

PARTE SECONDA

**LA CONTESTAZIONE RELATIVA ALL'OMESSO RIFERIMENTO ALLE AUTORITÀ POLITICHE E A QUELLA GIUDIZIARIA DELLE INFORMAZIONI CONCERNENTI:
LA POSSIBILE PRESENZA DI TRAFFICO MILITARE STATUNITENSE;
LA RICERCA DI MEZZI NAVALI STATUNITENSI A PARTIRE DAL 27 GIUGNO 1980;
L'IPOTESI DI UN'ESPLOSIONE COINVOLGENTE IL VELIVOLO;
L'EMERGENZA DI CIRCOSTANZE DI FATTO NON CONCILIABILI CON LA COLLOCAZIONE DELLA CADUTA DEL MIG LIBICO SULLA SILA NELLE ORE MATTUTINE DEL 18 LUGLIO 1980.**

Nel corso di questa PARTE SECONDA della motivazione si renderà necessario il riferimento al contenuto di numerose telefonate oggetto di trascrizione peritale ad opera del Collegio Franco.

Trattasi delle trascrizioni delle registrazioni dei nastri telefonici riguardanti i siti radar di Ciampino (Bobine VI e VII), Palermo (bobina III), Marsala (bobina II) e Martina Franca (Pizze A,B,C e D).

Le trascrizioni riguardanti le registrazioni delle bobine di Ciampino, Palermo e Marsala sono contenute in volumi separati: sul frontespizio di ogni volume è contenuta l'indicazione del numero della bobina e del sito nel quale è stata registrata nonché dell'arco temporale nel quale si sono svolte le conversazioni oggetto della registrazione.

Le trascrizioni delle "pizze" delle registrazioni di Martina Franca sono anch'esse contenute in volumi separati: sul frontespizio di ogni volume è contenuta l'indicazione della lettera che contraddistingue la "pizza"; non c'è una distinzione di orario di registrazione tra le varie "pizze".

*Ciò premesso, l'individuazione della singola bobina o pizza nella quale è contenuta la trascrizione della telefonata oggetto di citazione nell'elaborato di questa PARTE SECONDA della motivazione avverrà tramite l'indicazione delle sigle **Ra1, Ra2, Rb1, Rb2, PA1, PA2, MARS-1, MARS-2, MFpzA, MFpzB, MFpzC, MFpzD**, come meglio specificato nello schema seguente:*

Ra1= BOBINA VI CIAMPINO-Telefonate intercorse tra Roma ACC ed altri Enti tra le ore 17,00Z e le 20,0Z del 27.6.1980
Ra2= BOBINA VI CIAMPINO-Telefonate intercorse tra Roma ACC ed altri Enti tra le ore 20,00Z e le 21,01Z del 27.6.1980
Rb1= BOBINA VII CIAMPINO -Telefonate intercorse tra Roma ACC ed altri Enti tra le ore 17,00Z e le 20,0Z del 27.6.1980
Rb2= BOBINA VII CIAMPINO- Telefonate intercorse tra Roma ACC ed altri Enti tra le ore 20,00Z e le 21,01Z del 27.6.1980

PA1= BOBINA III PALERMO-----TELEFONATE TRA 17,00/Z E 19,30/Z
PA2= BOBINA III PALERMO-----Telefonate tra 19,30Z e 22,40Zz

MARS-1= BOBINA II MARSALA-----TELEFONATE TRA LE 17.00Z E LE 19,30Z
MARS-2= BOBINA II MARSALA-----TELEFONATE TRA LE 19.30Z E LE 22.08Z

MFpzA= Pizza A MARTINA FRANCA TELEFONATE TRA LE 19.18Z E LE 08.00Z
MFpzB= Pizza B “” “” “” “”
MFpzC= Pizza C “” “” “” “”
MFpzD= Pizza D “” “” “” “”

Nella motivazione la citazione delle singole telefonate viene effettuata nel modo seguente:

ad esempio: con il riferimento “telefonata 170**Rb1** 18.14” si individua la telefonata delle ore 18,14 la cui trascrizione è contenuta alla pagina 170 del volume delle trascrizioni BOBINA VII CIAMPINO -Telefonate intercorse tra Roma ACC ed altri Enti tra le ore 17,00Z e le 20,0Z del 27.6.1980;
 con il riferimento “telefonata 45**MFpzA** 19,37” si individua la telefonata delle ore 19,37 la cui trascrizione è contenuta alla pagina 45 del volume delle trascrizioni Pizza A di Martina Franca;

E' infine da tener presente che la regolazione dell'orario di registrazione risulta sostanzialmente omogenea per quanto concerne Ciampino e Palermo, disomogenea invece per quanto concerne Martina Franca e Marsala, come agevolmente può desumersi dal raffronto degli orari delle registrazioni di una stessa telefonata effettuate presso siti diversi:

la telefonata 279**Rb1** 19,36 corrisponde a quella 152-**PA2** 19,36;
 la telefonata 146**Ra1** 19,40 corrisponde a quella 86-**MARS-2** 19,43;
 la telefonata 49**Ra2** 20,16 corrisponde a quella 70-**MARS-2** 20,18;
 la telefonata 124**Rb2** 20,25 corrisponde a quella 65**MFpzA** 20,22;
 la telefonata 126**Rb2** 20,33 corrisponde a quella 69**MFpzB** 20,31;

pertanto si può ragionevolmente affermare che, preso come base l'orario di Ciampino, l'orario di Marsala risulta in anticipo rispetto a quello di Ciampino di 2/3 minuti, quello di Martina Franca risulta in ritardo di 2/3 minuti.

orari raffrontati:

CIAMPINO ore 19

Martina Franca 18,57/18,58

Palermo 19.00

Marsala 19,02/19,03

- a -

LE TELEFONATE RILEVANTI CONCERNENTI: LE INIZIALI RICERCHE DEL DC9, LE NOTIZIE CIRCA L'INTENSO TRAFFICO AMERICANO NELLA ZONA DELL'INCIDENTE, LA POSSIBILE PRESENZA DI UNA PORTAEREI, LE VERIFICHE AL RIGUARDO EFFETTUATE E LE IPOTESI SULLE CAUSE DELL'INCIDENTE-

Alle 19,06 abbiamo la prima telefonata con la quale Ciampino comunica ad altro sito (Palermo) la perdita di contatto con il DC9; la perdita di contatto era stata constatata da Ciampino, come risulta dalle registrazioni TBT, già alle 19.04.28 quando cioè il controllore (Corvari) aveva tentato di contattare il DC9, per autorizzarne la discesa per l'atterraggio, non ricevendo risposta.

L'ultima comunicazione del DC9 con il controllo del traffico a terra, avvenuta con Palermo alle ore 18,58, non conteneva nessun elemento di allarme (cfr. 58-PA1 18,58).

Prima di quel momento, e a partire dalle ore 17, nulla di rilevante emerge dal contenuto delle telefonate intercorse tra Ciampino ed altri siti circa un'eventuale presenza di traffico militare, eccezion fatta per quel che riguarda due F104 dell'aeronautica militare italiana, decollati dall'aeroporto di Grosseto per una missione addestrativa e poi riatterrati in quell'aeroporto (cfr. telefonate pagg.75-85Ra1 alle ore 17,09-17,12-17,15-17,21-17,23-17,31-17,45-18,16) aerei che ad un certo momento, ad avviso del controllore di Ciampino, stavano deviando dalla rotta loro consentita (cfr. 83Ra1 18,30).

Successivamente alla telefonata delle ore 19,06, tra Ciampino ed i siti di Palermo, Marsala e Catania intercorrono varie telefonate dal cui contenuto emerge che quei siti sui loro radar non vedono il DC9 né altro di rilevante, salvo quello di Marsala che vede, al momento del colloquio telefonico delle ore 19,11, una traccia a 100 miglia da PuntaRaisi (cfr. 271Rb1 19,10- 140Ra1 19,11- 98Rb1 19,13- 273Rb1 19,14- 102Rb1 19,34); in particolare poi, alle 19.21, Marsala chiama Roma e dice, tra l'altro, al Supervisore Grasselli che stanno controllando un velivolo che stava dietro all'India Hotel, si tratta del Kilo Mike 153 (cfr. 141Ra1 19,21) sigla di un velivolo dell'Air Malta che seguiva il DC9 con un intervallo di circa 10 minuti.

Alle 19,37, il Capo Sala, Massari, contatta il Direttore della RIV Guidi informandolo della perdita di contatto con il DC9; ulteriori e più dettagliate informazioni sono poi fornite al Guidi, sempre nel corso di quella telefonata, dal controllore Corvari. Verso il termine della telefonata Guidi rende noto al Massari che avrebbe egli stesso avvertito l'ITAV telefonando al Fiorito De Falco, ispettore di quell'Ente.

Si riporta in riassunto la trascrizione di tale telefonata:

186 **Ra1** 19,37- Massari, capo sala, chiama Guidi (si sente che verso l'interno dice: "non dite niente a nessuno") e gli racconta alcuni dettagli; tra l'altro, che il DC9 aveva chiesto di scendere per il vento forte e stava a 250 e quando stava col TSR questo gli ha detto che stava leggermente spostato. Guidi poi parla (pag.191) con Corvari che dice "che sull'Ambra 13 Alfa è stato cambiato dal radar col settore sud e il pilota è venuto in contatto a 250, nessun problema, ha riportato di essere a 115 miglia da Papa Alfa Lima, poi c'era il Bravo e gli ho chiesto uno stimato di Papa Alfa Lima e mi ha dato ai 13 Papa Romeo Sierra non Papa Alfa Lima, l'ho seguito personalmente sul radar fino al Condor, quando io supponevo che fosse sull'Ambra 13 Bravo, non vedendo che mi chiamava, l'ho chiamato per autorizzarlo per scendere e da quel momento ho realizzato che non era più in contatto, diciamo dopo 7/8 minuti che aveva lasciato l'Ambra 13 Alfa....intorno ai 55 ha dato la distanza da Papa Alfa Lima a 115 miglia...io l'ho richiamato intorno ai 03, 04 e non abbiamo avuto nessun contatto....abbiamo provato a farlo richiamare da altri aeromobili, ma non ha risposto, l'unico è stato l'Air Malta che gli è sembrato di aver sentito su Papa Alfa Lima qualcuno che chiamava, però chiamava in italiano". Guidi riparla con Massari e dice che adesso avvertirà l'ITAV telefonando a Fiorito del quale ha il telefono diretto. Massari poi dice che già sono stati avvertiti tutti per i soccorsi. (nдр:durata telefonata: 8' e 42")

Subito dopo il termine di tale conversazione è Guidi a richiamare Ciampino per informarsi del modello dell'aereo disperso e del numero dei passeggeri (cfr. 246**Ra1** 19,46).

Guidi, come risulta dalle dichiarazioni dallo stesso rese, aveva poi in effetti telefonato al Fiorito e si era quindi diretto verso la RIV di Ciampino, distante dalla sua abitazione 10/15 minuti di tragitto in auto.

Dando per scontato che il Guidi telefoni al Fiorito immediatamente dopo le 19,46, che la conversazione con questi abbia avuto una durata quantomeno di cinque minuti, che al termine di tale conversazione il Guidi si sia immediatamente recato alla RIV è lecito ritenere che Guidi sia colà arrivato verso le 20,05/20,10.

Alle 20,16 il Supervisore di Ciampino, Grasselli, chiede al collega di Marsala se hanno seguito sul radar il DC9 o non l'hanno mai visto, Marsala risponde: *“noi non l'abbiamo visto perché stavamo facendo un'esercitazione”*.

Grasselli, evidentemente, rimane un po' perplesso da questa risposta in quanto dalle precedenti telefonate personalmente avute con Marsala era emerso che Marsala stava seguendo il traffico civile: si tratta della già menzionata telefonata delle 19,21 (cfr. 141**Ra1** 19,21) nonché della precedente telefonata delle 19,11 (cfr.140**Ra1** 19,11) nel corso della quale Marsala aveva riferito di un “traffico” che stava vedendo a 100 miglia da Punta Raisi.

(n.b. che l'interlocutore “romano” di tale telefonata sia proprio il Grasselli emerge, oltre che da quanto afferma l'interlocutore che parla da Roma “sono il supervisore di Roma”, da quanto dal Grasselli stesso precisato nel corso dell'udienza dibattimentale del 21.02.01 –pag.205 della trascrizione- dopo aver in un primo momento ipotizzato che potesse essere il controllore Corvari).

Grasselli pertanto ribadisce la domanda: *“quindi voi non l'avete seguito ?”* e Marsala: *“no, non lo abbiamo visto”*. Grasselli vuol essere sicuro di aver ben compreso il motivo del mancato avvistamento e chiede: *“perché avevate l'esercitazione ?”* ottenendo in risposta un *“eh!”* affermativo..

E' opportuno qui trascrivere integralmente questa telefonata delle 20,16 (cfr. 49**Ra2** 20,16):

MARSALA - *si, dimmi*

ROMA - *senti Marsala sono il supervisore di Roma*

MARSALA - *dimmi*

ROMA - *volevo sapere una cosa a proposito di quell'ITAVIA*

MARSALA - *si*

ROMA - *voi l'avete mai seguito sul radar o non l'avete mai visto?*

MARSALA - *noi non..non l'abbiamo visto perché stavamo..facendo un'esercitazione*

ROMA - *ho capito*

MARSALA - *e c'avevamo..almeno non..*

ROMA - *no, siccome quando io t'ho chiesto notizie ... mi hai dato esattamente la posizione del kilo Mike*

MARSALA - *si*

ROMA - *l'altro che seguiva*

MARSALA - *eh*

ROMA - *io pensavo che stesse seguendo anche l'ITAVIA, voi l'ITAVIA non l'avete mai seguita?!*

MARSALA - *e non l'abbiamo mai vista*

ROMA - *mai vista eh!*

MARSALA - *ma stava prima o dopo il kilo Mike?*

ROMA - *voi quando acquisite, quando cominciate a vedere l'aeromobili, a che (inc.)?*

MARSALA - *e dipe.. e dipende se c'ha gli FF*

ROMA - *beh, si, questo c'ha gli FF, il (moto C), no?!*

MARSALA - *eh*

ROMA - *quindi voi in pratica all'incirca dove li vedete a ..*

MARSALA - *ah, certe volte anche a Ponza li vediamo.. pronto?*

ROMA - *si*

MARSALA - *e certe volte anche su Ponza li vediamo*

ROMA - *arrivate fino a Ponza addirittura?*

MARSALA - *eh*

ROMA - *quindi voi questo non l'avete seguito?*

MARSALA - *no, non l'abbiamo visto*

ROMA - *perché avevate l'esercitazione*

MARSALA - *eh!*

ROMA - *va bene, OK, grazie*

MARSALA - *prego*

Alle 20,20, cioè circa tre minuti dopo il termine di questa telefonata, da Ciampino viene chiamata l'ambasciata americana, ma il numero composto è sbagliato. Tra le 20,20 e le 20,21 si percepiscono, provenienti dall'interno della sala radar, voci di persone che cercano, tra l'altro, di stabilire un contatto con l'ambasciata americana:

“mi dai il numero dell'ambasciata americana...mi dai dei dati;

: x1- eh (416747519) ; x2: “chi è”; x1: “l'ambasciata americana” ; x: “aspetta, ma prima di farmi parlare dammi i dati esatti”; x1: “46”; x2: “però”; x1: (inc) “RSC di collaborazione, E' un campo che non è nostro, insomma non ci compete, anche perché (inc) cioè loro, l'RSC se vogliono collaborazione dovrebbero anche chiedere a tutti (inc); x: “vuoi che glielo vado a suggerire a loro prima”; x1: “dice che a Sigonella gli americani non...”; x: dammi, dammi, 18,55 flight level (250) Ambra 13 Alfa, eh...18,55”

(74Ra2 20,20 - 75Ra2 20,21)

