



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. VINCENZO	ROSELLI	PUBBLICO MINISTERO
DOTT.SSA MARIA	MONTELEONE	PUBBLICO MINISTERO
DOTT. ERMINIO CARMELO	AMELIO	PUBBLICO MINISTERO
SIG.RA DANIELA	BELARDINELLI	CANCELLIERE B3
SIG. ANTONIO	CINÀ	TECNICO REGISTRAZIONE
SIG. NATALE	PIZZO	PERITO TRASCrittore

UDIENZA DEL 18.12.2003

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

\* R O M A \*

REQUISITORIA

PUBBLICO MINISTERO AMELIO

RINVIO AL 19.12.2003

**PRESIDENTE:** Allora il Generale Ferri... **VOCE:** è assente. **PRESIDENTE:** è assente, quindi Avvocato Equizi in sostituzione di tutti gli altri difensori per ora, prego Pubblico Ministero.

**REQUISITORIA DEL PUBBLICO MINISTERO AMELIO**

**PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** Sì, Presidente, grazie, allora ieri, l'altro giorno avevamo parlato, avevamo accennato a questa ipotesi di caduta, come causa di caduta del DC9, di una bomba all'interno del vano toilette, oggi ne parleremo con la... concluderemo, diciamo, la completeremo. Ripercorro però, molto brevemente, quindi per sintesi, un po' quella che è stata la storia diciamo della bomba, perché come tutti sappiamo quella della bomba collocata all'interno della toilette è l'ultima in ordine di tempo quella consegnataci dal Collegio Santini-Misiti, perché di una analoga causa ne aveva parlato già il Colonnello Lippolis, posizionandola in un particolare punto della fusoliera, ne aveva adombrata il R.A.R.D.E., ne aveva parlato anche Protheroe, ma tutti collocandoli in posizione diverse. Alla fine con il Collegio Blasi... con il Collegio Misiti-Santini si è ritenuto che... si è concluso che la causa della caduta del DC9

si potesse attribuire ad un ordigno collocato all'interno della fusoliera, del velivolo, posizionata in questo caso nel vano toilette. Si è detto testualmente "è ritenuta questa ipotesi tecnicamente sostenibile". Quello che abbiamo già evidenziato e che rievichiamo adesso è che a questa conclusione il Collegio Misiti-Santini perviene in palese contrasto con tutte quelle che sono le conclusioni cui sono pervenuti i vari Collegi ausiliari, che abbiamo trattato, parlando delle perizie nei giorni scorsi, quindi parlando delle perizie frattografiche, esplosivistiche, eccetera. Perché? Perché tutti questi Collegi sono giunti a conclusione che non corroborano poi quelle finali del Collegio Misiti e quindi si pongono con le conclusioni del Collegio principale in definitivo ed insanabile contrasto. Avevo anticipato nella scorsa udienza, alla fine della scorsa udienza, che il Collegio Santini per sostenere come tecnicamente l'ipotesi bomba, aveva indicato sei indizi di esplosione, cioè la segnatura sui frammenti metallici 6 4 A M, 52 1 AM, la presenza su alcuni reperti di fibre globularizzate, la segnatura su un vestito di bambola, pelle a buccia di arancia su un piccolo

disco metallico, tracce di esplosivo su un gancio e su alcune valigie formazione di schegge. Quindi, da questi elementi evidentemente, bisogna partire per verificare se una esplosione è avvenuta all'interno dell'aereo e in caso positivo se questa bomba possa essere stata collocata all'interno della toilette, quindi solo una verifica positiva, una verifica che in tal senso ci dovesse arrivare dall'analisi di questi elementi, ci potrebbe far dire che in effetti come causa, potrebbe essere quella di una bomba ed evidentemente, quindi al contrario, se nessun segno positivo ci dovesse pervenire dall'analisi di questi elementi che il Collegio Santini pone a fondamento di quella tesi tecnicamente sostenibile, dicevo se questa ipotesi non è... se non ci vengono elementi positivi dall'analisi di questi elementi, allora evidentemente la causa va cercato in altro, quindi va cercata in una causa che non è più interna al velivolo e va ricercata in una causa che a questo punto deve essere esterna, che può essere l'ipotesi di un missile o l'ipotesi di un near collision, secondo quella che è stata la dichiarazione del Professor Carlo Casarosa. Vi dicevo, già la scorsa udienza, che

di questi elementi, che questi che sono stati indicati dal Collegio Santini, non hanno trovato, non hanno trovato il benché minimo riscontro tecnico, per poterci dare quel convincimento, quella convinzione certa che questi elementi possano essere presi a fondamento serio di una teoria che è quella della bomba all'interno dell'aereo. Vi è una incompatibilità, innanzi tutto fra gli stessi oggetti assunti come ipotetici elementi rappresentativi di una esplosione a bordo dell'aereo e poi vi è anche una incompatibilità delle evidenze sugli oggetti di cui si tratta, con la localizzazione di una bomba all'interno della toilette. Quindi abbiamo due tipi di incompatibilità, una incompatibilità intrinseca fra i vari oggetti e una incompatibilità poi con la scelta finale che è quella del posizionamento all'interno della toilette. In ogni caso, quand'anche si volessero superare questi dubbi, questi elementi che sono stati indicati sarebbero incompatibili, sono incompatibili con altri oggetti di cui si è già discusso. Che cosa ha detto il Collegio Santini. Ha detto che questa è tecnicamente sostenibile, ma non ha potuto, l'abbiamo già detto, questa

tesi è tecnicamente sostenibile, ma non ha potuto dare una collocazione dell'ordigno all'interno della toilette e alla parte nona, pagina 109 della perizia tecnica si legge: "i risultati delle analisi delle deformazioni degli elementi appartenenti alla zona toilette, anche nella ipotesi che essi possano essere tutti unicamente attribuibili all'evento esplosivo..." quindi già vedete "...anche nell'ipotesi che essi possano essere unicamente attribuibili all'evento esplosivo, non hanno consentito..." quindi non c'è certezza "...non hanno consentito di poter individuare, con certezza, tra tutte quelle possibile una plausibilmente certa posizione dell'ordigno". Altresì ha detto il Collegio "che non si sente in grado di indicare con precisione dove la carica esplosiva fosse stata nascosta ma solo di dichiarare che si trovava nella toilette". Quindi, ha detto, bomba collocata all'interno della toilette, non ci sa dire un posizionamento, non ci ha saputo dire il peso e il tipo di carica, dicendo solamente si è trattata di una carica nuda, le prove oggettive di questa esplosione, quindi le prove dalle quali da utilizzare per sostenere questa tesi sarebbero

fornite esclusivamente da deformazione e improntature rilevabili su alcuni frammenti, i segni tipici di esplosione, l'abbiamo detto più volte, secondo il Collegio Santini, ci sono, ma sono in fondo al mare. Quindi questa è la conclusione. Una precisazione su tutto questo, la zona convenzionalmente assunta come... dal Collegio Santini, come zona toilette, in realtà non riguarda proprio il vano toilette, quando ha parlato di zona toilette non ha parlato del vano toilette, ma di tutta la zona ricompresa fra le stazioni 642 e 877, quindi una zona ben più ampia. Un'altra puntualizzazione, l'abbiamo fatta ma lo ricordo, è quella sul fenomeno del quilting che l'abbiamo visto, che non è stato... che può essere... si può dire è nel vano toilette, se la riteniamo, se riteniamo il vano toilette in una accezione lata, cioè che va dalla 642 alla 877, ma abbiamo visto nello schema che il quilting sicuramente non è all'interno del vano toilette, ma è in posizione opposta, a sinistra circa cinque metri di distanza. E quindi, anche abbiamo detto, questo elemento sarà da escludere come elemento fondante una possibili ipotesi di bomba collocata all'interno della

toilette. Abbiamo già visto, abbiamo già passato in rassegna, quegli elementi che il Collegio Santini-Misiti ha ritenuto di dover evidenziare per sostenere la tesi alla quale poi è pervenuta. Abbiamo visto i reperti AZ 4 9 5 e AZ 5 3 4 riguardanti la riquadratura della porta di ingresso e abbiamo visto che una analisi frattografica ha escluso, nessuno dei due reperti, mostra segno alcuno di deformazione a livello microcristallino, altri fenomeni riconducibili all'effetto di un'esplosione di esposizione a onde di elevate sovratemperature connesse ad un evento esplosivo a breve distanza, ad analoga conclusione è giunto il Collegio Esplosivistico. Abbiamo visto che anche il reperto AZ 5 6 2 ha fatto la stessa fine, cioè quella parte di frammento che appartiene alla riquadratura della porta e che si trova in posizione superiore al reperto AZ 4 9 7 e così in relazione alle travature i reperti AZ 5 3 9 e AZ 4 5 1 che per le quali sono state considerate altre cause alternative, giustificanti la creazione di quelle deformazioni, quali ad esempio, di natura meccanica, verosimilmente prodotte non solo sul lato destro, ma anche su

quello sinistro. Si è parlato, abbiamo detto, del pilone del motore destro, della paratia antifiamma, della gondola del motore destro e i Periti ausiliari di tutti i Collegi, hanno escluso che potevano essere associati a fenomeni di esposizione ad esplosione. Abbiamo parlato anche di quei due pezzi di lamiera AZ 4 9 8 e AZ 4 9 9 indicati dai Consulenti di parte imputata, quelle ricordate, uno proveniente dalla paratia... parafiamme e uno dal rivestimento esterno della fusoliera che sono stati ritenuti dal Consulente di parte imputata, scagliati, con estrema violenza, causata da una elevata pressione all'interno della fusoliera e abbiamo anche detto, che questo convincimento dei Consulenti di parte imputata, ha già trovato una smentita, proprio da parte del Collegio Santini-Misiti, che non l'ha condivisa, in quanto l'ha ritenuta analoga nella forma, ad altre accertate, su reperti collocate in zone diverse dall'aereo e non sicuramente esposte ad esplosione. Abbiamo parlato anche, del galley e anche sul galley i Periti ausiliari ci hanno detto che non è stato interessato da alcuna onda associabile ad esplosione. Abbiamo parlato del tubo di scarico e

anche su questo abbiamo detto, il Collegio Frattografico ha detto si ritiene di poter affermare che il tubo non sia stato assoggettato ad onde di pressione, non solo, ma non si può tacere, che molti altri tubi appartenenti al DC9, presentano deformazioni simili a quella rilevata sul frammento in esame, anche se si trovavano a distanza, a notevole distanza dalla toilette. Da tale circostanza il Collegio non ha potuto che prenderne atto, però non ha fatto seguire le conseguenze che dovevano logicamente e necessariamente conseguirne. Il Consulente di parte imputata Bazzocchi, ha fatto presente, ha evidenziato che per determinare lo schiacciamento in questione sarebbe necessitata una pressione dell'ordine di quattrocento atmosfere, cioè quei valori che si hanno in maniera così elevata vicino al centro di esplosione e ciò però contrasta con il fatto che è acclarato che sul tubo non sono stati riscontrati i segni tipici dell'esplosione, non solo, ma non si spiega come mai, tali valori di pressione poi non abbiano avuto alcuna incidenza, per esempio, sul copri tazza che era in posizione soprastante il tubo di lavaggio degli scarichi e quindi se l'esplosione,

secondo parte imputata, ha schiacciato il tubo, un minimo di effetti avrebbe dovuto provocarla sul copri tazza che invece, abbiamo detto, è integro e intatto. Abbiamo visto che anche il R.A.R.D.E. prima e il D.R.A. che è lo stesso ente con denominazione diversa, ha escluso che sulle superfici del tubo di scarico erano state evidenziati segni di esplosione, così come sul lavello, è stata... analogamente si è pronunciato il R.A.R.D.E. e anche il Collegio Frattografico ha escluso la presenza di tutte quelle evidenze, di tutti quegli elementi di cui abbiamo parlato l'altra volta, cioè la precipitazione di carburi di cromo intergranulari, eccetera eccetera, è inutile che io ve le ripeta, anche perché sono termini tecnici che poi, per brevità, la volta scorsa non abbiamo spiegato. Il copri tazza abbiamo visto che è stato recuperato integro e privo di segnature e il Collegio lo ha ritenuto con elevato grado di certezza, quindi con elevato grado di certezza appartenente al velivolo, pur non essendo un ricambio originale "McDonald Douglas". Di questa circostanza, abbiamo detto l'altra volta, il Collegio però non ha tenuto conto. L'integrità del reperto, secondo

quest'ufficio contrasta con qualsivoglia collocazione dell'ordigno nella toilette, i Periti Esplosivistici invece abbiamo detto, abbiamo visto che ne hanno dato molta importanza a questo elemento e ci hanno spiegato perché e questo è un forte elemento di fatto contrario a una ipotesi di esplosione all'interno della toilette. Il Collegio Santini-Misiti non ha fornito spiegazione sulla compatibilità dello stato del copri tazza integro con l'esplosione all'interno della toilette e Castellani che è uno dei Periti che è stato sentito più di tutti sul punto, ha formulato l'ipotesi che il copri tazza potesse essere stato protetto da una lamiera, però ci ha detto che non ha prove per poter dire questo, che era solo una sua pensata, un suo pensiero. Un Consulente di parte imputata, abbiamo detto, ha ritenuto che da schermo a questo copri tazza, uno schermo a questo copri tazza possa essere stato fatto da una persona, che si è trovata lì, ovviamente anche di questo non è stata data prova, quindi come vedete, sono delle considerazioni rilasciate in assoluta, in assoluta libertà perché avremmo potuto anche fare altre duemila ipotesi, no, quella della persona

che era lì davanti era veramente fantasiosa, ma è possibile, però bisogna provarle altrimenti... e non c'è, non c'è alcuna prova, quindi può rimanere una ipotesi ma se non è provata lascia il tempo che trova. Allora noi ci saremmo aspettati dal Collegio una qualche parola in più, perché era un elemento importante questo, però il Collegio evidentemente si è reso conto della difficoltà a spendere delle parole sul copri tazza, ma su questo ora ci ritorneremo. Abbiamo parlato del contenitore della scatola dei fazzoletti di carta sovrastante il w.c. e anche su questo i Periti Esplosivistici, Frattografici, ci hanno escluso che possa essere stato vicino ad una fonte di esplosione, così la porta di accesso alla toilette. Il Collegio Santini, quindi, non ha in alcun modo potuto trovare degli argomenti, o degli elementi sui quali fondare la propria tesi e questa difficoltà ovviamente, si è riverberata anche, come dicevamo prima, sulla possibilità di collocazione della bomba, nel vano toilette. Il Collegio Peritale ci ha detto lo sforzo che ha fatto sull'argomento, abbiamo visto prima ha detto, dice: "possiamo dire solo che era nella toilette", però in effetti poi leggendo la

perizia, in effetti uno sforzo l'ha fatto il Collegio Peritale, che cosa ci ha detto, testualmente "il luogo deve essere accessibile dall'esterno e tale da fornire un accettabile grado di occultamento", questo ci ha detto e noi veramente ne siamo contenti che ci ha detto queste cose perché se non ce l'avesse detto, noi non ci saremmo arrivati, no? Ma dico, non vi sembrano delle affermazioni ovvie, no? Cioè deve essere un luogo... noi non sappiamo quale luogo, comunque vi diciamo, noi che siamo tecnici, che deve essere un luogo accessibile dall'esterno. Ma cioè, se non fosse un luogo accessibile come ce la mettono la bomba? Quindi che verità ci hanno rivelato dicendoci questo? E poi ci hanno rivelato un'altra grande verità che è quella tale da fornire un accettabile grado di occultamento e voi pensate che un qualsivoglia attentatore prende il suo bel pacchetto bomba e lo lascia lì davanti, in modo tale che appena entra uno dice ma cos'è questa cosa, chiamano l'equipaggio e magari si accorgono che è la bomba e allora è un tentativo destinato a fallire, quindi però ci hanno rivelato queste due grandi verità, cioè le uniche grandi verità che il Collegio Misiti-

Santini ha potuto dire sulla bomba sono, che comunque doveva, il posto dove era allocata, accessibile dall'esterno e doveva essere un posto che ne consentiva l'occultamento. Ci ha indicato ipoteticamente una serie di posizionamenti di questa bomba e cinque, sei possibili posizionamenti ne ha esclusi, poi via via li ha esclusi e siamo arrivati finalmente qui a dibattito ad avere un possibile più certo posizionamento con Taylor. Sostanzialmente sarebbe tra la parete... e la lamiera del velivolo e la parete della toilette, tra le stazioni 804 e 806, con accesso più probabile a questa area attraverso il contenitore dei fazzoletti di carta, si dice e a riguardo però non si può fare a meno di osservare che tale posizionamento è in contrasto con quanto dal Collegio già evidenziato in altra parte della Perizia e cioè testualmente "laddove si riporta testualmente il non elevato grado di deformazione e la completa mancanza di segni di esplosione, farebbero escludere un posizionamento della carica all'interno del contenitore stesso e di conseguenza anche all'interno del contenitore del copri tazza del wc ad esso adiacente". Quindi

come vedete è una contraddizione interna. Critiche alla conclusione del Collegio Peritale sono venute dalla Parte Civile, dai Consulenti di Parte Civile che hanno, in sintesi, poi detto che l'impossibilità del Collegio di trovare una collocazione di un'eventuale bomba è dovuta semplicemente al fatto che il Collegio non ha invece voluto prendere atto, che bomba non vi poteva essere e cito qui la relazione dei Consulenti di Parte Civile Algostino ed altri del 22/11/'94, pagina 21, ma questo poi si è... è stato ripetuto nelle altre consulenze depositate e anche è stato riferito a dibattimento. Quindi, si può concordemente ritenere con i Periti Esplosivisti, che l'esplosione di un ordigno all'interno dell'aeromobile, in particolare nella toilette di poppa, può essere considerato come un evento estremamente improbabile come ci ha confermato, come ci hanno confermato i Periti sentiti a dibattimento. Abbiamo sentito a dibattimento Brandimarte, Ibisch e Kolla sul punto, che ci hanno detto come sono evidenti i segni di una esplosione, quando esplosione c'è stata all'interno di un vano, ci hanno spiegato le perforazioni che si determinano a seguito di

una esplosione della toilette, i danni che ne conseguono ed hanno fatto la comparazione fra quello che sono stati i risultati dei loro esperimenti e invece quello che nella realtà è avvenuto e ve le ho lette la volta scorsa ed è quindi inutile che ci ritorniamo, no, tutte le vicende anche relative al cowlino, al motore e a quant'altro e quindi le differenze che ci sono state e quindi differenze nette, oggettive fra quello che è stato esaminato sui reperti del DC9 recuperate e invece quello che sono stati gli esperimenti, esperimenti che ripeto ancora una volta, sono tecnicamente e scientificamente validi anche per quelle considerazioni, quelle precisazioni che sono state fatte alla scorsa udienza e che sono state le conseguenze di quanto ci hanno spiegato i Periti a dibattimento. Il Perito Brandimarte, ricordo, che ha risposto ad una domanda secca che non sono stati trovati riscontri effettivi di una possibile esplosione all'interno della toilette, non sono stati trovati riscontri, sui pezzi, sui relitti che loro hanno analizzato e ha detto l'assenza di esplosione all'interno del vano si ha perché quando io ho una esplosione, ho degli effetti

macroscopici di questa esplosione che non possono essere distrutti da niente, che vengono riconosciuti a colpo d'occhio, anche da un profano e lì non si trovano invece queste evidenze. Queste erano state confermate, queste dichiarazioni di Brandimarte dai Periti Ibisch e Kolla e a una domanda della Parte Civile in relazione... che chiedeva un chiarimento sul capitolo 6, pagina 7 delle conclusioni che testualmente riportava "e nel caso reale tale fenomeno avrebbe dovuto lasciare segni di danneggiamento all'interno anche della cabina passeggeri e nel cono di coda dell'aereo, mentre invece, tali segni non sono stati evidenti sul DC9 "Itavia". Hanno confermato questo passaggio, dicendo e correlandolo alle prove svolte, dicendo, in pratica qui si è creata una sovrappressione tale all'interno di questo elemento chiuso, che ha provocato, non solo, lo sradicamento, il collasso di tutta la struttura, ma ha provocato anche il lancio di queste due paratie distanti, nel caso reale naturalmente c'erano maggiori vincoli, perché ovviamente lì, è stato lanciata nell'aria libera, di là invece sarebbe stata lanciata all'interno della cabina,

però sarebbe stato un lancio e avrebbe dovuto lasciare segni di danneggiamento ad esempio sui sedili, che trovava via via sul percorso oppure nel cono di coda dell'aereo e invece questi segni non sono evidenti, quindi questa è ancora un'altra ragione che esclude l'ipotesi di esplosione interna. Sull'argomento è stato sentito anche il Perito Manfred Held che ha fatto parte, appunto del Collegio principale e Manfred Held che ha firmato quella nota aggiuntiva unitamente al Professor Casarosa, ha riferito a dibattimento "il tipo di detonazione interna viene caratterizzata dalla velocità della detonazione e produzione di gas caldi, circa un litro al grammo, ad un certo numero di migliaia di gradi Kelvin (fonetica), gli effetti che si possono trovare sull'aereo, dopo la detonazione e nelle zone vicine all'esplosione sono dei segni tipici, la struttura viene gonfiata, le asse sono curvate e a circa mezzo metro si troverà questo rigonfiamento a terra e nelle vicinanze dell'esplosione si possono trovare delle tracce pure di sostanze reattive sulla superficie a terra. Io ho escluso la detonazione interna perché non ho trovato le tracce tipiche della

detonazione interna su quelle parti che io sono stato in grado di osservare o di investigare. Alcuni esperti hanno dichiarato che la detonazione ha avuto luogo nella toilette, ma io non ero d'accordo, perché non c'erano quei segni spuri o quelle marche particolari che uno potrebbe aspettarsi come curvature in questa zona". E poi oltre a questo argomento il Perito Held ha affrontato quello della collocazione dell'ordigno, no, perché ci hanno detto tutti, anche quei Periti che hanno aderito a questa tesi, che hanno formulato questa tesi che comunque nella valutazione globale si deve tener conto di due elementi, cioè del peso della carica... per stabilire gli effetti dell'esplosione, si deve tener conto di due elementi, del peso della carica e del posizionamento della carica e Manfred Held anche su questo... ha analizzato questo aspetto e ha detto: "io non sono d'accordo sulle conclusioni dove si dice che è tale da rendere questo tecnicamente sostenibile, perché si pone il dubbio, non solo, sulla identificazione di una posizione precisa della bomba, ma si pone anche il dubbio sul fatto stesso che vi fosse una

bomba. Se noi non riusciamo ad identificare la posizione di una bomba, possiamo anche mettere in dubbio, l'esistenza stessa di una bomba" ed è mi pare anche un ragionamento molto sensato, perché se gli elementi che noi dobbiamo valutare sono il peso della carica e il posizionamento e abbiamo difficoltà a posizionarle, abbiamo difficoltà per tutte quelle ragioni che abbiamo detto alla scorsa udienza e allora se ci sono queste difficoltà noi possiamo mettere in discussione, in radice, la tesi stessa. Quindi ha proseguito Held "dal mio punto di vista per l'ipotesi bomba non ho potuto riscontrare firme di una detonazione interna di una bomba, questa è stata la mia dichiarazione. Abbiamo parlato a lungo tempo di tracce di deformazione in cui non abbiamo appunto riscontrato un'avvenuta detonazione, abbiamo a lungo parlato di questo, ma purtroppo questa era la filosofia di Taylor e io non condivido l'ipotesi della bomba nella toilette come tecnicamente sostenibile, come non condivido il rigetto della tesi della quasi collisione. Ho firmato il documento di Casarosa dopo averlo letto, il documento è di tutti e due, anche se il contributo principale l'ha dato il

