi recuperati. Taylor ha chiarito infatti che il break-up, cioè la rottura della fusoliera quando si verifica questa rottura secondo le modalità del collasso dell'aereo, quindi quattro minuti dopo l'evento

esplosivo, il buco della fusoliera si allarga, i passeggeri volano via e lui dice: "guardate che i dati autoptici, cioè l'esame fatto sui corpi dei passeggeri sono compatibili sia con la fuoriuscita dell'aereo e sia con l'impatto con la superficie marina", ed inoltre evidenzia un altro fatto e dice: "non ci sono segni evidenti sui corpi dei passeggeri di esplosione, ma se la causa dell'evento di rottura dell'aereo è una esplosione, tutti i passeggeri - ci dice Taylor - sono separati dalla fonte dell'esplosione, sia dalla paratia posteriore, dai loro stessi sedili e tutti... e non avendo trovato frammenti, ci dice Taylor che colpiscono la paratia anteriore del water, tanto meno ci aspettavamo di trovare dei frammenti che avessero potuto colpire i corpi e che erano addirittura riparati da questa paratia", il Pubblico Ministero Amelio all'udienza del 16 dicembre ha detto che a seguito della perizia autoptica si può affermare che nessuna esplosione interna possa essersi verificata e ancora una volta devo constatare come... che è come se il dibattimento non si fosse svolto, è come se Taylor queste cose che ci ha detto qui in udienza le avesse dette solo per

i Difensori degli imputati e non le avesse dette per tutti, eppure è un Perito del Giudice, è uno che sta contribuendo con le sue informazioni tecniche alla ricerca della verità e però ognuno va avanti per sostenere le proprie tesi e questo abbiamo sentito dire in sede di discussione dal Pubblico Ministero. Infatti Taylor ci ha detto che dopo aver analizzato la cronologia del break-up, della rottura del relitto, i passeggeri sono usciti dall'aereo, sono volati via e le lesioni riscontrate sono appunto compatibili con la fuoriuscita dall'aereo e con l'impatto sulla superficie marina e "non avendo trovato - dice Taylor - segni primari dell'esplosione lui naturalmente - dice - non mi aspettavo neanche di trovare segni di esplosione sui corpi dei passeggeri", proprio perché Vi dicevo, i corpi sono separati, i passeggeri erano separati dalla toilette posteriore dalla paratia, dalla porta del water e dai sedili stessi, dagli schienali dei sedili stessi ci dice il Tecnico. RicordateVi questo particolare, che tutti i Periti ci hanno detto che una piccola carica su un aereo che vola in quota a quelle altezze basta una piccola rottura, un piccolo break-up della fusoliera

perché la forza esplosiva dell'ordigno, dell'ipotetica bomba si associa l'aumento di pressione che nasce dalla differenza fra la pressurizzazione interna e quella esterna e quindi anche le conseguenze dello scoppio di una piccola carica hanno effetti distruttivi su un aereo ma non comportano necessariamente il dover verificare l'ipotesi di danni cosiddetti da esplosione sui corpi dei passeggeri. In Collegio Misiti quindi in definitiva ci dice che è in perfetta sintonia con le conclusioni e i risultati delle perizie autoptiche e non è affatto vero che queste perizie escludono come ci ha detto il P.M. la possibilità che sia scoppiata una bomba, ma al contrario ci viene detto che sono perfettamente compatibili. Nella parte quarta, indagini tecniche della Misiti, a pagina 117, paragrafo 16 1, la Misiti dice: "nelle conclusioni di tutte le analisi medico legali effettuate ed in particolare nella predetta relazione di perizia medico legale effettuata dal Perito di ufficio che ha affiancato i lavori di questo Collegio Peritale, i dati di ordine biologico appaiono compatibili con le ipotesi di una depressurizzazione della fusoliera con onda

di depressurizzazione proveniente da destra. La morte dei passeggeri recuperati può farsi risalire alle lesioni derivanti dall'impatto del velivolo con la superficie del mare ed esclusa la morte per annegamento. Il perito di ufficio evidenzia poi che non vi sono dati di ordine biologico che confermino l'ipotesi di una esplosione interna ma che solo su questa base tale ipotesi non può essere esclusa". Infatti dice il Collegio Misiti che Vi ho detto essere composto di esperti in incidenti aerei dice: "la letteratura e la casistica mostrano che a bordo di un velivolo possono verificarsi esplosioni senza che i cadaveri ne recano visibili tracce", vedi Lockerbie, noi sappiamo che Protheroe, Taylor, Lilja, sono massimi esperti dell'ente inglese che indaga su incidenti aerei e ci hanno detto di essersi occupati di Lockerbie e ci hanno portato Lockerbie come esempio di un incidente aereo dovuto alla deflagrazione di un ordigno esplosivo interno, incidente in cui non sono stati riscontrati danni da esplosione sui corpi dei passeggeri, all'udienza del 18 dicembre 2002 il Professore Lilja ha chiarito che la posizione della carica è probabilmente da individuare fra

il rivestimento dell'aereo e il rivestimento interno, luogo in cui ci dice c'è la presenza di fibre isolanti che potrebbero e dovrebbero aver smorzato la forza di produzione delle schegge prodotte dall'esplosione e riallacciandosi alla esplosione l'esperto inglese dice che anche le prove di scoppio svolte da Brandimarte non sono assolutamente incoerenti con le loro conclusioni, e infatti loro spiegano e concludono il loro esame dicendo: guardate che la nostra Commissione proprio per la sua composizione, il fatto che venisse composta da esperti di molte discipline con l'ausilio inoltre del fondale... parte molto importante, quindi fondamentale per le nostre determinazioni che si è potuto avvalere appunto dell'esame del recupero del relitto a differenza di tutti gli altri Periti che non hanno avuto questa possibilità, ebbene noi in questa composizione, con queste modalità abbiamo potuto esprimere un parere tecnico, ci dice, che ha tenuto conto di una visione globale di tutto l'evento, che ha portato una molteplicità di dati tecnici che messi tutti assieme all'epilogo di quattro anni di lavoro, VI ripeto, ha lavorato quattro anni questa Commissione, ha indirizzato