Alle 20,23 Fiorito chiama la RIV e parla con Guidi al quale chiede se ci sono “novità” (il che quindi conferma che era stato informato telefonicamente dal Guidi

della scomparsa del DC9); poi il colloquio prosegue (si riassume il contenuto della telefonata riportando il testo integrale delle parti più significative):

104Ra2 20,23- Il col.Fiorito telefona e parla con Guidi al quale chiede se ci sono novità -GUIDI dice che stanno cercando di ottenere informazioni *dai due radar della Difesa in Sicilia “e però sembra che loro quando no...quando gli è stato chiesto qualche cosa, cioè se osservavano la traccia, a cose avvenute...in quel momento se so messi a guardare e hanno visto soltanto l’Air Malta che volava con rotta sud sempre sull’Ambra 13 e che lasciava Palermo.....però hanno guardato quando glielo abbiamo detto noi, si sperava che loro avessero segna...avessero seguito le due tracce, l’Itavia sotto e l’Air Malta sopra, e avessero preso nota del..dell’orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell’Itavia, cosa però, sembra che non..dice che non stavano gurdando perché c’hanno l’esercitazione Fiorito: “c’era l’esercitazione?” Guidi:” si c’era l’esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani..americani, no, eh...io stavo pure ipotizzando un po’ una eventuale, una eventuale collisione -Fiorito a questo punto lo interrompe dicendo: “sì o un’esplosione esplosione in volo” dopodiché Guidi prosegue dicendo:...o un’esplo...e sì perché sto fa....se c’avevano ‘st’esercitazione, ma e adesso vogliamo vedere un po’ cercando di entrà in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella, eh.....sì, eh se si riesce a sapè qualcosa anche da loro perché.... se questo ha avuto il tempo di mettere il codice di emergenza sul trasponder, ammesso che non sia avvenuta un’esplosione in volo e da 25.000 piedi se ha fatto in tempo a mettere il codice 77 e qualcuno lo deve avere visto, evidentemente la Difesa no perché adesso i loro sistemi con i quali recepiscono immediatamente un codice di emergenza non lo so quali sono....eh ce l’hanno pure loro quindi indubbiamente non hanno visto,non hanno visto niente”.*

Poi Guidi dice che dietro c’era l’Air Malta, ma stava 10 minuti dietro e informa Fiorito sulle ultime comunicazioni date dal DC9; poi (pag.111) chiede a Fiorito se ha parlato con Fazzino e Fiorito risponde di sì e che Fazzino gli ha chiesto se avevano informato il COP allo Stato Maggiore; Guidi dice di sì e che avevano seguito tutte le procedure stabilite nel decalogo del Capo sala (pag.112 dall’interno x1: *senti vuoi che telefono all’american attacchè?*). Parlano poi dei soccorsi in atto e, dall’interno, x1 dice (pag.114): “*la Capitaneria di Porto ha mandato in maniera piuttosto sollecita tutti i pescherecci e adesso vogliamo cercà di stabilire un contatto con gli americani, se c’avevano ‘ste esercitazioni, probabilmente ce sarà magari pur..anche una portarei da quelle parti*” interviene Fiorito: “*e qui c’era un’esercitazione a noi sconosciuta?*” Guidi: “*no, no l’esercitazione è...che probabilmente la conosciamo eh, l’esercitazione, però per...evidentemente non, non, non dava nessuna interferenza con la...con la nostra attività, forse qualcosa a basse quote, eh..*” e continua dicendo che vuole domandare a Porfirio (nдр: il Massari) se è riuscito a rintracciare Valenti e che ha già telefonato un giornalista del Tempo che era già bene informato perché “qui qualcuno ci deve avere la percentuale con la stampa”. Si salutano e Guidi gli dice che l’indomani mattina appena arriva in ufficio gli darà tutte le notizie.

(n.d.r.-durata telefonata: 14 minuti circa)

Per quanto concerne questa conversazione telefonica tra Guidi e Fiorito, appare opportuno sin d'ora osservare che il P.M. nel corso della requisitoria dibattimentale (-cfr.pag.124 della trascrizione dell'udienza del 19.12.2003-) ha dedotto che:

-- "... tra le altre (telefonate n.d.r) così non è stato possibile acquisire la telefonata certamente effettuata dal Colonnello Guidi, Tenente Colonnello Guidi o da qualcuno dei suoi collaboratori a Siracusa, di cui si parla chiaramente nella telefonata tra Fiorito De Falco e Guidi, nella sera del 27 giugno 1980"--

ciò, secondo il P.M., a conferma della mancata acquisizione delle registrazioni di tutte le telefonate che quella sera erano intercorse tra Ciampino e vari siti della Difesa Aerea, sì che mentre alcune di tali telefonate sarebbero state poi recuperate sulla base delle registrazioni acquisite presso i tali siti, "per altre il buco è rimasto insuperabile"; tra queste sarebbe appunto ricompresa la telefonata della quale il Guidi riferisce al Fiorito e che, ad avviso del P.M., sarebbe intercorsa tra il Guidi, o un suo collaboratore, e Siracusa.

Osserva al riguardo la Corte: indubbiamente Guidi, quasi al termine della telefonata, afferma: "...quando noi abbiamo chiamato...la Difesa radar di Siracusa e ci abbiamo detto ma osservate così, lui ha osservato e ha detto che c'era l'Air Malta.....";

E' però altrettanto indubbio che Guidi ha erroneamente indicato Siracusa come la fonte di quella informazione.

Invero: i passaggi del colloquio telefonico nei quali Guidi riferisce al Fiorito di notizie apprese dai siti della Difesa aerea della Sicilia sono i seguenti:

Fiorito "novità?"

Guidi "beh, novità niente eh, nel senso che adesso stiamo cercando di ottenere qualche informazione da, da cosa dalla, dai due radar che sono lì in Si...in Sici...in Sicilia, i radar della Difesa, no?!"

Fiorito "eh"

Guidi "e però sembra che loro quando no..quando gli è stato chiesto qualche cosa, cioè se osservavano la traccia, a cose avvenute"

Fiorito "eh"

Guidi "in quel momento se so messi a guardare e hanno visto soltanto l'Air Malta che volava con rotta sud sempre sull'Ambra 13 e che lasciava, e che lasciava praticamente, sor...lasciava Palermo, dopo averlo sorvolato che era diretto nella FIR di Malta, no?!"

Fiorito “eh”

Guidi “però hanno guardato quando glielo abbiamo detto noi, si sperava che loro avessero segna...avessero seguito le due tracce, l'Itavia sotto e l'Air Malta sopra, e avessero preso nota del..dell'orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell'Itavia, cosa però,..sembra che non..dice che non stavano guardando perché c'hanno l'esercitazione

Fiorito “c'era l'esercitazione?”

Guidi “si c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani..americani...”,

e poi successivamente, verso la fine della telefonata:

Guidi: “ma poi guarda lì a un certo punto, senti, ammesso che avesse avuto un'avaria agli apparati radio e..se non andava a Palermo, c'era Catania, c'era Trapani;

Fiorito: “lo avrebbe visto il radar di Palermo”;

Guidi: “ma sì, poi, appunto, ma no, ma anche il radar, quando noi abbiamo chiamato

Fiorito: “la Difesa”

Guidi: “la Difesa radar di Siracusa e ci abbiamo detto ma osservate così, lui ha osservato e ha detto che c'era l'Air Malta che stava lasciando Palermo a 370, ma vedeva solo, vedeva solo l'Air Malta, quindi lui non stava più in aria l'Itavia”

È quindi del tutto evidente che il Guidi fornisce al Fiorito De Falco, in entrambi i sopra menzionati passaggi di questa telefonata, informazioni su quanto era emerso:

a) dalla conversazione tra Grasselli e Marsala delle ore 19,21 (cfr. 141**Ra1** 19,21) corrispondente a quella registrata a Marsala alle 19,24 (cfr. 28**MARS-1** 19,24) dove appunto Marsala riferisce che “*sta controllando un velivolo..*” e Grasselli gli precisa: “*sì, quello è un sorvolo sta a...370, stima ai 35 l'Ambra 18 Charlie.....comunque, guarda noi su quella rotta avevamo prima un Air Malta che stima ai 35 l'Ambra 18 Charlie....e che il nominativo di quello che adesso sta su Palermo è Kilo Mike 153....*”.

b) dalla conversazione tra Grasselli e Marsala delle ore 20,16 (cfr.49**Ra2** 20,16) corrispondente a quella registrata a Marsala alle 20,18 (cfr.74**MARS-2** 20,18) dove appunto Marsala riferisce che “*non stavano guardando perché c'hanno l'esercitazione*” .

E' poi logico ritenere che Guidi sia stato informato proprio dal Grasselli del contenuto di quelle telefonate: del resto, lo stesso Grasselli, nel corso della deposizione resa in fase istruttoria in data 10.02.92, dopo aver sentito la

registrazione della telefonata tra Guidi e Fiorito, dichiara “*queste gliele sto dando io queste informazioni....gli sto dando informazioni del volo*” .

Pertanto l’assunto del P.M. circa l’esistenza di una telefonata non registrata tra Guidi, o un suo collaboratore, e Siracusa, dalla quale il Guidi avrebbe desunto alcune delle informazioni riferite al Fiorito, è del tutto infondato in quanto, acriticamente, recepisce come veritiero l’erroneo riferimento del Guidi circa il sito di origine, Siracusa anziché a Marsala.

Alle ore 20,25Z, mentre quindi è da poco iniziata la telefonata tra Guidi e Fiorito, il m.llo Bruschina dell’RSC di Ciampino chiama il centro coordinamento soccorso di Martina Franca e parla con Marzulli (cfr.124**Rb2** 20,25): si riporta integralmente il contenuto del colloquio:

M: pronto?

B: pronto, qui è il Soccorso di Ciampino.

M: sò Marzulli.

B: eh, sò Bruschina.

M: ciao Bruschina.

B: eh...

M: dimmi bello!

B: sempre...sempre cose tristi che ci accomunano...

M: eh, eh!

B: senti un po’..

M: dimmi.

B: e qui è venuto il... un ufficiale del...

M: Itavia.

B: dell’ACC, del controllo...

M: ah sì!

B: e ha detto che se volete lui può metterci in contatto tramite l’Ambasciata americana.

M: sì.

B: eh, se...siccome c’era traffico americano in zona molto intenso

M: sì.

B: in quel periodo...eh, può, può attingere notizie attraverso quella fonte, quella via.

M: *e come nella zona dove stava il DC9?*
 B: *sì*
 M: *ho capito, un attimo che adesso.. ma (inc.) qualche portaerei?*
 B: *eh, questo non... non me l'ha detto.*
 M: *eh, beh!*
 B: *però sì suppone, no?*
 M: *a sì, ho capito!...vabbè, eh, adesso parliamo con Smelzo, vediamo cosa dice lui.*
 B: *eh, casomai mi chiamate.*
 M: *vabbe', ti chiamiamo noi subito.*
 B: *vabbò, ciao.*
 M: *d'accordo.*
 B: *ciao.*

Questa telefonata delle ore 20,25 (orario di Ciampino) tra Bruschina e Marzulli costituisce la scaturigine di tutte le successive telefonate dei vari siti, nelle quali si menziona “traffico americano” e “portaerei”, per le quali quindi non si evidenzia alcuna ulteriore ed originale fonte informativa, come risulta evidente dall’esame di tutte tali telefonate che vengono qui di seguito elencate in ordine cronologico, tenendo presente che gli orari delle telefonate, provenienti dalle registrazioni del sito di Martinafranca e del sito di Marsala, sono qui rapportati all’orario di Ciampino che, come già notato in precedenza, risulta posticipato di 2/3 minuti rispetto a quello di Martinafranca -indicato tra parentesi- (infatti, ad esempio, nelle registrazioni di Martinafranca l’inizio della telefonata ora citata tra Bruschina e Marzulli risulta alle ore 20,22: 65MfpzA 20,22) e anticipato di 2/3 minuti rispetto a quello di Marsala, pur esso indicato tra parentesi.:

telefonata. 64MFpzB 20,27/20,28 (20,25)-

Smelzo da Martinafranca chiama il COP e parla con il m.llo Berardi; mentre viene composto il numero, nell’interno si sente dire: “l’ACC...comunica ufficiale ACC che in zona di incidente si..traffico aereo americano e si...ambasciata per notizie ufficiale ACC..parecchio traffico”.

Smelzo comunica a Berardi che è caduto un DC9 lungo la rotta da Bologna a Palermo, ultimo punto noto 40,00 nord e 13,20 est e poi aggiunge: “..un'altra cosa...l'ufficiale dell'ACC di Roma mi ha detto che in zona c'era del traffico

militare americano...ora io vorrei sapere se c'è qualche portaerei..perché in tal caso noi chiediamo l'intervento degli americani” Berardi replica che lo dovrebbe sapere MARTINA FRANCA perché ha i radar nella zona, Smelzo replica “voi siete lo Stato Maggiore, centro operativo”.

Da tale telefonata si deduce che Marzulli, così come preannunciato a Bruschina nel corso della telefonata delle 20,25 (124**Rb2**- 20,45), ha comunicato a Smelzo la notizia proveniente dall'ACC di Roma; Smelzo informa i colleghi del Soccorso di Martinafranca di quanto appreso circa “il traffico militare americano nella zona dell'incidente” e quindi ne dà ulteriore comunicazione al COP allo scopo di verificare l'eventuale presenza di portaerei per chiedere, in tal caso, la collaborazione degli americani nelle operazioni di soccorso.

telefonata 188-MARS-2 20,28/20,29 (20,31)-

Praticamente nello stesso momento Patroni Griffi, ovviamente informato da Smelzo, telefona da Martinafranca a Marsala e chiede ad Abate: “*in tutto questo periodo qui avete notato traffico americano in zona?*”; la risposta di Abate è negativa;

telefonata 42MFpzD 20,28/20,29 (20,26)-

Immediatamente dopo Patroni Griffi telefona a Licola e chiede ad Acampora: “*in quella zona lì, giù, avete per caso controllato traffico americano voi in serata?*”; Acampora risponde “*negativo, Comandante*”;

telefonata 142MFpzB 20,29/20,30 (20,27)-

Patroni Griffi da Martina Franca telefona e parla con “U”

U: sì?

P: capitano Patroni Griffi.

U: maresciallo (inc.).

P: ah, senta un po'... pronto? Pronto?

U: dica.

P: lei in grado di poter chiedere se in quella zona interessata per il DC9, c'è per caso una portaerei o traffico americano? Perché il Soccorso ha avuto una comunicazione da Ciampino che in zona c'è traffico americano anche se, perché io ho chiesto ai miei siti dipendenti non hanno trovato (nessun'ombra) di radar, diciamo, no?!

U: eh!

P: e questo potrebbe essere importante perché potremmo chiedere aiuto anche a loro insomma per le ricerche.

U: va bene allora (inc.).

P: se in Papa, Kilo... insomma nel medio, nel centro del Tirreno Papa. Papa, Kilo, Papa Lima.

U: provo a chiederlo (inc. per voce bassa)

P: eh, anche a noi, vedi un po' se...proviamo un po', eh... mi fa sapere

U: va bene.

P: grazie.

Come già rilevato dal G.I. nell'ordinanza di rinvio a giudizio (cfr.pag.950), la perizia Ibba-Paoloni ha accertato che questa conversazione è in effetti registrata su canale 9, al quale corrisponde il collegamento tra il SOC di Martina Franca e l'ADOC (Centro Operativo Difesa Aerea) di Montecavo (nella perizia Franco era invece erroneamente riportata sul canale 13.)

L'ufficiale del SOC chiede al maresciallo, di cui non risulta comprensibile il nominativo, forse Paoletti, di verificare se nella zona dell'incidente vi era stato traffico americano o comunque la presenza di una portaerei. Il sottufficiale prende atto della richiesta e riferisce che chiederà ad un Ente, "il cui nominativo -rileva il G.I- "non appare comprensibile, forse RAV, e la cui individuazione non è stata possibile".