Professor Casarosa, ma io ho fatto delle verifiche e delle correzioni. Non ci sono prove che una esplosione interna sia avvenuta, dell'assenza di segni primari di una esplosione sui relitti recuperati, non li abbiamo trovati sulle ordinate recuperate. Le parti rimanenti che noi abbiamo trovato non indicano nessuna traccia, mentre Taylor aveva considerato che si sarebbero potute trovare sulle parti mancanti, secondo me questo non era necessario. Io ho escluso, esaminando i relitti, che non c'era stata esplosione da detonazione interna o impatto da missile", pagina 87 della trascrizione dell'udienza, "io escludo l'esplosione interna". Vedete, ancora una volta e mi piace ribadirlo questo perché fa parte dell'approccio diverso che hanno avuto alcuni Periti rispetto ad altri, approccio diverso che hanno avuto al problema. Vedete come tutta una serie di Periti hanno valutato integralmente la vicenda e valutando integralmente la vicenda, cioè tutto quello che era emerso, hanno potuto meglio esprimere le loro opinioni e quindi pervenire a determinate conclusioni e vedete che alcuni Periti hanno detto noi non abbiamo trovato tracce o elementi o

argomenti che ci possano far sostenere l'ipotesi della esplosione di una bomba, ma hanno anche detto, non abbiamo trovato segni che ci possano far ritenere, avvenuto l'impatto di un missile. Non hanno sposato tesi, non hanno detto... eppure sarebbe stato un ragionamento se vogliamo, visto che lo faceva Taylor, glielo potevamo anche passare a Casarosa, a Held o ai Periti Esplosivistici o a chiunque altro, avrebbero anche potuto dire, secondo noi, è un missile, è stato un missile perché abbiamo delle evidenze radaristiche e quindi che ci consentono di dire che c'erano degli aerei che giravano, possiamo fare come ipotesi che l'abbattimento del DC9 è avvenuto mediante il lancio di un missile che l'ha colpito, alla domanda che chiunque di noi avrebbe potuto fare, ma avete trovato evidenze dell'impatto di un missile, avrebbero potuto dire, non le abbiamo trovate però state certi che sono in quelle parti che non sono recuperati. Perché non avrebbero potuto fare un ragionamento del genere, cioè se un ragionamento del genere è concesso a Taylor, è concesso a Lilja, è concesso a Gunnvall, è concesso a tutta una serie di Periti del Collegio Santini, perché non è

possibile concederlo anche ad altri componenti del Collegio Santini, no? La differenza fra questi gruppi di Periti è un'altra, è che alcuni hanno seriamente, tecnicamente e scientificamente affrontato il problema, altri invece hanno sposato una tesi, lasciando da parte qualunque approccio tecnico, cioè io ribadisco, se oggi andiamo dietro o vogliamo andare dietro alla fantasiosa teoria di Taylor, chi ci impedisce o chi avrebbe potuto impedire, a qualunque Perito di dire, è stato un missile e le conseguenze dell'impatto del missile ce le abbiamo giù in fondo al mare, saremmo stati sullo stesso piano. Io personalmente non le avrei accettate, come non accetto quella conclusione, questa conclusione di Taylor e altri Periti, per le motivazioni che ho detto, non avrei accettato una conclusione in questo senso per giustificare l'impatto di un missile, io non l'avrei accettata, questo sia chiaro. Qui non si tratta di dire, accettiamo questa teoria se la colleghiamo alla bomba, perché ci fa comodo collegarla alla bomba, o accettiamo collegandola al missile perché ci fa comodo collegarla al missile. No, dobbiamo essere obiettivi, l'approccio deve essere sempre uguale,

quando ci può far comodo e quando non ci può far comodo, allora il principio è che dobbiamo valutare le cose su quello che abbiamo non su quello che non abbiamo e ripeto, dicevo ieri, su quei relitti in fondo al mare noi ci affanniamo a dire potrebbero esserci le prove dell'esplosione della bomba, altri potrebbero dire ci sono le prove dell'impatto del missile, ma io vi ho detto l'altra volta, potrebbe non esserci niente, no? Queste sono tesi che ognuno di noi Pubblici Ministeri, Difensori, possiamo sostenere, possiamo argomentarli in qualche modo per cercare di convincervi, no? Ma noi non scriviamo la sentenza, il Pubblico Ministero o il Difensore non condanna o assolve, il Pubblico Ministero e i Difensori, propongono delle tesi, le argomentano, bene, male, in maniera articolata o poco articolata, ma sono sempre delle tesi poi è la Corte che dovrà decidere e la Corte dovrà decidere in base a degli elementi che sono sicuramente... che devono essere sicuramente più forti di quelli che il Pubblico Ministero o il Difensore può argomentare. Noi vi facciamo le nostre ipotesi, poi Voi siccome condannerete o assolverete allora dovete essere certi, dovete

avere le prove per una... in un senso e nell'altro. E allora se dite le prove sono i relitti in fondo al mare, quali prove direte che sono su quei relitti in fondo al mare, questo dico. Ammesso che Voi, e io non ci credo che una Corte d'Assise, possa fare questo, che una Corte d'Assise ragioni, anziché su quello che ha, su quello che non ha, perché se ragionerete in questo modo, poi Vi troverete, faccio il paragone con l'ipotesi bomba nella toilette, anche l'altro problema che non sapete che cosa c'è, no? Avete visto il Collegio Misiti-Santini ha detto c'è stata una bomba nel vano toilette, ma non sappiamo dove collocarla, voi sapete che ci sono i relitti in fondo al mare, ma non sapete su quei relitti che cosa c'è. Allora come farete Voi a dire, qual è la Vostra sicurezza la Vostra certezza, da quali elementi Voi, potete trarre argomento serio, convincente che resista ad eventuali altri gradi di giudizio per dire, lì in fondo al mare c'è la prova che sia esplosa una bomba nella toilette? Non ce la avete, perché lì potrebbero esserci, potrebbe non esserci niente e potrebbero esserci le prove anche dell'impatto di un missile. Sull'argomento, sempre ipotesi bomba

toilette, è stato sentito anche il Professor Carlo Casarosa, il quale ha criticato, anche lui ha criticato questa teoria, dicendomi, ma mettiamo a ragionare anche qui un momento, ha detto. Quali sono, è una domanda che si è posto lui, quali sono le ipotesi sulle quali si può supporre che ci sia stata un'esplosione a bordo dell'aeroplano nella zona toilette, è una domanda che si è fatto, si è autorivolto Casarosa a dibattito e ha detto e si è risposto "l'evento improvviso, una serie di frammentazioni della parte posteriore dell'aereo, la deformazione di alcuni elementi appartenenti sempre alla parte posteriore". Quindi frammentazione... evento improvviso, allora l'evento improvviso lo possiamo attribuire sia ad una ipotesi bomba, sia ad altra cosa, lo possiamo attribuire sia all'impatto di un missile, sia ad una ipotesi di near collision, no? È un evento improvviso che può essere spiegato con più ipotesi. Poi vedete che cosa rimane, per poter sostenere l'ipotesi esplosione, deformazione e frammentazione. Allora Casarosa ha detto: "io penso che solo sulla base delle deformazioni meccaniche che può essere attribuita a qualsivoglia altra natura..." come

abbiamo visto, perché i Periti Frattografici e i Periti Esplosivistici ci hanno detto, ci hanno dato delle spiegazioni alternative e in alcuni casi ce li ha dati lo stesso Collegio Santini, la spiegazione alternativa, "io penso che solo sulla base della deformazione meccanica, che può essere attribuita a qualsivoglia natura, non si possa sostenere l'ipotesi di esplosione, se a bordo di un aeroplano succede una esplosione, questa deve lasciare dei segni primari e in particolare deve lasciare fusioni, vampature, pitting, melting e soprattutto scheggiature, perché quando si distrugge la parte si crea una miriade di schegge che vanno ad improntare tutto quanto c'è intorno, come avvenuto nelle prove sperimentali". Ha detto: "nelle prove sperimentali, tutto quanto contornava la toilette era come averci sparato a lupara. Ora in tutti i frammenti appartenenti alla toilette...", i frammenti veri, "...che noi abbiamo recuperato in tutte le parti sottostanti la toilette, tipo il bagagliaio posteriore che era vuoto di bagagli, non c'è un graffio, non c'è un segno che mi dica che lì c'è stata una scheggiatura. L'esplosione ha grossi elementi di critica, che sono la

manca assoluta di questi elementi primari. Mi riesce difficile pensare di mettere una bomba nell'intercapedine fra toilette e rivestimento esterno, dove passano tutte le condutture del carburante, che in quel momento l'aeroplano stava volando quasi alla massima velocità, buttava bocca piena cherosene, io ci faccio scoppiare lì una bomba e non do fuoco al carburante. Non solo, non do fuoco al carburante ma non do fuoco neppure a pezzetti di carta e alla gomma che ancora si vede presente in quella zona...", quindi ha concluso Casarosa "...tutto quello che rimane attualmente il relitto, porterebbe ad escludere una bomba". E vi ricordate le risultanze, le conclusioni delle perizie Medico Legali, no? Nessuna ustione sui corpi dei passeggeri recuperati, nessuna presenza di fuliggine, nessuna traccia di incendio e Casarosa ha parlato anche di quelle prove, delle simulazioni in full scale, che ha condiviso e ha detto: "ci sono elementi che non sono sottoposti ai carichi di volo di esercizio, quindi è inutile che stiamo qui a criticare il fatto che queste simulazioni siano state fatte a terra e non in volo". Per esempio, l'interruzione... ha detto:

"e poi altre questioni tipo interruzione dell'elettricità, distorsione vicino alla toilette, staccamento dei motori - ha detto - sono fra l'altro spiegabili anche con un'altra ipotesi, cioè che è quella della near collision" e che poi vedremo e ha detto di averne parlato con Taylor di queste distorsioni vicino alla toilette. Taylor riteneva che questa era una conseguenza dell'esplosione e lui ha detto: "però dopo aver esaminato tutti questi elementi non ci dava nessuna indicazione della posizione eventuale della carica", quindi dice Casarosa "se io ho tre gruppi di elementi deformati, che non mi danno informazione su danno è stata la carica, siccome la carica può essere stata posizionata in un solo punto, quindi questo vuol dire che due di questi elementi sono falsi e uno solo è vero", sì perché non sono scoppiate tre volte e dice "e su questi elementi, nessun segno primario di esplosione è stato trovato - e dice - io ho analizzato gli incidenti di Lockerbie dove era plateale che fosse esplosa una bomba - ha detto - anche l'uomo della strada guarda i relitti e dice qui è scoppiata una bomba e anche in relazione all'incidente del deserto del Tenereé - dice -

andammo a vedere la cosa, lì era un po' diversa e io ho chiesto ma chi me lo dice che qui, questo aereo è cascato per una esplosione, io non riesco a vederlo chiaramente come quello di Lockerbie, però - dice - in quel caso gli esperti mi presero per mano e mi portarono lì e mi dissero <<guarda, qui si vede che c'è stata una esplosione perché qui questa rottura è detonica>>, c'era un certo numero di piccoli indizi che a un esperto gli suggerivano quelle ipotesi e poi in effetti fu trovata la valigia con mezzo chilo di esplosivo dentro. Allora io ho detto ai miei colleghi, <<andiamo a Pratica di Mare e cerchiamo eventuali segni anche sul relitto del DC9>>. Noi li abbiamo cercati e non ce ne è neanche uno". Allora Casarosa dice: "in questi frammenti manca completamente ogni senso, ogni segno primario di esplosione, i miei motivi di dissenso praticamente si possono condensare in un unico concetto, cioè che in tutta la zona della toilette, per lo meno quelle attualmente recuperate in tutti i frammenti che la compongono, non ci sono evidenti tracce primarie di esplosione, dove per tracce primarie intendo, quelle di gas washing, di melting, di pitting che

caratterizzano tutti gli oggetti che hanno avuto la possibilità di trovarsi nell'immediata vicinanza del punto di esplosione e anche la segnatura di ogni tipo di scheggia che certamente al momento dell'esplosione si deve essere generata tenendo conto della frammentazione della parte dove si ipotizza l'esplosione". E ha detto: "se allora, l'ipotesi di esplosione noi la possiamo sostenere attraverso quelle deformazioni meccaniche, a questo punto cade anche questo, perché quelle deformazioni meccaniche non sono di natura detonica, cioè la rottura di questi frammenti non presentano segni di rottura che possa essere attribuita ad un evento esplosivo" e questi ce lo hanno confermato anche i Periti Frattografici, i Periti Esplosivistici e poi ha detto: "questi sono gli elementi e poi non tutti sono congruenti con uno stesso punto di focalizzazione dell'esplosione" e questa era abbiamo visto la volta scorsa, quando dicevamo cerchiamo di capire dove è posizionata la bomba perché possiamo così discutere dei danni che sono stati fatti e abbiamo visto la scorsa udienza che se posizionavamo la bomba in un punto non ci... ci spiegavamo alcuni, ci potevamo spiegare alcuni

danni ma non ci spiegavamo altri, allora cambiando posizione ci spiegavamo... ci potevamo spiegare alcuni danni ma non ci spiegavamo... potevamo spiegare altri e così si è cambiato anche il peso della carica perché per alcuni era necessaria una carica maggiore però per altri era necessaria una carica minore, quindi come abbiamo visto la volta scorsa, il particolare del peso e della collocazione dell'ordigno non è di poco conto. E poi ha parlato anche dei ritrovamenti e ha spiegato, se alcuni ritrovamenti di alcuni pezzi anche della scaletta che era vicino alla toilette erano congruenti o meno, potevano essere congruenti o meno con l'ipotizzata esplosione all'interno della toilette e quindi ha confermato, ha definitivamente affermato che secondo lui non ci potevano... non si sono, non si sono trovati segni che ci potessero, che potessero loro in quel momento e oggi noi convincere di una eventuale esplosione. Ha parlato di quei due pezzi, vi ricordate, che poi sono mi sembra AZ 5 3 4 e AZ 4 9 7 che sui quali è stato, ve l'ho detto la scorsa udienza, è stato conferito un quesito aggiuntivo ai Professori Firrao, Roberti e Reale, proprio perché Casarosa

e Held indicavano quei due pezzi come possibili indicatori di un evento di esplosione e abbiamo visto la scorsa udienza che le conclusioni della perizia frattografica, sono state di segno opposto, hanno escluso che quei due pezzi, quei due relitti, potevano essere stati interessati da una esposizione ad un evento esplosivo. Vi ha ricordato quella frase di Taylor, no, diceva: "io cercavo di porre in evidenza questi elementi, quanto meno di dubbio, sull'ipotesi di bomba e Taylor mi disse <<guarda io sono talmente sicuro della bomba che se anche vedessi la fotografia di un aeroplano che sta impattando contro il DC9, direi che in quel momento c'è scoppiata una bomba>>". E ha detto: "ma come faccio io a concludere in quel modo". Lui ci ha spiegato, dice: "io l'ho firmata", no, vi ricordate, c'è stata una udienza in cui si è detto ma scusi lei l'ha firmata però quella perizia, no, e lui ci ha detto: "è vero io l'ho firmata". Ci ha ricordato che probabilmente buona parte di quella perizia l'ha scritta lui, vi ricordate, la trasmissione degli atti tra Roma, Pisa, eccetera eccetera, è intervenuto il Professor Santini a correggere un po', "ma non è vero che hai scritto tutto tu"

eccetera eccetera e Casarosa ha spiegato e ha detto: "io mi aspettavo che le conclusioni sulla ipotesi bomba, fossero diverse da quelle che sono state riportate poi nella perizia e ha spiegato e Santini l'ha confermato, che quelle conclusioni non sono state scritte da Casarosa, il quale Casarosa ha chiesto come poteva fare per diciamo dissentire, ma dissentire in maniera anche leale, no, perché non poteva certo rifiutarsi di firmare l'elaborato peritale, no, e Santini ce l'ha confermato e si è trovato il modo, credo che sia stato lo stesso Santini a dire di aver consigliato Casarosa di fare una nota aggiuntiva, no? Quindi non deve sorprendere il fatto che Casarosa abbia firmato quella relazione. E allora lui dice ma come faccio io a concordare con questa ipotesi quando tutte le perizie collaterali stavano a dire no, ma qui non c'è niente, qui non c'è niente. E allora perché queste analisi non sono state fatte anche dagli altri Periti, perché c'era questa sicurezza, no, quando tutti i Collegi ausiliari, nominati da quel... ti dicono una cosa diversa, perché non la prendi in considerazione, o quanto meno perché non cerchi di confutare con argomenti altrettanto

seri, quelle che sono le emergenze, le conclusioni delle perizie collaterali, ma voi avete mai trovato, eleggendo la perizia del Collegio Santini e Misiti una confutazione delle conclusioni dei Collegi ausiliari, forse ce n'è una sola, ed è una riga, cioè quando hanno detto: "i Collegi ausiliari erano, guardavano l'aspetto specialistico noi dovevamo valutare il tutto", allora io dico, intanto se tu hai nominato dei Collegi Ausiliari, perché lo ritieni necessario, comunque anche valutando il tutto devi valutare anche le risultanze di quei Collegi, ma poi, altra cosa, quali sono gli altri elementi diversi dalle emergenze, dalle emergenze dei Collegi, delle conclusioni dei Collegi Peritali che possano far confutare quelle conclusioni e queste non ci sono. E poi Casarosa ha fatto una serie di osservazioni dicendo che tutti quegli indizi indicati dal Collegio Santini come possibile ipotesi, come possibili argomenti per sostenere l'ipotesi bomba non erano da attribuire a fenomeni di esplosione o meno, e ha detto: "gli arredi della toilette non portano segni di esplosione, le indagini chimiche non ci danno alcuna certezza in questo senso, la

globularizzazione delle fibre non è in accordo con la mancanza di schegge primarie, le fusioni o le bucce di arancia rinvenute non sono in accordo con l'ipotesi di esplosione nella toilette, la formazione di schegge non è attribuibile ad evento esplosivo" e così via, e quindi allora questa ipotesi si regge, si regge solo su Taylor il quale a dibattimento ci ha detto la proposta, testualmente: "la proposta più probabile è quella che va a considerare come luogo dell'esplosione quella che si trova fra la parete rompi fuoco in titanio e la parte più interna, il rivestimento interno in materiale plastico. Secondo il Perito le deformazioni osservate su alcuni reparti, la cappottatura del vano motore, del vano alloggiamento, fazzoletti di carta, parte del tubo di scarico e la cornice della porta inducono a pensare ad una esplosione interna". Allora al Perito è stato fatto osservare che né lui e né gli altri membri del Collegio sono stati in grado di riferire quale è stato il verso dell'onda d'urto, e non sono stati in grado di indicare neanche quale è stato il centro dell'esplosione, è stato anche contestato ai Periti che non sono stati in grado di dire nulla sulla localizzazione

dell'ordigno neanche a seguito dei ritrovamenti di ulteriori relitti, dei relitti che loro assumevano potere essere indici di esplosione, è stato fatto osservare che sul reperto AZ519, cioè il correntino destro 14 vicinissimo, a pochissimi centimetri dal posto che Taylor ha indicato come presunta collocazione dell'ordigno, il Collegio Frattografico non ha riscontrato alcun segno di esplosione e allora se tu dici che su quel pezzo che è vicino ci possono essere i segni dell'esplosione e il Collegio Frattografico ti dice di no non può passare nel dimenticatoio e quindi questa è una ulteriore incoerenza anche della nuova versione di Taylor del posizionamento dell'ordigno, atteso che la vicinanza del reperto in questione con l'ipotizzato centro dell'esplosione avrebbe dovuto sicuramente determinare sul correntino la presenza dei segni tipici di esplosione questo ce l'abbiamo, questo pezzo, questo reperto e quindi è un elemento che dobbiamo valutare, allora se tu mi dici che lì ci può essere stato il centro dell'esplosione andiamo a vedere se abbiamo qualche elemento di quella zona e valutiamolo, però se lo valutiamo e lo valutiamo positivamente allora hai ragione

Taylor, ma se, e te ne siamo grati, ma se lo valutiamo e non è così, tu hai il dovere, hai l'obbligo di prenderne atto, cioè non mi puoi dire: "il centro dell'esplosione è lì", e se andiamo a valutare i reperti che abbiamo di quella zona e ci dicono che non è esposto ad esplosione non puoi non tenerne conto, hai l'obbligo morale fra l'altro di tenerne conto.

**PRESIDENTE:** scusi, scusi un attimo, però perlomeno almeno un Avvocato dovrebbe rimanere, scusi eh, perché francamente... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** e allora a Taylor questo lo abbiamo fatto rilevare al dibattito, no? Tu ci dici che lì va bene e allora noi ti diciamo che lì altri esperti hanno detto che non è così, e Taylor non ha saputo fornire alcuna spiegazione, questo è lo spessore del Perito Taylor, si è limitato a dire testualmente: "questa materia è soggetta ad un'alta variabilità, io ho parlato con esperti in materia forense o esperti di esplosivi che mi hanno confermato che se ci sono due persone e si verifica un'esplosione una delle due può essere dilaniata e l'altra può riportare magari un danno al timpano", ma cosa c'entra? Ma come, tu stesso

mi hai detto di andare... vi ricordate che oltre a questo argomento di cui stiamo parlando ora anche all'altra udienza, abbiamo parlato di un'altra circostanza, vi ricordate che Taylor disse: "dobbiamo andare a guardare sul cowlings, sulla cappottatura, perché ci sono dei fori che sicuramente sono fori da esplosione", ebbene, anche quei fori sono stati fatti analizzare e anche quella volta Taylor è stato smentito. Per ben due volte quando lui cercava di indicarci i segni di esplosione i Collegi Tecnici Ausiliari lo hanno smentito clamorosamente e quindi si capisce che quello che ci dice Taylor nel dibattimento non ha alcuna valenza, e la difficoltà di Taylor nel sostenere la propria tesi emerge in tutta la sua chiarezza quando non ha potuto fare a meno di ammettere che, vi leggo testualmente, "di tutti i pezzi che abbiamo trovato non abbiamo un'assoluta certezza, potremmo dire che possono essere coerenti con l'ipotesi dell'esplosione, ma anche non coerenti con l'ipotesi di esplosione", udienza del 23/10/2002, pagina 199. Ma questo che Perito è? Ma che livello di Perito è? Che ci dice che i pezzi che noi abbiamo possono essere coerenti con

l'ipotesi di esplosione ma possono anche incoerenti, però è che per lui l'ipotesi è quella della bomba. "Alcuni di questi pezzi - prosegue testualmente l'illustre Perito, sembrano essere coerenti con l'ipotesi di esplosione avvenuta in questa zona anche se non riesco a dirvi dove in questa aerea", eh ma ce lo devi dire tu perché sei un esperto, altrimenti facevano a meno degli esperti e ce la risolvevamo tra noi con un po' di buonsenso, "noi abbiamo trovato delle zone in cui si verifici il fenomeno del pitting, cioè di affossamenti provocati da parti che colpiscono quella zona ad alta velocità e né tanto meno di gas wash", allora a Perito Taylor abbiamo fatto osservare al dibattimento che dagli esami effettuati il lavello risulta essere stato compresso, tirato dall'alto verso il basso, e che se l'esplosione fosse avvenuta dove indicava proprio lui, appariva incomprensibile una deformazione del reperto del tipo di quello osservato ed egli testualmente ha detto: "sono d'accordo", ma come sei d'accordo? Ma se hai detto un'altra cosa allora nella perizia, sei d'accordo, oggi sei d'accordo, mentre hai sostenuto una cosa diversa il perizia. Però c'è

sempre il calcio d'angolo, però ha detto: "sapete, è difficile prevedere gli effetti esatti di una esplosione", quando è messo alle corde c'è sempre il salvagente. Estremamente importante per la defluenza complessiva che ha sulla tesi sostenuta dal Collegio è quanto dichiarato dal Perito Taylor in relazione alla valutazione degli elementi e delle loro compatibilità con una o più ipotesi astrattamente possibili, infatti alla specifica domanda della Difesa, "tutti questi elementi che abbiamo esaminato e che sono riconducibili all'esplosione interna sono anche compatibili con l'ipotesi di quasi collisione?", è stata fatta questa domanda, "sono compatibili oltre che con questa con l'ipotesi della quasi collisione?", e sapete che cosa ha risposto Taylor, lo trovate a pagina 128 all'udienza del 17/012/2002, "certamente", quindi, come vede Signor Taylor c'è una spiegazione alternativa, lo dici anche tu, c'è una spiegazione alternativa a quella che tu ci hai detto che è tecnicamente sostenibile, ma come, tu ci dici che questa è una spiegazione alternativa, poi però questa cosa non la scrivi nella perizia, perché nella perizia è tecnicamente sostenibile l'ipotesi bomba, però si

rigetta l'ipotesi della quasi collisione, e questo è un dato che mette in ulteriore crisi l'ipotesi dell'esplosione interna, perché a tutte le contraddizioni palesi, a tutte le incoerenze evidenti, in contraddizione fra ipotetici posizionamenti, danni sui reperti, non danni su alcuni e danni su altri, eccetera eccetera, a tutte le manchevolezze della teoria medesima, mancanza di segni primari, di segni secondari, eccetera eccetera, si aggiunge ora anche l'altra evidenza che tutto quanto è stato sostenuto per supportare l'ipotesi di esplosione interna, sono anche coerenti con una ipotesi esterna, peccato che però non l'hanno detto, forse a dibattimento Taylor si è dimenticato, di questo gli è sfuggito, ma capita! Poi gli si è chiesta notizia, se ci poteva dare qualcosa di importante sulla rottura del tip dell'ala sinistra che era stato osservato e che pure Casarosa gli faceva osservare, gli aveva fatto osservare e gli aveva detto, vi ricordate, la nota stonata, no, quando ha detto: "andiamo a vedere a Pratica di Mare se ci sono le stesse condizioni dell'aereo caduto nel deserto del Tenereé" e Casarosa gli dice: "questa è la nota stonata". Alla richiesta di

spiegare in base a quale criterio tecnico si è verificata la rottura del cardine poi della porta della cerniera, Taylor, quindi ha altri elementi che si associavano a questa ipotesi bomba e ha risposto: "io avevo detto che non era in grado di spiegare la causa di quel cedimento di quel pezzo, la mia idea è quella che non fosse dovuta ad un cedimento meccanico, ma la mia idea non è stata possibile dimostrarla e per questo ho detto che era una rottura insolita", cioè vedete il livello del Perito, fattogli constatare che dalla perizia frattografica emerge che la rottura della toilette e anche di altre parti dell'aereo sono avvenute a velocità lenta, badate bene, erano cose che Taylor sapeva, che doveva sapere, perché sono lì nelle perizie collaterali, e il Perito sapete che cosa ha risposto: "questo mi sorprende" e io vi confesso che sono sbalordito, che un Perito mi dica: "questo mi sorprende", ma come, allora non le hai lette? Se ti sorprende non le hai lette, perché se le avessi lette questa circostanza non ti dovrebbe sorprendere e se non la condividevi avresti dovuto contestarla, confutarla nella perizia, ma non l'ha fatto e quindi lui non le ha lette perché non aveva