la Commissione a concludere che l'ipotesi... la bomba è l'ipotesi tecnicamente sostenibile, anzi mi ricordo che all'udienza del 22 ottobre del 2002 il Professore Santini ci ha detto: "abbiamo sbagliato a scrivere così, noi dovevamo scrivere che era l'unica ipotesi tecnicamente sostenibile, abbiamo sbagliato avremmo dovuto scrivere e fare questa ulteriore annotazione", una conclusione ripeto che tiene conto dell'evento inteso nella sua globalità, tiene conto di analisi di primo e di secondo livello e quindi tenendo presente che questa è la conclusione a cui arriva la Misiti bisogna anche un attimo soffermarsi sulle altre ipotesi, perché la Misiti arriva - ve l'ho detto tante volte - a questa... avvalorare l'ipotesi tecnicamente sostenibile della esplosione nella toilette posteriore, ma non per questo non analizza con la stessa attenzione e con lo stesso ausilio di vari esperti e di una visione globale dell'evento tutte le altre ipotesi e allora inizia e analizza l'ipotesi dell'abbattimento dell'aereo mediante missile, pagina 41 della parte nona e dice che sui relitti del velivolo non esistono tracce di impatto di schegge di alcuna natura e né è ragionevole ipotizzare che



esse abbiano colpito solo le parti mancanti del relitto, evitando sistematicamente le parti ad esse adiacenti, questa è la conclusione che loro esprimono in relazione al missile, impatto da missile inerte sia da ritenersi poco probabile. Ipotizzano e analizzando anche le ulteriori ipotesi di collisione in volo, l'ulteriore ipotesi di collisione in volo dice: "un attento controllo sul relitto ricostruito ha consentito di escludere con ragionevole certezza che su di esso siano presenti tracce caratteristiche di impatto - scusate questa è l'ipotesi di collisione in volo - un attento controllo sul relitto ricostruito ha consentito di escludere con ragionevole certezza che su di esso siano presenti tracce caratteristiche di impatto con altro velivolo" è la parte nona, la pagina 55 della relazione finale, "un elemento di sospetto potevano essere le tracce di vernice rossa rinvenute sul serbatoio di carburante sganciabile, recuperato nella zona dell'incidente e descritto nella precedente parte di questa perizia, le analisi chimiche effettuate su tali tracce di vernice hanno escluso che potessero derivare da sfregamenti sulle parti rosse della

livrea del velivolo I-Tigi in quanto le due vernici sono di tipo diverso, per quanto esposto il Collegio Peritale ritiene che l'ipotesi di incidente per collisione in volo possa essere ragionevolmente esclusa". Prendono in esame, già ne abbiamo parlato, l'ipotesi della quasi collisione, vi ho detto tutti... quali sono gli approcci che fa Casarosa per arrivare ad avvalorare questa ipotesi, Vi ho detto che questa ipotesi può essere avvalorata solo laddove lo scenario esterno sia più credibile, per dare credibilità allo scenario esterno viene chiamato Dalle Mese, Voi lo avete esaminato, avete sentito con le Vostre parole il Consulente, avete sentito su questo argomento l'Avvocato Nanni e quindi io non ci tornerò, il Collegio conclude dicendo che è ragionevolmente da escludere l'ipotesi che l'evento distruttivo del DC9 sia ricollegabile alla quasi collisione. Il 23 novembre del '94 dopo aver concluso i suoi lavori a luglio la Commissione Misiti deposita dei quesiti a chiarimento, rispetto all'ipotesi che ha formulato Casarosa ed Held, Signor Presidente io ci ho una fotocopia per seguirmi un attimo in questo passo che Vi volevo leggere di questa

conclusione del 23 novembre della Misiti. **VOCI:**  
(in sottofondo). **AVV. DIF. BIAGIANTI:** Vi dicevo,  
dopo aver concluso a luglio il suo esame la  
Commissione Misiti il 23 novembre presenta queste  
conclusioni, che io adesso Vi sto dando, che sono  
dei quesiti ulteriori, delle considerazioni,  
adesso leggeremo, più di carattere filosofico ci  
dice la Commissione, io ritengo che però siano  
molto importanti da leggere, perché ci danno  
un'esatta sensazione di qual è stato l'approccio  
che ha dato la Misiti e qual è l'apporto che ha  
dato alla Misiti a questo processo, ritengo un  
apporto fondamentale, il secondo capoverso del  
capitolo 6 conclusioni la Misiti dice: "in questa  
parte conclusiva del loro documento i Periti  
vorrebbero ulteriore esprimere alcune  
considerazioni, più di tipo filosofico che  
tecnico, derivante principalmente dalle loro  
esperienze maturate in circa quattro anni di  
lavoro full immersion nel caso Ustica, per poter  
meglio apprezzare quanto sarà di seguito esposto,  
i Periti richiederebbero al lettore un atto di  
fiducia nel loro operato, il lettore dovrebbe  
essere consapevole che essi hanno operato al  
massimo delle loro possibilità intellettuali e