Dopo dieci minuti il sottufficiale dell'ADOC chiama Martina Franca e fornisce la risposta: si riporta qui di seguito la telefonata (anche questa registrata sul canale 9):

143MFpzB 20,39/20,40 (20,37)

U: pronto?

U1: pronto?

U: sì.

UI: *allora non c'è nessuna... portaerei in zona.*

U: *nessuna portaerei?!*

UI: *no!*

U: *bene grazie.*

UI: *nemmeno conoscono nessun traffico.*

U: *benissimo grazie, arrivederla.*

La Corte, ritiratasi in camera di consiglio per la decisione finale, ha proceduto direttamente all'ascolto della registrazione della prima di queste due telefonate (sulla legittimità di un tale ascolto in camera di consiglio ai fini dell'utilizzabilità cfr. Cass.sez.I 16/01-1/02/1995 n.01079 ric.Catti e altri).

Nella risposta data dal maresciallo dell'ADOC alla richiesta di Patroni Griffi, dopo il "provo a chiederlo" si percepisce il vocabolo "al" seguito da un fonema gutturale nel quale, oltre che il termine RAV, come ipotizzato dal G.I., è possibile anche individuare il termine "RAOC".

La sigla RAOC corrisponde al Regional Air Operations Center e cioè al centro operativo del Comando Airsouth (Comando Aereo Nato del Sud Europa).

 --Per una migliore comprensione dell'organizzazione del sito NATO WEST STAR e per i rapporti intercorrenti tra l'AOC (Air Operation Center) Centro Operativo di WEST STAR ed il RAOC, centro operativo del Comando AIRSOUTH (Comando Aereo Nato del Sud Europa) con sede a Bagnoli, si ritiene opportuno qui integralmente riportare la "SCHEDE: WEST STAR" di cui alla Seconda Parte Archivio Generici Vol.I – Fasc.24 – pagg.6258-6265:

SCHEDE: WEST STAR

WEST STAR E' IL NOME CONVENZIONALE DI UN SITO NATO PROTETTO UBICATO NELLE VICINANZE DI VERONA, IN CUI OPERA IL JCOC (JOINT COMMAND AND OPERATION CENTER: CENTRO DI COMANDO OPERATIVO NATO INTERFORZE).

PRESSO TALE CENTRO INTERFORZE (JCOC) OPERANO:

- IL COMANDANTE DI LANDSOUTH, CON SEDE DI PACE A VERONA, (COMANDANTE TERRESTRE NATO DEL SUD EUROPA - PARTE ITALIANA - GEN. DI CORPO D'ARMATA ITALIANO) CON IL SUO STAFF;

- IL COMANDANTE DELLA V ATAF, CON SEDE DI PACE A VICENZA (COMANDANTE DELLA FORZA AEROTATTICA ALLEATA, GEN. DI SQUADRA AEREA) CON IL SUO STAFF.

- RAPPRESENTANTI DI:

* COMNAVSOUTH, CON SEDE A NISIDA (COMANDO NAVALE NATO DEL SUD EUROPA, RETTO DA UN AMMIRAGLIO DI SQUADRA ITALIANO);

* COMSTRIKEFORSOUTH (COMANDO FORZA DI INTERVENTO E SOSTEGNO DEL SUD EUROPA, A PREMINENTE COMPONENTE NAVALE):

IL JCOC E' ATTIVATO SOLO IN CASO DI ESERCITAZIONI DI ELEVATO LIVELLO O IN CASO DI CRISI, EMERGENZA E CONFLITTO ARMATO NATO E LA SUA FUNZIONE PRINCIPALE E' QUELLA DI PERMETTERE UNA CONDUZIONE COORDINATA E CONGIUNTA DELLE FORZE DI TERRA, CIELO E MARE IN CASO DI OPERAZIONI BELLICHE.

NELL'AMBITO DEL JCOC OPERA IN PARTICOLARE L'AOC (AIR OPERATION CENTER - CENTRO OPERATIVO DELLA V ATAF) NORMALMENTE ATTIVATO PER LA PARTE DELLA D.A. SIN DAL TEMPO DI PACE (IN QUANTO LE FORZE DELLA D.A. DEI PAESI ALLEATI SONO SOTTO COMANDO NATO SIN DAL TEMPO DI PACE). IN CASO DI CONFLITTO ARMATO O DI ESERCITAZIONI NATO, L'AOC VIENE ATTIVATO A RANGHI COMPLETI COMPRESIVI CIOE'ANCHE DELLA COMPONENTE DI ATTACCO.

L'AOC DI WEST STAR E' SOVRAORDINATO, PER GLI ASPETTI OPERATIVI, AI DUE R.O.C.S. (REGIONAL OPERATION COMMAND) DI MONTEVENDA (1^ R.O.C.) E DI MARTINAFRANCA (3^R.O.C.) ED E' SUBORDINATO AL COMANDO AIRSOUTH (COMANDO AEREO NATO DEL SUD EUROPA) IL CUI CENTRO OPERATIVO E' DENOMINATO **RAOC** (REGIONAL AIR OPERATIONS CENTER).

AIRSOUTH, CON SEDE DI PACE A BAGNOLI (NAPOLI), E' COMANDATO DA UN GENERALE USA CON UN VICE COMANDANTE, GEN. DI DIVISIONE AEREA ITALIANO E DA ESSO DIPENDE OLTRE LA V ATAV ANCHE LA 6^ ATAF IN TERRITORIO TURCO E L'HTAF (ELLENIC TACTICAL AIR FORCE) IN GRECIA.

Che poi il maresciallo dell'ADOC abbia ritenuto congruo indirizzare le sue ricerche proprio verso il RAOC -come ente che avrebbe potuto essere in grado di fornirgli quelle informazioni che Patroni Griffi gli aveva richiesto- appare confermato da quanto è dato osservare da analoga attività di ricerca compiuta, il 18 luglio 1980, dal tenente colonnello Sciandra il quale, ricevuta la notizia della caduta di un aereo, probabilmente militare, tra Castelsilano e Caccuri, si attiva, tra l'altro, per accertare l'eventuale scomparsa di aerei e così poi al riguardo annota (cfr.documento in data 19 luglio 1980 a firma ten col. Sciandra in vol.XXVII Atti provenienti dallo SMA trasmessi il 23.11.1996):

3. ALLE ORE 16,30 CIRCA, IN MANCANZA DI ULTERIORI NOTIZIE, MI INFORMO PRESSO IL 1° R.O.C. ED IL 3^ R.O.C. SE RISULTANO DISPERSI AEREI DELL'A.M.; LA RISPOSTA E' NEGATIVA. ANALOGA RISPOSTA DAL CONTROLLO DI BRINDISI CIRCA VELIVOLI CIVILI. IL CCS DI

MARTINAFRANCA RIFERISCE CHE I SOCCORSI SONO OSTACOLATI DAL FATTO CHE IL VELIVOLO E' PRECIPITATO IN UN BURRONE.

4. ESTENDO LE RICERCHE AL RAOC DI AIRSOUTH, PER SAPERE SE RISULTANO DISPERSI VELIVOLI MILITARI NATO ED ALLO SME (ISPETTORATO AVIAZIONE LEGGERA ESERCITO). IL CAP. ORIZIO DI AIRSOUTH ED IL T.C. FERNANDO DELLO SME MI CONFERMANO CHE NESSUN VELIVOLO E' MANCANTE.

telefonata 126Rb2 20,33/

Martina Franca chiama l'RSC di ROMA (Trombetta) e chiede il numero della RIV di Roma per parlare con il capo controllore. Trombetta gli dice che la traccia è stata seguita fino al punto Condor, a metà strada tra il punto Alfa ed il punto Bravo sull'Ambra 13, che è il punto fin dove l'hanno visto con il radar. Si parla poi dei mezzi di soccorso che stanno partendo. Poi Martina dice (pag.134): "...poi cos'è quella notizia lì della nave americana?" e ROMA:"...ma qui se....stava parlando il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei....l'unico modo è chiamare l'ambasciata e lo sta facendo adesso il capo controllore". Poi ROMA dice: "...senti tu, tramite i canali lì della Difesa non puoi interessare Bagnoli? È importante capisci?".

E' probabile che Martina Franca, anche in considerazione delle risposte negative al riguardo avute dai siti radar dipendenti, cerchi di ottenere da Roma ulteriori specificazioni in merito a quella notizia -presenza di portaerei- che proprio da Roma è stata diffusa.

Si tenga presente che questa telefonata è effettuata alle 20,33 e quindi quando a Martina Franca ancora non era pervenuta dall'ADOC la comunicazione dell'esito negativo della ricerca presso il RAOC, comunicazione che perverrà dopo qualche minuto e cioè alle 20,37 (come risulta appunto dalla telefonata prima di questa analizzata).

Telefonata 90Ra2 20,41

In effetti Roma sta contattando l'Ambasciata americana con l'intento diretto ad individuare canali utili per attivare ulteriori possibilità di ricerca e soccorso del DC9.

Nel corso di tale telefonata dall'interno si percepiscono alcuni dialoghi significativi al riguardo:

x3“*ma guarda l’unica cosa era riuscire a beccare lì qualche (inc) dell’Ambasciata, era da riuscì a parlare con qualche americano di Sigonella.....telefoni a Sigonella e gli dici: ma voi quando lì è cascato un Phantom chi cazzo chiamate degli americani? Ecco è cascato un Panthom dimme chi devo chiamà*” x: “*dai su provate un po’ a questa maniera vediamo de lo tirano fuori a Napoli possibile che non lo sanno*” x3: “*gli dici emergenza agli americani, come li contattate ‘sti americani, eh dite se casca un Panthom li dovete avvisà e allora come li avvisate c’avete il numero telefonico?’*”.

Emergono inoltre ulteriori dialoghi:

x: “*senti...la...scusami tanto l’esercitazione interessava aeroplani americani...molti?*” x1: “*ce l’avevamo noi l’esercitazione*” ;

x: “*chi c’era? C’era un’esercitazione?...c’era un’esercitazione in giro?...Americana?*” x1: “*beh, guarda dalle 10,30 alle 15,00 la (Patricia).....fino alle 15....avete avvertito quel COP lì allo Stato Maggiore*” x2: “*adesso Bologna ci manda tutti i dati*”.

Telefonata 23MFpzC 21,42-21,43 (21,40)/ -

Il comandante (ndr Mangani)

telefona e parla con Smelzo il quale lo informa circa i mezzi di soccorso e i giornalisti che telefonano; al riguardo Mangani gli dice: “*..voi state zitti...ditegli che si rivolgano alle prefetture, che non rompano le scatole..*” e poi così continua:

M: “*piuttosto una cosa, non sapete mica la...la Saratoga dov’è*”

S: “*ecco ci siamo informati anche di questo particolare eh...da come si chiama dal Weststar e dal Soc cioè...e anche da Bagnoli....ci hanno escluso nel modo più assoluto che si trovasse in quella zona, mentre il personale della Riv di Roma aveva sentito traffico americano in quella zona*”

M: “*eh..vabbè, fate accertare se non ci fosse stato qualche pollaccione che si è scontrato, eh...eh!*;

S: “*eh..sì queste comunque so cose abbastanza delicate, noi facciamo quello che è possibile, non penso che me lo vengano a dire a me.....sì, posso sollecitare Weststar.....prima abbiamo fatto un’azione in tal senso e ci hanno risposto in modo negativo...*”

M: “*.....piuttosto riparlare con Weststar e dite di questo....di questa incongruenza tra la Riv e la risposta di prima*”

S: *“va bene comandante”*

Da questa telefonata si desume ancora una volta che la notizia del traffico americano è pervenuta a Martinafranca esclusivamente dalla Riv di Roma, e quindi dalla telefonata delle 20,25 tra Bruschina e Marzulli; si apprende inoltre che già Martinafranca ha accertato presso il comando Nato (WestStar e Bagnoli), tramite la telefonata dell'ADOC delle 20,37, che la portaerei Saratoga non si trovava nella zona della caduta del DC9.

26MFpzC 21,45-21,46 (21,43)/ durante una telefonata si sente Smelzo che prega di chiamare Patronigriffi e riferisce che il generale ha detto di informarsi su eventuale traffico americano segnalato dalla Riv di Roma

Telefonata 101MFpzB 21,47-21,48 (21,45)

Conversazione interna: *“...ha detto il generale di informarsi con Weststar se c'è..... portaerei americana, traffico americano....lui dice non è che c'è stato qualche americano che si sia scontrato con l'Itavia....lui mi ha detto, ho chiamato Weststar, ho chiamato...sia portaerei che traffico di altra natura americano non ci sta, dice i radar nostri non hanno visto, in tutto il pomeriggio.....e no, perché la RIV di Roma l'ha visti.....c'è stato un velivolo americano che ha decollato da Catania ma dopo...vabbè tutto qui mi aveva detto di fare un altro tentativo”.*

E' probabilmente Smelzo che riferisce, a qualcuno che si trova nell'interno, della sua precedente telefonata con il generale Mangani ribadendone il contenuto.

Telefonata 102MFpzB 21,56-21,57 (21,54)-

Roma (Trombetta) chiama MARTINA

FRANCA e parla con Smelzo:

T: “senti un po', sei riuscito a sentì qualcosa per gli americani?”

S:” dunque Weststar mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona”

T:”quindi non esiste traffico militare in quella zona”

S:”così sembra”;

T:” oh, qui è sparito un aereo.....eh è sparito due so le cose o è esploso in volo o qualcuno se lo sta portà a spasso per il mondo.....”;

T: "Senti....Marsala potresti interessare Marsala per vedere se loro hanno visto del traffico strano eccetera nel, col loro radar?"

S: "chiederò";

T: "da parte degli americani lungo quella fascia non c'era niente?";

S: "sì".

Telefonata 53MFpzC 22,41-22,42 (22,39)

Mangani telefona e parla con U1 (Lippolis) il quale gli fa presente che ci sono discordanze sul punto Condor: la Difesa lo batte a 39,20 e 13,10 e invece Roma a 39,35 e 13,04. Mangani poi chiede *"l'altra faccenda...sugli americani eccetera avete controllato? Voli, voli di altri?"* e U1: *"no, no, niente"* e Mangani: *"niente, sicuro?"* e U1: *"no, sicuro"*.

Telefonata ore 23,53-23,54 (23,51)-

Questa telefonata, non individuata nella perizia Franco, è stata trascritta dalla perizia Ibba-Paoloni ed è riportata a pag.99 e segg. del volume delle trascrizioni dei nastri "B" e "D" delle conversazioni registrate a Martina Franca.

Lippolis parla con Massari di due tracce che Martina Franca ha ricevuto; in particolare di una traccia a livello 260 che dovrebbe essere il KM153 Londra-Malta; Massari osserva però che il livello doveva essere 370 e che si trovava dieci minuti di ritardo rispetto al DC9. Lippolis allora ipotizza un errore di trasmissione da parte del sito che ha trasmesso il dato e poi aggiunge *"eh ma poi ha recuperato perchè correva come un figlio di puttana. Ma allora (basta), allora per noi quello...quello era Air-Malta"*.

Telefonata 200MFpzC 06,19-06,20 (06,17)-

Mangani telefona e Lippolis lo informa dell'avvistamento della macchia alle ore 7,15 Bravo. Fanno poi ipotesi (o ci incrocia o è esploso). Lippolis dice che *ci sono state delle battute radar strane, però riguardavano un altro velivolo... tutte cose che sono state eliminate...l'altro traffico battuto dalla Rita è il traffico a...37 mila piedi che viaggiava parallelo a questo a pochi minuti di distanza....lui ha camminato a 260..... c'era una corrente a getto a livello 27 forza*

100/120 nodi...però lui la controllava bene....bisognerebbe pensare soltanto ad una raffica di quelle...che gli abbia spezzato un'ala.....