probabilmente tempo per leggere le altre cose, soprattutto quelle che non coincidevano con quel suo pensiero e ci sorprende che laddove egli non è riuscito a dimostrare scientificamente alcun tipo di rottura come quella per esempio della cerniera l'abbia assunta però come elemento a sostegno della sua tesi semplicemente in base alla sua idea, quindi la filosofia di Taylor quale è stata, è quella dell'equipe peritale che con lui ha camminato, diciamo, è stata quella di dire: "abbiamo visto delle deformazioni su alcuni reperti e deduciamo che queste deformazioni sono state prodotte da una esplosione all'interno della toilette, anche se non riusciamo ad indicarvi una collocazione, ma non importa, non è molto importante, non abbiamo trovati i segni primari dell'esplosione ma non importa neanche questo, non ci sono segni di fratture, va bene, ma insomma, è relativo. Non sappiamo indicare il centro dell'esplosione ma ci possiamo passare sopra, perché per noi il DC9 è caduto per l'esplosione di una bomba. Come vedete, nessun ragionamento di tipo tecnico e quando a Taylor è stato chiesto di spiegare come mai un'esplosione potrebbe avere, a suo dire, a suo dire,

danneggiato il tubo dello scarico sotto e non anche il copritazza che è a pochissimi centimetri, ha risposto che loro non sapevano se quel copritazza in effetti apparteneva al DC9, ma voi ricordate che loro in perizia l'hanno attribuito con altissima probabilità al DC9, ma di quale aereo, di quale altro aereo poteva essere questo copritazza che lì è stato trovato con altri relitti del DC9, che cosa dobbiamo ipotizzare, per dire, che non è del DC9? Che qualche aereo qualche giorno prima se lo era perso cento miglia più avanti e poi guarda caso si è trovato proprio lì, coincidenza strana, qui ne abbiamo tante di coincidenze, no, la caduta dell'aereo ai limiti della portata radar, nel punto più profondo del Mediterraneo e ora aggiungiamo anche questa coincidenza, cioè che qualche aereo, io non lo so, so che non è possibile, ma la fantasia, qualche aereo ha aperto qualcosa e l'ha buttato e si è trovato lì. Allora Taylor ha detto che se si accertasse che era stata utilizzata, attenzione, questo è anche importante, che era stato utilizzato dal DC9, allora questa era una ipotesi che si poteva verificare, era una peculiarità, perché nelle

esplosioni non si può essere precisi, voi avete capito, cioè lo hanno trovato, lo hanno attribuito con altissima probabilità al DC9 però nel momento in cui dovevano analizzarlo perché lui stesso dice: "se avessi saputo che era del DC9, questa era una circostanza da analizzare - poi dice - va bene, lasciamolo perdere", ma qui, insomma, Taylor viene superato poi da Castellani, poi lo vedremo, e le tesi di Taylor si contrastano clamorosamente anche, con le risultanze di quanto è emerso dalla relazione del Professore Giusti e quindi la basa sul nulla Taylor la sua teoria e allontana tutto quello che scientificamente, tecnicamente lo contraddice. Anche Taylor e anche Lilja è stato sentito e anche lui ha dovuto dire di non aver trovato niente dal punto di vista tecnico e scientifico, quindi di esposizione ad esplosione sui pezzi analizzati, per esempio sul cowling, cioè sono d'accordo, non abbiamo trovato nulla, pagina 84 udienza 18 dicembre 2002, questa affermazione anche a volere aderire poi alla tesi dei Periti sulla inutilità degli esperimenti esplosivistici supera anche le contestazioni sulle modalità delle prove sperimentali, in quanto qui è

analizzato il reperto del DC9 recuperato, e lo stesso specialista Lilja del Collegio, deve ammettere che sul cowling non vi sono elementi tipici di esplosione e che viceversa avrebbero dovuto esserci e anche in maniera significativa, attesa l'estrema vicinanza del reperto con il punto ipotizzato di collocazione, trenta centimetri. Vi ricordate a Taylor qui a dibattimento è stata richiesta sempre della carica di questo esplosivo e lui ha detto, è stato chiesto a Taylor se in considerazione della natura della struttura della toilette da lui ritenuta molto rigida e forte era sufficiente a rompere una carica sempre molto piccola come è indicato da Taylor stesso e lui ha risposto: "tutto quello che abbiamo ci porta a dire, ci basta, perché dipende dalla posizione e dalla forza della carica, però di questo dovrete parlarne con gli esperti", con il Professore Protheroe che abbiamo visto alla scorsa udienza, anche lui non definito esperto, e poi anche Taylor ha dovuto fare le stesse ammissioni di Lilja quando richiesto di esprimersi sullo stesso tema, cioè sul cowling intatto ha detto testualmente, "io accetto che questi frammenti

non erano ad alta velocità", quindi lo accetti ma non lo dici in perizia e quindi aderisci alla tesi di Firrao, del Perito Frattografico, accettiamo pienamente, siamo d'accordo, Firrao aveva detto all'udienza del 24/09/'92 che sono tutti pezzi analizzati e non c'è assolutamente la firma di una bomba, però ha detto sempre, "c'è quel salvataggio, noi siamo convinti che questi danni sono su tutte le parti che sono ancora sul fondo marino", ha detto Taylor all'udienza del 18 dicembre del 2002, pagina 89 e seguenti. Sui sostegni del motore non abbiamo trovato quelle che chiameremmo prove primarie, invece le deformazioni le abbiamo trovate, ha detto, però abbiamo visto che sono smentite dai Collegi ausiliari e a Taylor è stato fatto osservare questo, no, che oltre al Perito Firrao altri Periti del Collegi, per esempio Brandimarte all'udienza del 28/09/2002 del quale sono state lette le dichiarazioni, hanno affermato l'assenza di segni macroscopici e microscopici di una esplosione avvenuta all'interno della toilette, però gli ha risposto che, quello che vi dicevo prima, "noi avevamo la visione globale, quindi vedevamo meglio del Perito che aveva una visione

settoriale", mah, non so in base a che cosa! Sull'argomento è stato sentito Gunnvall, un altro Perito, il quale ci ha detto testualmente una cosa interessante, "non troviamo aerei sconosciuti che avrebbero potuto danneggiare il DC9, ma non possiamo essere sicuri di ciò, ciò che era o ciò che c'era a quote più basse, noi non sappiamo se - dice Gunnvall - se c'era", ma la cosa importante è questa, perché è una teoria veramente che fa pensare, "il volo del DC9 - dice - si è arrestato qui, cioè nel punto dove è caduto, questa scelta di posizione - sentite dove arriva l'arguzia di questo Perito - questa scelta di posizione per fare esplodere una bomba, sarebbe perfetta per fare in modo che noi non potessimo vedere più di quanto vediamo, ed è anche un punto in cui il mare è molto profondo e nel 1980 le tecniche o la tecnologia subacquea non permetteva di rinvenire o di recuperare relitti a questa profondità". Vi assicuro che queste cose Gunnvall le ha dette, perché ci sono scritte nella trascrizione dell'udienza 19/12/2002, pagina 35, rispondendo a domanda della Difesa, vi assicuro, le ha dette e sono testuali, scelta di posizione per fare esplodere

una bomba, sarebbe perfetta, cioè io ho provato ad immaginare per un attimo che fosse vero quello che ha detto Gunnvall, allora mi sono chiesto: ma evidentemente noi siamo tutti d'accordo che se è caduto il DC9 per una bomba c'è un attentatore, c'è un uomo o una donna che ha messo la bomba, allora io mi sono prefigurato questo attentatore, ho cercato di capirne le capacità di questo attentatore secondo Gunnvall, cioè di uno che si è prefigurato, ah collocato una bomba prefigurandosi di farla esplodere tra Ponza ed Ustica sapendo che era a centotrenta miglia dal radar e che quindi il radar, uno dei radar non vedeva, che l'altro vedeva in un certo modo, poi sapeva questo attentatore, perché era bravissimo, era bravissimo questo attentatore sapeva che in quel punto dove sarebbe caduto l'aereo, aveva fatto tutta una serie di calcoli era il punto più profondo del Mediterraneo, quindi era tranquillo, era tranquillo, non vede niente nessuno e nessuno può recuperare, no? Allora questo attentatore però era talmente bravo che aveva previsto anche il ritardo, aveva previsto quando ha collocato la bomba e ha detto: "attenzione io la metto ora, perché so che partirà con due ore di ritardo",

quindi vedete come è bravo questo attentatore, ha previsto tutto, certo dite voi, poteva prevedere che magari venti anni dopo qualcuno recuperava i pezzi, probabilmente non ci ha pensato, ma non gliene possiamo fare un torto, noi non gliene possiamo fare un torto, ha pensato già a tante cose, le ha pensate giuste, no, ha indovinato il ritardo, ha indovinato il punto di portata radar, ha indovinato il punto di profondità, ha indovinato tanto e quindi è bravo e allora gli dobbiamo credito a Gunnvall, perché cioè, io mi sono detto: ma vuoi vedere che è stato Gunnvall?! Cioè ad un certo punto ho detto: dico, vuoi vedere che è stato Gunnvall a fare una cosa del genere?! Poi ovviamente ho escluso che potesse essere stato Gunnvall, non la ritengo una persona capace di fare una cosa del genere, non lo ritengo veramente, però per un attimo ho detto: ma sa troppe cose, poi insomma uno si insospettisce quando uno sa troppe cose precise, e allora dico, mi sono fatto, ho fatto anche, ho imitato Gunnvall e ho detto: "va bene, ora l'azzardo io pure l'ipotesi, ma ribalto il discorso di Gunnvall, ma tutti qui elementi, no, profondità, dico, io la faccio solo come ipotesi,

ma perché mi diverto, insomma, mi ha spinto Gunnvall a fare questa cosa, qui, dico, ma forse, dico, non è più plausibile con un attacco missilistico, no, di gente che sicuramente a differenza di un ipotetico attentatore sa, conosce quella aerovia, conosce il punto di portata radar, conosce e sa le condizioni del mare più o meno e non al centimetro, no, ha visto l'aereo, no, lo sa, ha visto l'aereo e ne ha visto magari più di uno, potrebbe essere più plausibile con l'ipotesi del missile, no, piuttosto che questo attentatore che sa tutto, oppure potrebbe essere più plausibile con l'ipotesi della near collision di questo aereo che interferisce, ecco potrebbe essere... allora, ma che cosa ci è venuto a raccontare allora Gunnvall, ve lo ricordate la sicurezza di Gunnvall, no, che ci ha detto questo, ci ha anche detto questo, cioè mi dispiace, ma ce l'ha detto. Allora, passiamo un attimo a Taylor, è stato chiesto se il Collegio poteva escludere che nei relitti ancora in fondo al mare si poteva trovare traccia da esplosione derivante da una testata missilistica, perché il Collegio si era posto il dubbio, pagina 33, parte nona, paragrafo 2.7

ultima parte e Taylor ha risposto negativamente, in quanto a suo dire per poter ritrovare ciò, sarebbe stato necessario ritrovare sui pezzi recuperati le tracce di tale esplosione. Allora, ma scusate, allora, noi abbiamo dei pezzi, che abbiamo recuperato, su quei pezzi non abbiamo tracce di una esplosione di una bomba, però secondo Taylor, se andiamo a pescare gli altri pezzi, troveremo la firma di una bomba. Quando gli chiediamo se è possibile che magari troviamo sui pezzi, sui relitti, la firma di un eventuale missile, dice no, perché avremmo dovuto trovarli prima sugli altri. E perché? E perché questo ragionamento non vale anche per la bomba? Io vi ricordo, che tutti i Periti di tutti i Collegi ausiliari, vi ricordate in particolare Ibisch e Kolla e anche Brandimarte, quando la Difesa ha chiesto, ma qual è il grado di invalidità della teoria esterna o interna, hanno lo stesso grado di probabilità o no? E i Periti ci hanno detto che hanno lo stesso grado di invalidità, ma che loro per l'ipotesi interna hanno bisogno di maggiori firme, mentre l'ipotesi esterna lascia meno tracce e perché qui Taylor lo riba... E poi è stato sentito Forsching, sono state fatte

domande anche a lui, per capire in sostanza la compatibilità della sua teoria dell'esplosione interna con l'eventuale accertata presenza di altri aerei, no, che come emerge secondo noi dalle perizie tecniche e ha risposto che ciò non gli avrebbe fatto cambiare idea, perché l'eventuale presenza di altri aerei, secondo lui, la collisione non è una ipotesi accettabile e basta, ci ha liquidato così e noi ne abbiamo preso atto. Come era compatibile con la presenza di esplosivo in zone lontane dalla toilette e lui ha risposto di non sapere dove sono stati rinvenuti i reperti con le tracce di esplosivo, non lo sapeva, quindi va bene, allora se non lo sa non ne ha preso atto. Poi le conclusioni dei Periti Frattografici circa l'assenza di segni primari di esplosione nei reperti della toilette, ha detto genericamente che c'erano dei reperti che presentavano segni chiari di esposizione a pressione molto forte, non sappiamo da dove ha tratto questo convincimento. E Forsching, ha detto non sono un esperto comunque di questo tipo, quando gli sono state fatte osservare le conclusioni degli altri Collegi e comunque loro hanno le idee chiare, sul fatto che non vi

fossero segni di questo tipo, in base alla loro perizia, pagina 33, udienza 12 dicembre 2002. Si è chiesto anche della compatibilità con la sua teoria in relazione ai risultati delle prove poste in essere al Collegio degli Esplosivisti, ha richiesto come mai i risultati sono stati diversi sui reperti, da quelli rinvenuti sui pezzi della toilette del DC9, ha risposto di non essere a conoscenza del fatto e che quando se ne era parlato lui aveva detto che erano per lui prove inutili perché si doveva fare, vi ricordate, con un aereo... bisognava fare esplodere un altro aereo. Allora, anche dall'esame dibattimentale dei Periti è venuta fuori l'inconsistenza di questa ipotesi e che questa è basata solo su improntature e deformazioni sui frammenti recuperati e questo lo dicono a pagina 73 della perizia, testualmente "occorre infine osservare che sui frammenti considerati e generalmente su tutta la zona circostante alla toilette, non sono visibili segni tipici di esplosione quali segnature di schegge, pittino, petalatura, fusione od altro, l'esplosione all'interno della toilette può pertanto essere ipotizzata solo sulla base delle

predette deformazioni e improntature dei frammenti". Abbiamo chiesto, ma dove si poteva trovare qualcos'altro, perché non l'abbiamo trovato in questi pezzi che abbiamo recuperato e loro hanno confermato che le tracce di esplosione si sarebbero localizzate solo ed esclusivamente altre stranezze sui pezzi che non abbiamo trovato, addirittura il Perito Castellani ha detto testualmente "bisognerebbe trovare proprio quel pezzettino vicino al quale c'è stata la piccola carica e probabilmente quel pezzettino non l'abbiamo tirato su dal mare, perché chi sa dove è volato". E va be', come si fa, ora poi io chiederei a Castellani, come si fa a dire dovremmo trovare quel pezzettino che era vicino all'esplosione, se tu non mi dici dov'è il centro dell'esplosione, no, perché se tu mi dici è lì, allora io posso prendere atto che non ci sono... ma se ne mancano tanti e tu non mi sai dire dov'è il centro dell'esplosione, quale pezzettino vuoi che io ritrovi? Quale? Castellani ha precisato "la nostra convinzione era, che la carica fosse piccola e basata sull'esperienze degli altri incidenti di piccole cariche che hanno sempre fatto piccoli danni, di aeroplani in genere,

posso fare l'esempio di un B637, delle dimensioni di un DC9, carica nella toilette, è scoppiata la toilette, ma l'aeroplano è venuto a terra regolarmente". E allora? Cioè tu mi dici, mi porti tu l'esempio di un B637 delle dimensioni di un DC9 all'interno del quale, questo è testuale, esplode una bomba, una piccola carica all'interno della toilette e mi dici che l'aeroplano è venuto a terra, qui però l'aeroplano viene a terra, ma in altro modo. E allora, forse c'è un problema di carica, allora forse non è più una piccola carica e voi avete detto che è una piccola carica, oppure è anche qui una piccola carica e perché, visto che sono stati attaccati molto alle statistiche, in quel caso, l'aereo viene giù regolarmente a terra e in questo caso invece no. Quindi è un ragionamento contraddittorio. E il copri tazza, vi ricordo, con elevato grado di certezza è stato ritenuto appartenente al velivolo, Castellani invece, ci ha detto lui stesso, che lo voleva ributtare in mare. Ma sapete perché lo voleva ributtare in mare? Ce lo ha detto, è testuale, cioè in questo processo ci sono delle cose che sembrano non vere, ma lo sono. Allora, ha ribadito che la sua opinione era

quella che l'oggetto non appartenesse al DC9, al dibattito e che poi si poteva porre il problema che scrivendo in perizia dell'ordigno posizionato nella toilette, si sarebbe potuto dire... cioè pensate il problema che si pone Castellani, il problema di coscienza, ma io... ci avrò sofferto molto, ma io penso alle notti insonni di questo Perito. Si è posto... si poteva porre, porre il problema in perizia, attenzione, che scrivendo in perizia dell'ordigno posizionato nella toilette si sarebbe potuto dire "come mai se c'è stata una esplosione nella toilette, questa cosetta di plastica, è la prima cosa che doveva saltare per aria e invece l'avete trovata sana?". E certo, perché chiunque avrebbe detto, ma come, quando diventava pubblica questa cosa, chiunque avrebbe detto, ma come è esploso una bomba nella toilette, vicino al copri tazza e il copri tazza è sano, come dice Castellani. E certo ci avremmo avuto un problema, ma come avremmo potuto conciliare le due cose. Vedete il grande problema di Castellani, grandi problema di Castellani, le notti insonni di Castellani, dice allora buttiamo a mare, no, più semplice, il mare è la pattumiera di tante cose, si tiene pure

questo piccolo pezzetto insomma, cosa vuoi che gliene importi al mare di un copri tazza. E allora ha detto, però sempre nel famoso calcio d'angolo, dice: "ma, va bene è del DC9, non è originale, poco importa, però - dice - è integro, ma la bomba è scoppiata lo stesso". E allora, come è scoppiata lo stesso? Ma c'era una lamiera che lo proteggeva, ma non vi siete resi conto che è possibile anche questo. Dice, ma Castellani tu ce l'ha la prova di questo? No, dice, la prova di questo non ce l'ho, è una mia ipotesi, ha detto, come è una ipotesi che la lamiera non ci sia, che la lamiera non ci fosse. Come vedete, Castellani fa tutte le ipotesi possibili e immaginabili ma non ci vuole un Perito. Allora, a un certo punto Castellani deve riconoscere, dice: "forse lo capisco adesso...", sono testuali, 16 di ottobre 2002, pagina 101, "forse lo capisco adesso anche un po' di forzature, perché chi ce lo dice a noi che era caduta sopra una lamiera", no, perché quando gli chiedo: "ma Castellani, ma ce lo dica" e lui dice: "sì, in effetti mi sembra che è una forzatura, perché non ce lo può dire nessuno che è caduta una lamiera, questa è una ipotesi come quella che una lamiera non sia caduta, entrambe

le ipotesi hanno lo stesso valore". Allora stai zitto, allora lasciamo perdere, facciamo delle ipotesi un poco più serie, no, fermiamoci, perché non stiamo facendo un processo per il furto di una mela, ci sono ottantuno persone che sono morte, è un processo serio, che si potrà concludere nel modo che si concluderà, ma è comunque un processo serio e allora non dobbiamo, tra virgolette, sporcarlo con queste cose. Allora Castellani ha dovuto ammettere poi che il copri tazza così come tutti i pezzi della toilette, di cui si è finora parlato, potrebbero essere stati colpiti dall'onda riflessa di una esplosione. E allorché gli si è fatto notare che nella realtà ciò non è stato riscontrato pur essendo un fenomeno quasi consequenziale allo scoppio, il Perito si è trincerato dietro l'affermazione testuale anche questa, la ritroverete a pagina 238 del 16/10/2002, "Pubblico Ministero, non prenda la mia affermazione come una cosa sicura, perché l'esplosione è una cosa talmente strana". E io ho preso atto della risposta. E passando ad altro, non sono convincenti quanto affermato dal Collegio, sulla posizione dove poteva essere seduta la signora Calderone che abbiamo

analizzato la scorsa udienza e le conclusioni che ha tratto sull'argomento. Cioè vi ricordate, il passeggero era protetto dal sedile o dalla parete della toilette che gli ha fatto da schermo, era una carica molto debole, ha detto Castellani, Protheroe diceva che invece è una carica forte. Anche una carica debole, ma come fa una carica debole che trancia il motore, secondo questa tesi e non colpisce la signora che è lì. Ma è possibile che allora, questa carica può fare ed esclusivamente quello che dice Taylor e non può fare tante altre cose che naturalmente può fare. È possibile che è una carica radiocomandata da Taylor e da Gunnvall. Ma come è, se una carica debole, a far cadere il DC9, quando ci ha detto Castellani che con una carica debole, un aereo analogo al DC9 è venuto regolarmente a terra. Allora poi è stato sentito anche Misiti, il Presidente, il Presidente Misiti, che è stato presente, credo, in una, due udienze o più e ha detto, anche questo è vero, pagina 194 dell'udienza del 16/10/2002, "certo se fosse esaminato pezzo per pezzo..." testuale, "...pezzo per pezzo, possiamo dare qualche volta spiegazione anche contraria". E perché non

l'avete fatto? Perché avete paura che potevate dare una spiegazione anche contraria? Quindi, come si è fatto di solito, quando qualcosa va contraria alla loro tesi, la scartano, ma non la scartano tecnicamente. Allora, le conclusioni che possiamo trarre sul punto, quali sono, che basano tutto su improntature e deformazione che però non sono univoche, hanno origine e spiegazioni alternative, scientificamente, tecnicamente diverse, come ci hanno spiegato gli ausiliari dei Collegi Frattografici, Esplosivistici, Chimici, anche gli ulteriori accertamenti che hanno richiesto su alcuni pezzi particolari che ritenevano indice di esplosione hanno fatto naufragare la tesi, non sono stati trovati elementi primari, secondari di esplosione, non hanno potuto indicare un punto esatto di collocazione dell'ordigno. Misiti ha detto, non abbiamo la possibilità di dire esattamente dov'era, perché ci sono evidenze che dicono una cosa e evidenze che ne dicono un'altra. Dicono una cosa e dicono un'altra, allora fatevelo venire un dubbio, una volta tanto. Il Perito, ha dovuto ammettere, insanabili contraddizioni che vi sono fra tutte le ipotesi di posizionamento

formulate e i danni che sono stati riscontrati, ad esempio quando è stato fatto rilevare che un ordigno collocato sopra il lavandino, non spiega gli altri danni trovati in altre zone, eccetera e ha affermato testualmente, "certo, ci sono delle contraddizioni. E allora, perché non le avete valutate? E analogo riconoscimento, ha dovuto fare il Perito Castellani, il quale ha detto, lì il fatto fondamentale per noi è che se noi le mettiamo tutte insieme queste evidenze, ricostruiamo la toilette, giustifichiamo globalmente lo scoppio della toilette con una esplosione interna e non possiamo più lì, allora, localizzare la carica, questo è il punto, dice Castellani. Grazie, l'avevamo capito anche noi, perché quando io le assemblo e le metto insieme, allora, in qualunque punto io le possa mettere, purché dia un opportuno valore della carica e riuscirei, se riesco, a fare cose e a giustificarle tutte insieme. È diverso il concetto quand'è globale, perché prese una per una no, le giustifico singolarmente, però quando le metto tutte insieme non posso però dare più quelle giustificazioni lì. Questo, ha detto Castellani. Ma voi non avevate la visione

globale, avete detto che avevate la visione globale e poi non le potevate giustificare più. E allora, o hanno detto cose diverse a dibattimento oppure hanno detto cose diverse in perizia. E allora, si sono chieste ulteriori spiegazioni, sul punto di collocazione dell'ordigno e danni compatibili e si sono trincerati sulla formula dell'infinito al 3, formula che io non vi spiego, perché ovviamente non ho capito, ma l'hanno capita fortunatamente i Consulenti di Parte Civile che efficacemente, lo ricorderete, a dibattimento hanno contestato la formula dell'infinito al 3. E i Periti non hanno saputo controdedurre e allora non tiriamo fuori così queste formule che ci fanno, a me personalmente, mi intimidiscono, perché poi c'è qualcuno che queste formule le conosce e ti contraddice, come è avvenuto. Allora, diciamo che, tutto quello che è stato fatto da questi Periti, da buona parte dei Periti del Collegio Santini-Misiti, non è metodologicamente e scientificamente corretto, perché non è metodologicamente e scientificamente corretto ed esatto ritenere provato un fatto, qualunque esso sia, bomba, missile, quello che volete, sulla base di qualcosa che non c'è,

ritenendo in via meramente ipotetica che gli elementi sui quali si fonda la tesi potrebbero teoricamente ritrovarsi su un punto determinato, su un determinato reperto di cui non si ha la disponibilità. Non dovete decidere... voi dovete decidere su prove positive, per convalidare una qualunque tesi che vi verrà esposta. Non su un qualcosa che è una non prova, come sono le cose in fondo al mare. Soprattutto se questa non prova, è pericolosa ancor di più, perché su quei reperti, abbiamo detto, potrebbe non esserci nulla ma potrebbero esserci anche i segni del missile. Allora, l'argomentare del Collegio Santini-Misiti, dimostra l'inconsistenza e il definitivo fallimento di questa ipotesi di bomba collocata nel vano toilette, di cui costituisce un inutile e ultimo tentativo di recuperare un convincimento aprioristico del Collegio. Si è insistito su questa tesi mediante evidenti forzature di parti e negazioni di risultanze tecnico scientifiche. È stata una condotta diretta a giustificare con mezzi, con argomentazioni non scientifiche la tesi dell'ordigno all'interno della toilette sulla base solo ed esclusiva... per non ammettere la

possibilità di altre tesi, quali per esempio la tesi di un missile, quale la tesi della quasi collisione che valutando il tutto potevano essere più plausibili e per le quali sicuramente vi sono, a differenza del caso della bomba, vi sono elementi di prova. Quindi, la differenza qual è? Che voi, per poter dire, che la caduta del DC9, sia stata determinata da una bomba, non potete scrivere alcuna cosa, non avete argomenti per suffragare questa tesi. Avete, invece, argomenti per dire, che la caduta del DC9, possa essere stata determinata da una ipotesi esterna, un missile o una quasi collisione e da ultimo e chiudo, Presidente, poi se è possibile fare una pausa, ricordate anche quell'altra circostanza sulla... questa bomba ballerina, no, cioè la bomba che Lippolis, colloca in un punto, che il R.A.R.D.E. ipotizza, forse in un altro punto, che Protheroe ipotizza in un altro punto e che il Collegio Santini-Misiti ipotizza in un altro. Questa bomba ballerina, no, anche questo vi deve... dovrebbe far pensare, avrebbe dovuto far pensare ai Periti, avrebbe dovuto farli approcciare all'argomento con più cautela perché come vedete, le cose affrettate, no, Lippolis, vi

ricordate, Lippolis "sicuro è una bomba, l'hanno piazzata lì perché ho visto un po' di sangue, ho visto...", il R.A.R.D.E. forse è lì, Protheroe era arciconvinto che c'era il quilting, questi sono arciconvinti che la bomba invece nella toilette c'è e a differenza degli altri che quanto meno Protheroe ha detto c'è il quilting, è lì, mi fa pensare a una esplosione a sinistra. Il Collegio Misiti-Santini, dice che c'è una esplosione a destra, però non ha alcun argomento, non ha alcun pezzo per dirvi che ciò è vero, quindi si trova in una posizione di assoluta debolezza rispetto agli altri soggetti che avevano indicato altre ipotesi di collocazione della bomba che sono poi naufragate miseramente.