tecniche, nell'intento di poter fornire una spiegazione tecnica dell'incidente, di qualunque natura, purché tecnicamente sostenibile con un grado di certezza elevato, in altre parole di modo esplicito i Periti non hanno mai avuto in mente soluzioni privilegiate, ma nella formulazione delle diverse ipotesi nella loro discussione, nella loro critica essi hanno sempre preso come riferimenti dati oggettivi derivanti dalle indagini tecniche sul relitto, dai risultati delle perizie collegate e da quanto desumibile dalle loro conoscenze tecniche, prova ne sia che durante i quattro anni di lavoro i Periti hanno formulato diverse ipotesi, successivamente criticate ed abbandonate, man mano che le indagini tecniche fornivano nuovi elementi di giudizio, come del rilevabile dai progress report disponibili presso l'Autorità Giudiziaria. I Periti hanno avuto presente in ogni fase del loro lavoro l'enorme importanza che il caso Ustica ha sempre rivestito in Italia, certamente presso l'Autorità Giudiziaria e le Autorità Politiche, ma anche presso gli organi di informazione e l'opinione pubblica, proprio per questa grande importanza del caso essi hanno

ritenuto che ogni ipotesi tecnica su di esso dovesse essere caratterizzata da elevati gradi di certezza, il fatto di non aver conseguito questa assoluta certezza per quanto riguarda l'ipotesi di esplosione interna, è stata per loro fonte di profonda frustrazione sia morale che professionale, essi comunque hanno accertato questa situazione piuttosto che attribuire a questo o altre ipotesi livelli di certezza che a loro parere allo stato attuale nessuna di esse era in grado di avere - salto un capoverso - giunti alle fasi conclusive del loro lavoro e tenuto conto che da parte loro non è stato possibile da una risposta certa, nel senso in precedenza indicato ai motivi che possono aver causato la perdita del DC9 i Periti hanno sentito l'esigenza di effettuare un'analisi critica di tutto il loro lavoro svolto, per verificare se i risultati ottenuti potessero ritenersi congruenti con il grande sforzo anche economico profuso per ottenerli, in altre parole i Periti si sono interrogati sull'utilità del loro lavori e su quali progressi esso possa aver portato nel processo di acquisizione della verità sul caso Ustica. Il lavoro effettuato a parere dei Periti

ha portato certamente un risultato utile, il relitto ricostruito nell'hangar di Pratica di Mare non porta alcuna segno di abbattimento mediamente missile o missili, pertanto l'ipotesi che il velivolo possa essere stato abbattuto da uno o più missile che per oltre dieci anni ha suscitato le ben note discussioni e polemiche deve essere abbandonata, questo è un risultato oggettivo che si può osservare sul relitto e deve pertanto essere accettato, esso è talmente importante che a parere dei Periti da solo potrebbe giustificare l'impegno profuso per ottenerlo, i Periti si rendono conto come sia difficile accettare l'esclusione di un'ipotesi che presso molto ambienti non tecnici risultava oramai quasi consolidata e rivestiva inoltre una certa attrattiva ma a questo punto occorre avere il coraggio morale e civile di accettare un risultato che attualmente in assenza di nuove e stravolgenti informazioni possiede un grado di certezza quasi assoluto. Continuare a riportare alla ribalta l'ipotesi missile con argomentazioni del tutto fantastiche e prive di ogni valenza tecnica serve unicamente a creare cortine fumogene che possono solo rendere più difficile

il cammino verso altre più ragionevoli e possibili soluzioni. Per quanto riguarda l'ipotesi esplosione interna essa certamente potrà suscitare discussioni, critiche, come del resto essa ha fatto anche all'interno del Collegio Peritale, nonché richieste di chiarimento, che il Collegio stesso sarà ben lieto di fornire nelle opportune sede, resta il fatto che allo stato attuale essa deve considerarsi come l'ipotesi più probabile, anche se affetta, secondo l'opinione dei Periti, dagli ormai ben noti livelli di incertezza, la maggior parte degli incidenti aerei imputabili a esplosione interna hanno sempre avuto la certezza assoluta dell'evento, conseguita con il ritrovamento di tracce inequivocabili dell'esplosione stessa. I Periti ritengono che anche il caso Ustica per la sua importanza meriterebbe una certezza di questo tipo, tale certezza non potrà mai essere conseguita sulla base del materiale attualmente disponibile e attraverso le defaticanti discussioni che intorno ad esso potranno farsi tra i sostenitori dell'ipotesi e i suoi oppositori. I Periti ritengono che una parola definitiva sul caso

Ustica, come più volte accennato anche in questo documento, potrebbe derivare solo dal completamento del recupero della parte posteriore della fusoliera attualmente mancante e della quale se ne conosce con buona certezza la posizione in fondo al mare, se all'interno della toilette si è verificata l'esplosione di essa necessariamente se ne debbano vedere gli effetti primari, i quali non possono trovarsi che nella predetta parte mancante, in caso contrario anche l'ipotesi esplosione dovrebbe essere abbandonata come l'ipotesi missile. I Periti si rendono conto che proporre un nuovo recupero in questo particolare momento nel quale il rapporto costi benefici di tutto il lavoro svolto viene sottoposto a serrata critica sia quasi un atto di incoscienza, ma essi sono profondamente convinti che questa è la solo proposta intellettualmente onesta per pervenire ad una soluzione che abbia necessari elementi di certezza, effettuare questa proposta richiede certamente la predetta dose di incoscienza, attuarla richiederebbe una ancora maggior dose di buona volontà, basterebbero circa tre, quattro miliardi, ma quello che sarebbe poi necessario sarebbe il coraggio civile di



accettare la soluzione di qualunque natura essa fosse", questo è quello che dicono i Periti della Misiti il 23 novembre del '94, lo dicono dopo che il... hanno già concluso il loro lavoro, ma dopo che il Professore Casarosa ha depositato un ulteriore documento, dalla quale evidenzia il ritornare di questa ipotesi della quasi collisione, perché Ve l'ho detto? Mi scuso se Vi ho annoiato, Ve l'ho dato proprio per seguire nella lettura, perché io credo che in queste due pagine e mezzo la Commissione Misiti sia riuscita e quindi colui che ha scritto queste parole sia riuscita a condensare quello che io Vi avrei voluto dire, spero di esserci riuscito ma leggere questo passo mi ha permesso di usare le parole di un altro, però per farvi capire che in effetti questo è quello che si è verificato e questo è quello che Voi dovete dire nella Sentenza, dovete dare atto e abbiamo visto che le argomentazioni che sono state addotte a sostegno per giustificare la quasi collisione e guardate che oggi è l'unica tesi che rimane in piedi rispetto... e che ha una minima valenza tecnica rispetto a tutte le altre che sono state formulate, ebbene la debolezza delle... diciamo