Telefonata 214MFpzC 07.08-07,09 (07,06)/-

Mangani telefona e Lippolis gli dà la notizia del ritrovamento: ipotesi e commenti vari. Lippolis: “...sì, sì è caduto dentro, è esploso secondo me....secondo me qualcosa nel bagagliaio magari che ha troncato i piani di volo ed è andato a fondo secco”

- b -

LE DICHIARAZIONI RILEVANTI -RESE DA TESTI O IMPUTATI DI REATO CONNESSO, IN FASE ISTRUTTORIA E NEL CORSO DEL DIBATTIMENTO- COMUNQUE ATTINENTI ALLE NOTIZIE CIRCA L'INTENSO TRAFFICO AMERICANO NELLA ZONA DELL'INCIDENTE, LA POSSIBILE PRESENZA DI UNA PORTAEREI, LE VERIFICHE AL RIGUARDO EFFETTUATE E LE INFORMATIVE RICEVUTE DALLO SMA-

Trattasi, specificatamente, delle dichiarazioni rilasciate da::

GRASSELLI
GUIDI
FIORITO DE FALCO
MASSARI
CORVARI
LA TORRE
CHIAROTTI
BRUSCHINA
TROMBETTA
MARZULLI
SMELZO
PATRONI GRIFFI
LOI
LIPPOLIS
FAZZINO
MANGANI
BOZICEVICH
DIAMANTI
COLONNELLI
CUCCHIARELLI
COE
MC BRIDE
MC DONNEL
MAY
PICCIONI
BERARDI
GIANGRANDE
ARPINO
LUCIOLI
CHIAPPELLI

LE DICHIARAZIONI DI GRASSELLI MARIO-

Il Grasselli, capitano dell'A.M. in servizio presso la RIV di Ciampino con la qualifica di supervisore operativo con funzioni di coordinamento tra i vari settori operativi e i vari enti di controllo italiani e stranieri, così dichiarava:

esame istruttorio del 21.06.1991-

La sera del 27 giugno 80 era in servizio nel turno notturno con inizio alle ore 20,00 e termine alle ore 07,00 dell'indomani.

Chiamato da Corvari subito dopo le mancate risposte da parte del DC9, aveva personalmente contattato telefonicamente gli enti militari che avevano la copertura radar della zona ove si presumeva fosse caduto l'aereo, e cioè Marsala e Siracusa, che avevano però risposto di non aver visto niente.

Aveva personalmente avvisato l'SCC di Ciampino, ubicato nello stesso piano e nello stesso corridoio dell'ACC; più volte poi, nel corso della serata, vi si era recato.

Nella zona dell'incidente non era prevista attività militare, anche se sovente vi si tenevano esercitazioni militari della NATO. Non aveva sentito parlare di traffico militare intenso in quella zona, tanto meno americano.

Le linee telefoniche verso l'esterno erano la linea militare e la RITA; entrambe registrate; c'era anche una linea SIP, questa non registrata.

Esame istruttorio del 23.07.91- ribadiva di non aver sentito nessuno parlare quella sera di traffico militare nella zona del disastro.

Preso atto del contenuto della telefonata tra Smelzo e Berardi delle ore 20,23 (rectius 64MFpzB 20,25), dichiarava di non saper dire chi fosse l'"ufficiale dell'ACC" menzionato in quella telefonata.

Esame istruttorio del 10.2.92- venivano fatte ascoltare al teste le registrazioni di alcune telefonate, tra le quali quella della telefonata delle 20,23 Guidi/Fiorito (104Ra2 20,23).

Al rilievo da parte del G.I. e del PM circa le affermazioni del Guidi di aerei americani visti razzolare dalla Difesa aerea siciliana il Grasselli risponde: "*beh,*

questo Guidi lo avrà saputo da qualcuno.....non certo da me che io ero l'ultima ruota del (carro)”; ammette poi che presenziava a quella telefonata (“...si, si ero presente”) e che è lui che sta dando al Guidi le informazioni che questi riferisce al Fiorito (“queste gliele sto dando io queste informazioni...gli sto dando informazioni del volo..”);

al che il G.I. osserva: “si però sta seguendo la telefonata tra il Colonnello Guidi e il Generale Fiorito, stanno parlando di cose chiarissime, indiscutibili, di un traffico americano che razzola, dei radar della Sicilia che hanno visto, di informative al COP, informative a tutti gli enti...”; e più avanti: “...chi glielo ha detto a Guidi? come se lo sognava Guidi di andare a riferire al Generale Comandante del II reparto dell'ITAV; ed ancora: “...Guidi addirittura dice di conoscere l'esercitazione...”;

e Grasselli replica: “dovreste chiederlo a Guidi, l'esercitazione, io sono montato alle ore 20.00 ora locale, non c'era ne' un Notam, lei sa che si fanno i Notam, non c'era niente di una esercitazione in corso, quindi dovreste chiederlo a Guidi se lui, come fa a conoscere l'esercitazione,io le parlo da quello che, io ero un Capitano dell'Aeronautica, nel ruolo di supervisore, e lei sa i compiti del supervisore, io sono montato alle ore 20.00, mi sono guardato il mio libricino, Notam non ce ne erano, avvisi di (inc.), non c'era niente, quindi come fa lui a dire esercitazione americana probabilmente lo sapeva da altri canali”.

Nel successivo sviluppo dell'istruttoria formale il Grasselli, sentito un'ultima volta in data 9.7.1996, dopo aver confermato quanto dichiarato nelle precedenti audizioni, dichiarava che, avuta la notizia della perdita di contatto del DC9, aveva contattato gli altri enti del T.A. ma non gli enti della Difesa nè era a conoscenza se tali enti fossero stati quella notte contattati dalla cellula del Soccorso.

Osserva la Corte: la formale istruttoria presenta indubbiamente una lacuna molto rilevante per quanto concerne la valutazione della rilevanza delle telefonate che vedono protagonista il Grasselli come interlocutore telefonico con personale del sito di Marsala: trattasi, in particolare delle telefonate 140**Ra1** 19,11 - 141**Ra1** 19,21- 49**Ra2** 20,16.

Le trascrizioni delle telefonate registrate presso il sito di Ciampino risultano essere state depositate dai periti (perizia Franco) in data 13.1.1992 -per quanto concerne la bobina VII- ed in data 10.2.1992 -per quanto concerne la bobina VI-; le tre telefonate sopra indicate sono incluse nella bobina VI. Però il contenuto di queste tre telefonate era agli atti del processo già dal 24.12.1991, data del deposito della perizia concernente la trascrizione delle registrazioni telefoniche di Marsala; infatti la telefonata 140**Ra1** 19,11 corrisponde alla telefonata 24-**MARS-1** 19,14; la telefonata 141**Ra1** 19,21 corrisponde alla telefonata 28-**MARS-1** 19,24; la telefonata 49**Ra2** 20,16 corrisponde alla telefonata 70-**MARS-2** 20,18.

Nel momento anteriore a queste date gli Inquirenti avevano già individuato, probabilmente dietro ascolto diretto della registrazione, qualche telefonata significativa, in particolare la ben nota telefonata Guidi/Fiorito delle ore 20,23 inclusa nella bobina VI, il cui contenuto, come già visto, era stato utilizzato nel corso di esami testimoniali avvenuti in date precedenti il 10.2.1992 o proprio coincidenti con tale data (cfr. esami Fiorito e Fazzino del 31.01.1992).

Ma quando poi il Grasselli viene ulteriormente esaminato dal G.I., cioè in data 9.7.1996 -quando quindi le trascrizioni dei nastri telefonici da ben quattro anni erano state acquisite-, sorprende che nessuna domanda gli venga posta riguardo al contenuto di quelle tre telefonate; il che decisamente mal si concilia con la lunga serie di domande, oggetto dell'esame del 10.2.1992, intese specificamente ad accertare la fonte delle notizie che il Guidi stava comunicando al Fiorito con chiaro riferimento in gran parte, come già evidenziato, proprio a quanto aveva formato oggetto delle precedenti conversazioni del Grasselli con il sito di Marsala.

E che non solo il G.I. ma anche il P.M. non abbia dato rilievo a tali conversazioni risulta chiaramente dal fatto che, nella requisitoria istruttoria finale, il P.M. accenna alla telefonata delle 20,16 Grasselli/Marsala -49**Ra2** 20,16- unicamente per dimostrare che al momento della telefonata il LOI, nel quale il P.M. individua l'interlocutore di Grasselli, sta operando in traffico reale e che pertanto non rispondono a verità le affermazioni, dal LOI rese in istruttoria, di aver seguito la traccia del DC9 sul monitor del traffico reale fino al momento dell'inizio della Synadex ma di aver poi spento il monitor (cfr.pagg.576-577 requisitoria).

Dal suo canto il G.I. nell'ambito dell'ordinanza di rinvio a giudizio si intrattiene ex professo su questa telefonata soltanto in due passaggi: nel primo, per un commento esplicativo:

pag.237 dell'ordinanza:

”La telefonata è tra il sito di Marsala e l'ACC di Ciampino. Gli operatori che parlano sono il sergente maggiore Loi ed il supervisore capitano Grasselli. Marsala afferma di non aver mai identificato il DC9. Ciampino, però, gli fa notare che quando ha chiesto notizie del Kilo Mike, cioè l'Air Malta, gli è stata data l'esatta posizione per cui pensava che avevano seguito anche il DC9 in quanto precedeva lo stesso di circa 10 minuti. Loi conferma che non hanno seguito il DC9 perché erano impegnati nell'esercitazione.”

nel secondo, per evidenziare che, *“come emerge chiaramente nella conversazione Grasselli-Loi”*, la notizia del traffico americano visto “razzolare”, riferita dal Guidi al Fiorito, non può essere arrivata a Ciampino da Marsala in quanto questo sito non *“guarda il reale”* e quindi *“non può affermare di aver visto aerei americani”*:

pag.5067 dell'ordinanza:

“ Infatti, Guidi nella conversazione con Fiorito delle ore 20.23Z, prima di pronunciare la frase “vedono razzolare diverso, diversi aeroplani... americani”, riferito al sito di Marsala, riferisce a Fiorito: “dice che non stavano guardando, perché ci hanno l'esercitazione”. Appare evidente che, se da un lato poteva fraintendersi il significato di esercitazione tra un controllore del TA ed altro della DA, dall'altro è anche evidente che se Marsala non guarda in reale non può affermare di aver visto aerei americani. Ragion per cui quella notizia Ciampino sicuramente non può averla appresa da Marsala, come emerge chiaramente nella conversazione Grasselli-Loi, ma dai suoi stessi operatori di sala o da altre fonti come affermano i PM nella requisitoria. Fonte che non è stato possibile individuare per la mancanza e l'omessa consegna di tutti i nastri di registrazione delle conversazioni telefoniche di Ciampino.”

Nel corso dell'esame dibattimentale del Grasselli, svoltosi nelle udienze del 7 e del 21 febbraio 2001, né il P.M. né alcuno dei difensori delle Parti - imputati compresi-, in sede di esame diretto e di controesame, pone al teste domande circa il contenuto della telefonata delle 20,16.

Domande al riguardo vengono poste invece dalla Corte nel corso dell'udienza del 21 febbraio, previa lettura da parte del Presidente del testo integrale della trascrizione.

Al riguardo è da sottolineare che è pertanto in questa occasione che il Grasselli per la prima volta viene messo a conoscenza del contenuto di quella telefonata -49Ra2 20,16- salvo ovviamente quanto poteva a quel momento esserne rimasto nella sua memoria a distanza di ventun anni.

E' qui opportuno riportare integralmente questo passo dell'esame dibattimentale (pagg.202/212 trascrizioni udienza 21.02.2001):

PRESIDENTE: *va bene. Poi invece c'è un'altra telefonata e questo... sicuramente, perlomeno da quello che risulta dalla telefonata, dovrebbe essere stato lei, perché...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *do il nome in chiaro, mi pare.*

PRESIDENTE: *...dice: "Sono il Supervisore", quindi ora gliela leggo. Ecco, è questa: "Per cortesia..." ... e poi...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *mi pare con un certo Di Giovanni.*

PRESIDENTE: *questo è alle ore 20:16 zulu. VOCE: dieci. PRESIDENTE: Roma a Marsala: "Marsala?", "Sì, dimmi"; Roma: "Senti Marsala, sono il Supervisore di Roma"; Marsala: "Dimmi"; Roma: "Volevo sapere una cosa a proposito di quell'"Itavia"; Marsala: "Sì"; Roma: "Voi l'avete mai seguito sul radar o non l'avete mai visto?"; Marsala: "Noi non... non l'abbiamo visto, perché stavamo facendo un'esercitazione"; Roma: "Ho capito"; Marsala: "E ci avevamo almeno non..."; Roma: "No, siccome quando io ti ho chiesto notizie mi hai dato esattamente la posizione del Chilomai (come da pronuncia)..."*

TESTE GRASSELLI MARIO: *ah ecco, Chilo...*

PRESIDENTE: *...Marsala: "Sì"; Roma: "L'altro che seguiva, io pensavo che stesse seguendo anche l'"Itavia", voi l'"Itavia" non l'avete mai seguita?"; Marsala: "No, non l'abbiamo mai vista"; Roma: "Mai vista eh?"; Marsala: "Ma stava prima o dopo il Chilomai?"; Roma: "Ma voi quando acquisite, quando cominciate a vedere aeromobili, in che zona?", Marsala: "Dipende se ci ha gli*

F.F.”; Roma: “Beh, sì, questo ci ha gli F.F., il motor C, no?”; Marsala: “Eh!”; Roma: “Quindi voi in pratica all’incirca dove li vedete? Ambra 13?”; Marsala: “Certe volte anche su Ponza li vediamo, pronto?”; Roma: “Sì”; Marsala: “Certe volte anche su Ponza li vediamo”; Roma: “Arrivate fino a Ponza addirittura?”; Marsala: “Eh!”; Roma: “Quindi voi questo non lo avete seguito?”; Marsala: “No, non l’abbiamo visto”; Roma: “Perché avete l’esercitazione”; Marsala: “Eh!”; Roma: “Va bene, okay, grazie”; Marsala: “Prego”.

Allora, ora la domanda che io le faccio è, raccomandandole di riportarsi al momento della telefonata, cioè con le conoscenze che aveva in quel momento, non quelle che poi sono state acquisite in seguito, da tutte... eccetera; la domanda è questa: Marsala dice: “Voi l’avete...”, lei dice: “Voi l’avete mai seguito sul radar o non lo avete mai visto?”; Marsala dice: “Noi non... non l’abbiamo visto, perché stavamo facendo un’esercitazione”; Roma: “Ho capito”. Lei, in questo momento, quando Marsala dice questo, cosa capisce?