**PRESIDENTE:** sospendiamo un quarto d'ora.  
(Sospensione).-

#### **ALLA RIPRESA**

**PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, Presidente, parlerei ora della perizia radaristica e quindi di tutto quello che è stato oggetto di indagine da parte, non solo delle Commissioni di cui abbiamo parlato... **PRESIDENTE:** chiedo scusa Pubblico Ministero. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, sì, prego. **PRESIDENTE:** allora, siamo

d'accordo alle 13:30 sospendiamo e riprendiamo alle 14:15. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** va bene, sì, Presidente, quando dice lei... **PRESIDENTE:** sì, sì, così, no dico, perché andiamo quindi... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** va bene. **PRESIDENTE:** benissimo. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** quindi, dicevo dell'analisi fatta, non solo da quelle Commissioni di cui abbiamo già parlato, ma anche da quella ultima, diciamo, per intenderci, presieduta dal Professor Dalle Mese. L'importanza dei dati radar ovviamente la si capisce di per se, perché sono quegli elementi, quegli occhi al cielo che hanno visto, hanno visto quello che è accaduto, possano aver visto quello che è accaduto e quindi, il volo del DC9 fino al momento dell'incidente e quindi quello che è successo subito dopo. È a questi dati che bisogna fare riferimento, cioè a quelli della sera del 27 giugno e non più a quelli dei giorni successivi perché ovviamente il dato temporale che ci interessa è circoscritto. E abbiamo visto come interessano sia i dati radar civili, sia quelli militari. Si è già detto che diverse persone, tecnici esperti hanno valutato queste risultanze e abbiamo ricordato l'analisi di Macidull, del

N.T.S.B., l'analisi fatta da Lund dell'I.A.... no della "Mcdonald Douglas", i risultati della consulenza dell'"Itavia" e poi successivamente la conferma su questi del Professor Giuli e la indagine fatta dal Professor Dalle Mese come ausiliario del Collegio Blasi, le varie relazioni della "Selenia" dell'80 e del '90, nonché le consulenze di Parte Civile e dei Consulenti degli imputati. Sono state importanti queste indagini perché sono state delle indagini mirate ad accertare, a cercare di capire quali... ad interpretare quelli che... è il momento cruciale di tutta questa vicenda, cioè alcuni attimi prima, momenti precedenti alla caduta del DC9 e i momenti successivi, proprio perché l'analisi, l'esame dei plotting, comunque l'esame dei tracciati radar, ci poteva consentire di conoscere, di capire quello che era successo e se il DC9 volava da solo o se invece, nel momento della sua caduta poteva essere stato interessato dalla presenza di qualche altro aereo che in qualche modo, positivamente o negativamente, ne avesse intersecato o interessato la rotta. Era importante quindi conoscere il prima l'abbiamo detto già e poi era importante conoscere il dopo.

Era importante conoscere il prima, perché, perché solo cercando di capire che cosa presentava il cielo radar prima della caduta del DC9, potevamo essere in grado di sapere se qualche aereo già c'era nelle vicinanze, accanto al DC9, in posizione un po' più distante o meno, è importante conoscere il dopo, perché in questo modo è possibile vedere se un eventuale aereo che c'era in precedenza e quindi negli istanti precedenti alla caduta del DC9, potesse ancora essere, diciamo, in scia, in traiettoria dopo il punto del disastro. E sappiamo che diversi sono stati gli orientamenti su questo argomento e che sostanzialmente fino al 1990, tutti coloro i quali hanno analizzato questi dati radar, tranne Russo, hanno ritenuto che ci fosse... che la documentazione disponibile, rappresentasse un cielo radar complesso e comunque per quello che ci interessava rappresentasse nel cielo radar non solo la presenza del DC9 ma la presenza di altri velivoli che uno di questi che poteva volare li conserva al DC9 inseritosi evidentemente in una zona precedente a quella di caduta del DC9 "Itavia" e di altri velivoli tipo Caccia, di velivoli militari che invece erano in posizione

diciamo ad ovest o sulla destra dell'aereo che scendeva ad una certa distanza da quest'aereo che a un certo punto hanno intersecato la rotta del DC9 proprio nell'istante in cui c'è stato il segnale di transponder del velivolo I-Tigi e analizzando i plots, gli Echi successivi hanno ritenuto che questa traccia continuasse e potesse determinare appunto la presenza di un altro aereo. Viceversa nel '90, come sappiamo, c'è stato a seguito di un'analisi, è inutile ripercorrerla, della "Selenia" che ha in un certo qual modo cambiato quelle che erano le precedenti considerazioni fatte sugli stessi dati e si è ritenuto che i plots antecedenti all'incidente, il -17 e -12 anziché essere degli Echi reali fossero dei falsi allarmi e che i plots successivi all'incidente fossero da attribuire ai frammenti dell'aereo che si era disintegrato. Quello che noi possiamo dire che i radar civili hanno registrato plots precedenti e successivi all'ultima risposta del transponder del DC9, che possono essere tra loro collegati e collegati anche con gli altri, quindi i precedenti e i successivi a dar luogo... a dar vita ad una traccia di un aereo di almeno un aereo

interferente come il DC9. Possiamo anche dire che la traccia del DC9 presenta una serie di anomalie tali da non avere riscontro in nessuna altra traccia nel cielo radar della sera dell'incidente, possiamo dire che il numero, il tempo e la distanza dei plots successivi all'ultima risposta del transponder del DC9 non sono coerenti né con le condizioni di visibilità dei radar e il tempo stimato di permanenza in quota dei relitti, né con la localizzazione di alcuni reperti sul fondo del mare, ovviamente fra i reperti di quelli recuperati. Quindi ripeto lo abbiamo già detto all'inizio di questa lunga requisitoria, dobbiamo focalizzare la nostra attenzione su quella notte, su quello che accadde in quei momenti, pochi momenti precedenti e momenti successivi alla caduta del DC9, si è parlato... un argomento che è stato affrontato è quello della questione della visibilità in altezza alla distanza del Radar Marconi, perché proprio da questa discende in parte la possibilità di interpretare i plots successivi al punto zero come generati da frammenti del DC9 portati dal vento, perché in quanto più si ampliano i limiti di visibilità verso il basso

tanto maggiore è il tempo di volo degli oggetti e la distanza che essi devono percorrere nel letto del vento, e quindi questo è stato analizzato, questo aspetto dal Collegio Santini, e l'abbiamo già detto che ha indicato una quota minima di avvistamento di circa venticinquemila piedi per un bersaglio di tipo swerling 1, quindi come il DC9, il Collegio Santini ha analizzato anche la diversa portata del Radar Marconi e del Radar Selenia, stiamo parlando per ora dei radar militari, e ha fatto... ha ritenuto di procedere ad una verifica dell'effettivo funzionamento degli apparati radar attraverso delle prove, è sperimentale... però c'è da dire che queste prove, questi accertamenti sarebbero stati utili qualora fossero state identiche le condizioni operative al 1980, cosa difficile da riprodursi perché come abbiamo visto, come abbiamo sentito anche dalle dichiarazioni dell'Ingegnere Labozzetta negli anni '82 e '83 i radar avevano subito delle modifiche importanti, soprattutto con l'introduzione della funzione multiradar tracking, e queste conclusioni cui è giunto il Collegio Santini sono state contestate, a mio parere giustamente, dai Consulenti di Parte

Civile e i quali hanno sostenuto che una più approfondita analisi della logica del funzionamento dell'integratore e dell'estrattore avrebbero consentito una migliore lettura dei dati dei radar, potendo analizzare l'algoritmo utilizzatore dall'estrattore per stimare la posizione angolare del bersaglio e per ricavare l'indice di qualità e quando tale indice si è rivelato inferiore a quindici è stato possibile ricavare ulteriori informazioni sulla struttura della risposta radar, l'adozione di un modello più sofisticato secondo i Consulenti di Parte Civile porterebbe ad eliminare la sovrastima, il dato stabilito dal Collegio Santini è 06 gradi dell'errore di polarizzazione dovuto all'estrattore per determinare l'errore complessivo, i Consulenti di Parte Civile infatti hanno individuato questo errore di polarizzazione come inferiore a 0.36 gradi con conseguente riduzione dell'errore azimutale del Marconi da un grado a 0.6 gradi e ciò comporta delle differenze evidentissime e rilevantisime, in quanto cambia la possibilità di ricondurre molti dei plots alle normali fluttuazioni del radar con riguardo non solo alla fase successiva al disastro ma anche a

quella antecedente riguardante propriamente la rotta del DC9. In applicazione comunque a questi principi si è tentato anche... questo è stato anche un lavoro del Collegio Santini-Misiti di interpretare l'associazione plots relitti, da parte del Collegio Santini i primi otto plots di cui il due doppio sono stato ritenuti compatibili con alcuni oggetti recuperati nelle zone B e C, motori e fusoliera, mentre per i ritrovamenti delle zone E ed F e in particolare per le zone alte, la compatibilità ci sarebbe solo ipotizzando i fenomeni di errore angolare di blanking e di cattura ipotizzati dai Periti. La ricostruzione in tal senso operata dal Collegio Santini si è prestata a diverse critiche che sono state formulate dai Consulenti di Parte Civile e senz'altro possiamo dire che questa ricostruzione non fornisce alcuna giustificazione della formulazione della originaria tesi che aveva portato alla ricerca in quella zona che verrà... che poi è stata definita D, no, vi ricordate che fu approntata una ricerca proprio in quella zona indicata da Protheroe, perché proprio in quella zona si sarebbero trovati i relitti del DC9 ma poi non fu trovata, sappiamo tutti che niente fu

trovato appartenente al DC9 ma fu trovato il serbatoio sub-alare appartenente ad un aereo militare. E in ogni caso la ricostruzione operata dal Collegio Santini fa emergere che sono proprio i plots che avevano dato origine alla traccia interferente a non trovare agevole spiegazione e a costringere il Collegio a forzature interpretative, ad esempio riguardo al plots numero 1 il cui forte spostamento angolare è stato dai Periti giustificato o con una improvvisa diminuzione del segnale o con l'esaltazione dell'errore angolare causato dalla presenza nella stessa cella di diversi oggetti, questa impostazione è stata critica dai Consulenti di Parte Civile e che hanno rilevato come le informazioni del Collegio Santini erano enormemente parziali, derivando da un lato unicamente dall'estrattore Marconi 3 e non anche dall'1, e d'altro lato dal mancato utilizzo delle informazioni desumibili dalla qualità degli Echi radar primario, tutte le volte che essa è inferiore a quindici per quello che era stato detto in precedenza. Quindi i Consulenti di Parte Civile hanno stimato la posizione del velivolo al momento dell'incidente introducendo dei

correttivi di regressione lineare degli ultimi plots antecedente a quello zero, eliminando sia quelli affetti da errore angolari particolarmente elevati, sia considerando anche i lati desumibile dal Radar Selenia, e tutto hanno fatto costruendo, ricordate anche con la rappresentazione, a ritroso la traiettoria di due serie di reperti attraverso quella che è stata... quel procedimento che è stato definito la cosiddetta curva delle origini, i Consulenti di Parte Civile hanno individuato poligoni comprendenti aree di incertezze, dovuti agli errori azimutali e le hanno poste in relazione con oggetti che avevano valore di R, compatibili con la visibilità del radar, e i plots 2A, 4, 6, 8B, 13B, 15, 16, 18 hanno detto sono interpretabili come Echi di frammenti, anche se il 13B si trova ai limiti della fascia di incertezza, invece i plots 17, 20, 21 fino a 31 sono da interpretare come Echi di frammenti distaccatisi successivamente, invece questa è la conclusione cui pervengono i Consulenti di Parte Civile plots 1, 2B, 3, 5, 7, 8A, 9A, 9B, 10, 11, 12, 13A e 19 non sono interpretabili come frammenti e sono quindi da ritenersi Echi, reali,

veri, in particolare hanno specificato che il plots 1 e 2B sono da ricondurre ad oggetti auto-propulsi, per il punto 1 è stato evidenziato che applicandosi nella misura massima lo spostamento azimutale verso ovest secondi i parametri accettate nelle premessi si avrebbe una distanza dal punto presumibile dell'incidente di circa 1.600 metri, con una conseguente velocità di spostamento di ottocento metri al secondo, in ordine al punto 2 i Consulenti di Parte Civile hanno dimostrato come utilizzando i dati non solo dell'estrattore 3 del Marconi, ma anche dell'estrattore 1, i due Echi sono generati da due bersagli distinti, ...che il plots 2 non è in alcun modo correlabile o riconducibile ad uno dei frammenti del DC9, in sostanza il punto 2B non è spiegabile con nessun fenomeno noto del funzionamento del radar dovendosi ipotizzare che il rilevante errore azimutale che è necessario accettare per renderlo compatibile con l'ipotesi di appartenenza ad un relitto, uno virgola punto otto gradi contro un limite teorico di un grado, deriva dalla contestuale interferenza del blanking, della scintillazione angolare e dell'azione del circuito anti iter, quindi

dovremmo considerare tutte queste cose per giustificare in maniera diversa il 2B. Analogamente per ricondurre ad Echi da relitti il plots successivi allo zero è stato necessario ipotizzare una correlazione fra plots 8A, 9A, 12, 13A e 19 ai limiti della tolleranza azimutale e polarizzati tutti nello stesso verso, questo è... questo modo di procedere, quindi per ricondurli ai frammenti e non ad Echi reali lo trovate nella relazione Misiti, parte quinta, pagina 109. I Consulenti di Parte Civile hanno poi utilizzato anche quella tecnica che loro ce l'hanno descritta come catalogo delle impronte, degli estrattori, hanno ipotizzato una correlazione fra alcuni dei plots prima indicati e tali da poter rappresentare una traccia di aerei che procedevano ortogonalmente rispetto al DC9, traiettorie che possono e che hanno correlato a due plots da loro ritenuti plots, quindi Echi veri, antecedenti all'incidente che sono appunto il -17 e -12, dando luogo quindi ad una traccia originariamente unica che si separa successivamente in due diverse tracce, così potendosi ipotizzare la presenza di due velivoli di tipo militare che volano su... che intersecano

la traiettoria del DC9, i rilevamenti -17 e -12 ci hanno spiegato potrebbero essere dovuti al fatto che in corrispondenza di essi i due velivoli che singolarmente danno ritorni radar insufficienti per la loro visibilità, danno luogo invece ad un ritorno radar combinato di maggiore entità tale da produrre il rilevamento in questione. I plots, hanno spiegato, 8A, 9A, 12, 13A e 19 sono posti in successione spazio/temporale con i plots -12 e 2B da poter costituire una traccia di aereo intersecante la rotta del DC9 in prossimità del momento del disastro, potendosi individuare due ipotesi di tracce non necessariamente alternative ma corrispondenti a due aerei in coppia, la cui traiettoria abbia poi finito per divergere, traccia avente una velocità di 0,6 0,8 mach, dunque, pienamente compatibile con un aereo di tipo militare che attraversa con precisione il punto di ritrovamento del serbatoio immediatamente prima del plots indicato con il numero 19, dal plots -12 potrebbe separarsi poi una seconda rotta con velocità al suolo maggiore e ricollegandosi esclusivamente al punto 1, questa rotta è l'unica che riesce a spiegare

questo plots di cui abbiamo parlato prima, il plots numero 1, e porta l'aereo ipotizzato in questa traiettoria a trovarsi in coincidenza spazio/temporale con il DC9 al punto zero, cioè al punto di caduta. Conferma a tale tesi è venuta dalla sperimentazione effettuata nel 1985 dal Collegio Blasi relativamente al volo di un Caccia, F104 e di questo ne abbiamo parlato nelle udienze scorse, lo trovate poi nelle perizie anche con i grafici. E i risultati di quell'esperimento sono compatibili sia con il contenuto dei nastri di radar di Ciampino, Fiumicino, sia nell'ipotesi che si considerano i soli plots -17... sia che si considerano i plots -17 e -12 da soli, sia che consideri l'intera traiettoria ipotizzata, per contrastare l'ipotesi della presenza di un altro aereo, di altri aerei rispetto al DC9 quale emergente da questi dati dai radar a disposizione, e quale ritenuta da tutti quelli che esaminarono e l'abbiamo già visto questi dati, senza ovviamente aver ipotizzato quelle persone tutte quelle diversità di funzionamento del radar che poi nel '90 è venuto fuori, dico, per contrastare questa tesi è necessario accettare che i fenomeni di

spostamento azimutale o di spezzamento, di mascheramento dei plots derivante dalle logiche di funzionamento degli apparati in presenza di oggetti interferenti siano per mera causalità dislocati ai limiti massimi e oltre, quindi oltre ai limiti massimi di quelli ipotizzati e che lo spostamento dell'allineamento al nord geografico dell'antenna Marconi fosse superiore a quello accertato quando si procedette al nuovo allineamento. Vedremo che il Collegio Santini-Misiti analizzando la parte radar dirà: "l'ipotesi della presenza di un secondo aereo è senza meno compatibili con i dati radar ma non sono certo i dati radar a suggerirla", poi cercheremo di capire questa frase perché abbiamo chiesto anche dei chiarimenti, noi riteniamo invece che è vero il contrario, che queste ipotesi sono proprio i dati radar a suggerirlo, è stato evidenziato come il lavoro del Collegio Santini e... le cause dei falsi plots, no, perché abbiamo detto che -17 e -12 cessano di essere considerati come... invece in precedenza era stato fatto da altri esperti Echi reali e gli si attribuisce la qualità di falsi plots, il Collegio Santini ha detto che le cause che

generano i falsi plots sono la riflessione da oggetto indesiderati, terreni, edifici, montagne interferenze elettromagnetiche esterne, per esempio le trasmissioni TV, il rumore termico del ricevitore e abbiamo visto sentendo ad esempio il Professore Pent e sentendo anche il Professore Tiberio che queste... alcune di queste, se non tutte, queste cause non possono, comunque in questo caso, non possono essere giustificate per dire che i plots -17 e -12 siano da ritenere falsi. E quindi alla luce delle considerazioni che avevano fatto da esperti Macidull, Lund e tutti gli altri che abbiamo analizzato quindi con eccezione di Russo e della seconda relazione "Selenia", devo dire che plots che abbiamo finora detto, cioè -17 e -12 antecedenti alla caduta, e l'1, il 2B, il 3, il 4, il 5, l'8A, il 9A, il 12, il 13A e il 19 non sono spiegabili se non con la presenza di un altro aereo o di altri aerei che hanno intersecato la rotta del DC9 al punto zero. Questa interpretazione non è contraddetta da nessun altro dato acquisito agli atti, nessun altro dato radaristico può contrastare questa conclusione, e ripeto, che è iniziata, che è stata per la prima volta affacciata, per la prima

volta spiegata in tali termini dall'ente specializzato americano N.T.S.B., per mezzo di Macidull, il quale ente aveva anche considerato l'ipotesi che questi plots segnatamente il -17 e -12 e il 2B potessero essere dei falsi plots ma ha ritenuto questa ipotesi testualmente poco verosimile per l'alta improbabilità di avere tre falsi segnali fra loro correlabili, e la presenza cui abbiamo detto anche di un altro aereo nascosto e che volava di conserva al DC9 è stata formulata fin dal 1992 dalla Parte Civile che aveva preso dei Consulenti di Parte Civile che avevano preso in considerazione alcuni Echi del Radar Marconi, rilevati dal Radar Marconi che presentavano spostamenti azimutali maggiori di quelli normalmente rilevabili. E poi questi sono stati spiegati a dibattimento come plots indicativi della presenza di un secondo aereo che volava privo di transponder, plots che di primario, di solo primario che appaiono essere del DC9 dopo le 18:40, sono tre plots che appaiono alle 18:40 e poi c'è un quarto plots, ci hanno spiegato di solo primario che appare sempre ad est alle 18:41 e 05, e si è detto che quand'anche si volesse cercare di spiegare,

perché è stato detto che alcuni di questi plots sarebbero non veri ma falsi, si è detto che qualora si tentasse di spiegare come falsi plots i primi tre Echi, perché si poteva applicare la procedura del blanking che presentava delle uscite allungate di un nautical mile, i Consulenti hanno detto: "resterebbe da spiegare il quarto plots", perché certamente questo plots è al di fuori di questo circuito, quindi non avremmo una spiegazione e l'unica potrebbe essere, può essere quella della presenza di un diverso aereo dal DC9. E poi abbiamo sentito i Consulenti e i Periti Dalle Mese, Tiberio e Donali che ci hanno spiegato che l'ipotesi da loro fatta e quindi di questo aereo che volava di conserva, che poteva volare di conserva al DC9 si poteva essere inserito nell'area della Toscana e hanno, poi lo vedremo anche meglio, su questo argomento richiamato quello che è un... diciamo una traccia documentale che il tracciato radar di Poggio Ballone e segnatamente si sono soffermati su un buco di registrazione. Sia i Periti di ufficio e sia i Consulenti di Parte Civile sono concordi nel dire che il cielo radar nel momento in cui volava il DC9 era piuttosto complesso e ci

hanno indicato le tracce che a loro dire erano visibili, sono state viste e che sono associabili secondo loro a oggetti volanti e quindi confermando che quei punti, quegli Echi visti dai radar, registrati dai radar erano Echi reali e non Echi falsi. Si è invece d'altra parte pensato, si è ritenuto che tutta una serie di questi Echi che il Collegio Peritale, i Consulenti di Parte Civile hanno ritenuto essere Echi reali, invece non debbano ritenersi tali ma debbano ritenersi dei falsi Echi e di riflessioni, o meglio di riflessioni rivelati dai lobi laterali del fascio radar, e quindi si è diciamo focalizzata un po' l'attenzione sulla problematica dei lobi laterali di antenna, perché se questo spiegasse o potesse spiegare la natura di quegli Echi, quindi tutti gli Echi di cui abbiamo parlato o a parte di essi si dovessero ritenere determinati dai lobi laterali è chiaro che non dovremmo più ritenerli come Echi appartenenti ad un oggetto diverso da quello del DC9. I Periti Dalle Mese, Tiberio e Donali non sono stati di questo avviso e hanno detto: l'antenna dell'apparato radar di Fiumicino non esisteva più, se l'antenna avesse avuto un mal

funzionamento con dei lobi laterali stranissimi, diciamo, di livello particolarmente elevato da poter detettare dei segnali, questo avrebbe costituito un errore sistematico del radar, cioè equivale a dire che ogni traccia sarebbe stata duplicata su dei lobi laterale, qualunque aereo avesse visto avrebbe prodotto esattamente lo stesso fenomeno e credo che gli operatori si sarebbero accorti di una moltiplicazione di traccia, e invece questo fenomeno è stato attribuito solo ad alcune tracce che sono correlabili al DC9 e non a tutti gli aerei visti da Fiumicino, mentre se ci fosse stato un livello di lobi laterali avrebbe prodotto delle tracce, sempre da lobi laterali su tutti gli aerei che erano presenti nell'aria, sarebbero stati tutti quanti sdoppiati, non c'è stato un problema di sfocalizzazione dell'antenna dovuta per esempio a deformazioni meccaniche, effetti di sfocalizzazione normalmente possono produrre un lieve aumento delle dimensioni del lobo principale, ma non è significativa a livello medio dei lobi laterali e hanno poi specificato che un radar che dia dei plots da lobi secondari è un radar, è un evento molto raro, molto strano,