l'argomentazione addotte a sostegno della quasi collisione dal Professor Casarosa Ve lo ha già evidenziate all'inizio, Vi ricordo che anche nel corso del dibattimento la partecipazione del Professor Casarosa al dibattimento è stata caratterizzata così come quella dei Consulenti di Parte Civile dal bisogno continuo durante il dibattimento di dover depositare continuamente supplementi di perizia, calcoli nuovi perché le contestazioni dei Consulenti degli imputati in effetti evidenziavano queste lacune e questi errori di calcolo, quindi le tesi avanzate della quasi collisione da Casarosa e cercato... le Parti Civili hanno invece cercato di continuare a sostenere quella della missile in questo dibattimento hanno vacillato, e io credo che l'opera fatta dai Consulenti di Parte abbia dimostrato l'assoluta inverosimiglianza delle loro tesi. Un'ultima disperata difesa delle prove convinzioni l'abbiamo avuta addirittura l'11 novembre quando l'Avvocato Marini ha depositato un'ulteriore memoria tecnica dei Consulenti di Parte Civile in cui rispondevano un'altra volta alle critiche che erano state mosse alla loro tesi, quindi un comportamento, sia quello di

Casarosa, sia quello dei Consulenti della Parte Civile che dimostra a mio parere l'assoluta debolezza delle tesi che loro hanno voluto apportare in questo dibattimento, ma chi come Voi ha assistito a questo lungo dibattimento, ha assistito e ha partecipato alle discussioni tecniche ha verificato anche qual è la professionalità e l'attendibilità dei Periti del Giudice e dei Consulenti di Parte, e sono sicuro che ne terrete conto nella Sentenza che andrete a emettere. Presidente io... **PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF. BIAGIANTI:** ...se facciamo una pausa, io ci ho solo altri quindici, venti minuti e concludo. **PRESIDENTE:** sì, benissimo. **AVV. DIF. BIAGIANTI:** grazie! **PRESIDENTE:** un quarto d'ora di pausa. (Sospensione).-

#### **ALLA RIPRESA**

**PRESIDENTE:** Prego! **AVV. DIF. BIAGIANTI:** Presidente gli odori che arrivano da dietro fanno capire che siamo all'ora di pranzo e quindi io mi avvicino a liberarvi e vado a concludere. **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. BIAGIANTI:** allora io volevo analizzare e concludere il mio intervento sulla parte tecnica facendo un brevissimo esame molto sintetico, ho cercato di sintetizzare al

massimo tutti gli argomenti, spero e mi auguro di esserci riuscito, Vi avevo preannunciato che parlare per ultimo è difficile, perché prima di me hanno parlato in maniera sicuramente più chiara e molto più approfondita sugli argomenti tecnici i Difensori che mi hanno preceduto, quindi ho ritenuto utile fare una sintesi di tutti gli elaborati e dei lavori tecnici e la stessa cosa volevo fare sull'ausilio che i Consulenti di Parte imputata hanno dato a noi come Difensori e a Voi come Giudici in questo lungo dibattimento, perché sono dei Consulenti che hanno seguito tutta la lunga istruttoria, sono dei Consulenti che hanno partecipato ai vari esperimenti fatti, sono Consulenti che hanno partecipato alle riunioni dei Collegi Peritali, sono Consulenti che avete visto hanno partecipato al dibattimento e che poi sono stati addirittura esaminati da Voi, all'epilogo dell'istruttoria diciamo della parte più considerevole del loro lavoro nel marzo del '94 hanno addirittura depositato una consulenza, la consulenza agli atti la conoscete, in cui analizzano in maniera abbastanza analitica tutte le varie ipotesi formulate nel corso degli anni, io non ripeto

sicuramente e né è mia intenzione gli argomenti e le evidenze tecniche che sono stata addotte a sostegno delle tesi, ma Vi dico che anche il Collegio Peritale della Difesa si è espresso ed ha concluso per l'ipotesi della bomba nella zona posteriore dell'aereo, su questi interventi che hanno fatto alcuni dei Consulenti Vi volevo dare dei flash, dei flash che sono un po' quelle cose che a me sono... mi hanno colpito, mi hanno diciamo determinato anche nelle mie convinzioni, il primo e forse il più anziano, anche per questo più autorevole componente del Collegio Peritale degli imputati è l'Ingegnere Bazzocchi, che è uno dei più grandi esperti nazionali e internazionali nel campo dell'Aeronautica, ha progettato dei velivoli, ha progettato per esempio MB339 della pattuglia acrobatica nazionale, B sta per nome di Bazzocchi che è proprio il Progettista, e quindi è un profondo conoscitore del mondo aeronautico, degli aerei, di come vengono costruiti, delle prove a cui vengono sottoposti, e lui ci ha evidenziato nel corso del suo lungo esame dibattimentale un particolare, è uno di questi flash che io Vi volevo portare e che Vi sarà di ausilio nella Vostra Sentenza, Bazzocchi si è