TESTE GRASSELLI MARIO: *che stavano facendo un’esercitazione.*

PRESIDENTE: *cioè, che cosa?*

TESTE GRASSELLI MARIO: *che non potevano vederlo.*

PRESIDENTE: *sì, un’esercitazione, che cosa significa, stavano...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *eh, non lo...*

PRESIDENTE: *...stavano facendo un’esercitazione?*

TESTE GRASSELLI MARIO: *onestamente non lo posso sapere, perché eravamo due Enti distinti, quindi essendo un Ente della Difesa e io un Ente di controllo, che tipo di esercitazione non... ho detto: “Ho capito”, nel senso: “Va be’, non l’hai visto”, ma che tipo di esercitazione non lo sapevo, né mi è stato mai detto, quindi quelle... quelle... dire: “Ho capito”, probabilmente che è la conferma che non l’ha visto. E in base a questo allora confermo che anche la telefonata prima era la mia però, perché c’è la... la specificazione del “KLM”, quindi quella che prima ho detto io Corvari, in seguito a questa e anche prima è la mia, perché c’è proprio il tratto in cui si dice: “Prima mi avevi detto, poi non mi avevi detto”, e poi c’è una specificazione su che punto loro potevano arrivare o non arrivare. Tutto questo perché noi non avevamo copertura, mentre loro l’avevano totale.*

PRESIDENTE: *senta, lei quindi sente... Marsala dice: “No, non l’abbiamo visto, ci avevamo... stavamo facendo un’esercitazione”. Lei, questo che sente da Marsala, lo ha riferito a qualcuno lì nella sala?*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no, no, perché... ehm... l’ho preso per buono, stavano facendo un’esercitazione, come potevano... come poteva farla un Ente diverso dal mio, non era tenuto nemmeno a dirmelo, perché...*

PRESIDENTE: *no, no, io sto chiedendo se lei... siccome in quel momento, ovviamente, eravate un po’ tutti, diciamo, accomunati da questa esigenza di acquisire informazioni, allora io dico, questa... lei ha detto a qualcuno: “Marsala mi dice che non l’ha visto perché ci aveva l’esercitazione”?*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no...*

PRESIDENTE: *questo le dico, ha... ritiene...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *questo non... adesso... ma non credo di averlo detto a nessuno, anche perché io non ho dato molto peso a questa frase. **PRESIDENTE:** ma... ecco, ma lei prima di avere questo colloquio con Marsala, cioè apprende per la prima volta da Marsala che ci avevano l’esercitazione.*

TESTE GRASSELLI MARIO: *certo, certo.*

PRESIDENTE: *quindi non è che...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *ripeto, eravamo due Enti distinti, quindi io stavo chiedendo un’informazione in funzione al fatto che loro avevano una copertura radar laddove non l’avevo io. Qui per la prima volta lui mi risponde, perché le altre volte non me l’ha mai detto, io non... ho potuto dire che era esercitazione in corso, quindi... io ho preso atto e basta, non...*

PRESIDENTE: *ecco, ma quando Marsala dice: “Stiamo facendo un’esercitazione”, lei dice: “Ho capito”, lei l’esercitazione di che genere fosse, cioè era un’esercitazione, come poi si è... sembra...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *un Ente..*

PRESIDENTE: *...Sinadex, cioè in... fittizia, o era un’esercitazione reale? Lei che cosa... in quel momento ha avuto...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no, no..*

PRESIDENTE: *...una idea di che cosa...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *...gli Enti della Difesa, io sapevo più o meno quale tipo di esercitazioni potevano avere, ma in funzione di... delle loro esigenze, ossia di*

poter individuare un traffico sconosciuto, di cosa... perché ripeto, erano completamente diversi i loro scopi dai miei. Io fornivo servizio del traffico aereo, loro invece controllavano il territorio dello Stato, quindi le loro esercitazioni io non... non sono mai entrato in merito specifico e tecnico, perché erano al di fuori delle mie competenze, ma soprattutto delle mie conoscenze.

PRESIDENTE: *sì, ecco...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *quindi che tipo di esercitazione... è come se io avessi detto: “Noi abbiamo un’esercitazione che abbiamo spento il radar e stiamo procedendo con un controllo procedurale per addestrare un individuo”. Quindi, per loro era arabo, come per me poteva essere arabo il loro tipo di esercitazione.*

PRESIDENTE: *ecco, quindi allora quando Marsala dice: “Stiamo facendo un’esercitazione”, lei non aveva idea...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no.*

PRESIDENTE: *...non si è nemmeno posto il problema...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no.*

PRESIDENTE: *...se non l’hanno visto perché c’era un’esercitazione reale in corso per la quale loro erano occupati o se invece era una prova... era un tipo videogame? Ecco, questo voglio dire.*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no... ehm... di solito si pensa sempre a una simulazione di qualche cosa, come le abbiamo fatte anche noi.*

PRESIDENTE: *comunque lei non si era posto, diciamo...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no, non me lo sono posto, perché... **PRESIDENTE:** ...sapeva...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *probabilmente avrei risposto: “Che tipo di esercitazione?”...*

PRESIDENTE: *eh!*

TESTE GRASSELLI MARIO: *...sì, se mi fossi posto il problema. **PRESIDENTE:** cioè, lei acquisisce il dato, dice: “No, non l’abbiamo visto perché ci avevamo l’esercitazione”.*

TESTE GRASSELLI MARIO: *certo.*

PRESIDENTE: *successivamente, ora, finita la telefonata, questa telefonata, lei ha sentito parlare lì in sala da qualcun altro di esercitazioni?*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no; ma parla nella sera stessa?*

PRESIDENTE: sì, sì, subito..

TESTE GRASSELLI MARIO: no, assolutamente no.

PRESIDENTE: ...nell'immediatezza.

TESTE GRASSELLI MARIO: no.

PRESIDENTE: lei ha riferito, allora le faccio una domanda più specifica, a Guidi, di questa telefonata sul... con Marsala?

TESTE GRASSELLI MARIO: no, io specificamente a questa telefonata no, io ho relazionato il Colonnello Guidi quando arrivò di tutto quello che era stato fatto, specialmente da me, sia delle varie ricerche, delle varie fasi per quanto riguardo l'as... questi incidenti, tutte le fasi della messaggistica, avvisare il soccorso, tutto quello che è previsto nel compito del supervisore di una sala operativa. Ma la telefonata specifica no, perché ripeto, io non ho dato peso alla esercitazione, sennò gliela... non solo avrei chiesto che tipo, ma poi avrei detto qualcosa.

PRESIDENTE: perché, ecco ora faccio presente, che noi abbiamo una telefonata delle 20:23, quindi sette minuti dopo quella che fa lei al... con Marsala, telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco, e Guidi, a un certo punto, riferisce, parlando con Fiorito, dice, dice: "Stiamo cercando di ottenere qualche informazione dai radar nella Sicilia, della Difesa, però sembra che loro... no, quando gli è stato chiesto qualcosa, cioè se osservavano la traccia, a cose avvenute, in quel momento si sono messi a guardare, hanno visto soltanto l'"Air Malta", che volava con rotta Sud, sempre sull'Ambra 13, Ambra 13, e che lasciava praticamente, lasciava Palermo, dopo averlo sorvolato, che era diretto nella Fir di Malta – dice – però hanno guardato quando glielo abbiamo detto. Noi si sperava che loro avessero seguito le due tracce, l'"Itavia" sotto e l'"Air Malta" sopra, avessero preso nota dell'orario, della posizione, alla quale era riferita la traccia dell'"Itavia"; cosa però, sembra che non... dice che non stavano guardando perché ci hanno l'esercitazione". Allora ecco, siccome Guidi parla di radar, non fa il nome di Marsala, però parla dei due radar della Difesa in Sicilia, dice che in quel momento che si sono messi a guardare hanno visto soltanto l'"Air Malta" che volava con rotta Sud e che non hanno, dice: "Non stavano guardano perché ci hanno l'esercitazione"; ecco, allora a questo punto, ecco, io volevo...

TESTE GRASSELLI MARIO: sì...

PRESIDENTE: ...sapere se lei...

TESTE GRASSELLI MARIO: ...calcoli che in...

PRESIDENTE: ...in quel... un momento; se lei ha sentito Guidi che parlava di queste cose e se sa a Guidi allora queste cose chi gliele abbia dette, se... ecco. Ecco perché era la domanda, se lei aveva parlato con Guidi, perché...

TESTE GRASSELLI MARIO: ma si dà... in sala c'era anche degli addetti dell'Ente della Difesa, potrebbe averle acquisite da loro, perché tra l'altro loro erano quelli che facevano da tramite, ma non solo da loro, ma anche dal Caposala, perché il Caposala era a conoscenza come me di questa telefonata; noi col capo... io col Caposala mi sono confrontato, perché quando lui mi ha detto: "Hai fatto tutto quello che dovevi fare?", perché poi io ero il responsabile operativo della sala, ma lui poi in effetti era il più alto in grado che era in sala, quindi si... teneva il tramite tra l'Ente della Difesa, noi e il soccorso. Per cui evidentemente Guidi lo può aver anche saputo dagli Enti di Difesa, c'era un R.O.C. di Montecavo, c'era... gli addetti lì in sala, però dico una cosa, perché quando loro mi hanno detto, c'è stato il misunderstanding con l'"Air Malta" o "KLM", adesso... secondo me è era il "KLM", loro in quel momento vedevano, perché hanno, praticamente mi hanno detto che vedevano questa traccia, quindi avranno conf... però in quel momento vedevano. Evidentemente l'esercitazione, se c'è stata, è cominciata dopo, perché in quel momento, quando gli è stato chiesto, in prima battuta: "Tu vedi qualche cosa?", lui mi ha risposto: "Sì"; dopo, in una seconda battuta, credo che passino dodici o undici minuti tra le due telefonate, dopo mi ha detto questo, ma all'inizio mi ha risposto, lui stava guardando. Quindi su quel punto teneva l'attenzione. Dopo evidentemente, pensando che io parlavo se era arrivato verso Palermo o verso la Sicilia, allora la prosecuzione del volo ha detto: "Non l'ho vista perché ero in esercitazione". Ma immediatamente mi ha risposto, perché mi ha dato anche un'illusione, ossia che l'"Itavia" fosse in volo, perché la confonde chiaramente con l'altro aereo che per me era il "KLM", io adesso dicono... ma comunque poi lo dice pure, Cappa... che era più alto e stava facendo la stessa rotta dell'"Itavia" praticamente.

A seguito delle domande proposte dalla Corte, il difensore di parte civile, avv.Osnato, ne pone altre al Grasselli, dopo che in aula si è proceduto all'ascolto

della registrazione delle telefonate 89Ra2 20,39 e 90Ra2 20,41; si trascrive integralmente il contenuto del relativo esame testimoniale (pagg.215/221 delle trascrizioni dell'udienza del 21.02.2001):

AVV. P.C. OSNATO: e allora vengo alla domanda, sempre in relazione a quello che le ha chiesto il Presidente. Se ho capito bene, lei ha acquisito questa informazione dell'esercitazione senza chiedere che tipo di esercitazione.

TESTE GRASSELLI MARIO: certo, perché...

AVV. P.C. OSNATO: e ha confermato al Presidente di non avere riferito a nessuno di questo discorso dell'esercitazione. Conferma? Può essere ...(incomprensibile, voci sovrapposte).

TESTE GRASSELLI MARIO: posso averlo capito... posso averne parlato con il Caposala, ma non avendogli dato peso, perché come ho detto al Presidente, io non ho chiesto che tipo di esercitazione. Siccome, le ripeto, eravamo due Enti distinti, e lui avrebbe potuto pure non rispondermi perché non era tenuto a rispondermi anche che tipo di esercitazione, quindi non ho dato peso... Ho preso atto che lui non l'ha visto, punto, perché a me quello interessava in quel momento.

AVV. P.C. OSNATO: le spiego il perché della mia domanda. Perché Marsala era un sito italiano, non era un sito americano o altro, giusto?

TESTE GRASSELLI MARIO: giusto, sì.

AVV. P.C. OSNATO: ecco, era un sito militare italiano.

TESTE GRASSELLI MARIO: certo.

AVV. P.C. OSNATO: quindi il fatto che, dall'interpretazione quantomeno delle trascrizioni, questa risposta alla domanda: "L'esercitazione interessava aeroplani americani", sia una precisazione al fatto che: "L'esercitazione ce l'avevamo noi", si intende come italiana.

TESTE GRASSELLI MARIO: ma io... forse non mi sono spiegato bene; io quando... pensavo che lui facesse un'esercitazione, sua, simulata, non... comunque non ho fatto ipotesi.

AVV. P.C. OSNATO: no, allora io adesso qui non capisco. Lei quando ha fatto questa telefonata con Marsala, ha pensato, ha ritenuto subito, subito dopo aver chiuso il telefono con Marsala, che trattavasi di un'esercitazione simulata?

TESTE GRASSELLI MARIO: no, no, io...

AVV. P.C. OSNATO: non lo ha escluso?

TESTE GRASSELLI MARIO: ...io ho fatto una domanda, ho chiesto se lui vedeva l' "Itavia"...

AVV. P.C. OSNATO: sì.

TESTE GRASSELLI MARIO: ...lui mi ha risposto, se... a... nella seconda telefonata, nella prima fase mi aveva risposto prima sì, poi aveva confuso. Lui mi ha detto di no e ha aggiunto, e adesso lo... perché non... ripeto, non ho dato peso, ha aggiunto: "No, perché noi avevamo un'esercitazione". A quel punto io non mi sono fatto domande.

AVV. P.C. OSNATO: però ne ha riferito a Massari.

TESTE GRASSELLI MARIO: chi ha chiari... no, io probabilmente sì, ma lo sapevano anche in sala, perché, ripeto, nella sala operativa, tutt'oggi, c'è anche una componente della Difesa, la quale è a conoscenza di tutti i loro siti radar se sono operativi o no, perché i siti radar sono tanti in Italia, molto diversi dagli Enti di controllo. Per cui in quel momento, probabilmente in sala lo sapevano che...

AVV. P.C. OSNATO: chi poteva saperlo?

TESTE GRASSELLI MARIO: quelli della Difesa.

AVV. P.C. OSNATO: perché avevano dei contatti...

TESTE GRASSELLI MARIO: se Marsala... se Marsala...

AVV. P.C. OSNATO: ...avevano dei contatti differenti da quelli che potevate avere voi?

TESTE GRASSELLI MARIO: certo.

AVV. P.C. OSNATO: delle linee telefoniche...

TESTE GRASSELLI MARIO: linee telefoniche diverse.

AVV. P.C. OSNATO: diverse.

TESTE GRASSELLI MARIO: tant'è vero che io quando uso questa linea telefonica, non è abituale per me; io la sto usando perché la mia copertura radar finiva a 140 miglia, mentre, ovviamente, una copertura della Difesa deve essere totale, sennò che difesa è? Per cui io chiedo a lui, e lo avevamo fatto in passato molte volte, se per caso lo vede, perché io in una... ho detto l'altra volta, la mia prima speranza è stata che l'aereo era in radio avaria e che quindi... comunque era in volo e qualcuno...

AVV. P.C. OSNATO: *io ho capito, però a questo punto devo insistere, perché se lei mi dice che vi erano altri Enti in sala presenti in grado di contattare Marsala e siccome noi sappiamo e credo sia risaputo, che Marsala aveva o quantomeno ha dichiarato di avere un'esercitazione simulata, questa informazione relativa a questa frase che noi abbiamo ascoltato, che fa riferimento alla presenza fisica di aerei americani, è una successiva precisazione di una possibile esercitazione fisica di aerei nostri, non può essere arrivata attraverso questi canali militari di cui lei parla. Quindi le sto chiedendo se questa informazione è arrivata attraverso lei...*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no.*

AVV. P.C. OSNATO: *...che non mi sembra una domanda difficile.*

TESTE GRASSELLI MARIO: *no, ma io le sto rispondendo che la linea che noi avevamo con gli Enti di Difesa è facilmente riscontrabile sui banconi ed era una linea diversa da quello che erano le linee tra gli Enti di Difesa, che avevano la loro rete totale, ossia tutta la rete italiana. Quindi io stavo usando una linea a mia disposizione, quindi che non interferiva con le altre linee, per chiedere delle informazioni su un volo ci... su un volo. Questo mi ha dato questo tipo di risposta, io non mi sono fatto domande, perché ovviamente, se me le fossi fatte, gli avrei chiesto che tipo. Preso atto, punto. Preso atto che lui non vedeva l' "Itavia". E di questo ne sono convintissimo, che io in quel momento ero tutto... perché è poco dopo che ci è scomparso, ero preso...*

AVV. P.C. OSNATO: *Grasselli, la mia domanda era riferita all'uso che lei ha fatto di questa informazione e a chi l'ha comunicata. Era solo questa la mia domanda.*

TESTE GRASSELLI MARIO: *ripeto, io probabilmente l'ho... adesso non mi ricordo, però se ne ho parlato ne ho parlato con il Caposala, al quale avrò detto non solo di Marsala, ma io ho chiamato Mezzo Gregorio, che è Siracusa, ho chiamato Poggio... ho chiamato tutti gli Enti di Difesa.*

AVV. P.C. OSNATO: *l'ha riferita a... cosa?*

TESTE GRASSELLI MARIO: *quindi probabilmente a lui gli ho detto: "Guarda, nessuno lo vede". Tra l'altro, potrei avere aggiunto, ma non ci giurerei: "Marsala mi ha detto questo" ma di fatto io in quel momento stavo telefonando, e sono agli atti queste telefonate; tutto quello che io avevo sul mio bancone, o meglio, il bancone, la consolle operativa, tutti i telefoni che riguardavano gli Enti militari, li*

ho tutti pigiati per chiedere notizie. Qui mi è stata data questa risposta ma non ho dato peso.