è un errore di tipo sistematico e per cui nella stragrande maggioranza dei casi avrebbe dovuto generare un fenomeno dello stesso tipo su tutti i bersagli. Dalle Mese ha detto: "io continuo ad insistere che la giustificazione di un lobo laterale così alto da permettere questa visibilità una cosa altamente improbabile da un punto di vista elettromagnetico e questo confermato poi da Tiberio lo posso garantire alla luce degli altri venti aerei che sono stati notati e riportati in relazione", non solo, ma poi si è fatto, si è parlato anche del calcolo della probabilità di avere dei plots da lobi laterali ed è stata definita molto bassa e dice: noi l'abbiamo anche calcolata, è la probabilità di errore di avere dal lobo laterale è dell'ordine di 2,4 per 10 alla -2, e questo sta ad indicare effettivamente quanto questo evento debba essere classificato fra gli eventi rari e su questo poi si troverà tutto l'articolato ragionamento fatto dai Periti nella risposta ai quesiti aggiuntivi del 28 luglio del '97 nel paragrafo di risposta al quesito numero 1. I periti Dalle Mese hanno poi in un certo senso comparato il loro lavoro con quello della

perizia, della perizia Santini-Misiti e dicendo che questo aspetto a loro parere non era stato praticamente, questo dei lobi laterali, non era stato praticamente affrontato dalla Commissione, dalla Commissione Misiti che secondo loro avrebbe avuto anche la possibilità di fare degli accertamenti e che per esempio con i dati che aveva sicuramente a disposizione che secondo i Periti Dalle Mese, Tiberio e Donali non sono stati fatti. Hanno parlato considerandoli loro Echi veri, anche dei plots dei -17 e -12, ritenendoli appunto Echi veri e non falsi plots come il Collegio Santini-Misiti, e qui nella perizia troviamo che il ragionamento fatto dal Collegio Peritale Santini e la probabilità che una cella di risoluzione dia un falso allarme, è stata definita pari a dieci alla meno cinque, volume quinto pagina 42 della relazione, della perizia Santini e Misiti. Come vedete ci sono alcuni che parlano di dieci alla meno cinque e di altri che hanno o parlato di dieci alla meno quattro, altri che hanno parlato di dieci alla meno sei, ma comunque non ci si sposta di molto. Quando il Collegio Santini e Misiti ha cercato di formulare un'ipotesi alternativa ai plots -17 e -

12, diciamo l'ipotesi principale è quella che tra di falsi Echi, di falsi plots, quando ha tentato di dare una ipotesi alternativa e interpretativa ha affermato che analizzando le condizioni relative all'interpretabilità di plots come Echi di seconda traccia e analizzando i dati disponibili del Radar di Marsala è possibile formulare l'ipotesi che i due plots -17 e -12 possano essere considerati come plots di seconda traccia e relativi all'"Air Malta" del Boeing 707, però questo sappiamo che non è possibile, cioè non possibile associare questi due plots al volo all'"Air Malta" in quanto questo in quei momenti, nei momenti in cui sono stati registrati questi due Echi, volava molto addietro, era con dieci minuti, tredici minuti e mezzo di ritardo rispetto al piano... all'orario di volo. Si è anche detto che l'"Air Malta" è un velivolo di trasporto civile, quindi dava necessariamente il segnale di secondario e invece il -17 e -12 sono... non recano questo segnale, quindi è strano che se fossero dell'"Air Malta" non rechino anche il segno, la risposta di secondario, ma sappiamo che non possono essere associati all'"Air Malta" perché per una ragione

semplicissima, che l' "Air Malta" sta tredici minuti e mezzo dietro, quindi non poteva trovarsi in quel punto, in quella zona e quindi anche questa ipotesi formulata dal Collegio Santini e Misiti non è sostenibile e quindi allora dobbiamo dire che la dislocazione, la correlazione di quei plots di cui abbiamo parlato e che sono stati in precedenza indicati possono dimostrare e posso far ipotizzare la presenza di uno o più aerei che in quel momento stavano volando in quella zona. E' stato anche detto che un'altra traccia appartenente ad un secondo aereo che poi diverge nel momento vicino al punto 0, perché si parla di una coppia di aerei, sarebbe collegabile ad una traccia che inizia dal -17 e prosegue per il -12 e poi continua indicandola con quel plots numero 1. Il Delle Mese sentito a dibattimento in relazione proprio a questo plots, numero 1 ha detto, dice: "la Commissione Misiti innanzi tutto riconosce che il plots 1 è un plots con caratteristiche azimutali molto particolari, perché ha degli errori azimutali molto elevati e quindi indirettamente la Commissione Misiti dice esattamente quello che ho detto io, lo spostamento angolare del plots 1 rispetto ai

plots correlanti dopo l'incidente è dell'ordine maggiore di un grado, ora questa quantità è certamente un fatto ai limiti se non al di sopra di quelle che sono, quindi spostamenti del valore di un grado o superiore ad un grado e che sono certamente spostamenti anomali, questo è il senso della mia dichiarazione" ha detto il Dalle Mese, quindi di un plots che non è spiegabile come invece si è voluto spiegare da altri Consulenti. Ritorniamo a quella conclusione, a quella riga contenuta nella perizia Santini e Misiti e cioè l'ipotesi della presenza di un secondo aereo è senza meno compatibile con i dati radar ma non sono i dati radar a suggerirlo, noi abbiamo detto che invece queste risultanze suggeriscono loro l'ipotesi di una presenza intorno alla traiettoria del DC9 di altri aerei, questi -17 e -12, 2B, 8A, eccetera eccetera, non sono fondate le conclusioni del Collegio secondo cui il Collegio Santini, i plots -17 e -12 sono falsi plots, non è fondata l'ipotesi che il plots 2B è da interpretare con un pezzo di aereo con errore azimutale rilevante per effetto del blanking e che i tre plots doppi 8A, 9A, 13A e gli altri due singoli, 12 e 9 sono da ricondurre ai pezzi

dell'aereo, anche questo è infondato, non solo da ricondurre a pezzi di aereo a basso valore di R., sono quei pezzi che sono dislocati verso est rispetto al DC9, in particolare si evidenzia che per pervenire a questi risultati il Collegio Peritale Santini ha dovuto necessariamente ipotizzare una correlazione fra detti plots ai limiti della tolleranza azimutale e paralizzati nello stesso verso, senza però fornire una spiegazione tecnica, perché in effetti la ragione evidenziata dal Collegio che ciò potrebbe essere un effetto, del blanking anche per effetti dovuti al circuito anti iter, altro non è che un'affermazione tautologica in quanto l'effetto del blanking lo spostamento azimutale e la cui polarizzazione è appunto in discussione. Quindi a conclusione delle indagini tecnico-scientifiche si possono considerare certi alcuni fatti, e cioè la maggior parte di plots di solo primario, ovviamente non associati a tracce note, sono interpretabili secondo le modalità di funzionamento del Radar Marconi, i plots -17 e -12 non rientrano tra i plots interpretabili secondo le tipologie prima viste, i plots per i quali non è possibile dare una spiegazione

tecnica possibile sono assai pochi, i plots -17 e -12 possono essere correlati ad altri successivi al momento del disastro e dare luogo ad una traccia di aereo intersecante la traiettoria del DC9, questi ulteriori plots successivi possono essere spiegati diversamente e solo ipotizzando uno spostamento azimutale ai limiti della tolleranza del sistema e che abbia luogo sempre nella stessa polarizzazione. Gli spostamenti azimutali in questione sono frutto del caso in quanto non è stata possibile una diversa spiegazione. Nella zona D dove termina la traccia configurata dai plots che vanno dal -17 a 19 non sono stati trovati relitti del DC9, ma è stato ritrovato il serbatoio sub-alare, quindi un componente di un altro aereo con sezione radar equivalente a quella ipotizzata nelle simulazioni radar, quindi è plausibile, deve ritenersi, può ritenersi come vera la possibilità che aerei militari volassero senza transponder acceso e senza farsi identificare la sera del 27 giugno 1980 e come emerge dal contenuto di diverse registrazioni fra i siti radar della Difesa Aerea e da ultimo la possibilità che i plots -17 e -12 siano falsi Echi e abbiamo visto è abbastanza

bassa ci hanno detto, quindi i dati, l'analisi dei dati radar di Ciampino degli istanti precedenti è successiva a quelli della caduta del DC9, in sé considerati, suggeriscono fondatamente, l'ipotesi della presenza di almeno un altro aereo estraneo, quindi un aereo diverso dal DC9 e che volava privo di transponder e con una rotta originariamente parallela a quella del DC9 e poi a questa ortogonale. Questa interpretazione non è contraddetta da nessun altro elemento acquisito e non è e non osta meno che mai con i dati radaristici, non solo, ma è anche congruente con la localizzazione dei frammenti del DC9 e di altri oggetti, per esempio quel serbatoio, e che sono stati recuperati. Nella perizia è stato spiegato come il Radar Marconi vedeva di più e il Radar Selenia vedeva di meno e quindi è stato spiegato perché alcuni, per esempio il -17 e -12 sono stati visti dal Marconi e non anche dal Selenia, è stato spiegato il DC9, che era ai limiti della portata radar, che un Caccia non era un aereo militare tipo Caccia, ed era ai limiti della portata radar del Marconi e quindi lo vedeva e non lo vedeva, e quindi la probabilità di rivelazione era bassa e

mentre un aereo del tipo Caccia a quella distanza era fuori portata dal Radar Selenia e quindi il Radar Selenia non poteva... non poteva averlo visto. I Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio hanno spiegato il percorso che hanno seguito nel redigere la loro perizia e al dibattimento ci hanno spiegato, ora non le abbiamo e quindi non possiamo ripercorrerle, ma ci hanno spiegato le varie figure allegate alla loro perizia, vi ricordate quelle indicate con A, con B, con C, eccetera eccetera, e hanno loro indicato quali erano le traiettorie secondo loro associabili ad aerei o meno e hanno indicato, per esempio nella figura E24, la presenza di tre plots primari delle 18:40:27, 18:40:32, 18:40:37 che si trovano parallele alla traiettoria del DC9 e che sono state, appunto, diversamente interpretate nelle varie perizie ma che secondo Dalle Mese, Donali e Tiberio erano, sono indicative della presenza di un aereo che vola parallelo al DC9 e che volerebbe a poco più di un miglio di distanza e poi vi ha parlato di un quarto plots che però ha ritenuto, ha ritenuto non significativo. Li ha indicati con i colori, i colori che erano indicati, erano evidenziate le varie tracce e

tutto questo lo ritroverete nella descrizione non solo peritale, ma anche nelle trascrizioni delle udienze. Hanno spiegato poi scorrendo le varie figure dai 25 in avanti, hanno spiegato e hanno indicato quelle che sono le tracce che loro attribuiscono ad un oggetto volante. Hanno spiegato anche le tracce indicate, le tracce di primario per esempio, la traccia PR4 che è stata, hanno detto, riconosciuta in tutte le perizie come una traccia di un oggetto volante, di un aereo o un elicottero, hanno spiegato analogamente in questo senso anche la PR5 e questo per dimostrare come c'era in quel momento unitamente ad altre tracce che poi hanno indicato, come in quel momento c'erano uno scenario radar abbastanza complesso. Hanno parlato a dibattimento che del -17 e -12 e dicendo ancora una volta anche analizzando questi plots registrati alle 18:58:11, 18:58:39 ad ovest, ancora una volta secondo noi si dimostra l'ipotesi della presenza di un secondo aereo che porta ad una chiara e perfetta giustificazione di questi spostamenti che altrimenti sarebbero ai limiti dei valori consentiti o anche maggiori. Ha spiegato le tracce PR1, PR2 e PR3, la PR1 ha

riferito essere formata da nove plots su tredici, mentre la PR2 è più debole, la PR7 e la PR8 invece hanno riferito di essere state viste undici volte su undici e quindi con una rilevazione del cento per cento la PR7, la PR8 dieci volte su undici, quindi hanno ritenuto alla fine che la PR1, la PR7 e la PR8 dovevano, debbano essere associate a dei voli di aereo in quanto hanno delle probabilità di rivelazione altissime, perché appunto la PR7 ha una probabilità del cento per cento e mentre quella del PR8 del novanta per cento, quindi hanno ritenuto la PR1, la PR4, 5, 7, 8, il Collegio le ha ritenute tracce associabili ad oggetti volanti. Poi hanno, appunto, parlato anche delle ipotesi che sotto, di fianco, vicino al DC9 potesse volare un altro aereo, perché hanno rilevato dei segni, delle presenze di Echi che hanno ritenuto possibili associare alla presenza di un altro aereo per le considerazioni che abbiamo detto prima e dimostrate da tracce di solo primario. Hanno riferito di essersi posto il problema da quale aeroporto potevano essere partiti o dalla provenienza, l'origine di questo volo e hanno pensato, hanno pensato che ciò

potesse essere consentito dalla presenza di una portaerei in navigazione, quindi di questo aereo che volava di conserva parallelo al DC9 ci siamo preoccupati di capire dove questa inserzione avrebbe potuto avere luogo e l'unica aerea nella quale questo poteva avvenire a nostro parere è l'area iniziale del DC9, laddove sono state individuate un numero di tracce che certamente hanno creato confusione nelle rivelazioni radar e nella quale eravamo ai limiti di portata degli apparati in questione e cioè nel volo sopra la Toscana ed in particolare con il decollo al di là dell'Appennino e sopra l'area di Firenze e Siena e hanno detto nella parte, troviamo nella parte settima alla pagina 5 si dice appunto dall'esame dei dati Radar Marconi e Selenia, non è peraltro individuabile un particolare momento in cui si sarebbe potuto realizzare l'inserimento dell'aereo nascosto nella rotta del DC9 ed è anche da osservare che una tale manovra si sarebbe svolta in modo da non essere rivelata e quindi bene difficilmente riscontrabile sui nastri di registrazione. Nelle perizie precedenti non sono mai state fatte delle analisi relative a tutta la traiettoria del DC9. Noi ipotizziamo,

noi ipotizziamo qui che l'inserimento è dovuto al fatto che era certamente importante capire in questa fase, in questa zona che cosa era successo e gli altri non si sono preoccupati di capire che cosa era successo prima ma solo quello di capire quello che era successo dopo. Questo è un dato che avevamo sottolineato, sottolineato anche all'inizio della requisitoria quando si è detto che era importante conoscere tutto lo scenario che poteva essere interessato al volo del DC9, cioè prima e dopo, quindi non solo il dopo il disastro, quello poteva servire veramente per i soccorsi, ma se noi dobbiamo andare a verificare anche altre ipotesi, dobbiamo non solo fermarci al dopo, ma dobbiamo anche vedere prima. Il Dalle Mese ha analizzato anche la perizia, la relazione di Giaccari, Galati e Pardini del 5 di febbraio '90, nella quale... la cui conclusione ormai sappiamo e questi due Tecnici erano arrivati alla conclusione di individuare due tracce, una più vicina e una più lontana che poi hanno associato una ad alcuni frammenti in caduta e l'altra al corpo, diciamo, centrale dell'aereo. Ha detto dalla Mese: "quando si è capito successivamente alla perizia Misiti che l'aereo non era arrivato

integro in acqua ma si era, appunto, disintegrato in volo", l'ipotesi fatta, ha detto testualmente Dalle Mese, "nella perizia Pardini, Giaccari e Galati, a mio parere diventa inconsistente, perché manca l'oggetto volante che doveva corrispondere alla traccia cosiddetta più lontana nella perizia Misiti, a questo punto rimarrebbe spiegata benissimo la traccia che viene meno dall'ipotesi Giaccari, Galati e Pardini, perché è la traccia di un oggetto che ha capacità di sostentamento in volo, poi se non era quello del DC9 e sarà stata qualche altra cosa, che comunque aveva capacità di sostentamento". E' più sottile la cosa - dice - Dalle Mese, loro, Giaccari, Galati e Pardini hanno sostenuto che quello era un oggetto volante con capacità di sostentamento in volo e siccome c'era il corpo del DC9 che cadeva lo hanno associato a questo, se questo non è più vero, come emerge dalla perizia Santini e Misiti, allora bisogna andare a cercare un altro oggetto volante con capacità di sostentamento in volo che ha prodotto quella traccia, cioè bisogna trovare il velivolo che l'ha prodotto. E questo, appunto Dalle Mese lo spiega con un altro aereo e a domanda precisa su un punto che è quello della

analisi, vi ricordate, abbiamo detto all'inizio che bisogna riferirci a quel dato temporale, bisogna riferirci a quella documentazione, a quei dati che abbiamo, alle prove di cui disponiamo, alla domanda se era possibile fare un'altra ipotesi diversa da quella della presenza di un aereo, Dalle Mese ha risposto: "quindi la risposta è: se con i dati di allora si poteva ipotizzare la presenza di un altro aereo sulla scia del DC9 la risposta è ovviamente sì, perché qualcuno lo ha fatto e siamo ancora nel 1980 e questo si riferisce, poi lo dirà meglio nel corso dell'istruttoria dibattimentale si riferisce proprio alla valutazione in questo senso che aveva fatto Macidull, quindi lui conferma ancora una volta che l'unica ipotesi possibile guardando quei dati a disposizione nel 1980 era quella di poter considerare la presenza in quel cielo radar anche di un aereo diverso dal DC9 e che volava prima parallelo ad esso e poi in posizione ortogonale allo stesso - quindi ha detto, dice - io ho letto la relazione di Macidull e ho concordato pienamente con la stessa e ha ricordato che la relazione di Macidull era stata fatta nella quasi immediatezza" e ha anche detto

criticando un po' i lavori della Commissione Misiti, ha detto: "la Commissione Misiti ha negato l'esistenza di due tracce, ha fatto un lavoro che dal punto di vista radaristico associando Plots relitto e plots pezzo uno per uno e senza neanche tentare una correlazione fra i diversi plots fra loro e basata, basandosi sulla teoria della caduta dei corpi introducendo gli opportuni coefficienti, quindi con una teoria matematica molto sofisticata e nonostante questo c'è stato un certo numero di plots che non sono riusciti a spiegare, poi alla fine sono stati spiegati e sono state introdotte frammentazioni multiple e sono state ipotizzati errori di misura del radar ai limiti o ancora una volta al di là di quanto il radar fosse in grado di fornire per cercare di associare tutti i plots singoli visti dal radar a pezzi dell'aereo in caduta. Questo fatto si è svolto però senza tener conto né di tutto il lavoro fatto in precedenza in tutte le perizie che hanno individuato quelle due tracce, quella vicina e quella lontana e senza tener conto del fatto che era stato fatto un esperimento nel 1985 in cui era stato fatto volare un DC9 e un Caccia F104, simulando,

appunto un attacco al DC9 e i risultati di quella esperimento sembrano la fotocopia dei dati che sono stati forniti dal Radar Marconi. La nostra conclusione è che l'ipotesi di un aereo che vola nella scia del DC9 o vicino ad essa è un'ipotesi molto plausibile". E' stato chiesto anche se questo aereo che dicono procedere vicino al DC9 poteva essere rilevato dal radar, diciamo, che loro hanno indicato come volare di conserva al DC9. Se poteva essere rilevato dal radar o poteva anche non essere avvistato, quindi non rilevato dal radar proprio per la vicinanza al DC9 e il Perito ha risposto, dice: "come ho in precedenza detto esiste un concetto che è quello di una cella di risoluzione radar e se due oggetti o più oggetti sono all'interno della stessa cella di risoluzione non hanno possibilità di essere discriminati dal radar e il radar li vede come se fosse un oggetto solo, l'esempio più chiaro di quello che sto dicendo è costituito dalla traccia dei due F104 che atterrano a Grosseto e che sono sempre visti dal Radar come una sola traccia. In realtà gli aerei erano due come è stato possibile poi verificare al momento dell'atterraggio, perché sono atterrati in tempi diversi e come è

stato possibile rivedere dai registri di atterraggio a Grosseto in cui gli F104 erano in realtà due, ma il radar ne ha visto solo e sempre uno". Poi ha rimandato, rimando io perché lui lo ha spiegato a dibattimento alla pagina 4, 7, 8 e 9 della loro perizia dove si parla dello scenario del luogo dell'incidente e dove hanno confermato la plausibilità che nella traiettoria del DC9, fosse presente un velivolo che procedeva vicino allo stesso, tale da mascherarsi al rilevamento stesso. E è confermato che lo scenario che emerge da questi dati è perfettamente congruente con una manovra di attacco, nei confronti di un velivolo che volava nella traiettoria del DC9, e che quindi anche i plots -17 e -12 nell'ambito di questo scenario possano essere correlati con la traccia di questo Caccia o che... di Caccia che si divincola in manovra d'attacco verso il DC9, analoghe risposte i Periti le hanno fornite a una serie di domande formulate dalla Difesa degli imputati, hanno confermato appunto la loro impostazione e quindi hanno confermato la natura di Echi veri dei plots -17 e -12 hanno spiegato ancora una volta il discorso con... che loro hanno fatto relativamente alla relazione