particolarmente soffermato sull'esame del tubo del water, ricordate è un reperto che noi abbiamo visto ed è un reperto che è considerato da lui ma anche abbiamo visto dai Periti della Misiti, determinante per accertare le cause della tragedia, perché è un tubo in acciaio inossidabile, che qui è stato mostrato, che l'Ingegnere Bazzocchi ha sottoposto a prove sperimentali di laboratorio su un tubo identico a quello che era stato dato e che era in dotazione del DC9 e lui ha scoperto in laboratorio che per appiattare questo tubo nello stesso modo in cui è appiattito quello che è stato recuperato e che fa parte dei reperti del DC9 è necessaria una forza di quattrocento atmosfere, una forza enorme ci ha spiegato, concentrata su un unico punto e un'unica pressione che si può giustificare secondo quello che ci ha detto l'Ingegnere Bazzocchi solo come diretta conseguenza di una esplosione interna, lui dice: "guardate nessun'altra forza può giustificare un simile appiattimento, una simile deformazione con delle... metallo, né può essere giustificata da un impatto con l'acqua, non può essere giustificata da un contatto con le schegge di un

missile, né con la sua onda d'urto", e guardate questo schiacciamento del tubo non può essere neanche giustificata con la quasi collisione, adesso è una diciamo secondo me rilevante, perché per generare un simile abbattimento la carica, ci dice Bazzocchi, non può essere posizionata a più di quattrocento millimetri dal water dove era collocato il tubo, e allora vedete come già da un piccolo elemento dell'indagine quale un tubo di acciaio inossidabile Bazzocchi arrivi a dirci e a fare quel passo ulteriore che sempre i Tecnici e le Difese degli imputati hanno fatto cercando di portare ausilio nell'accertamento della verità in questo dibattito dicendo che nessuna forza può giustificare questa pressione che ha appiattito un tubo di acciaio inossidabile e passa ad analizzare, guardate non può essere l'impatto con l'acqua a giustificare questo appiattimento, non possono essere le schegge di missile, non può essere il blast o l'onda d'urto che sono l'effetto secondario di una esplosione di un missile, tanto meno la quasi collisione che non ha un contatto, non determina un contatto diretto del secondo aereo con il tubo di acciaio, quindi il tubo di acciaio ci ha un'unica spiegazione ci

dice Bazzocchi, guardate è un evento esplosivo e l'evento esplosivo deve essere un evento esplosivo vicino a questo tubo, soltanto così si può giustificare, e io credo che sia un elemento, uno di questi flash di cui Vi ho parlato che Vi volevo evidenziare, perché a me personalmente è servito e questo fatto del tubo di acciaio che si appiattisce in modo così uniforme mi ha determinato nelle mie convinzioni sulle cause dell'incidente, credo che sia un elemento che debba far riflettere tutta la Corte, i Giudici Popolari e i Giudici togati, perché non sono state fornite altre giustificazioni attendibili, tecniche che possano giustificare o spiegare un simile fenomeno, e guarda caso la stessa Commissione Misiti, e vedrete come sempre le conclusioni, le determinazioni dei Consulenti di Parte imputata, trovano ampiamente riscontro in quella che è l'analisi della Commissione Misiti, perché anche la Misiti - Ve l'ho detto precedentemente - ritiene il tubo del water come uno dei reperti fondamentali che portano e avallano l'ipotesi e fanno ritenere più credibile, avvalorano l'ipotesi della esplosione interna come quella tecnicamente sostenibile. Il



26 maggio 2003, il 3 giugno 2003 abbiamo ascoltato l'Ingegnere Eula, l'Ingegnere Eula invece è un esperto di aerodinamica, ci riferisce anche lui il modo attraverso il quale il DC9 si è frammentato in volo, ci ha spiegato la dinamica di frammentazione e l'evento conseguente e questo evento e questa frammentazione è consentita in un evento immediato, testimoniato anche secondo lui dall'immediata interruzione dell'energia elettrica, a sua volta lui ha fatto una disamina sulla interruzione dell'energia elettrica, ulteriore rispetto a quella avanzata dal Collegio Misiti, dice: "guardate che questo evento della interruzione dell'energia elettrica si può giustificare solo con il cedimento del pavimento della toilette posteriore, perché sotto quella parte di pavimento passano tutti i canali di alimentazione della energia elettrica e c'è la centralina su cui c'è il contatto elettrico, e quindi questo cedimento del pavimento che porta all'interruzione dell'energia elettrica è ulteriormente evidenziato dall'arricciamento sulla porta posteriore e sul longherone anteriore del per... e sulla paratia pressurizzata", altri elementi che avvalorano l'ipotesi del cedimento

del pavimento, che avvalorava l'ipotesi della interruzione della energia elettrica e che si lega con la sequenza del collasso in volo e con l'istantaneità dell'evento localizzato nella parte posteriore. Vedete come sono sempre tanti elementi quelli che vengono a comporre e che ci portano sempre in quella direzione, e infatti a seguito dell'esplosione ci dice l'Ingegnere Eula come fatti primari io osservo il collasso del pavimento, osservo l'interruzione dell'energia elettrica e se questi sono i due elementi iniziali che portano a... diciamo a questa... e sono figli di questa esplosione nella parte posteriore, lui dà la sua cronologia degli avvenimenti della sequenza di collasso, distacco del motore destro prima, distacco del cono di coda poi, distacco del motore sinistro e poi dell'ala sinistra, dopo quaranta, cinquanta secondi dall'esplosione secondo i suoi calcoli l'aereo impatta con il mare con la parte anteriore destra e con l'ala destra, una dinamica del sinistro e una conseguente frammentazione in volo che abbiamo visto viene confermata da Taylor che attraverso quelle diapositive ci ha mostrato la stessa e identica modalità di collasso, una

modalità di collasso che si concilia con l'esplosione nella zona posteriore, una modalità di collasso che si concilia con il ritrovamento dei reperti nelle zone contrassegnate con le lettere A, B, C, D ed E, contrassegno che è stato dato nel corso delle campagne di recupero, ulteriore evidenza dell'esplosione. All'udienza del 26 maggio 2001, forse è sbagliato l'anno 2003 credo, poi la Corte verificherà, adesso vedo qui la data credo di averla riportata erroneamente, abbiamo ascoltato l'Ingegnere Torti che è uno dei Consulenti ed è uno dei massimi esperti europei e mondiali in campo di missili ed in campo di esplosivi, ha lavorato ci ha detto per tanti anni con gli enti militari, con enti militari italiani, con la N.A.T.O., è uno di quelli che progetta il missile Aspide, che è un missile utilizzato ancora oggi nella maggior parte delle Forze Militari europee e mondiali, oltre a partecipare alle udienze tecniche è stato ascoltato a questa udienza del 26 maggio, e in questa udienza l'Ingegnere Torti con l'ausilio di alcune slide, di alcune fotografie colorate che Vi ricordo proiettò sullo schermo, ci ha spiegato, sempre in parole povere, sempre