AVV. P.C. OSNATO: *io ovviamente non ho altre domande.*

LE DICHIARAZIONI DI GUIDI GUIDO

Nel corso della formale istruttoria Guidi Guido, direttore della RIV di Ciampino nel giugno 1980, rendeva le seguenti dichiarazioni:

esame istruttorio del 10.10.1991-

La sera del 28 giugno '80 era stato avvisato telefonicamente dell'evento dal Capo sala o dal Supervisore. Usufruendo dell'alloggio di servizio all'interno dell'aeroporto di Ciampino, era arrivato presso la RIV dopo circa dieci minuti ed era stato informato dal Massari delle circostanze dell'accaduto. Era poi rimasto nella sala per circa due ore. Non gli risultava che qualcuno avesse parlato di intenso traffico militare; se ciò fosse avvenuto, ne avrebbe dovuto informare, nella linea operativa, l'ITAV nella persona del Capo del 2° reparto Fiorito De Falco il quale, a sua volta, avrebbe dovuto trasferire l'informazione in altri ambiti, come ad esempio lo Stato Maggiore.

Preso atto del contenuto della telefonata Bruschina/Marzulli delle ore 20,22 (ndr:orario di Martinafranca), ribadiva di non essere stato informato della presenza di intenso traffico americano.

La lettura, con conseguente redazione di rappresentazioni grafiche, dei dati radar da lui ordinate al col.Russo la mattina del 28 era finalizzata in primo luogo all'individuazione del punto di caduta; ciò non escludeva che si cercassero nello stesso tempo le cause del disastro.

Aveva effettivamente notato che vi era qualcosa di anomalo e in particolare un paio di echi ad ovest della traiettoria, che però erano stati interpretati come echi spuri determinati dalla massa del DC9.

Il giorno dopo aveva riferito al Fiorito de Falco, suo superiore nella linea operativa, che era stato localizzato il punto dell'incidente, ma che non erano emersi elementi significativi per individuarne la causa.

Precisava infine che la presenza di echi spuri non era un qualcosa di anomalo, ma semplicemente "un fatto tecnico che può manifestarsi nei radar".

Esame istruttorio del 31.1.92-

Non aveva ricordo di telefonate fatte quella sera all'Ambasciata americana. Ricordava che appena arrivato aveva raccomandato al Massari la conservazione dei nastri e che nessuno in sala parlava di traffico americano; non aveva ricordo di telefonate fatte all'Ambasciata americana.

Ascoltata la telefonata delle 20,39 tra Ciampino e l'Ambasciata americana (89Ra2 20,39), riconosceva nel Chiarotti la persona che parlava con l'Ambasciata; escludeva di esser lui la persona che pronunciava la frase *“guarda, una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei”*.

Ascoltata la telefonata delle 20,23 Guidi/Fiorito (104Ra2 20,23), contestatagli dal G.I. la frase da lui pronunciata *“sì, c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà, razzolà diversi aeroplani americani”* dichiarava che, in gergo, “razzolare” significava volare a bassa quota; alla domanda poi del GI *“ma lei, questa frase che riferisce....a questo Fiorito da chi l'ha appresa”* risponde: *“eh, me l'hanno...me lo possono aver detto là nella sala, dottore, scusi sa.....ma io adesso, lei mi chiede di ricordarmi a distanza di quasi 12 anni delle cose”*.

Esame dibattimentale- udienza del 19.1.2001-

Il P.M. nel corso dell'esame dibattimentale (cfr.pagg52 e segg. trascrizioni udienza del 19.01.2001), dopo aver rammentato il passo della telefonata *“c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diversi aeroplani americani”* e precisato *“emerge che questa notizia dal periodo...precedente...l'avevate dai centri della difesa della Sicilia, no specifico, parla solo centri della Sicilia”*, chiede al Guidi di sollecitare il ricordo circa la fonte di una tale notizia.

Guidi così risponde:

“ma indubbiamente diciamo o il Caposala o il Supervisore o lo stesso controllore, diciamo così, del settore interessato quello che ho menzionato all'inizio e che probabilmente svolgeva, continuava ad avere un contatto con i radar della Sicilia e senz'altro mi avrà riferito, perché io non ricordo di averle acquisite direttamente, ma qualcuno mi ha, qualcuno che non ricordo mi ha informato, qualcuno mi ha informato di queste cose che io poi comunicato in quei termini che lei ha poco fa

riferito al Colonnello Fiorito, cioè mi è stato detto quelle cose che avevano visto diversi aerei e razzolare e...

aggiungendo poi (pag.54/56 delle trascrizioni) che aveva collegato la presenza di traffico americano all'esercitazione che c'era stata agli inizi del pomeriggio e che quindi riteneva che fosse quella l'esercitazione della quale gli era stata data informazione unitamente alla presenza degli aeroplani americani; aveva inoltre ritenuto probabile la presenza di portaerei in quanto, per lunga esperienza maturata nell'attività svolta presso il Centro di Controllo, il più delle volte l'esistenza di aerei in volo nel basso Tirreno era collegata appunto alla presenza di una portaerei "e... quindi il mio assillo come controllore degli anni che io lavoravo in quella posizione, come ci hanno lavorato tanti miei colleghi, era l'apparire all'improvviso nello spazio di copertura radar di tracce di velivoli americani che nel termine di due o tre minuti, raggiungevano anche il numero di venti, trenta, è chiaro? E che ci arrivavano addirittura a saturare quelle venti miglia di larghezza dell'aerovia, a saturare nel senso di farci **macchia** per quanti erano..... oh, questo avveniva, normalmente avveniva verso... tra le quaranta e le cinquanta... quaranta e le cinquanta miglia a sud di Ponza. . . . quaranta, cinquanta miglia a sud di Ponza, e questo solo nel caso che le facessero nella copertura radar nostra, ma se quando le facevano ovviamente al di sotto della copertura radar nostra, noi ne eravamo informati molte volte, perché avevano per radio proteste, chiamiamole così, no? O rilievi da parte del traffico civile che riportava nelle sue vicinanze del traffico militare di aviogetti.

Alla domanda se il "vedono razzolà" da lui pronunciato nel corso della telefonata è sempre riferito alla Difesa" risponde "beh sono loro è chiaro che vedono razzolare, noi non...non siamo noi, cioè è un'informazione che viene da loro verso noi" (pa.275 delle trascrizioni).

All'osservazione del P.M. circa il fatto che le conversazioni riferite al radar di Siracusa, da lui citate nel corso del colloquio telefonico con Fiorito, non risultino dalle registrazioni sequestrate quel giorno, il Guidi ribadiva che queste cose non le aveva recepite direttamente ma gli erano state riferite. (pagg.118-119 delle trascrizioni).

Dichiarava inoltre che nessuno del personale del Centro di Controllo gli aveva riferito di intenso traffico militare osservato sugli schermi radar e che i radar

di Fiumicino non potevano vedere aerei razzolare nella zona dell'incidente a quote di 3-4-5.000 piedi.

Il contatto con gli americani era soprattutto finalizzato allo scopo se nella zona ci fossero unità navali che potessero partecipare alle ricerche dell'aereo.

Il colonnello Russo, che aveva eseguito il tracciato del volo, non gli aveva detto di aver notato qualcosa di particolare, né egli stesso lo aveva notato. Contestategli dal P.M. le precedenti dichiarazioni rese al riguardo nella fase istruttoria circa gli echi ad ovest della traiettoria, ribadiva che aveva ritenuto trattarsi di echi spuri che potevano attribuirsi ad una riflessione anomala della massa metallica del DC9; nel tracciato non c'era nulla che potesse far pensare ad una collisione.

LE DICHIARAZIONI DI FIORITO DE FALCO NICOLA

Nel corso dell'istruttoria il Fiorito De Falco, Capo del 2° reparto ITAV (Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo) rendeva le seguenti dichiarazioni:

esame istruttorio del 16.10.1990-

Era prassi all'epoca che il Capo-Sala, subito dopo un incidente di volo, o anche una mancata collisione, accentrasse tutto il materiale video e audio e lo sigillasse in una scatola a eventuale disposizione della Magistratura. Anche in occasione dell'incidente di Ustica si era seguita questa prassi.

La documentazione, prima che venisse sigillata, era stata copiata per eventuali necessità di coordinamento del soccorso. S'è fatta copia dei nastri magnetici, sia video che audio. A Ciampino presso l'ATCAS era possibile produrre immediatamente copia anche dei nastri video con l'attrezzatura ivi esistente.

esame istruttorio del 10.10.1991-

Guidi non gli aveva assolutamente riferito di un intenso traffico militare.

Il giorno dopo l'evento era venuto presso di lui il col. Russo portandogli un grafico su cui si vedeva la traccia del DC9. Gli aveva chiesto se era sicuro che il dc9 non si era scontrato con qualche paperozzo e cioè con qualche altro aereo. Russo gli aveva risposto che la traccia del velivolo era chiaramente visibile e che, dopo poche battute dall'incidente, si erano viste delle tracce che potevano essere attribuite a rottami perchè prive di velocità orizzontale; gli aveva anche fatto vedere una cartina su cui c'erano quei dati. In quella circostanza aveva chiesto espressamente al Russo se era rilevabile qualche elemento che potesse far pensare ad una collisione e quello aveva risposto negativamente rassicurandolo.

Escludeva che il capo sala lo avesse quella sera informato dell'esistenza di intenso traffico militare.

Il giorno dopo aveva richiesto informazioni su presenze di traffici certamente al Russo, che era venuto a rapporto presso di lui, e forse anche al Guidi che

probabilmente lo accompagnava; i due avevano escluso la presenza di qualunque traffico che avesse potuto far pensare ad una collisione, sola ipotesi che a quel tempo era stata formulata.

Esame istruttorio del 31.1.1992-

Così, tra l'altro, dichiarava testualmente:

“credo di ricordare che Russo e Guidi vennero insieme, poi Guidi si allontanò, perché era venuto anche, forse..... e con Russo, ricordo che Russo mi stese sul tavolo un tracciato, una carta, mi fece vedere il percorso che aveva fatto l'aereo, il DC 9, mi fece anche vedere dove si presumeva che fosse caduto con le coordinate e mi disse anche che ad una certa fase di questo volo si era perduto il contatto. Cioè questo aereo non era stato accettato dall'ente limitrofo del Controllo che era Palermo.....

.....Russo mi fece anche notare che si vedevano, una volta caduto il segnale radar secondario, cioè quello che viene riattivato, praticamente, dal velivolo con questo dispositivo che si chiama radar secondario, c'erano state alcune battute di radar primario, questo naturalmente il giorno quando l'ho visto, che stavano a significare secondo la sua interpretazione, che c'erano dei pezzi che stavano cadendo, tanto è vero che fu soltanto per due battute.....due battute significa due, sono pochi secondi insomma.....

.....La mia preoccupazione, come ho detto l'altra volta, fu di sapere, di vedere se c'era eventualmente qualche traffico, non conosciuto, o per un errore del controllore che avesse potuto determinare una collisione, perché la prima cosa alla quale si pensò tutti fu una collisione. Il Colonnello Russo mi disse: non c'è assolutamente niente perché traffico, non c'era traffico.....”

Si procedeva quindi all'ascolto della telefonata delle 20,23 Guidi/Fiorito (104**Ra2** 20,23).

Si riportano alcuni stralci significativi del prosieguo dell'esame (nдр: GI=Giudice istruttore; F= Fiorito;R= P.M.dr.Roselli; S= P.M. dr.Salvi)

GI - no, adesso parliamo un attimo di questa prima parte. La ricorda questa telefonata

F - francamente no

GI - ma è lei che parla

F - si, si, sono io sicuramente, beh, sapevo che

GI - non le sembra che risulti una situazione di fatto completamente diversa da quella che ha riferito finora. Cioè qui innanzi tutto

F - in che senso, scusi Consigliere

GI - no, lei ha detto di aver saputo di tutto il mattino successivo da Guidi, che le ha fatto un rapporto

F - ho detto che non ricordavo, mi scusi eh, di aver avuto una telefonata, ma è chiaro che poi la telefonata, sta qui, quindi. Non è che ho detto che non avevo avuto, non me la ricordavo

GI - stiamo parlando che le è stata riferita la presenza di diversi aeroplani

F - si, diversi aeroplani

GI - che sono stati visti

R - dalla Difesa aerea siciliana

GI - sono stati visti dai radar della Difesa siciliana collocati nei siti

R - sa, qui la questione era fonte della Difesa siciliana

F - ma scusi, io non capisco

R - e per cui si cerca di parlare con Sigonella, con gli americani

F - si

R - cioè ci sono questi contatti

S - generale non le si sta chiedendo adesso

GI - mica stiamo contestando questo

S - in termini generali qual'è l'operazione di soccorso dell'ACC, le si sta chiedendo una cosa molto precisa che riguarda la notizia ricevuta quella sera da lei circa

GI - dalla persona che era sotto di lei nella linea gerarchica

S - circa la presenza di aerei rilevati dal radar di Marsala

F - si

S - ora prima di tutto, ora ricorda questa circostanza

GI - o di Siracusa

S - o di Siracusa certo

F - no, ora, ora, ricordo di aver fatto questa telefonata ovviamente, ma il termine con la quale l'ho fatta non me lo ricordo assolutamente.

Il Fiorito è deceduto in data anteriore al dibattimento.

LE DICHIARAZIONI DI MASSARI PORFIRIO

Nel corso della formale istruttoria il Massari, Capo Sala operativa del Centro di Controllo di Roma Ciampino, rendeva le seguenti dichiarazioni:

esame istruttorio del 18.3.91-

Era stato avvisato dal Corvari, controllore del settore SUD, che l'aereo non era più in contatto con Roma. Aveva allora chiamato un Air Malta, che si trovava nei paraggi del DC9, perché facesse da ponte, ma senza esito. Aveva quindi telefonato al Cram di Marsala ma gli era stato risposto che non c'era nessun aereo in volo, stessa risposta aveva ricevuto da Licola e Poggio Ballone. Non aveva potuto osservare lo schermo radar al momento della scomparsa perché si trovava nel proprio ufficio. Nella sala operativa si era pensato che l'aereo fosse ammarato o, ipotesi successiva, caduto per vecchiaia.

Esame istruttorio del 23.7.91-

Escludeva che qualcuno dei suoi dipendenti avesse potuto riferirgli, dopo la notizia della sparizione del dc9, della presenza di traffico militare statunitense nella zona del disastro. Aveva appreso, soltanto poco prima della precedente audizione, da notizie di stampa e televisive che nella zona del disastro c'era intensa attività americana.

Reso edotto del contenuto della telefonata tra Smelzo e Berardi delle ore 20,25 (64MFpzB 20,25) dichiara: *“può essere stato qualunque degli ufficiali dell'ACC perché non dice capo sala”*.

Datagli quindi lettura della telefonata delle ore 20,31 (69MFpzB 20,31 - 126Rb2 20,33), dichiara: *“Io con Trombetta non ho mai parlato, non credo che Trombetta quella notte fosse in servizio”*.

A questo punto il G.I., su richiesta del P.M., disponeva la sospensione dell'esame del Massari essendo emersi elementi indizianti del delitto di falsa testimonianza.

Le dichiarazioni successivamente rese dal Massari in qualità di indiziato non sono utilizzabili in questo processo come statuito dalla Corte con ordinanza dibattimentale del 9.10.2003.