"Selenia" del 1990, e in particolare Dalle Mese ha risposto: "il mio convincimento era che questi plots indicavano due tracce e questo era perfettamente congruente con le conclusioni di Pardini, Giaccari e Galati, solo che io interpretavo le due tracce in maniera diversa, secondo la mia intercettazione, la traccia chiamiamola più vicina al radar era costituita dai frammenti del DC9, la traccia più lontana era quella costituita da un Caccia che collegandosi con i plots -17 e -12 individuava una manovra di attacco, ha ribadito su domanda, su quei tre plots di... consecutivi di cui aveva già parlato rispondendo alle domande del Pubblico Ministero, ha ribadito che dire che tre plots consecutivi sono tre falsi plots, non è giusto, bisogna andarci molto, molto cauti, non è un solo plots, con un plots c'è una possibilità di falso allarme che è di dieci alla meno sei ma con un plots quando ci sono tre plots consecutive questo è un fatto rilevante e dire che quei tre plots sono falsi è un po' pesante, e noi ipotizziamo che nel caso di quei tre plots l'aereo si sia discostato un po' troppo diciamo, diciamo così dall'aereo sotto il quale passava e questa portata, questa

rivelazione, questa è l'ipotesi che sta alla base di quella rivelazione di quei tre plots, perché quei tre plots secondo noi vogliono dire qualcosa perché sono reali. Ha ribadito e ha confermato quelli che sono stati i suoi convincimenti circa la compatibilità con... l'ha ribadito anche le domande formulate dalla Difesa, quelli che sono stati i suoi convincimenti, circa i risultati dell'esperimento del 1985, riferendo che sono simili a quelli registrati nel reale dal Radar Marconi, la sera dell'incidente, ha spiegato che la similitudine consiste nel fatto che durante il volo degli F104, diciamo, parallelo per intenderci alla traiettoria del DC9, gli F104 in realtà non vengono visti o vengono visti molto poco dai radar, infatti nelle due situazioni associando il -17 e il -12 al volo dell'104 vengono visti per due sole battute dal radar del 27 giugno dell'esperimento vengono visti ancora una volta per sole due battute che sono i due punti in cima, e non è una differenza il fatto che le due battute dell'esperimento siano molto più vicine rispetto a quanto invece sono lontane le due battute, perché si tratta sempre di un sistema di rivelazione probabilistica. E poi,

diciamo, possiamo rimandare a quel contenuto delle note conclusive del Collegio Peritale dell'8 aprile '99, nelle parti in cui sono state utilizzate a dibattimento attraverso le domande di Pubblico Ministero e dei Difensori e questo... faccio un rinvio perché dall'esposizione nel corso dell'istruttoria dibattimentale il Dalle Mese ha confermato il contenuto delle Parti che noi possiamo utilizzare per la circostanza che dicevo prima, e quindi i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio hanno concluso che per loro ci sono tre elementi, ci sono tre indizi che sono compatibili con la presenza di altri aerei e questi tre elementi sono stati rilevati dal Radar di Fiumicino, sono dei Radar di Fiumicino e sono la presenza appunto di quel plots primario intermedio fra tracce dell'F104 e del DC9, quello che si inserisce nell'area secondo loro nell'area di Firenze-Siena, la presenza di quei tre plots, affiancati alla traiettoria del DC9, la presenza di forti oscillazioni angolari nella stima dell'angolo fatto dal radar e nella parte terminale della traiettoria, gli elementi che sono stati indicati dai Periti, dalle figure E16, E24, E26, E39 , li hanno spiegati, il primo punto

c'è quello della presenza del plots primario e quello che si riferisce alle ore 18:00, 29:05, Zulu, in quello stesso istante vengono rivelati dal radar quattro plots, tre sono relativi ai tre aerei presenti in quel momento, cioè o la coppia di F104, il DC9, e il volo Bergamo-Ciampino 1133, poi quanto a questi plots ce ne è uno di primario che è intermedio tra la traccia dell'F104 e il DC9, e qui c'è stata, diciamo, il confronto tecnico con l'esperto di parte imputata Giubbolini che ha riferito, ha detto che questo si potrebbe giustificare, si giustifica secondo con lui con un cosiddetto fenomeno di cattura, e l'ipotesi che il Dalle Mese non ha condiviso e per gli aspetti tecnici rimando alla trascrizione della relativa udienza, e evidenziando solamente che Dalle Mese qui ha detto che non si può parlare semplicemente di cattura, perché si va va oltre i limiti ipotizzati tecnicamente dall'operatività dei radar e il Consulente di Parte pur concordato sul fatto che si è a limite, ha ipotizzato che nella fattispecie, allora poteva esserci anche il fenomeno della cosiddetta fusione, e anche su questo il Dalle Mese ha replicato, non si può dire con certezza che

questo è un fenomeno di fusione dei due plots primari degli aerei presenti, ma potrebbe essere un fenomeno di fusione determinato dalla presenza del terzo incomodo che è presente in mezzo alle due tracce, fra le altre cose va osservato che questo fenomeno si verifichi in un momento temporale, per il quale le tracce dei tabulati di Poggio Ballone non ci danno informazione, noi non abbiamo una verifica di questo fatto dal radar di Poggio Ballone che forse era quello più vicino e che avrebbe potuto darci... hanno fatto osservare i Periti, però che proprio stiamo parlando di quella fascia oraria, di quel periodo temporale in cui vi è un buco nel tracciato radar di Poggio Ballone e buco che i Periti hanno definito un buco dovuto appositamente, non è vero che non li ha stampati, non è vero che li ha cancellati non li ha voluti stampare, e quindi ci sono state diverse domande su questa circostanza di questa mancanza, di questo buco del tracciato radar di Poggio Ballone e i Periti hanno detto che la presenza di quel plots, questo plots di cui stiamo parlando tra il DC9, e l'F104 è difficilmente spiegabile con il malfunzionamento radar, perché siamo al solito ai limiti di un

funzionamento ragionevole del radar e questo secondo noi potrebbe essere congruente invece con la presenza di un terzo aereo che ha prodotto quella fusione dei primari, abbiamo poi osservato incidentalmente che fra le altre cose questo fatto si verifica durante un buco di registrazione di Poggio Ballone e su questo buco ha risposto soprattutto il Perito Donali il quale ha detto, io quando dissi che nella relazione dati erano presenti quei buchi che quei buchi erano voluti, io non intendevo dire che erano dovuti perché magari l'operatore volesse nascondere qualcosa, questa è una conclusione a cui può arrivare il Giudice, ho detto voluti perché erano diversi da buchi che avrebbe consentito il software, qualora ci fosse stato un danno su un nastro o cose del genere, per quello che riguarda le pagine che domandava il Pubblico Ministero adesso, se in riferimento alla prova che è stata fatta da Stasio, forse è stato usato quello sguic (fonetica) sul sintonizzatore che ingannava il computer consentiva il salto di parti di registrazione e quindi una riduzione dati parziale, il conteggio delle pagine precedente al buco e successivamente al buco

sarebbe stato tale che avrebbe preso in considerazione anche ciò che il computer non aveva stampato, cioè la pagina precedente avrebbe potuto esserci 501 ma la successiva sarebbe stata necessariamente 510, 511 perché nella memoria del computer il numero delle pagine viene mantenuto quindi quando si riprende la stampa, avrebbe necessariamente avuto avere. Ora essendo invece il numero delle pagine continuo, è chiaro che lì è stato effettuato un salto in avanti del nastro, per poi riprendere la stampa. Questo in ordine al primo elemento dei tre che il Collegio Peritale come ho detto prima ritenuto individuare, ritenere giustificanti la presenza di un aereo, il secondo elemento era quello appunto dei tre plots dicevamo paralleli alla rotta del DC9, quelli che abbiamo già indicati e presenti alle ore 18:40:27, 18:40:32, 18:40:37 e che l'Ingegnere Giubbolini diversamente dal Perito Dalle Mese aveva sostenuto essere un fatto analogo a quello verificatosi alla traccia 1141, quindi dicendo che c'era un fatto analogo su un'altra traccia il Dalle Mese ha replicato non ho condiviso, non ho condiviso Giudice già in sede istruttoria l'affermazione dell'Ingegnere

Giubbolini e non lo condivido neanche e... non lo condivido neanche ora fra le altre cose a confutazione di questa impostazione dell'Ingegnere Giubbolini, il Professor Dalle Mese ha detto non mi pare che questa sia una situazione analoga a quella del DC9, per il quale invece i tre plots rilevati stanno esattamente nell'ottava cella, e quindi in quel caso il fenomeno dell'allungamento potrebbe avere un minimo di giustificazione teorica in questo caso è ancor più difficile, poi qui di plots non ce ne sono tre, ma ce ne sono cinque, due di questi non sono assolutamente associabili a questo allungamento e quindi bisognerebbe casomai spiegare allora questi due plots che cosa rappresentano. È chiaro secondo noi che questi plots individuano la traiettoria presumibilmente di un oggetto volante e quindi sarà sicuramente un aereo che vola in quella zona a quell'ora con quelle caratteristiche cinematiche, il plots indicato come numero 4, che è quello che non soddisfa in nessun caso neanche con il teste fatto nella relazione Misiti del cosiddetto teste di splitting o di blanking questo plots numero 4, è un plots che è distante uno e quarantaquattro

miglia dal corrispondente primario, quindi non può essere dovuto a nessun caso ad un allungamento di un impulso, cosa ci sta a fare un plots numero 4, qui in perfetta corrispondenza con gli altri tre? E quindi ha affrontato anche la vicenda dell'allungamento determinato da una riflessione aerog... sul terreno, che ha detto che è una ipotesi che si può prendere in considerazione che ha una sua base scientifica quello che diventa poi un pochino più difficile da accettare è che questa riflessione poi produca un Echo tanto inteso da essere rivelato al ricevitore, così teniamo conto, cioè teniamo conto che un fenomeno di riflessione su un terreno e poi produce un'attenuazione della stessa e quindi rende ancora più difficile la rivelazione da parte del radar, del ricevitore e teniamo presente che questo fenomeno poi si manifesta ancora per tre plots consecutivi il che rende ancora più problematica l'associazione a un fenomeno di questo genere, di split... plots ne abbiamo quindici soli in un'ora dalla relazione Misiti risulta che sono diciassette su diciassette mila e ottocentonove, quindi con una probabilità nell'ordine di un millesimo se non ho

scritto male, e quindi... che questo fenomeno avvenga è molto raro, e su questo, su questa conclusione, ha... cioè che siamo d'accordo, che un fenomeno molto raro, ha convenuto anche il Consulente Giubbolini, Consulente di Parte imputata, è stata affrontata anche dal punto di vista, Presidente se vogliamo interrompere ora oppure... **PRESIDENTE:** se sta concludendo... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** e allora se mi dà due minuti così concludiamo questo... **PRESIDENTE:** ecco, e poi... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** il Professor Tiberio poi ha affrontato anche la questione dell'allungamento di cui si è detto ora da un punto di vista elettromagnetico ha detto la presenza di una orografia fatta in queste condizioni, questo famoso allungamento di mille di blanking anche abbastanza difficile che si possa verificare e quindi se una delle ipotesi passibili, ma non necessariamente la più probabile, e quindi hanno ribadito che i tre plots che sono stati rivelati affianco al DC9, potrebbe essere dovuta alla presenza di questo aereo che vola ad una distanza compresa fra la posizione del... assunta dal DC9 in volo e un... e perché la sua coda andandosi a sovrapporre a

quella del DC9, avrebbe prodotto nell'ottava cella una rivelazione e da qui appunto la possibilità di avere questi tre rilevamenti, hanno poi giustificato quel riferimento che loro hanno fatto agli aerei A.W.A.C.S. e dicendo che l'inserimento in perizia della presenza di tali particolari tipo di aereo loro lo hanno fondato su riferimenti che esperti N.A.T.O. avevano, gli avevano fornito e sulla lettura di alcuni atti acquisiti nell'istruttoria e anche sulle dichiarazioni rese da Del Zoppo e De Giuseppe il quale ultimo ha fatto una annotazione sul registro di Poggio Ballone relativo a una intercettazione A.W.A.C.S., e Presidente, poi dovrei passare all'analisi che hanno fatto sui Radar di Potenza Picena, Poggio Ballone, quindi se vogliamo interrompere qui. **PRESIDENTE:** sì, riprendiamo alle 14:15. (Sospensione).-

#### **ALLA RIPRESA**

**PRESIDENTE:** Dunque, ecco anzitutto volevo avvisare, beh, l'Avvocato Equizi, eventualmente poi, che avremmo intanto aggiunto alle udienze di febbraio la cui ultima udienza fissata era per il 16 avremmo aggiunto anche le date del 18, 19 e 23. **AVV. DIF. EQUIZI:** tanto domani avremo modo di

confrontarci anche con i colleghi. **PRESIDENTE:**

allora prego Pubblico Ministero può continuare!

**PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, Presidente

completiamo questa parte relativa ai radar della Difesa Aerea che pure sono stati analizzati da parte dei... non solo dei Periti Dalle Mese e ma anche appunto da Tiberio e Donali che hanno fatto parte dello stesso Collegio e in particolare sono stati analizzati quelli di Potenza Picena, di Poggio Ballone e di Marsala e anche Licola, Potenza Picena i Periti ci hanno detto che è stato accertato essere stato fatto una riduzione dati per la sera dell'incidente e precisamente il periodo tra le 18:21 e 17, e su questo punto non ci sono dubbi di sorta, atteso anche il contenuto inequivoco in tal senso della telefonata intercorsa fra il sito e Padroni Griffi delle 23:47 Zulu, e qui come si potrà evincere dall'elaborato peritale ci sono... già probabilmente è stato un modo... è stato anche indicato dal collega alcune... parte della documentazione è stata consegnata in ritardo, in particolare alcuni dati sono arrivati l'1 giugno del 1991, e altri documenti non sono stati mai conservati e quindi mai consegnati alcuni nastri

con le registrazioni, per quanto riguarda le indicazioni, le identificazioni delle tracce sia del DC9 che di altre aerei che sono stati rilevati dal radar di Potenza Picena faccio espresso riferi... rinvio alla perizia e quindi a tutte le anomalie che nella perizia sono state evidenziate, analogamente per Poggio Ballone e di questo sito, diversamente da quello di Potenza Picena, si dispone di due stampe di riduzioni dati acquisiti in tempi diversi e che fanno emergere messi insieme, messi insieme queste due riduzioni dati, fanno emergere che c'è come dicevamo prima un buco, nel... nella stampa e quindi una mancanza di dati e per... per un periodo che sostanzialmente in precede... in un primo tempo era stato individuato di una entità temporale maggiore ma che poi integrando i dati, i contenuti nei due tabulati di cui dicevo prima, da circa cinque minuti si è passato ad un minuto e mezzo, un minuto e trenta circa, e cioè in quell'arco temporale che va dalle ore 18:31 e... 540 alle ore 18:33, 535 Zulu. E anche qui... anche per questi dati e... i Periti hanno evidenziato una serie di lacune e di anomalie e hanno evidenziato tutte le tracce che sono

state... captate dal radar da questo radar della Difesa Aerea, è importante porre l'attenzione, l'attenzione su una circostanza che è contenuta nel secondo tabulato, che aggiunge informazioni sulla traccia AA464 dell... oppure LL464, correlata con un volo di addestramento di due Caccia F104 che atterrano poi a Grosseto, perché è importante, l'avevamo già detto prima, perché si sottolinea che è pacifico... che la traccia suddetta rappresenta due aerei militari in volo ravvicinato ed è importante sottolinearlo perché essi vengono visti e rappresentati da tutti i radar quindi anche da quello di Fiumicino, Fiumicino e anche questo di Poggio Ballone come un solo bersaglio e questo è importante per quello che noi abbiamo detto in relazione a quell'esperimento, a quella simulazione del 1985 fatta nel contesto della relazione Blasi, e per... relativamente tornando per un momento al buco sul tabulato di Poggio Ballone, si è detto da parte dei Periti che questo buco, inizialmente appunto di oltre tre minuti è balzato agli occhi perché era relativo al momento in cui il DC9 cominciava a comparire nel cielo radar, visto dal Radar di Fiumicino e dal Radar di Poggio Ballone

e quindi erano tre minuti, relativi ad un periodo un po' critico della storia del volo del DC9, poi abbiamo detto che questi tre minuti in realtà si riducono a circa un minuto e mezzo, e appunto c'è da sottolineare quanto detto dai Periti che si trattava di un periodo critico della storia del volo del DC9, ed è quel momento che abbiamo affrontato anche nelle precedenti udienze dove... quel periodo nel quale i Periti ipotizzano che possa essersi inserito quell'aereo che poi avrebbe volato di conserva al DC9 I-Tigi, e infatti dicono al riguardo la Track History Recording presenta una interruzione delle 18:30 184 riprende senza messaggi di diagnostica alle 18:33 e 535, questi quindi i tre minuti iniziali ai quali abbiamo detto poi vengono, diciamo, ridotti dalla utilizzazione del secondo tabulato, infatti dicono... l'altro tabulato di Poggio Ballone nel quale il buco si riduce va dalle 18:30 184 alle 18:31 540, quindi tra minuti risulta un buco di circa un minuto e pochi altri secondi. E quindi questo è stato sufficiente per i Periti per poter trarre le conclusioni anche su quella traccia che dicevo prima Alfa-Alfa 433 che in un primo momento aveva lasciato perplessi i

Periti e che poi hanno acconsentito invece di risolvere e non è possibile hanno detto i Periti sapere se i dati sono attendibili, perché per fare ciò bisognerebbe avere il nastro originale e il nastro originale che sempre a dire dei Periti aveva la registrazione completa, e quindi ipotizzano i Periti che tutto questo segmento che invece manca sicuramente era presente nel nastro originale, quindi noi non sappiamo perché ovviamente non possiamo dire perché questo segmento manca, però è molto strano che manca proprio quel segmento in un momento come dicono i Periti molto critico per il volo del DC9, richiamo solamente per un attimo quanto è stato detto in altre udienze in relazione ad una telefonata nella quale fra due siti, si parla, si cerca di capire le due tracce, due tracce che si stanno vedendo e queste due tracce una di queste due tracce si tenta di associarla all'"Air Malta", si dice è questa traccia che sta a due e cinquanta... due e cinquanta, due e sessanta, l'"Air Malta", l'interlocutore risponde non è possibile che si tratti dell'"Air Malta" perché quello viaggiava a trecentosettanta, e alla fine si pone termine a questo colloquio fra i due siti

della Difesa Aerea, dicendo: va bene, per noi questa altra traccia è l'"Air Malta", punto e basta, e abbiamo già detto in quella sede che non era possibile che quella traccia che si vedeva accanto a quella del DC9, poteva essere l'Air Malta, il Boeing che faceva la tratta Londra-Malta, proprio perché il Boeing dell'"Air Malta" viaggiava con tredici minuti e mezzo di ritardo. E abbiamo detto che prendendo l'orario di Ciampino in cui si trovano degli interlocutori e l'orario di Poggio Ballone che era sfasato di credo tre minuti e diciannove secondi, si arrivava proprio all'orario delle 18:30 e pochissimi centesimi che stranamente è l'orario in cui comincia... cioè comincia il buco quindi stranamente è il periodo in cui noi non abbiamo più un dato documentale e probabilmente anche per questo i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio, dicono era quello un momento critico, era quello il momento in cui noi ipotizziamo esserci nelle vicinanze quel plots diverso tra l'F104... quel plots isolato tra l'F104 e il DC9, sarebbe stato opportuno e sicuramente ottimale poter vedere quel segmento di documento perché avremmo capito molto di più sulla presenza o meno di aerei e

quindi purtroppo questo dato manca, questo dato documentale manca e perché... per la ragione per la quale sia stato fatto, sia stato determinato noi non la sappiamo con certezza, possiamo solamente ipotizzarla, ipotizzarla nel senso che in effetti in quello spazio di un minuto, potevano esserci altri Echi, altri plots che potevano continuare quella traccia che noi vediamo solo iniziata e indicata con quel plots che ci hanno indicato i Periti, certo sarebbe stato utile per tutti poterlo avere. Infatti, Dalle Mese e gli altri Periti dicono si vede che alle ore 18:29:05 vi è un plots intermedio fra le traiettorie di coppia... della coppia di F104 e del DC9 e alle ore 18:29:05 ci sono in contemporanea altri plots e questo lo abbiamo scritto in perizia, la cosa strana consiste nel fatto che questo plots di solo primario non è chiaro da cosa sia stato prodotto perché in quella zona dovevano essere presenti soltanto gli aerei, il volo Bergamo-Ciampino, il volo del DC9 e la coppia di 104, quindi... e quindi ci si dovrebbe aspettare tre plots, tutti e tre i plots ci sono con le loro caratteristiche, cioè con la risposta di secondario e di primario, quindi ci

sono tutti e sei i ritorni che ci si aspetta, però in più a tutti questi c'è un plots primario che sta lì nel mezzo, ecco questo è un fatto che noi abbiamo messo in evidenza. Quindi c'è un plots in più, rispetto a quello che ci può essere, no, perché ha detto ci sono tutti i plots di primario e di secondario associabili ai voli che noi conosciamo, c'è un plots in più che non sappiamo invece a chi appartiene, che sicuramente non appartiene ai velivoli da noi conosciuti. È chiaro, sempre con onestà intellettuale, i Periti dicono, che su un plots noi non possiamo trarre conclusioni. Ci hanno sempre detto, ci ha sempre detto Dalle Mese "nessun radarista, nessun esperto radar potrebbe dire che la presenza di un plots giustifica l'esistenza di una traccia - dice - e nemmeno io lo dico". Però, dicevamo prima che noi non abbiamo il minuto successivo e anche il Perito dice: "questo però casualmente corrisponde anche al tempo del buco che abbiamo registrato nei tabulati di Poggio Ballone, questa è l'area nella quale nella nostra perizia avevamo ipotizzato che se un inserimento c'era di un altro aereo, quella poteva... sarebbe potuta avvenire in quel punto, perché c'è un plots in

più rispetto a quelli che avrebbero dovuto esserci e quindi è un plots che non doveva stare lì". E allora sorge il sospetto, ma ormai dobbiamo tenerlo solo come tale, che proprio quel punto che ci poteva dare, badate bene un minuto, ci poteva dare la presenza di altri plots associabili a quello che invece abbiamo conservato, avrebbero potuto consentirci di capire meglio la situazione. È vero che in un episodio, come quello del DC9, dove abbiamo visto, abbiamo constatato che ci sono tanti punti, tante cose strane, anche questo non ci sorprende, anche questo non ci sorprende che manca proprio un minuto da quel momento. Non ci sorprende, abbiamo detto, che manchi il log del 27 giugno, no, per esempio la fatalità ha voluto che mancasse proprio il log del 27 giugno, quindi quel registro delle presenze, il 26 e il 28 erano tranquillamente al loro posto e qui anche il caso ha voluto che mancasse proprio quel... cioè non è mancato un minuto dalle 18:15 alle 18:16 è mancato stranamente un minuto dalle 18:30 alle 18:31. Anche questa è una stranezza, che l'Aeronautica non ha spiegato, no, l'Aeronautica ha conservato nel registro delle presenze del 26

e del 28, però si è fatta sfuggire il registro delle presenze del 27 e questo io lo capisco, perché il registro delle presenze del 26 e del 28 nulla avevano a che vedere con l'incidente del DC9, il registro del 27 invece aveva a che vedere e avete visto come è stato difficile, come alcune persone che poi sono state quelle che hanno indicato e hanno detto di aver visto tracce di velivoli, sono state individuate dieci e più anni dopo. E così, anche qui, l'Aeronautica ci avrebbe dovuto spiegare perché proprio, manca quel pezzo, quel buco che è intenzionalmente... è stato creato intenzionalmente. Sia il Consulente Pent della Parte Civile ha detto: "se avessimo avuto i dati proba... la disponibilità di questi dati, avremmo potuto forse aggiungere qualche elemento a chiarimento di questa situazione anomala" e Dalle Mese ha detto: "certamente il radar di Poggio Ballone in questo caso sarebbe stato molto utile, perché come detto dal Professor Pent, era molto vicino alla zona di interesse e quindi avrebbe potuto dare dei dati che certamente ci potevano aiutare a capire questo fenomeno strano". Come vedete, tutte le cose che ci potevano aiutare a capire, tutte le cose che

erano pregiudizievoli per l'Aeronautica, l'Aeronautica le ha messe... le ha fatte sparire, le ha fatte togliere. I Periti hanno riferito di altre tracce che hanno... che sono state evidenziate dall'analisi di questi tracciati di Poggio Ballone, ad esempio l'AJ041, l'AJ451, AG257, AG260, LL062, AJ014, tracce per le quali non è stato evidenziato uno specifico aeroporto di provenienza e allora, hanno detto i Periti, noi abbiamo ipotizzato che questo potesse trovare una spiegazione nella presenza di qualche portaerei nel Mar Tirreno e questa ipotesi, della presenza di una portaerei nel Mar Tirreno è stata successivamente, hanno detto i Periti, confermata da un documento N.A.T.O.. Il Collegio ricorderà senz'altro, che quando i Periti hanno riferito questa circostanza, ci è stata quasi una sollevazione, perché si è assunto da parte delle Difese, che non vi era... che questo era un dato che sostanzialmente i Periti non potevano dimostrare e con invece assoluta calma i Periti hanno detto di aver scritto quanto riferito perché emergeva obiettivamente, in maniera inconfutabile da un documento, da una risposta N.A.T.O., che era l'allegato 7 alle note

conclusive del Collegio peritale, arrivato dai colloqui che erano intervenuti fra il Collegio e gli esperti della N.A.T.O. e dopo delle ricerche, credo di ricordare bene, quando dico che fu sospesa un attimo l'udienza per poter cercare questo documento e questo documento che è datato 16 giugno 1997 è in atti, era allegato alla perizia, è un documento trasmesso da I.T.A.V. N.A.T.O. Bruxelles alla Presidenza Consiglio Ministri che poi l'ha trasmessa al Giudice Istruttore, quindi pervenuta in Cancelleria il 16 giugno '97, documento 67341/42 con la traduzione 67343/344, che testualmente conclude "attività di esercitazione non risultano, attività aeree militari su larga scala, attività aerea marittima risulta qualche attività di questo tipo, tale attività si configura in pattugliamenti di routine e voli in transito e potrebbe stare ad indicare la presenza di una portaerei nel mediterraneo centrale o occidentale", quindi ecco il dato documentale dal quale i Periti avevano fatto emergere quel loro passo in perizia e quelle loro dichiarazioni a dibattimento e questo è importante perché è un riscontro documentale, qui non ci si può trincerare dietro chiacchiere o

cose di altro tipo e si dice che quel traffico, quella attività, pattugliamenti di routine e voli in transito, potrebbe indicare la presenza di una portaerei nel mediterraneo centrale o occidentale. Ora a noi non interessa, come si chiamava questa portaerei, non ci interessa il nome, non ci interessa le dimensioni, non ci interessa nulla, perché poco importa, poco importa se si chiamasse in un modo o in un altro, quello che ci interessa, il dato centrale obiettivo non smentibile, non contestabile è che... è questo documento I.T.A.V. N.A.T.O. che ci attesta la presenza di una portaerei nel mediterraneo centrale o occidentale. Vi ho detto nelle udienze scorse, che non è la Saratoga, quella sera sappiamo che la Saratoga era ferma lì a Napoli, nel porto di Napoli e quindi... ma non è solo la Saratoga, non è l'unica portaerei la Saratoga. Se noi ragioniamo in questi termini, incorriamo in un grande equivoco. La Saratoga è una delle portaerei e voi capite l'importanza della presenza di una portaerei, la presenza di una portaerei determina, consente, giustifica la possibilità a diversi aerei di alzarsi in volo, di volare in spazi sconfinati, di volare anche