cercando di rendersi comprensibile a tutti, quali sono i vari missili, come funziona un missile, ci ha spiegato quali sono i vari tipi di guida bersaglio del missile, ricorderete il sistema infrarosso, il sistema semiattivo, il sistema attivo, ma quello che ritengo più rilevante del flash che Vi volevo dare sull'intervento che ha fatto Torti in quest'aula è quello relativo agli effetti dello scoppio della testa di guerra del missile, perché lui li ha divisi e ci ha evidenziato come un missile produce due effetti, un effetto primario che è una... deriva l'effetto primario dalla produzione delle schegge che sono contenute nella testa di guerra del missile e gli effetti secondari che sono gli effetti... quelli del blast e dell'onda d'urto, quindi l'onda... la bolla gassosa e l'onda d'urto conseguenti allo scoppio della testa di guerra e quindi alla produzione di schegge. In materia di scoppio di missili e di esame dell'effetto distruttivo di questi missili ci ha detto di aver seguito esperimento personali nel corso della sua attività presso la base aerea di Abukerk e di aver eseguito il cosiddetto arena test, perché sono importanti queste due esperienze? Perché

l'arena test è la simulazione, ci ha detto, di una esplosione al fine di studiare i fenomeni collegati all'evento esplosivo e quindi il potere perforante che hanno le schegge, l'angolo di direzione che le schegge seguono dopo lo scoppio di una testa di guerra, in che modo impattano contro la superficie che devono distruggere, qual è la loro reale forza distruttiva e quindi qual è attraverso questi studi, si determina la reale forza distruttiva di una testa di guerra. Perché ve lo ho evidenziato, perché è un tecnico che ha dimostrato e con il suo curriculum e attraverso queste spiegazioni e l'aver partecipato a questi teste credo che lo renda ancora più competente in questo campo, fa sì che lui forte di queste esperienze ci abbia spiegato il modo attraverso cui detona una testa di guerra e lui ci ha detto che infatti nella detonazione di una testa di guerra non rimane esplosivo incombusto, perché le teste di guerra, sono create proprio per far male e quindi non deve rimanere nulla di incombusto dell'esplosivo che è compreso nella testa di guerra, mentre ci ha detto l'esplosivo incombusto è un classico caso che si verifica, laddove ci sia... si verifichi lo scoppio di un ordigno

esplosivo artigianale che lascia tracce di esplosivo circostanza nuovamente interessante, perché se voi vi ricordate, noi sui reperti del DC9, abbiamo avuto evidenza di tracce di T.N.T. e di T4 e quindi questa sua spiegazione sul fatto le teste di guerra di un missile non lasciano esplosivo incombusto, mentre invece gli esplosivi artigianali le lasciano già vi porta a ritenere ed è un'ulteriore elemento che vi deve portare a ritenere credibile l'ipotesi della bomba e quindi dell'esplosione interna, un ulteriore elemento fra i tanti che già vi abbiamo portati ma quando poi siamo entrati con l'Ingegnere Torti nello specifico, cioè siamo entrati a verificare quali siano state le sue conclusioni, sull'eventuale presenza di questo missile quale causa di caduta del DC9, l'esperto ci ha detto che anche lui ha esaminato il relitto e che dall'esame del relitto non ci sono tracce né dell'ingresso del missile nella fusoliera, ma guardate non ha detto solo che non ci sono tracce dell'entrata del missile, perché questo credo che oramai è pacifico lo sappiamo tutti, ma lui ci ha detto che mancano del missile le due evidenze principali, perché ci ha detto non c'è nessuna traccia di un'esplosione

di una testa da guerra, tipo shock sui materiali sui metalli, e non c'è nessuna scheggia del missile, perché non è stata ritrovata nessuna scheggia di un materiale che potesse essere coincidente con quello con cui vengono prodotti i missili, eh, e queste sono due conclusioni lapidarie ma molto importanti, perché l'Ingegnere Misiti ci dice non solo non c'è traccia manca lo shock sui metalli e le schegge, per me missilista da sempre le schegge, la presenza di schegge, lo shock sui metalli sono le due evidenze principali della presenza di un missile e allora io mi chiedo cosa direbbe l'Ingegnere Torti se sapesse che l'Avvocato Gamberini, che l'Avvocato Marini nel riproporci durante le loro arringhe difensive la tesi del missile, hanno affermato che il missile che ha abbattuto il DC9, non ha prodotto schegge, io credo che forse l'Ingegnere Torti riprenderebbe a studiare per verificare l'attendibilità di questa nuova scoperta scientifica che è stata fatta dagli Avvocati di Parte Civile, dai Consulenti di Parte Civile che continuano ad insistere che l'aereo sia stato abbattuto da un missile, un missile con caratteristiche strabilianti Signor Presidente,