Il Massari è deceduto in data anteriore al dibattimento.

LE DICHIARAZIONI DI CORVARI UMBERTO

Nel corso della formale istruttoria il Corvari, addetto al controllo procedurale del traffico aereo nell'area ricompresa tra 100 miglia circa a sud di Ostia e la Calabria, Sicilia e Malta- così dichiarava:

esame istruttorio del 12.11.1986-

Aveva preso in carico il DC9 appena il velivolo era uscito dalla copertura radar di Ciampino. Il pilota gli aveva comunicato di essere ad una distanza da Palermo stimata in 115 miglia, con arrivo previsto per i minuti 13, cioè le 19,13Z; aveva allora invitato il pilota a richiamare quando avesse deciso di iniziare la discesa verso Palermo.

Dopo circa 4-5 minuti aveva però preso egli l'iniziativa di chiamare il velivolo per comunicare al pilota che, quando avesse voluto, avrebbe potuto iniziare la discesa senza necessità di ulteriore contatto, senonchè non aveva ricevuto risposta.

Aveva allora chiesto ad altro aereo in volo da Malta verso la Sardegna di chiamare il volo IH870, cosa che era stata fatta, ma senza esito.

A quel punto, coadiuvato dal caposala, aveva iniziato a chiamare i vari centri radar che avrebbero potuto aver avvistato l'aereo ed era stato allertato anche l'RSC di Ciampino.

esame istruttorio del 18.3.91-

Nel suo posto di lavoro non c'era uno schermo radar, esisteva soltanto uno schermo radar collocato in alto, a cavallo ogni due posizioni.

Ricordava di aver guardato il tubo, ma sicuramente dopo le telefonate, in un momento in cui l'aereo doveva essere già a Palermo.

In precedenza l'aereo era stato seguito dal collega controllore radar addetto al settore TSR, Nino la Torre.

esame istruttorio del 10.02.92-

Nella telefonata delle ore 20.41 all'ambasciata americana (90Ra2 20,41) riconosceva la voce di Chiarotti nella conversazione in inglese e, probabilmente, quella del Guidi che parla con accento romanesco; nella

telefonata delle ore 20,23 (104**Ra2** 20,23) riconosceva le voci del Guidi e del Fiorito; il Guidi, nel corso di questa telefonata, stava ripetendo al Fiorito quel che esso Corvari gli aveva riferito circa le notizie apprese da Marsala e cioè che non vedevano niente ed erano impegnati in una esercitazione; escludeva però di aver potuto comunicare al Guidi la circostanza di aerei americani che razzolavano.

Non aveva assolutamente alcun ricordo di telefonate con i centri della D.A. di Siracusa o di Marsala nel corso della quale si fosse parlato della presenza di aerei americani.

Escludeva che nell'ambito della sua attività operativa fosse pervenuta l'informazione di aerei americani visti razzolare e, tanto meno, che fosse stato egli a ricevere queste informazioni da parte di Marsala o Siracusa nel corso delle telefonate fatte a questi enti dopo la perdita di contatto con il DC9. Per quello che gli constataba, qualsiasi telefonata di tipo operativo era registrata.

Esame dibattimentale-udienza 6.02.2001-

Non aveva il controllo visivo degli aerei che seguiva proceduralmente anche se esisteva un tubo radar ma defilato rispetto alla sua posizione. Dopo la perdita di contatto, aveva fatto la prima telefonata sicuramente a Palermo perché riteneva che il DC9 avesse contattato quel controllo per il bollettino meteo.

La prima idea era stata quella di un dirottamento. Ricordava di aver parlato sicuramente anche con Marsala -che aveva risposto di non avere nessun aereo nella zona di copertura- con Catania e, infine, con Siracusa forse mediante un suo collaboratore.

Aveva telefonicamente riferito le sue impressioni al Comandante della RIV col.Guidi (cfr. 186**Ra1** 19,37).

Dei contatti avuti con l'ambasciata USA aveva appreso successivamente, anche perché la notizia era apparsa sui giornali.

Riteneva di aver guardato il tubo radar nel momento in cui aveva cercato di ristabilire il contatto con il DC9; non si aspettava però risposte perché a quel momento l'aereo era già fuori della copertura del radar.

La Torre non gli aveva riferito di aver visto traffico sconosciuto; era una giornata tranquilla. Nessuno dei quattro piloti che in quel periodo si trovavano nella

zona (ATI, Itavia e due Air Malta) aveva segnalato presenza di altri velivoli o situazioni strane.

Ribadiva che Marsala non gli aveva riferito di traffico a bassa quota.

Il tubo radar che poteva osservare forniva lo stesso scenario di quello a disposizione del La Torre.

Richiesto poi di fornire precisazioni riguardo a quanto affermato nel corso dell'esame istruttorio del 10.2.92 e cioè che Marsala gli aveva comunicato che non vedevano niente e che erano impegnati in una esercitazione, così rispondeva: *“io gli chiesi se loro lo vedevano e loro mi dissero che non lo vedevano in quel momento e vedevano un altro aereo che era...che poi avevo giudicato essere un altro e che per quanto riguarda prima non avevano informazioni perché avevano un'esercitazione. Interpreto anche questo per quanto mi ricordo”*.

LE DICHIARAZIONI DI LA TORRE ANTONIO

Il La Torre, controllore radar addetto al settore T.S.R. (Terminale Sud Roma) ricomprendente la zona Sorrento, Ponza e fino a 40 miglia a sud di Ponza, così dichiarava:

esame istruttorio del 12.11.86-

aveva preso in carico il volo all'incirca quando si trovava nella zona di Latina ad una quota di 29.000 piedi. Il pilota in questo primo contatto aveva detto che quella sera aveva trovato "un cimitero" nel senso che non erano funzionanti molte radio-assistenza.

Poiché nella zona risultava un vento di forza elevata gli aveva consigliato un'accostata di circa 15-20 gradi verso ovest. Successivamente il pilota aveva chiesto l'autorizzazione a scendere di 4000 piedi, forse proprio per il vento, ed egli lo aveva autorizzato in tal senso ed il volo era proseguito senza ulteriori contatti fino al momento in cui aveva raggiunto il limite della copertura radar; a quel punto aveva avvisato il pilota che sarebbe stato preso in carico dalla sala radio assistenza.

Così poi continuava:

"a d.r.: Se ben ricordo quella sera non c'era assolutamente traffico urgente: esso se non erro, era limitato a uno o due aerei civili di linea.

a d.r.: Qualsiasi aereo militare non in volo operativo deve sottostare alle procedure icao di controllo e identificazione usate per il traffico civile. Cio' non avviene nel caso di attivita' operative allorché entra in funzione il sistema di controllo radar della difesa aerea militare.

a d.r.: In occasione di esercitazioni in aerospazi adiacenti o comunque interessanti aerovie civili, i comandi militari inviano preavvisi di tali esercitazioni. dette esercitazioni se avvengono in aerospazi nazionali vengono specificati gli spazi, le quote, gli orari in cui esse si svolgono. Ove avvengano in aereospazi internazionali viene solo comunicata l'esistenza della esercitazione con la precisazione che il controllo aereo su essa viene eseguito da impianti militari."

Esame istruttorio del 13.2.87-

Era a conoscenza che nelle registrazioni radar si rilevavano alcune tracce in prossimità di quelle del dc9. Queste tracce potevano essere definite spurie in quanto non accertate. Sul suo schermo non aveva rilevato alcuna di queste tracce e non sapeva spiegarsi il motivo tecnico per il quale il calcolatore aveva registrato i punti spuri senza però riportarli sullo schermo.

Esame istruttorio del 18.3.91-

Al momento in cui aveva dato istruzioni al pilota di cambiare la frequenza il trasponder funzionava perfettamente; fino a quel momento egli aveva regolarmente visto il primario ed il secondario L'ipotesi che si era subito fatta in sala operativa era stata quella di un qualcosa estremamente improvviso che non aveva dato tempo al pilota di lanciare al controllore il "may day".

Esame istruttorio del 23.7.91-

Non aveva mai sentito parlare di traffico militare statunitense nella zona del disastro.

Era capitato che a volte fossero informati di esercitazioni che non risultavano dai notam, questo perché i velivoli erano controllati da radar delle portaerei. Riuscivano a seguire queste esercitazioni perché i velivoli viaggiavano con i trasponder accesi, ma come tutti i velivoli operativi, erano unknown perché i trasponder erano a codice militare segreto.

Esame istruttorio del 10.02.92-

fattagli ascoltare telefonata delle 20,39 (89Ra2 20,39) riconosceva sicuramente la voce di Chiarotti e, probabilmente quelle di Guidi e Massari. Era comunque sicuro che la conversazione si svolgeva nella saletta del caposala perché là c'era l'unico telefono abilitato per l'esterno.

Esame istruttorio del 13.02.95-

Aveva preso servizio alle ore 18,00Z locali. Non aveva visto traffico sconosciuto prima dell'incidente.

Esame dibattimentale -udienza 17.1.2001-

Aveva seguito il DC9 sino a circa 40-42 miglia oltre Ponza; aveva quindi avvertito il pilota che era terminato il servizio radar e lo aveva cambiato con il settore successivo, cioè il settore Sud Roma con frequenza 128.8.

Non aveva un ricordo personale di contatti con l'ambasciata americana, ma ricordava che poi gli era stato detto, "queste cose sono circolate" e che quella sera si era parlato di presenza di traffico americano, ma ribadiva che egli personalmente non aveva visto nulla, anche perché in caso di presenza di esercitazioni in acque internazionali avrebbero dovuto avvertire i piloti. Peraltro successivamente precisava (cfr.pag.237 trascrizioni udienza 17.01.2001) che la "cosa", cioè il traffico americano di cui quella sera si parlava, "*si riferiva credo in giornata, forse in mattinata o nel primo pomeriggio, o il giorno prima, non diciamo all'orario del cambio*" cioè all'orario nel quale -ore 20,00 (ndr: riferisce l'orario locale non zulu)- egli aveva preso servizio, perché altrimenti il controllore che smontava dal pomeriggio, dandogli le consegne gli avrebbe dovuto lasciare una tale informazione.

Reso edotto dal P.M. di quanto dichiarato dal Diamanti, in fase istruttoria ("*...mi avvicinai alla postazione settore sud dove prestava servizio come controllore Nino La Torre e gli chiesi come mai non si vedeva più niente dissi espressamente che fine hanno fatto le manovre ed egli mi rispose "è stato spento tutto" o frasi similari*") il La Torre rispondeva che il ricordo del Diamanti era un po' confuso in quanto egli non era controllore al settore Sud ma al settore T.S.R. e comunque escludeva di aver parlato con il Diamanti.

La distanza totale di copertura del radar di Fiumicino era di 125.130 miglia nautiche; una volta "passato" il DC9 al Settore Sud non lo aveva più seguito.

Non aveva quella sera notato traffico operativo nella zona a sud-ovest di Ponza in orario 20.15-20.30.

Esame dibattimentale -udienza 7.2.2001-

Richiestogli se tutto quello che si osservava sullo schermo radar veniva registrato, rispondeva: "*beh, io al momento*

devo dire sicuramente di sì, probabilmente a quei tempi avevamo un limite di copertura, per cui probabilmente poteva esserci qualche cosa... diciamo ai confini soprattutto della copertura radar che poteva dare qualche problema, nel senso che magari registrato male o... cioè o non attendibile diciamo, ecco.”

LE DICHIARAZIONI DI CHIAROTTI ELIO

Il Chiarotti, controllore del traffico aereo addetto al settore arrivi Nord così dichiarava:

esame istruttorio del 31.01.92-

Era montato alle ore otto meno dieci, orario locale. Parlando egli bene l'inglese, qualcuno lo aveva chiamato per fargli fare una telefonata all'ambasciata USA. Non ricordava chi glielo avesse chiesto, nè le ragioni della richiesta; gli era stato solo detto di chiedere se mancava un loro aereo; al riguardo così testualmente afferma:

“questa telefonata aveva come scopo quello di avvisare qualcuno all'Ambasciata che ci eravamo persi un aereo e chiedere loro se per caso se ne erano persi uno dei loro.....assolutamente nessun'altra ragione che questa.....mi è stato detto: telefona un pò a questi signori e chiedi se, immagino che sia stata questa la richiesta...e chiedi se, quello che poi è stato chiesto, se manca un aereo, se sanno qualche cosa di un aereo che sia perso da parte loro. Perchè quando noi perdiamo un aereo la prima cosa che si pensa, il pericolo, l'incubo numero uno nostro è la collisione.....Comunque sia, ripeto, io non sono qui a dire che ricordo perfettamente quella telefonata, io dico che se quella telefonata mi è stata richiesta e non vedo altro motivo per cui avrei dovuto farla, evidentemente l'ho fatta. Se potessi sentire questa telefonata, io sarei molto più esauriente perchè 12 anni sono 12 anni.

Richiesto dal G.I. se aveva sentito parlare altri di intenso traffico militare americano nella zona del disastro così rispondeva:

“non le nego che noi di questa cosa ne abbiamo parlato in questi giorni, sarebbe assurdo pretendere che non se ne sia parlato. Per quanto riguarda la mia conoscenza specifica dovuta alla mia presenza lì la risposta è negativa.....io credo di ricordare che ci fosse qualcosa durante il pomeriggio e che, comunque, la sera quando siamo montati in servizio non c'era più.

Riferiva che *“.....si sente certe volte urlacci vari, porco qui, porco lì perchè in effetti il traffico da portaerei in queste zone è sempre stato un traffico notevole.....io stesso ho fatto dei viaggi da Ciampino e sono atterrato su*

portare americane con l'intento di arrivare a un qualche sistema di coordinamento per migliorare diciamo, per avvisarci bene, perchè in effetti questi aerei civili, questi piloti, diciamo, che ogni tanto ci dicevano: abbiamo visto sfrecciare due aerei, abbiamo visto qui, abbiamo visto là.

Quando si vedono sul radar è dovere del controllore avvisare il pilota.....ma spesso e volentieri si vedono un sacco di traccette che non si sa bene, poi non abbiamo la quota di quelle tracce.....

*.....allora io non posso dire se ho visto o non ho visto traffico, ma a detta di tutti i controllori che lavoravano in quel settore, traffico visibile veramente da dar fastidio non c'era, dico questo paragonando ad altre situazioni. Mi è capitato spessissimo, non ho nessuna difficoltà di ammetterlo, come supervisore di vedermi piombare addosso un controllore che dice: **così non si può continuare a lavorare, questi stanno da tutte le parti**. Ma non in quella occasione, in altre occasioni, per cui, in quell'occasione per esempio non ho sentito niente del genere, è vero che non ero supervisore, però 'ste cose si sentono insomma.*

In relazione alla telefonata fatta quella sera all'Ambasciata non ricordava se, oltre che con la persona che aveva risposto dal centralino, avesse parlato con qualcun altro.

Dopo l'ascolto della telefonata delle 20,39 (89Ra2 20,39) ed anche, come si desume dal contenuto dell'esame, di quella delle 20,41 (90Ra2 20,41) individuava le voci del Grasselli e del Guidi. Era la sua la voce che aveva pronunciato la frase “*senti, scusami tanto l'esercitazione interessava aerei americani*” con tono interrogativo.

Infine, escludeva che, dopo quei tentativi, nel corso della serata si fosse riuscito a creare un contatto con l'ambasciata americana; non ricordava se, oltre che con la persona che aveva risposto al centralino, avesse parlato con qualcun altro.

Esame dibattimentale –udienza del 21.02.2001-

Era stato il Massari a fargli fare la telefonata all'Ambasciata americana per chiedere se “*avessero qualche notizia di qualsiasi genere che interessasse il volo dell'Itavia.....qualche notizia in*

più di quelle che avevamo noi....uno scopo preciso non c'era". Non gli era capitato in precedenza di chiamare l'ambasciata.