senza comunicazione da un qualsiasi momento da una portaerei si può alzare in volo un aereo, non c'è bisogno di notam, non c'è bisogno di niente, no, pattugliamenti di routine, voli in trans e voi capite quanto sarebbe stato importante nell'immediatezza ricercare la presenza di questa portaerei e quindi voi capite quanto era importante dar fede a quelle comunicazioni immediate nelle quali si parlava, si diceva di aver visto traffico, traffico militare, poi non ha importanza se era traffico militare americano o di altro paese. È importante, era importante questo dato obiettivo che sui monitor, sui radar, sono stati visti questi grezzi, questi plots o grezzi che, a chi li ha visti, agli esperti, a chi abitualmente lavora con i radar, ha dato immediatamente la consapevolezza, la convinzione di vedere del traffico militare e quindi immediatamente se si fosse avuta la possibilità di ricercare la presenza di portaerei che non era solo la Saratoga, avremmo potuto capirne di più e questo Ve lo hanno detto anche gli Avvocati di Parte Civile, hanno insistito anche su questo punto e io condivido quelle osservazioni che sono state fatte. È certo che se si rimanda, se

si fanno passare delle ore, se si fanno passare giorni, se si fa passare una settimana, di una portaerei non si trova più traccia, allora è comodo dire la portaerei Saratoga era in rada, era al porto di Napoli, va bene, ma quello ci può importare se la Saratoga è l'unica portaerei. Allora se è l'unica portaerei va bene, prendiamo atto che è al porto di Napoli e lasciamo perdere questa ipotesi, però non è così, allora anche su questo versante ci hanno impedito di poter verificare quegli elementi che erano necessari a capire quello che era successo a un nostro aereo e a nostri concittadini. Quindi, anche questo elemento Vi prego di valorizzare nella Vostra decisione. Licola, il sito Radar di Licola funzionava in fonetico manuale quindi diverso da quella degli altri siti di cui abbiamo parlato. Sostanzialmente i Periti ci hanno detto che i dati di Licola sono talmente inattendibili che non sono stati poi neanche presi in considerazione. È stato rinviato un flottaggio del giorno 27... il C.R.A.M. di Licola ha trasmesso all'Autorità Giudiziaria un flottaggio del 27 giugno '80, avvistamenti radar effettuati nella zona del Tirreno delle ore 18:00 Zulu alle

ore 21:34 Zulu. Questo plottaggio consiste nell'aggregazione di una serie di informazioni ricavate dal DA1 e poste fra loro in relazione in modo da formare delle tracce, una delle quali appunto è attribuita al DC9 con l'identificativo Lima/Kilo 477. Un primo rilievo che bisogna fare in relazione al plottaggio in questione è quello che il suo contenuto differisce sostanzialmente dai dati desumibili dalle conversazioni telefoniche registrate e che dovrebbero essere stati trascritti in telex inviati da Licola al Terzo R.O.C. di Martina Franca e che sono stati soppressi, sia nella sede di origine che nella sede di destinazione. E allora perché questa soppressione e perché non ci fate trovare... e perché oltre al caso della soppressione del log del 27 giugno e perché oltre al buco delle 18:30 di Poggio Ballone, perché questi altri atti, questi altri documenti sono soppressi, ma voglio dire, un elemento... che vada perduto un elemento, che si perda un documento ci può anche stare, quello che fa pensare invece è un'altra cosa, è che si perdano, che vengano distrutti tutti gli elementi significativi, cioè sono troppe le coincidenze. È possibile che vengano

soppressi o che si perdano, solo quei documenti che ci possono far chiarezza sulla caduta del DC9. Allora torniamo a quello che abbiamo detto stamattina con Gunnvall, è possibile che c'è questa precisione incredibile, tutto quello che serve non c'è, è molto strano, è molto strano. E allora, cerchiamo di spiegarcele queste stranezze e non ce le possiamo spiegare con il caso o con il decorso del tempo, perché anche altre cose allora, dovrebbero mancare all'appello e allora io dico ancora, perché non manca all'appello il 26 e il 27... e il 28 e manca il 27? E perché proprio quel buco di un minuto e mezzo in quel momento e non mezz'ora prima o un'ora dopo? E perché proprio questo DA1 di Licola, che vede, che è un sito radar che può vedere bene quello che successo, perché proprio quello non c'è? E perché il plottaggio che mi si invia contrasta con quello che sono le conversazioni e il contenuto delle conversazioni fra i vari siti radar, perché, qual è il motivo? E ci sarà una ragione per questo, ci sarà, ci deve essere. Sin dalla sera del 27 giugno Licola ha trasmesso telefonicamente su richiesta del Terzo R.O.C. un plottaggio dei dati estratti dal DA1, una

richiesta analoga era stata avanzata anche dagli altri centri della Difesa Aerea. Nessuno dei telex che furono inviati in evasione dell'ordine dell'ente superiore è stato rinvenuto presso le sedi interessate e perché anche questo? Ma perché non si trovano, perché non si sono trovati questi, cioè c'era qualcosa che poteva far... che poteva creare dei problemi e come vedete sono più d'una e allora il caso non c'entra più, non è una cosa casuale, è una cosa causale. Dalle telefonate registrate emerge inconfutabilmente che già poche ore dopo la perdita del DC9, Martina Franca disponeva che diversi siti radar trasmettessero i plottaggi del velivolo, tra Licola e Martina Franca alle ore 19:28, 19:32 e 19:36 e tra Martina Franca e Marsala alle 19:47, in particolare alle 19:41 Sasso ordina a Barca, Licola, di inviare il plottaggio della AG266 identificata come il DC9 per telescrivente, nel minuto successivo e poi alle 19:44 si ordina di plottare e di inviare con lo stesso mezzo anche il traffico friendly, alle 20:07 Patroni Griffi ordina a Di Micco di inviare per telescrivente anche i tracciati degli altri aerei controllati e perché? Per quale ragione si fanno mandare queste

cose? Alle 21:20 Barca comunica di aver trasmesso due tracce l'AG266 e la Lima/Kilo 477 e c'è la conferma della ricezione... del telex alle 23:05 della telefonata. Dal contenuto della conversazione delle 23:23 tra Patroni Griffi e Prencipe, Jacotenente, risulta che Martina Franca sta ricostruendo tutta la scena e che Bracco, Potenza Picena deve comunicare se ha passato agli altri siti una Lima/Kilo, con ogni probabilità la Lima/Kilo 477, che in effetti non risulta né dai tabulati di Poggio Ballone, né da quelli di Potenza Picena, pur avendo la sigla originatrice di quest'ultimo sito. E perché tutto questo. Alle 23:31 telefonata fra Mettean e Attanasi, risulta che un telex è stato ricevuto da Martina Franca mentre Bracco dovrebbe essere impegnato nella data reduction, come è infatti confermato alle 23:44. Alle 23:38 si ascolta una conversazione, relativa alle informazioni fornite da Moro, Marsala, su due tracce, della quali una viene considerata inattendibile e non riferentesi a un aeroplano e così via. Il DA1 di Licola di cui abbiamo parlato è strutto ed è quindi è certo che questo plottaggio non corrisponde ai dati telefonici trasmessi nell'immediatezza al Terzo

R.O.C., questo plottaggio che viene inviato successivamente nel luglio. E Vi ho parlato di quella telefonata fra Lippolis e Marsala delle 23:51 quando si vedevano quelle due tracce e si diceva, no ma quello è l'"Air Malta" e quell'altro gli diceva, no l'"Air Malta" non può essere, ma sì è l'"Air Malta" e l'"Air Malta" era dietro e loro non potevano saperlo che era dietro perché non era stato comunicato e abbiamo detto che l'"Air Malta" non poteva essere perché l'"Air Malta" viaggia anche con il transponder, no? E c'è poi quell'appunto, no, sull'agenda personale di Tascio, quell'appunto tracce su Ponza, che sicuramente concordano anche con quello che ha visto il Maresciallo Carico da Marsala, no, ora ci arriveremo e allora vedete che c'è fra i vari siti una affannosa ricerca di alcune tracce di aerei e perché si ricercano queste tracce di aerei, ben inteso noi stiamo parlando di telefonate che intercorrono anche diverse ore dopo la caduta del DC9, perché si ricercano queste tracce di aerei, dopo che si sa che l'aereo è caduto, no, alle 23:51 si sa che l'aereo è caduto, perché ci sono queste differenze, perché non sono stati consegnati

questi documenti, perché molta documentazione importante è stata sorpresa. Che cosa aveva questa documentazione il cui contenuto non si poteva leggere o non si poteva vedere, sono funzionali alla caduta del DC9 sì o no? Io credo di sì, altrimenti non ci sarebbe stata proprio una ragione per distruggerle o per non farle ritrovare, ricordate che mancano solo quelle importanti, sono quelle che interessano il volo del DC9 e dal contenuto delle conversazioni registrate emerge che alle 19:32, alle ore 19:35 e prima anche alle 19:00 stiamo sempre parlando di orario Zulu, quindi in coincidenza con le ore 21:00, la caduta del DC9, Licola aveva avvistato un non meglio identificato traffico nel punto PK0010 corrispondente alle coordinate geografiche trentanove gradi e dieci minuti a nord, tredici gradi e zero zero a est e identificato con il N.A.T.O. Track Number AG266, questo traffico non è trasposto nel plottaggio dell'11 luglio del 1980 e in effetti la storia di questa traccia AG266 è importante in quanto si ricollega all'interpretazione delle tracce di primario PR7, e PR8 di cui abbiamo detto e quindi proprio l'individuazione dell'originaria AG266 potrebbe

in realtà essere una delle ragioni della soppressione del DA1. La traccia di riferimento alla quale poi sarà attribuito N.A.T.O. Track Number AG266 e il volo "Air Malta" KM153 che origina come MG715 con S.I.F. 3 trasmesso da Marsiglia, poi diventata Lima/Golf 477 con S.I.F. 3 0 3 e 23 presa in carico da Mortara e trasmessa a Poggio Ballone con i medesimi identificativi, questa traccia avrebbe dovuto essere rilevata su Ponza alle 18:50 e alle ore 19:00 si sarebbe dovuta trovare nei pressi del luogo del disastro è vero, ma è realtà? Accusa tredici minuti e mezzo di ritardo quindi è a largo dell'Argentario quando cade il DC9. Quindi un'altra traccia è accanto al DC9, quando parlano mi pare, Massari e Lippolis, Vi ho detto prima, se non vado errato, vedono un'altra traccia, c'è un'altra traccia, ma non è l'"Air Malta", loro pensano, ma già uno degli interlocutori dice no, l'"Air Malta" vola a 370 non a 250, ma comunque tagliano corto e dicono no è l'"Air Malta", Vi ho letto la telefonata in una delle precedenti udienze. Quindi, c'è un'altra traccia, accanto al DC9 che non è l'"Air Malta" e questo ritardo di tredici e trenta non era stato né comunicato a Licola né a

Marsala e quindi non possono sapere che l'"Air Malta" è dietro. Questo velivolo che si vede in questa traccia naviga parallelamente al DC9 e coincide secondo questo ufficio con il grezzo che viene avvistato dal sito di Marsala, dal Maresciallo Carico, nonché in un primo tratto con una delle PR avvistate da Fiumicino, cioè la PR8 e quindi vedete, la PR8, è attribuibile come ci dicono i Periti Dalle Mese, Tiberio e Donali, ad un oggetto volante, ad un oggetto che non riusciamo ad identificare che non è l'"Air Malta" e quindi questa traccia viene fatta sparire dal plottaggio che Licola trasmette l'11 luglio '80 e per poter sopprimere questa traccia si pongono in esse una serie di operazioni, si attribuisce all'"Air Malta" il N.A.T.O. Track Number AG266 che non può essere attribuito all'"Air Malta", che l'"Air Malta" non ha avuto. Si sposta in avanti di quindici minuti circa rispetto ai plottaggi delle telefonate l'AG266, sparisce il messaggio per telescrivente che Licola trasmette a Marsala alle ore 23:05 che riporta le due tracce come coeve e parallele, sparisce il N.A.T.O. Track Number attribuito da Licola all'"Air Malta, di cui però rimane traccia sul

registro dell'I.C. e sulla Track History Recording di Marsala. E gli operatori del sito di Licola incorrono nello stesso errore di valutazione degli operatori di Marsala sull'identificazione del DC9, dell'"Air Malta" e del terzo grezzo ad ovest di Ponza, e cioè in quanto essi, ripeto, non sono avvisati del ritardo del volo dell'"Air Malta" rispetto al piano di volo, e quindi su questo punto poi i Periti si sono dilungati, si sono dilungati molto dicendo che appare interessante la confusione che viene fatta tra la traccia sconosciuta e quella del DC9, risultante dalle telefonate e dai plottaggi concernenti le tracce AG266 e Lima/Kilo 476, nella registrazione della telefonata intercorsa tra Licola e Marsala delle ore 18:28 si desume come il DC9 sia stato identificato friendly e che allo stesso sia stato attribuito il N.A.T.O. Track Number AG266 che poi invece attribuita all'"Air Malta", e così via, l'"Air Malta" ha assemblato i dati delle Track History Recording disponibili e viene identificato con Lima/Golf 477 e poi viene identificato con AG266 da Licola e Marsala mentre prima Potenza Picena e Poggio Ballone, era stato identificato come

Lima/Golf 476, per Licola quindi l' "Air Malta" è AG262 non quello che invece poi viene riportato nel plottaggio AG266, e abbiamo detto... abbiamo fatto l' accenno al Maresciallo Carico, avevamo già detto credo nelle precedenti udienze di quel Maresciallo del sito di Marsala che lavorava proprio nel turno dalle 20:00 alle 08:00, dalle 20:00 del 27 alle 08:00 del 28 giugno, e il quale sta guardando i radar e dice: "mi ha attratto la posizione di questi due aerei, sullo schermo a un certo punto io ho visto che c' erano due aerei che scendevano perpendicolarmente sull' aerovia Ambra 13 da Ponza verso Palermo, il DC9 stava avanti e un Boeing diretto a Malta stava dietro distante poche miglia", certo lui dice Boeing di Malta, perché? Perché è un piano di volo che prevede l' "Air Malta", ma non sa che l' "Air Malta" è ritardo, questo è uno dei pochi punti certi che l' "Air Malta" è quasi un quarto d' ora dietro il DC9 dell' "Itavia" e non possono viaggiare insieme, "mi ha attratto la posizione di questi due aerei, tant' è che io ho detto al collega Giordano che era vicino a me, tra virgolette <<ora mette la freccia e lo sorpassa>>", quando io ho visto i due segnali... quindi se uno dice

ora mette la freccia e lo sorpassa significa che gli aerei sono vicini, sono vicini gli aerei e come fa ad essere vicino l' "Air Malta" se è dietro di tredici minuti e trenta, come fa a mettere la freccia e sorpassare, quindi è un altro aereo e non è l' "Air Malta" che mette la freccia e sorpassa, e badate bene che anche questo ricordo del Maresciallo Carico è da valorizzare, cioè a lui è rimasta proprio, come dire, impressa nella memoria, perché non è una cosa da tutti i giorni, e lui ha ricordato questa frase: "ora mette la freccia e lo sorpassa", era una cosa strana, "quando io ho visto i due segnali grezzi gli aerei si trovano a sud di Ponza e in quel momento dissi la frase al collega, i due aerei non potevano passare inosservati, perché era un momento di calo", vedete come ricorda Carico, a un certo punto mi sono accorto che la traccia del DC9 veniva a cadere di qualità ad ogni giro di antenne e ciò mi sembrò al quanto strano, perché gli aerei erano in mezzo al Tirreno e non erano in fase di atterraggio, dopo che è caduta la traccia del DC9, l'altra traccia ha continuato la sua rotta perché il grezzo si vedeva bene, ecco, quindi

aveva sorpassato evidentemente l'altro aereo e questo teniamolo presente, teniamolo presente anche quando poi bisognerà parlare della tesi prospettata da Carlo Casarosa della near collision, della possibile interferenza del vortice di estremità che si può creare quando un aereo passa vicino ad un altro, ma poi lo vedremo, Carico ha continuato dicendo: "io dei due velivoli vedevo solo il dato grezzo e poi dalla visione dei piani di volo ho visto che il Boeing dell'«Air Malta» è quello che sorpassò il DC9", ecco perché Carico dice che quelle due tracce sono del DC9 e l'"Air Malta", perché lui legge i piani di volo, però diciamo a Carico che l'"Air Malta" sta dietro di circa un quarto d'ora e non potrà più dire che si tratta dell'"Air Malta", lui legge i piani di volo e dice: "sicuramente sono quei due, quei due aerei dovevano starci in quel momento, uno però non ci stava perché in ritardo, la «Air Malta» procedeva a velocità superiore, con il Tenente Giordano abbiamo fatto il viaggio insieme da Marsala a Otranto, quando si spostavano ed era il Giordano sulla mia stessa lunghezza d'onda", poi ha detto cose diverse, e poi ha spiegato

perché... gli è stato chiesto chiarimenti su una frase in relazione all'esercitazione S.I.N.A.D.E.X. che aveva riferito in istruttoria, e lui ha spiegato: "quando in uno degli interrogatori ho detto che è stata fatta la S.I.N.A.D.E.X. per evitare di registrare volevo significare che è strano che dopo dodici minuti che è successa la scomparsa di un aereo che è da stupidi iniziare una S.I.N.A.D.E.X. perché bisogna togliere dei nastri per avviare un gioco", ecco dice ma come c'è caduto un aereo e cioè volevo significare questo, c'è caduto un aereo e noi mettiamo un gioco, ci alleniamo su un gioco, e poi questo guardate come... se noi andremo... quando si analizzeranno anche le dichiarazioni rese sul punto dai Periti Donali, Tiberio e Dalle Mese, i quali si sorprenderanno di queste esercitazioni S.I.N.A.D.E.X., cioè in nastri sì, ce li hanno dati ma hanno fatto dieci operazioni in dieci minuti, e questo è molto strano, non è una esercitazione, poi ha detto sullo schermo c'erano centinaia di aerei perché loro controllavano una zona anche vasta, e poi ha parlato della riduzione dati, ha confermato che l'identificazione del Boeing dell'"Air Malta" è

stato fatto unicamente sulla base dei piani di volo e sulle informazioni fornite da Fiumicino, e vi ricordate uno degli interlocutori di quella telefonata nella quale si fa confusione su quella traccia è proprio di Fiumicino, e quindi la versione fornita dal Maresciallo Carico appare fondata, spontanea, sincera, non in contrasto con nessun dato obiettivo, l'unica circostanza non riscontrata è la mancanza della telefonata che egli dice di aver fatto immediatamente a Fiumicino, ma ciò non deve sorprendere, in quanto egli ha specificato di aver utilizzato la linea diretta della quale mancavano i nastri, infatti ha detto dopo aver telefonato a Punta Raisi ha detto: "ho telefonato e mi risposero che stavano aspettando il DC9, telefonai anche a Fiumicino, credo utilizzando la linea diretta e non la linea Rita, ed è una linea questa qui che non è stata registrata e quindi non è stato possibile acquisire il contenuto della registrazione, ecco ritornando un attimo era sfuggita una cosa sulla identificazione dei Boeing quando lui dice è stata fatta unicamente sulla base dei piani di volo e sulle informazioni da Fiumicino, ha anche aggiunto, però non posso dire se era

effettivamente questo aereo o chi per lui, quindi anche l'errore di attribuzione di questo... dell'"Air Malta" questa traccia non può essere attribuita a carico perché lui ci ha spiegato perché dice di aver fatto questo riferimento, il dato che invece emerge e che è importante è che in parallelo al DC9 volava un aereo che erroneamente è stato associato all'"Air Malta", e questo non corrisponde al vero, l'"Air Malta" non c'era, quindi rimane la presenza di un aereo sconosciuto accanto al DC9, non appaiono invece convincenti le dichiarazioni rese sulla circostanza dell'avvenuto colloquio tra Carico e Giordano, quindi non sono convincenti le dichiarazioni rese da quest'ultimo e almeno per due motivi, perché detta versione è contrastata da dati obiettivi e poi perché non vi era ragione che il Carico riferisse la circostanza se non fosse realmente avvenuta, riferendola con tutta una serie di minimi particolari, i Periti che hanno esaminato questi dati hanno detto che la documentazione di Licola non era... i dati non erano originali, vi erano tutta una serie di incongruenze, il DA1 di Licola è relativo al giorno 27 giugno '80 e non è disponibile agli

atti e c'è da dire che il plottaggio di Licola è abbastanza contraddittorio con tutto quello inviato... con tutte le tracce disponibili invece attraverso i tabulati o i nastri di registrazione e alla fine siamo giunti alla conclusione - dicono i Periti - che i dati di Licola sono inattendibili e non li abbiamo considerati, abbiamo però anche scritto che il plottaggio delle tracce avvistate da Licola il giorno 27/06/'90 disponibile presso l'Autorità Giudiziaria è palesemente in contrasto con il DA1 che emergerebbe da quanto comunicato a viva voce relativamente alle tracce AG266 e Lima/Kilo 477, ossia ci sono dei dati che sono quelli relativi al plottaggio di cui abbiamo parlato finora, ci sono dei dati che emergono dalle comunicazioni vocali e questi dati sono fra di loro in palese contrasto e questo è uno dei motivi che ci ha fatto ritenere questi dati non attendibili, e questo si aggiunge, come dicevo, le telefonate concernenti anche la presenza di traffico militare di cui abbiamo parlato, qui ricordiamo ancora una volta quella intercorsa fra Patroni Griffi, Martina Franca e Acampora di Licola delle 22:22 nella quale la traccia AJ421, cioè il DC9

viene correlata con il volo HC141, aereo militare  
aggetto dell'Aeronautica Statunitense che  
peraltro non risulta da nessuna delle  
informazioni radar militari, tale traccia è nel  
momento in cui avviene la telefonata in corso di  
plottaggio per telescrivente e il documento anche  
questa volta risulta essere stato distrutto,  
quindi ancora un'altra coincidenza, il caso anche  
in questa circostanza ha voluto che un documento  
rilevante si autodistruggesse probabilmente, si  
probabilmente c'è anche un'autocombustione, tutta  
una serie... capita. E quelle telefonate nelle  
quali si parla "è un vizio di Baffone", di cui si  
è già parlato, no, con riferimento a  
quell'interlocutore statunitense, eccetera. Per  
quanto riguarda Marsala concludendo sui siti  
radar noi sappiamo che è stata fatta sicuramente  
una riduzione dati, e quindi voglio fare quel  
riferimento, voglio approfondire quel riferimento  
che era stato fatto prima circa l'attività della  
S.I.N.A.D.E.X., no, vi accennavo poc'anzi che i  
Periti hanno avuto grossi dubbi sulla reale  
operazione, è evidente da quanto sopra, da quanto  
contenuto in perizia che il personale del sito  
era completamente disinteressato alle

esercitazioni in atti, come se saputo dell'incidente fosse in attesa di eventi, si è fatta l'ipotesi che sia effettuata una riduzione dati relativi al periodo di recording relativo all'incidente, con ciò abbiamo voluto dire, questo è scritto nella perizia, con ciò abbiamo voluto dire - hanno spiegato al dibattimento i Periti - che dall'esame del nastro dell'esercitazione non abbiamo trovato una grande operatività delle varie persone, cioè non sono state fatte molte azioni, non c'era un interesse alla esercitazione, che invece sarebbe stato manifesto se il numero di azione fosse stato molto più consistente e qui come si vede, hanno detto i Periti, ci sono vari operatori, addirittura che non hanno compiuto una operazione, in tutte le operazioni, sono state dieci, dodici o tredici in dieci minuti, allora io dico se abbiamo messo questo gioco non ci sono stati giocatori oppure i giocatori non erano interessati al gioco e mi riesce difficile pensare che si metta un gioco al quale i giocatori non sono interessati, allora se noi facciamo la S.I.N.A.D.E.X., se vogliamo giocare facciamo tutte le azioni del gioco, ma se

facciamo un gioco che dura dieci minuti e facciamo dieci operazioni che si concludono in poco meno di un minuto e addirittura ci sono giocatori che si disinteressano del gioco mi pare che ci sono grossi dubbi su quel gioco, non solo su quel gioco ma anche sul reale interesse a fare quel gioco, questo noi lo abbiamo spiegato, - continuato, hanno continuato i Periti - così da una parte era successo un incidente di cui evidentemente il sito aveva avuto notizia, anche perché sui siti radar si doveva essere visto e quindi si aspettavano probabilmente ordine per fare qualcosa e non ritenevano l'esercitazione particolarmente significativa, come poi è avvenuta facendo la riduzione dei dati e l'iniziazione di una guida assistita sul luogo dell'incidente, la ball tab. A questo punto però la Difesa, in particolare l'imputato Tascio, ha rilevato per contrastare l'assunto del Perito Dalle Mese che vi sono esercitazioni di S.I.N.A.D.E.X. diverse, a seconda del tipo di personale da addestrare e tenendo presente della preparazione degli operatori, ciò posto secondo l'imputato Tascio bisognerebbe fare un'analisi del nastro per verificare che tipo di

esercitazione era in atto e quindi valutare se il personale era interessato o meno nella stessa, e questa una puntualizzazione giusta, è giusto, ha ragione, ha ragione ad obiettare queste cose, dice ma voi mi state dicendo che sono disinteressati a questo gioco, però attenzione io vi dico che ci sono delle S.I.N.A.D.E.X. che possono avere questo contenuto e allora andate... perché non vi siete andati a vedere il nastro, controllate quel nastro così capirete, perfetto, veramente, non fa una piega, allora il Perito ha risposto però a questa osservazione, evidenziando che tale analisi loro l'avrebbero sicuramente fatta ma gli è stata preclusa per il fatto di non aver avuto i dati dell'esercitazione, specificando testualmente, noi avremmo volentieri fatto l'analisi ma il nastro non c'è stato fornito, ma il nastro che c'è stato fornito come nastro dell'esercitazione S.I.N.A.D.E.X. non conteneva i dati dell'esercitazione S.I.N.A.D.E.X. così come sono stati registrati, era un nastro diverso, era un nastro di esercitazione ma non di quella S.I.N.A.D.E.X. e quindi non abbiamo potuto fare quel riscontro che sarebbe stato utile e interessante fare, non