perché è un missile che esisteva nel 1980, un missile che aveva la capacità di distruggere un aereo senza lasciare schegge e un missile che al giorno d'oggi non esiste, perché l'Ingegnere Torti ci dice, la capacità e i missili vengono costruiti principalmente con l'intento di distruggere la fonte principale di distruzione di un missile è la testa di guerra, la testa di guerra comporta la produzione di schegge, più sono, più vanno nella stessa direzione e più sono distruttive, a questo tende la tecnologia applicati ai missili a creare delle macchine da guerra sempre più perfette ma le schegge sono l'elemento primario che caratterizza questo tipo di armamento, e invece noi ci siamo e ci dobbiamo confrontare con un missile che non produce schegge, questo missile che secondo la ricostruzione che è stata operata dai Consulenti di Parte Civile, sarebbe esploso sempre vicino al motore destro e ne avrebbe quindi provocato secondo loro il distacco con una conseguente interruzione della corrente, però io allora qui una domanda mi sono posto, personalmente come Difensore che umilmente si è messo a studiare, ha ascoltato e ha letto gli atti, ma se così fosse,



se questa è l'ipotesi della Parte Civile, come mai su entrambi i motori che c'è stato detto sono stati recuperati integri anzi, c'è stato detto che al momento del loro ingresso in acqua, i due motorini addirittura sarebbero stati funzionanti, non funzionavano solo perché si erano distaccati dal resto dell'aereo, ma erano completamente intatti, come mai, il missile della Parte Civile che esplose vicino all'ala destra, sui motori non ci sia evidenza di questo missile e di questo purtroppo non c'è stata data nessuna spiegazione, voi vedrete che questa tesi del missile non regge ma non regge da più punti di vista, questo è uno di quelli. L'Ingegnere Torti oltre ad analizzare e affrontare l'ipotesi missile ha anche affrontato e riferendosi all'ipotesi della bomba ha affrontato questo argomento e ci ha detto io sono un missilista ma sono anche un Esplosivista, cioè sono uno di quelli che è specializzato in esplosivi, cioè conosco quali sono gli effetti tipici di un'esplosione, e in effetti vi dico che gli effetti primari di un'esplosione quali roller edge, gass wash e impact tipping, nomi che abbiamo imparato ad ascoltare nel corso di questi anni in dibattito che sono effetti tipici,

sempre presenti laddove, sui materiali se noi possiamo riscontrare queste cose, però questi effetti che non si riscontrano sul DC9, lui ci dice: "guardate che voi questi effetti primari dell'esplosione, li avrete solo laddove questi siano a contatto diretto con l'esplosivo". E quindi anche lui evidenzia come l'esplosivo è diviso da una paratia posteriore, da uno sportello del lavabo che sono ostacoli che secondo la sua, il suo parere tecnico, modificano e ostacolano la direzione della bolla gassosa prodotta dall'esplosione e secondo lui è il motivo per i quali questi elementi abbiamo ostacolano queste... modificato le dichiarazioni della bolla gassosa dell'esplosione e questo è il motivo per cui fra alcune dei reperti recuperati nella zona della toilette, non ci siano i segni primari dell'esplosione, poi noi ci siamo permessi di evidenziarvi come tutti, la Misiti in testa come Periti del Giudice abbia detto che per avere certezza, avevano bisogno di fare ulteriori campagne di recupero. Mi sembra un atteggiamento trasparente e ripeto nessuno ha mai avuto la presunzione di completezza in questo processo, nella Misiti e né i Consulenti di parte imputata

di avere una verità assoluta, però mi hanno detto con quale grado di certezza questa verità si può ottenere e credo che questo sia il modo più corretto per porsi di fronte a questa vicenda, una delle slide, delle fotografie che l'Ingegnere Torti ci ha mostrato raffigurava appunto la zona della toilette, che secondo lui è il probabile punto in cui è stata collocata la bomba, e quindi lui ha concluso poi questo suo intervento in cui prima ha spiegato i missili poi ha spiegato perché un missile e quali sono i suoi effetti distruttivi, non può essere la causa dell'incidente, passata ad analizzare l'esplosione e quindi gli effetti dell'esplosione, e il motivo per il quale non si ravvisi in effetti i primari dell'esplosione, nella zona della toilette e ha concluso nel suo intervento, escludendo in materia categorica che il DC9, possa essere stato abbattuto per mezzo di un missile, anche la Commissione Misiti ha analizzato l'ipotesi relativa alla presenza del missile, ne abbiamo già parlato vi ho letto le conclusioni, in particolare l'ipotesi formulata da Sewel e parla nelle sue conclusioni al volume 9 pagina 40 già ve lo ho letto prima, esclude

anche la Commissione Misiti e vi dicevo coincidono le conclusioni a cui giunge il Collegio Misiti con quelle raggiunte dal nostro Consulente, e io arrivo già a una prima conclusione dal punto di vista tecnico, questo è un processo strano in cui per spiegare la caduta del DC9, nonostante da più parti si sia affermato che l'ipotesi dell'esplosione interna, è quella più reale, è quella con più evidenze, quando gli stessi Periti del Giudice hanno detto questo, si è cercato di inserire nel nostro processo, nell'istruttoria altre tesi, però se voi guardate bene cosa ci hanno tentato di propinare vi accorgete che noi stiamo parlando del missile che non produce schegge che non lascia un foro di ingresso, che non lascia nessun segno visibile, eppure il relitto è esternamente ricostruito al novantaquattro per cento, quindi ci hanno parlato di un missile che nell'80 abbatte un DC9, senza produrre schegge, senza lasciare traccia il cosiddetto missile senza schegge, vi ripeto un missile che aveva caratteristiche strabilianti, perché caratteristiche che neanche al giorno d'oggi un missile possiede. L'altra tesi che hanno tentato di propinarci è quella della quasi

collisione, ma è un evento che nell'Aeronautica mondiale non è mai avvenuta, sì, in teoria potrebbe avvenire, ma nessun incidente si è mai verificato per quasi collisione, però per avvalorare la quasi collisione da sola la quasi collisione non sta in piedi lo riconosce anche il Professor Casarosa, ci vuole uno scenario esterno che necessiti e che porti altre evidenze, ma noi abbiamo lo scenario esterno, il nostro scenario esterno, sono i famosi -17, -12 aggiungiamoci il 2B, tutti i Periti da noi ascoltati vi hanno detto che sono falsi plots, vi hanno detto che sono Echi di lobo laterale, vi hanno detto che i radar della Difesa Aerea e i Radar Selenia che è un radar più moderno, non vedono assolutamente questi plots, perché sono Echi di lobo laterale, questa considerazione a mio giudizio, va ancora più perdere consistenza ancor di più perdere consistenza, all'ipotesi della quasi collisione. E noi siamo stati comunque qui ad ascoltare chi ci ha tentato di farci credere che uno di questi eventi, addirittura uno che si è verificato per la prima volta nella storia dell'Aeronautica, sia la causa dell'incidente, invece noi credo ci dobbiamo rassegnare all'evidenza che l'unica

verità che emerge da questa lunga istruttoria, da questo lungo dibattito è che si sia verificata una esplosione interna nella zona posteriore dell'aereo. All'epilogo di questa mia discussione, che ha toccato una prima fase in cui ho analizzato insieme a voi ho ripercorso tutte le testimonianze, le dichiarazioni, rese dai Controllori dalla Sala di Controllo, da i siti della Difesa Aerea, dal soccorso, dal C.O.P., dalla base di Poggio Ballone, dalla base di Grosseto, da un esame sintetico ma comunque spero esaustivo delle telefonate, da un riscontro incrociato fra quello che i testimoni hanno detto a distanza di tempo, ma un esame incrociato che noi a posteriori possiamo fare e quindi ancora dotato di maggior attendibilità e credibilità da un esame a posteriori di tutti i documenti, alcuni dei quali sequestrati, quindi non sono documenti prodotti ad hoc dagli imputati per dimostrare la loro assolutamente innocenza, sono dei documenti sequestrati che fanno quindi piena fede, e quindi dall'insieme di tutti questi documenti, dall'insieme di tutto questo materiale Voi avete visto come l'Accusa abbia dimostrato la sua assolutamente inconsistenza, a questo io Vi

ho aggiunto, non Vi sono state portate prove, Vi sono stati portati soltanto indizi e allora li ho analizzati insieme a Voi questi indizi, perché molto sono stati portati e contestati al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che era il Generale Bartolucci che ripeto non si è mai nascosto, ha sempre detto: "ero il deputato istituzionale a riferire notizie al Governo", però avete visto e abbiamo visto come questi indizi, da questi indizi e dall'insieme di tutte le prove, di tutto l'esame che noi abbiamo fatto della prima parte di chi ebbe contatto quella sera con la vicenda non emerge assolutamente la prova che il Generale Bartolucci, né emerge sia chiaro la prova che il Generale Ferri, il Generale Tascio e il Generale Melillo abbiano ommesso di riferire all'Autorità politica e all'Autorità Giudiziaria le informazioni concernenti un'ipotetica e supposta presenza di traffico militare americano, ma non è neanche emerso che abbiano dato informazioni errate al Governo, perché non c'è una sola delle informazioni che loro diedero all'epoca al Governo al Ministro al Gabinetto del Ministro che sia oggi dimostrato essersi... essere una

informazione errata e noi lo possiamo riscontrare da una lettura degli atti parlamentari. Ma tutto argomentare è stato ulteriormente rafforzato a mio giudizio dall'esito delle perizie, e io ho lasciato e ho dato pochissima rilevanza all'esito dell'esame tecnico dei Consulenti di parte imputata, perché sono di parte, quindi hanno un interesse nel processo, anche se sono uomini di scienza, tutelano delle Parti processuali, io ho tentato di evidenziare che il risultato delle perizie, ma specialmente delle perizie del Giudice, quindi i Periti scelti dal Giudice, quindi i Periti terzi rispetto a tutte le Parti del processo, beh, anche i dati tecnici, hanno escluso l'esistenza di cause diverse da quelle di un esplosione interna, e quindi escludendo le altre cause, hanno escluso la possibilità che lo scenario esterno, potesse comporsi della presenza di altri aerei nell'intorno del DC9. Un ulteriore riscontro, quindi di carattere tecnico che conferma l'assoluta mancanza di prove e l'assoluta inconsistenza degli indizi che sono stati portati in questo processo, elementi che tutti assieme nella loro completezza si può dire e... portano a dimostrare l'assoluta



inconsistenza dell'Accusa così come è stata formulata e che dimostrano l'assoluta innocenza del Generale Bartolucci, del Generale Tascio, del Generale Melillo e del Generale Ferri, io credo che la Sentenza che Voi andrete ad emettere dovrà dare conto del comportamento processuale degli imputati che hanno Vi ho detto, non si sono limitati a difendersi qua davanti a Voi, ma hanno attivamente con la loro presenza giorno dopo giorno, contribuito alla ricerca della verità, con un comportamento che è esattamente antitetico rispetto a quello che gli viene contestato nel capo di imputazione. Restituitegli l'onore che meritano, sono persone che hanno speso la loro vita per il nostro Paese, hanno ricoperto i ruoli apicali all'interno dell'Aeronautica Militare Italiana perché meritavano di ricoprire questo ruolo, io questo merito lo ho riscontrato in questi quattro anni di dibattimento, in cui ho avuto l'onore e il piacere di difendere il Generale Bartolucci, di apprezzarne le doti umani e le doti professionali, così come ho avuto l'onore e il piacere di apprezzare le doti umane e le doti professionali degli altri Generali, del Generale Ferri, del Generale Melillo e del

Generale Tascio, e quindi Vi chiedo di voler emettere una Sentenza che sia ampiamente assolutoria e che restituisca agli imputati l'onore che loro meritano, grazie Presidente!

**PRESIDENTE:** la Corte rinvia all'udienza del 15 marzo ore 9:30 invitando gli imputati a ricomparire senza altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a r.l. ROMA - ed è composta di nn. **97** pagine.

**per O.F.T.  
Natale PIZZO**