l'abbiamo potuto fare perché non avevamo il nastro giusto, anche questa è una coincidenza, anche questa è una coincidenza che si aggiunge alle altre, quindi come vedete anche l'obiezione dell'imputato Tascio è caduta nel nulla, un'altra coincidenza strana. E poi si è parlato... si sono dilungati sulla ball tab, quella operazione di assistenza, no, ricordate che hanno detto che è stata agganciata una traccia che è stata posizionata proprio sul luogo, sul punto dell'incidente e che tali azioni sono tipiche di un operatore che si presta ad effettuare un'azione intesa a condurre un eventuale aeromobile a un determinato punto, e hanno detto i Periti, ciò significa che l'Intersector Controller, credo sia giusto così, boh, comunque per dare il senso, doveva aver ricevuto probabilmente un ordine di approntare un'azione di assistenza al volo per portare un velivolo sul luogo dell'incidente, il Controllore non fa una operazione del genere su sua iniziativa ma solo dietro ad un ordine e quindi qualcuno gli deve aver detto di farla, l'unica cosa che si può dedurre da questi fatti è che a Marsala a quell'ora alle 19:48 sapevano evidentemente quali

erano le coordinate dell'incidente e l'operatore è andato a posizionare la ball tab esattamente sul luogo dell'incidente, perché qualcuno gli deve aver dato quelle coordinate, l'unico sito che poteva conoscere le coordinate del luogo dell'incidente non poteva essere altro che Marsala, perché è un sito che funziona in automatico, a Marsala hanno precisato è stata fatta una riduzione dati che è stata poi confermata dal Colonnello Del Zoppo, va bene quello che era, quindi il Colonnello Del Zoppo che... poi ha dichiarato di non aver... che non l'ha vista prima delle 19:48 e questo è compatibile hanno detto i Periti con i tempi di spostamento del Colonnello Del Zoppo dalla sua abitazione fino a Marsala, e ne abbiamo quindi dedotto da questo che in effetti a Marsala non è stato possibile leggere la riduzione dati nell'intervallo fra le 19:22 e le 19:48 e che quindi la conoscenza delle coordinate del luogo dell'incidente doveva essere stata fornita, o la sapeva Marsala o doveva essere stata fornita a Marsala da altri attraverso i canali militari, quella che è stata fatta dal sito di Marsala del posizionamento della ball tab non poteva essere

stata fatta anche dal Radar di Fiumicino perché questa è una operazione tipicamente militare, quindi poteva farla solamente il Radar di Marsala perché militare, e poi hanno specificato perché queste coordinate secondo loro potevano essere state... potevano essere arrivate dall'esterno del sito. Poi rispondendo questa volta a domanda della Difesa hanno confermato, ritornando ai dati di Poggio Ballone, hanno confermato la creazione del buco del tabulato e hanno confutato anche l'ipotesi che era... quando la Difesa ha fatto osservare ai Periti che il Signor Stasio a dibattimento aveva dato una spiegazione della creazione del buco nella stampa e della ripetizione di alcuni dati in maniera diversa e il Perito Donali ha dimostrato come l'ipotesi era errata e come lui che era anche un superiore di Stasio ha dimostrato l'erroneità di questa ipotesi, ha detto l'abbiamo messo anche in perizia questo fatto dello switch, di cui parlava Stasio per ingannare il computer ma era solo a Borgo Piave questa possibilità di switch di ingannare il computer, non era possibile farlo nei siti della Difesa Aerea, perché operativamente non era concepibile una cosa del

genere. E poi stato sentito il Colonnello Del Zoppo sulla riduzione dati che ha confermato di aver visto e di aver trovato e di aver letto, e ha anche riferito che in Sala Controllo c'era un po' di agitazione e sicuramente ho trovato gente che cercava di contattare altri siti, che si parlavano fra loro, quindi c'era agitazione, quell'agitazione probabilmente che c'era fin dall'inizio, da quando hanno visto che ormai si era persa la traccia del DC9 e questo giustifica anche il fatto che a quel gioco non giocavano in molti o comunque non giocavano seriamente, visto che in dieci minuti hanno fatto dodici operazioni, e quindi ci ha detto di aver preso contatti anche con Roma, con quella telefonata da un collegamento... da un telefono che lui dice che ha chiamato un collegamento amministrativo e non diverso dalla Rita e che quindi non veniva registrato, e poi ha detto di aver ritrovato, "io ebbi modo di vedere successivamente alla riduzione dati che era stata fatta il 27 giugno a Marsala, perché credo che fu allegato anche 'sto pezzettino al plico che fu poi mandato credo a Trapani insieme ad un'altra riduzione però fatta in seguito, quindi credo il giorno dopo, poi l'ho

trovata all'I.T.A.V., perché fu spedita anche all'I.T.A.V. ritengo o allo Stato Maggiore, la comunicazione da Marsala a Martina Franca, con l'indicazione del punto che io avevo trovato può essere arrivata sicuramente per telefono, credo addirittura di aver visto qualcuno che telefonava o Ballini o comunque qualcuno ha telefonato, perché la notizia fondamentale che noi cercavamo era quella ed era importantissimo far sapere a chi iniziava le ricerche sul punto, quindi come vedete l'agitazione che c'era, le telefonate che si susseguivano fra i siti", e poi ha detto che nel corso... che quand'anche... che nell'ipotesi in cui si facevano, si procedevano a S.I.N.A.D.E.X., a operazioni S.I.N.A.D.E.X. comunque veniva mantenuto un nastro che... questo era un nastro diverso da quello reale, proprio per evitare confusioni con i radar che comunque rimanevano sul reale, perché anche durante la S.I.N.A.D.E.X. uno o due persone rimangono a controllare il traffico reale, la parte simulata veniva gestita con il sistema semiautomatizzato, la parte reale invece da un console che faceva il reale, anche... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO**  
**MINISTERO AMELIO:** ci sono dei momenti Presidente

in cui si può lavorare tranquillamente e ce ne sono altri invece in cui per le intemperanze di qualcuno... **PRESIDENTE:** Avvocato Bartolo! **AVV.**  
**DIF. BARTOLO:** (voce lontana dal microfono).  
**PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** purtroppo c'è e quindi disturba, questo è il problema, dico purtroppo perché disturba. **AVV. DIF. BARTOLO:** (voce lontana dal microfono). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:**  
dipende se la verità e dalla sua parte o altro.  
**PRESIDENTE:** ma noi siamo qui per sentire le verità di tutto, quindi quando è il suo momento Avvocato Bartolo potrà rivelarcelo, intanto c'è il Pubblico Ministero che ci dirà la sua.  
**PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** le verità intempestive potrebbero anche non essere tali. **PRESIDENTE:**  
ognuna ci ha le sue verità. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** intanto cerchiamo di concludere, perché quindi Avvocato Bartolo se interrompiamo proseguiamo oltre l'orario. **VOCI:**  
(in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:**  
dobbiamo ringraziarlo che ogni tanto si assenta.  
**AVV. DIF. BARTOLO:** no, mi deve ringraziare perché ogni tanto vengo e sveglio la Corte. **PUBBLICO**  
**MINISTERO AMELIO:** no, la Corte vedo che è attenta insomma. **PRESIDENTE:** la Corte è sempre sveglia

per tutti. PUBBLICO MINISTERO AMELIO: allora anche le Parte Civile dicevamo hanno ritenuto che dall'analisi, anche da un punto di vista radaristico la caduta sia stata, del DC9 sia stata causata da un lancio di un missile, presumibilmente lanciato contro uno... di quell'aereo che secondo la Parte Civile volava di conserva alla traiettoria del DC9, hanno studiato tutti gli Echi di primario successive agli incidenti, lo hanno studiato secondo quei criteri che hanno spiegato qui, il criterio di Newton, il criterio di coerenza e quello di Lockerbie, che Vi hanno spiegato e sui quali io non ritorno, anche perché sono stati spiegati anche dall'Avvocato di Parte Civile Gamberini e quindi è inutile ritornarci, quindi anche questa ricostruzione che comunque unitamente alla near collision è una ricostruzione che si basa su uno scenario esterno, perché sia la ipotesi missile e sia la ipotesi near collision hanno come comune denominatore quello della presenza di uno o più aerei diversi dal DC9. Il Professor Pent poi vi illustrato tutto il suo lavoro al quale ovviamente rimando, confutando anche quelle che sono state le osservazioni e superando quelle

osservazioni formulate da uno dei Periti di Ufficio, il Professore Santini, pagina 118 e seguenti, udienza del 2 aprile 2003, il Professore Pent ha comparato i propri studi con gli esiti della simulazione effettuata dal Collegio Blasi il 30 aprile, il 30 aprile '85 che è nell'ambito, appunto, del Collegio Blasi. Il Professore Pent ha illustrato anche l'ipotesi del velivolo nascosto fondandola su tre elementi. La presenza di plots primari che affiancano la traccia del DC9 dalle ore 18:40:27, 18:40:32, 18:40:37 e abbiamo visto che questi tre plots sono quelli indicati, che indica il Perito Dalle Mese come anche un suo elemento per giustificare la presenza di un velivolo diverso dal DC9 e anche qui il Consulente ha spiegato che ci sarebbe un altro plots precedente, quello dei 18:40:09 e che però lui non ha considerato, ha analizzato le caratteristiche dei plots anomali generati dal DC9 tramite i lobi laterali e la presenza di anomalie nella parte finale della traiettoria del DC9 e quindi non può sfuggire questa circostanza che il Professore Pent arriva con altri angoli visuali alle stesse conclusioni cui era pervenuto il Collegio Dalla Mese. Il

Professore Pent ha analizzato sia nella sua consulenza che qui a dibattimento, confutando efficacemente i fattori che potrebbero a giudizio del Perito e del Collegio Misiti e Santini, Professore Picardi e di alcuni Consulenti di Parte imputata, per smentire gli assunti che sono stati dalle altre Parti riportate ed in particolare ha confutato le opinioni e le tesi sull'allungamento, dell'allungamento dell'eco dovuto all'elevato livello del segnale, al cosiddetto splitting dell'estrattore, ha confutato la teoria dell'esistenza di cammini multipli dovuti a riflessioni del terreno, il cosiddetto multipat, ha confutato la mancata violazione dei plots anche da parte del "Selenia" e qui io vi risparmio, vi rimando alle affermazioni di Pent, pagina 241 e seguenti dell'udienza del 2/04/2003 e dove ha analiticamente e in maniera affrontato questi temi e li ha, diciamo, smontati e allora le considerazioni da fare quali sono, che la Commissione Radaristica, per la Commissione Radaristica la traccia del DC9 è caratterizzata da una serie di anomalie e dalla presenza di Echi Radar dovuti alla presenza di altri oggetti. Sono

stati evidenziati i plots e gli orari a cui si fa riferimento. I plots indicati con il primario, quindi PR1, PR4, 5, 7, 8, sono state confutate da parte del Collegio Peritale anche le osservazioni che sono state fatte sia dai Periti di Ufficio, il Professore Picardi e sia dai Consulenti di Parte imputata, sono state rilevate quelle contraddizioni e quelle manchevolezze di documenti su argomenti e su punti decisivi e riguardanti i siti radar di Potenza Picena, Poggio Renatico, Licola e quant'altro di cui abbiamo parlato e anche il DA1 di Siracusa che non è stato mai consegnato e altra documentazione del sito che è stata soppressa e così anche di Marsala, quindi è stata confutata, sono state valutate e confutate anche le diverse conclusioni cui nel '90 sono pervenuti alcuni tecnici della "Selenia" e allora, possiamo dire che per quanto concerne l'aspetto radaristico le osservazioni, le conclusioni del Perito, del Collegio Peritale Dalle Mese, Donali Tiberio concordano anche con quelle cui sono pervenuti i Consulenti di Parte Civile e concordano con quei risultati cui erano pervenuti quindici anni prima, venti anni prima altri esperti tipo Macidull, tipo Lund, tipo gli

stessi Consulenti della "Selenia" nel 1980, quindi anche in considerazione del fatto che molti dei rilievi o quasi tutti i rilievi formulati dai Consulenti di Parte imputata sono stati superati e fondatamente respinti dal Perito Dalle Mese e anche dal Consulente Pent, possiamo ritenere che vi è, vi sono da questi lavori elementi di prova per ritenere che la sera del 27 giugno del 1980 lo scenario radar intorno al volo del DC9 era complesso e che è possibile fondatamente ipotizzare la presenza di più aerei che hanno interessato il volo del DC9 con rotte parallele, alcuni con rotte parallelo allo stesso e poi ortogonali con incrocio al punto di caduta e con la possibile presenza di un altro aereo che volava di conserva al DC9, aereo che potrebbe essersi inserito nell'area fra Firenze e Siena. L'ultimo argomento Presidente, non so se riesco a finirlo, ma comunque se mi è possibile iniziarlo almeno per questo quarto d'ora, venti minuti che ci rimane, è quello della quasi collisione, ipotesi di quasi collisione che, diciamo, abbiamo visto incidentalmente si è affacciata in un momento successivo, no, perché abbiamo detto, viene rigettata dalla perizia Santini, dal

Collegio Santini e Misiti, ma poi c'è una nota aggiuntiva dei Professore Held e Casarosa che ipotizzano, che ipotizzano questa near collision e che poi è stata sviluppata in lavoro successivi e comunque è stata spiegata ancora più approfonditamente con ulteriori lavori richiesti via via dal corso del dibattimento qui in aula, quindi il punto di partenza di questa impostazione, di questa nuova impostazione e di questa ipotesi è costituito dal fatto, dicevamo oggi, ma sempre in estrema sintesi che l'estremità dell'ala sinistra, il tip, fu recuperata a molta distanza dagli altri reperti che ad essa si potevano ricollegare così da pensare, da dare per accettato come poi è stato accettato che la frattura, questo tipo di frattura dell'ala sinistra con la separazione della sua estremità non si verificò al momento dell'impatto con il mare come il resto del velivolo, ma in un momento molto antecedente e mentre il velivolo era ancora in alta quota e la distanza circa, la distanza dal luogo dove si trovano i resti del relitto principale del velivolo, la distanza dove è stato trovato questo tip, indicano che questo si separò dall'ala, si è

separato dall'ala nelle primissime fasi dell'evento catastrofico e sul punto anche il Consulente di parte imputata, concorda indicando però un brevissimo periodo di tempo dopo l'evento, memoria del 25 maggio del '94, paragrafo 14 e pagina 2. Il Consulente di Parte imputata dice: "è un periodo, brevissimo periodo dopo l'evento", ma comunque anche considerando questo brevissimo periodo dopo l'evento è indiscutibile che questo tipo dell'ala, l'estremità dell'ala sinistra si è distaccata in volo e quindi non in mare. Questo perché può essere rilevante, perché come sempre dicevamo, come abbiamo detto all'inizio di questa giornata, si è cercato da parte del Professore Casarosa di rinvenire qualcosa sul relitto che potesse parlare, tra virgolette, che ci potesse dire qualcosa sulla causa della caduta, o meglio, della rottura del velivolo. Vi ricordate che Casarosa ha detto: "io sono stato parecchio tempo lì, sembrava che questo velivolo non parlasse, non dicesse niente, tutto tornava, tutto era a posto, tutti i reperti, tutti i relitti che avevamo recuperato non ci dicevano niente, abbiamo sentito che è importante in questi tipi

di incidente, conoscere dal relitto un qualcosa che ci possa consentire di interpretarne e giustificarne l'incidente - e Casarosa ha detto - fino a che ad un certo punto qualcosa stonò" e questa cosa era, appunto, il tip dell'ala sinistra. In questa ipotesi rilevante che cos'è? Il fatto che la rottura di questa semi-ala è stata fatta, è stata determinata con flessione verso il basso e ciò può essere attribuito ad una inversione del carico alare causata da un fenomeno di interferenza che generi una distribuzione di carico asimmetrico sulle due ali e questa distribuzione può essere stata l'effetto del passaggio a breve distanza dal DC9 di un altro aereo con rotta adesso parallela o intersecante, la sequenza degli eventi come causa del collasso dovrebbe essere la seguente: un'accelerazione angolare di rollio inizialmente derivante dalla distribuzione di carico asimmetrico sulla semi-ala e successivamente dalla perdita di parte della semi-ala sinistra, conseguente velocità angolare di rollio acquisita dal velivolo negli istanti successivi all'incidente, pitch up, beccheggio verso l'alto e inizialmente dovuto alla distribuzione di carico

asimmetrico e successivamente alla perdita della estremità della semi-ala sinistra, conseguente variazione di angolo di incidenza con incremento di portanza e quindi di fattore di carico, accelerazione angolare di imbardata derivanti da asimmetria di resistenza sulla semi-ala e dagli affetti della velocità angolare di rollio conseguente variazione dell'angolo di side slip, quindi scivolamento e scorrimento laterale e quindi in questo modo il Professore Carlo Casarosa ha ritenuto che la rottura della semi-ala, della semi-ala sinistra potesse essere stato il primo evento distruttivo che ha interessato il velivolo del DC9 e che ha determinato come conseguenza la disintegrazione di parte del velivolo, quindi la rottura del motore di destra, la rottura del motore di sinistra, la pelatura della parte superiore e via. Quindi questa è stata, diciamo, la ricostruzione che comunque è stata accettata dal Collegio Santini, attenzione, è stata accettata come ipotesi astratta, perché anche nella perizia depositata dal Collegio Santini troveremo questa ricostruzione che è stato accettato questo tipo di ricostruzione e poi è stata ritenuta, è stata rigettata come

non... diciamo come non confacente al caso di specie, ma tecnicamente si è detto che è possibile. Si è cercato di spiegare in che cosa consiste questo fenomeno di quasi collisione e per potersi parlare di fenomeno di quasi collisione è necessario che si verifichi una situazione, ci hanno detto una situazione di interferenza tra due aerei che passano a breve distanza fra loro e quindi detta ipotesi evidentemente si fonda sulla presenza di un altro aereo diverso dal DC9 perché si capisce chiaramente che è abbastanza semplice e che se non c'è un altro aereo che interagisce in qualche modo con la rotta del DC9 non si può parlare più di quasi collisione, e quindi la presenza di almeno un altro aereo è necessaria per sostenere questa tesi. Il Collegio Misiti-Santini, lo troverete alla parte nona, pagina 110 e seguenti, ha testualmente descritto il fenomeno e ha osservato testualmente come, "le indagini radaristiche non hanno potuto escludere che nel cielo dell'incidente potessero essere presenti altri velivoli oltre al DC9, affermando che qualora si avesse la ragionevole certezza sulla presenza del predetto velivolo che al tempo di

zero secondo avesse potuto intersecare la rotta del DC9 risulterebbe difficile non pensare ad una possibile correlazione fra questa presenza e l'incidente e questo è un passaggio sicuramente giusto, no, perché è chiaro che se i dati radar mi consentono di dire che c'è un altro velivolo oltre al DC9 e se da questi dati radar riesco a capire e a dimostrare che c'è una traiettoria di un altro velivolo e se questa traiettoria interseca al momento zero, cioè al momento di caduta il DC9 è chiaro che io non posso dire che la presenza di quel secondo velivolo è un dato neutro, no, lo devo sicuramente considerare in qualche modo interessante la rotta del DC9". La perizia Santini-Misiti ha spiegato che la near collisione è quella particolare condizione di volo che può aver portato i due velivoli a passare a distanze estremamente ridotte nell'ordine del metro l'uno dall'altro e senza peraltro venire a contatto, perché in questo caso ovviamente non si sarebbe parlato di near collisione, ma di collisione. Questa situazione determina un fenomeno di interferenza fra i campi aerodinamici che circondano di due velivoli con conseguenti modifiche delle forze aerodinamiche e

su di essi agenti. E' stato anche spiegato che questo fenomeno è abbastanza usuale in quanto noto perché fonte e causa di incidenti di volo e specificatamente in decollo e in atterraggio. Quando ci sono fasi di volo in rapida sequenza temporale. Si è specificato che in tali casi il secondo velivolo può attraversare una zona nella quale non si è ancora smorzato il disturbo aerodinamico e indotto dal primo velivolo generalmente costituito dai vortici originati dal sistema portante e può anche andare oggetto ad effetti di interferenza consistenti essenzialmente in variazioni di angolo di incidenza delle superfici portanti con conseguente e sensibile variazione delle forze aerodinamiche. In sostanza quindi ciò che rileva è la mutua interferenza aerodinamica fra i due velivoli e non dissociata dalle manovre di evasione che i Piloti possono compiere. E' stato anche precisato poi anche a dibattimento che ciò che assume importanza è il cosiddetto vortice di estremità che ha origine in prossimità delle ali e che quando un corpo viene a trovarsi sufficientemente vicino al vortice di estremità di una superficie portante, esso risente del

fenomeno della interferenza e qui abbiamo, io le avevo anche estrapolate, però non è neanche il caso di farle vedere, perché sono già state viste più volte e sono contenute nella perizia e ci sono alcune figure predisposte dalla Commissione Santini e Misiti che hanno ipotizzato possibili tratti di interferenza e schemi di interferenza fra due soggetti. Qui ricorderà senz'altro il Collegio che ci sono state anche, poi magari lo vedremo meglio all'udienza di domani, c'è stato il contrasto fra, soprattutto fra il Casarosa e il Forsching su questa definizione di near collision, se era possibile ipotizzarla o non era possibile ipotizzarla e i Periti si sono confrontati fra di loro restando praticamente ognuno sulle proprie posizioni. Comunque il Collegio e poi rinvio alla parte nona, a pagina 120, il Collegio Misiti-Santini ha affermato che un fenomeno di interferenza potrebbe avere determinato la rottura dell'estremità della semi-ala sinistra, parte nona, pagina 120. Tale rottura in aggiunta a possibili manovre di evasione effettuate dal Pilota potrebbe aver successivamente innescato una serie di fenomeni aerodinamici tali da portare il velivolo

danneggiato a superare i valori limite del fattore di carico con conseguente cedimento della struttura in corrispondenza delle sezioni critiche. Ciò troverebbe conferma, dice, la perizia, anche con i risultati dell'esame di alcuni reperti che sono stati caratterizzati da improntature e deformazioni che ben si accordano con il cedimento a seguito di rottura della semiala sinistra e conseguente distruzione del velivolo per come in precedenza indicato. Il Collegio PERitale ha quindi concluso stabilendo che l'ipotesi di incidente per quasi collisione potrebbe ritenersi consistente con i risultati delle indagini di primo livello e mentre alcuni risultati di indagine di secondo livello non potrebbero trovare immediata conferma, quindi confermano questa ipotesi le indagini di primo livello, mentre alcuni risultati delle indagini di secondo livello non la confermerebbero. Parte nona della perizia, sempre pagina 121, "l'ipotesi è tecnicamente possibile, anche se il Collegio ritiene che si debba ragionevolmente escludere, sia perché non ci sono elementi di certezza sulla presenza di almeno un altro aereo e sia perché vi sono alcuni dubbi derivanti dalle indagini di

secondo livello circa alcuni reperti recuperati" e quindi l'ipotesi il Collegio Santini-Misiti l'ha rigettato, questo convincimento non è stato poi condiviso da Held e Casarosa. Io direi un'ultima cosa Presidente, perché poi molto velocemente posso anche seminare quello che è emerso a dibattimento, ma volevo riprendere per pochissimo quanto detto stamattina, analizzando la posizione di Taylor, no, vi ricordate che Taylor ha detto quando è stato chiesto se tutta la serie di elementi che sono stati posti a sostegno dell'ipotesi bomba, poteva essere, potevano essere posti a sostegno dell'ipotesi della near collision e lui ha detto: "certamente", no, e quindi come vedete anche qui il Collegio Santini-Misiti dice: "potrebbe essere ritenuta consistente con i risultati delle indagini di primo livello, mentre non con quelle di secondo livello", poi dovremmo vederlo e magari lo vedremo domani quali sono queste indagini di secondo livello che non fanno ritenere, che fanno ritenere questa ipotesi tecnicamente possibile ma rigettata nel caso concreto e vedremo sempre anche abbastanza velocemente, Presidente, quale è stata la

posizione in questo caso e quali sono state le spiegazioni tecniche date dai Periti Held e Casarosa. Aggiungo solamente che già da questa prima parte dove si dice, "questa ipotesi si deve ragionevolmente escludere, perché non ci sono elementi di certezza sulla presenza di almeno un altro aereo", è sicuramente una posizione assunta dal Collegio Misiti e Santini, da criticare che è infondata per le emergenze invece che ci sono e che sono state acquisite agli atti. Quindi Presidente se la Corte lo ritiene io fermerei qui per poi utilizzare tre quarti d'ora domani mattina al massimo, ecco. **PRESIDENTE:** va bene, la Corte rinvia all'udienza del 19 dicembre 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. **173** pagine.

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