A contestazione da parte del P.M. di quanto invece dichiarato in sede istruttoria(–*“questa telefonata aveva come scopo quello di avvisare qualcuno all’Ambasciata che ci eravamo persi un aereo e chiedere loro se per caso se ne erano persi uno dei loro”*–) così rispondeva: *“non ricordo esattamente le parole, ma non vedo nessun motivo per cui non posso aver detto quello che (ho) detto, praticamente la sostanza rimane la stessa”*.

A ulteriore contestazione che egli in quella sede aveva anche precisato che la motivazione della telefonata ricomprendeva anche la verifica dell’ipotesi di una eventuale collisione (... *Perchè quando noi perdiamo un aereo la prima cosa che si pensa, il pericolo, l’incubo numero uno nostro è la collisione...*), così rispondeva: *“...ma queste sono tutte un po’ illusioni anche se esternate così, in forma discorsiva, al Giudice Priore...Con l’ambasciata americana non c’è stata nessuna richiesta di niente per il semplice motivo che l’addetto militare aveva cominciato il suo week.end”*.

Quel giorno ci doveva esser stata un’esercitazione militare che però era terminata già da molto tempo.

Procedutosi in aula al riascolto delle due telefonate già sentite dal teste in istruttoria e fattogli presente dal P.M. che in quella sede egli aveva riconosciuto la sua voce come quella che pronunciava la frase *“ senti, scusami tanto l’esercitazione interessava aerei americani”*, dichiarava che gli sembrava strano che fosse stato egli a parlare così dato che egli già sapeva che l’esercitazione era terminata.

Ribadiva che non era poi riuscito più a parlare con l’ambasciata.

Per quanto poi concerneva, in generale, l’argomento del traffico operativo generato da presenza di portaerei e l’interferenza di tale traffico con l’attività del controllore di volo, appare rilevante riportare integralmente i seguenti brani delle trascrizioni dell’udienza:

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *il traffico operativo da portaerei è un traffico notevole che si verificava spesso in quelle zone o che si verificava in via eccezionale?*

TESTE CHIAROTTI ELIO: *io posso adesso dire una cosa che... mi consta per motivi pratici, essendo un Ufficiale dell’Aeronautica Militare, sono stato*

anche inviato sulle portaerei per vedere come si svolge quel traffico e come è il controllo, cioè vedere cosa fanno i nostri colleghi, parlo da controllore, sulla portaerei e come controllano il loro traffico. Per quanto riguarda la visualizzazione di questo traffico su un tubo catodico radar, diciamo che è piuttosto noiosa dal punto di vista di quello che possa essere il mantenimento dell'identificazione, specialmente quando non avevamo i transponder, quando non avevamo il raggio... ehm, il radar secondario. **Una piccola traccia luminosa, con una luminosità molto limitata che passa su delle macchie molto grosse generate da un traffico su una portaerei ovviamente viene momentaneamente persa di vista, cioè quello che a noi interessa è la macchia, ma non abbiamo... noi sappiamo che il traffico della portaerei è limitato ad una certa quota e gli aeroplani della portaerei non salgono...**(pagg.25.26 trascrizioni udienza 21.02.2001);

AVV. P.C. MARINI: ... ha raccontato prima rispondendo al Pubblico Ministero, di avere compiuto un viaggio su una portaerei. La ragione di questo viaggio?

TESTE CHIAROTTI ELIO: la ragione di questo viaggio credo che sia, basicamente, la stessa, ma non sono stato... la stessa già detta, cioè una questione linguistica e operativa, contemporaneamente. Cioè, molti Ufficiali dell'Aeronautica Militare sono stati convocati dagli americani sulla portaerei per renderci edotti del fatto che la loro organizzazione era la organizzazione perfetta per eccellenza. Cioè il loro controllo, il loro sistema di controllo era tale che non dovevamo preoccuparci, questo a prescindere dall'incidente, è successo in altri momenti, che non dovevamo preoccuparci assolutamente della presenza di quegli aerei a parte la faccenda tecnica che **la presenza degli aerei genera una macchia sullo schermo radar che rende difficile visualizzare altre macchie, cioè il plot degli aeromobili nel momento che ci passano sopra.** Praticamente, se posso visualizzare con le due mani, dico questo: questo è il tetto del loro traffico, e gli altri aerei sotto il nostro controllo ci passano sopra, praticamente questa macchia però non viene identificata perché... comunque sia la macchia non si sa a che livello sia, la **macchia** può essere praticamente a qualsiasi livello. Ma infatti la

preoccupazione del controllore è quella, è duplice, cioè è dire... diciamo: "Vedo che lì ci sono degli aeroplani ma non li visualizzo in quota, li visualizzo solamente in presenza sullo schermo radar. Dove staranno, a che quota?". Allora gli americani ci hanno invitato proprio per questo, coordinamento e ci hanno fatto vedere come la loro... la loro organizzazione fosse, diciamo, ben organizzata. Siamo stati sulla portaerei a gruppi, non solamente io, anche altri. (pagg.50-51 trascrizioni udienza 21.02.2001).

Non gli risultava che quella sera i suoi colleghi del settore Sud avessero lamentata la presenza sul radar di tracce di voli non conosciuti attribuite a traffico operativo.

Escludeva che gli fosse stato riferito che, pochi minuti prima di quelle due telefonate delle 20,39 e 20,41, il generale Guidi nel colloquio con Fiorito avesse parlato di un'esercitazione, di aerei americani visti razzolare e di un'eventuale collisione.

LE DICHIARAZIONI DI BRUSCHINA ROBERTO

Il Bruschina, all'epoca maresciallo dell'A.M. in servizio presso il Sottocentro di Coordinamento e Soccorso -RSC- di Ciampino- con funzioni di addetto alla radio, così dichiarava:

esame istruttorio dell' 11.06.91-

La sera del 28 giugno '80 era in servizio con turno di 24 ore dalle ore 8,00 del mattino alle ore 8,00 dell'indomani.

Riteneva che quella sera in servizio con lui c'era il m.llo Bozicevich. Trombetta Antonio era il capitano comandante dell'RSC.

Ricordava che quella sera, da 10 minuti ad un'ora dopo l'incidente, un addetto al controllo di Roma Ciampino si era affacciato all'ingresso dell'RSC dicendogli di avvisare Martinafranca, allo scopo di far "rimbalzare" il messaggio ai piloti degli elicotteri, che in quel momento si stavano avviando sull'aerea dell'incidente, che in zona c'era traffico militare americano.

Egli aveva supposto che si trattasse di una portaerei.

Non sapeva dire chi fosse quella persona, era comunque sicuro che era un addetto al controllo, giacchè lo conoscevo di vista, ma non sapeva se fosse un militare o un civile. Questa persona aveva detto soltanto: avvisare i piloti che in zona c'era traffico militare americano.

Non sapeva dire come il Controllo avesse determinato questo traffico.

Dalla visione del radar era facilissimo individuare decolli e atterraggi da portaerei.

Aveva presunto che il traffico fosse da portaerei perché un traffico in alto mare può concentrarsi solo se c'è una portaerei;

Aveva comunicato a Martinafranca l'avviso ricevuto dal Controllo. Spontaneamente dichiarava: all'epoca l'avviso sembrava una comunicazione "gratuita" ovvero senza importanza.

Non ricordava se nel corso di questa comunicazione era stata fatta menzione dell'opportunità di interessare l'ambasciata degli Stati Uniti. Facendo mente locale rammentava qualcosa circa l'ambasciata americana; non sapeva però precisare se il "qualcosa" gli fosse stato detto da quello del Controllo o da quelli di Martinafranca.

Precisava che per “zona”, nel contesto della frase che gli era stata letta (1), si intendeva, nel gergo abitualmente usato, un’area non vasta che i velivoli di soccorso dovevano attraversare o nella quale dovevano operare. Queste notizie potevano essere apprese dalla diretta visione del radar o derivare da comunicazioni telefoniche o scritte (come i notam).

(1) è da presumere che al teste sia stata letta la trascrizione della telefonata delle ore 20,25 orario di Ciampino (124**Rb2** 20,25- corrispondente alle ore 20,22 orario Martina Franca –65**MFpzB** 20,25). Poiché però alla data di questo esame non erano state ancora depositate dai periti né le trascrizioni delle registrazioni telefoniche di Martina Franca –che saranno depositate in data 6 e 10 luglio e 5 ottobre 1991, né quelle di Ciampino –che saranno depositate in data 10.02.1992-, è altresì da presumere che si sia trattato di una trascrizione eseguita in via informale direttamente dal G.I.).

esame istruttorio del 20.6.91-

La persona della sala operativa che era venuta nell’ufficio dell’RSC poteva essere un ufficiale o un sottufficiale ed era in borghese. La persona in questione dimostrava sui 30 anni, si era affacciata solo per una trentina di secondi, era comunque una persona che aveva già visto; la sua comunicazione era consistita nell’invito ad avvisare i piloti degli elicotteri di soccorso del possibile pericolo costituito da aerei.

Riteneva che sulla questione del traffico intenso in precedenza non ci fossero state altre comunicazioni o avvisi; non ricordava se ce ne fossero stati successivamente.

Il traffico intenso al quale si era fatto riferimento era un traffico militare statunitense; ricordava vagamente che c’era stato qualche riferimento all’Ambasciata americana ma non chi ne avesse parlato.

A questo punto, procedutosi, come risulta dal verbale, all’ascolto della telefonata “in questione” (ndr.trattasi ovviamente della telefonata 124**Rb2** 20,25), il Bruschina dava atto che il contenuto era diverso da quello che ricordava: la persona che era venuta era un ufficiale, gli aerei del traffico militare intenso statunitense avrebbero potuto aiutare il Soccorso nel comunicare il punto dove l’aereo si era inabissato, qualora lo avessero visto o qualora la portaerei lo avesse avuto sullo schermo radar. Prendeva atto che, secondo il tenore del colloquio, con la frase “siccome c’era traffico americano in zona molto intenso” si faceva riferimento ad un

momento sicuramente antecedente a quello della telefonata e coincidente con quello della caduta dell'aereo. Confermava comunque la sua interpretazione e cioè che quel discorso era finalizzato alle preoccupazioni delle interferenze con gli elicotteri del Soccorso.

esame istruttorio del 21.06.91-

Ribadiva di non ricordare chi fosse l'ufficiale che era venuto presso l'RSC per dirgli del traffico militare intenso. Non conosceva il Grasselli, il La Torre ed il Corvari

Esame dibattimentale- udienza 5.06.2001-

Ribadiva che la persona che lo aveva avvisato dell'intenso traffico era in abiti civili e che il messaggio trasmesso a Martinafranca era soprattutto diretto agli elicotteri partiti da Martinafranca allo scopo di evitare altri incidenti.

Aveva telefonato a Martinafranca immediatamente dopo essere stato avvisato; la supposizione circa presenza di una portaerei era connessa al forte traffico militare in una zona specifica e si fondava su pregresse esperienze di casi simili.

In caso di notizia di caduta di un aereo, le competenze specifiche dell'RSC consistevano, anzitutto, nel verificare l'esattezza della notizia; una volta stabilito che l'aereo non era più in volo, sulla base dell'ultimo segnale pervenuto dal velivolo si tracciava un quadrilatero nell'ambito del quale indirizzare le ricerche dei mezzi di soccorso.

Non aveva sentito altre persone parlare quella sera di traffico militare americano.

Precisava che l'avviso da lui ricevuto non conteneva la specificazione come "americano" del forte traffico militare; ma praticamente la cosa era sottintesa in quanto il traffico italiano era sempre sotto controllo perché venivano trasmessi i piani di volo.

Per quanto poi concerneva l'interpretazione della parola "c'era" contenuta nella frase "siccome c'era traffico americano in zona molto intenso" che sembrerebbe fare riferimento alla presenza del traffico al momento dell'incidente e quindi non al momento della comunicazione da lui ricevuta da parte dell'"ufficiale dell'ACC", il che farebbe apparire incongrua la sua spiegazione della motivazione

dell'avviso come diretta ad impedire ad incidenti con gli elicotteri del soccorso che in quel momento operavano, il Bruschina, dopo che si era proceduto all'audizione della registrazione della telefonata, conveniva sul fatto che il "c'era" era riferito al momento temporale della caduta dell'aereo ma, peraltro, precisava che quel traffico poteva essere continuato anche successivamente e quindi la comunicazione doveva essere data agli elicotteri del soccorso che si avviavano in quella zona.

Non aveva in seguito appreso se Martina Franca avesse accertato se effettivamente nella zona ci fosse traffico militare.

LE DICHIARAZIONI DI TROMBETTA ANTONIO

Il Trombetta, capitano dell'A.M. e comandante del Sotto Centro Soccorso di Ciampino, così dichiarava:

Esame istruttorio del 20.6.91-

. Quella sera non era in servizio ma, avvisato a casa dal M.llo Bozicevich, sottufficiale di turno presso la sala operativa dell'RSC, che il DC9 non rispondeva alle chiamate, era giunto in ufficio presumeva a circa mezz'ora di distanza dal momento in cui era stato notificato al reparto l'evento. Il M.llo Bruschina era il sottufficiale di turno in sala radio.

La sala dell'ACC di Roma era situata nello stesso edificio e nello stesso piano, proprio di fronte a quella del suo reparto,

Non aveva visto quella sera nessuno dell'ACC, né i due sottufficiali gli avevano riferito di visite di persone dell'ACC.. Ricordava che qualcuno aveva parlato della possibilità di richiedere l'intervento degli americani per l'ipotesi che navi della VI flotta fossero presenti nel Mediterraneo; riteneva si trattasse di Bruschina, che ne stava parlando al telefono. Aveva ritenuto peraltro che una tale possibilità non fosse praticabile data la difficoltà di mettersi in contatto con le navi americane.

Non gli era stato riferito di alcun traffico militare statunitense intenso nella zona. Qualora una tale notizia vi fosse stata, avrebbe dato disposizioni per conoscere di quale tipo di traffico si fosse trattato interpellando sia il Controllo del T,A, sia l'RCC di Martina Franca

Non aveva mai parlato del discorso di Bruschina con altre persone né con i suoi superiori perché il "discorso" era stato tutto accentrato all'RCC che avrebbe fatto i necessari rapporti.

Non ricordava se Bruschina avesse fatto menzione dell'Ambasciata americana.

Disposta ed eseguita, su richiesta del P.M., l'audizione della registrazione della telefonata Bruschina/Marzulli delle ore 20,25 (124**Rb2** 20,25) Il Trombetta dichiarava di non aver memoria di questa telefonata, che sicuramente non gli era stata riferita dal Bruschina.

Contestatogli dagli inquirenti che dal contenuto della telefonata si evince che, attraverso la presenza in zona di traffico militare statunitense, si poteva desumere quale fosse il punto di caduta, il Trombetta rispondeva che gli elementi forniti dal Controllo erano sufficienti per iniziare le operazioni di soccorso e che, a quel momento, non aveva ritenuto utile ai fini del soccorso il discorso della presenza americana.

Esame istruttorio del 21.6.91-

Dichiarava che, avendo avuto modo di riflettere, aveva ricordato alcune circostanze: era arrivato nell'ufficio tra le 22,45 e le 23,00. Non ricordava se aveva direttamente percepito la telefonata del Bruschina o se era stato questi a riferirgliene successivamente il contenuto. Ricordava che quando era arrivato nella sala operativa vi erano alcuni dipendenti dell'Itavia e che, a proposito della presenza di mezzi statunitensi, ad una certa ora Martinafranca aveva riferito, tramite il SOC, di aver accertato che la notizia era infondata; non ricordava però se tale informazione era stata appresa direttamente da lui o da altri.

Esame istruttorio del 24.7.91-

Preso atto del contenuto della telefonata nella quale uno degli interlocutori risponde al nome di "Trombetta" (ndr:trattasi della telefonata **69MFpzB** 20,31 corrispondente alla telefonata **126Rb2** 20,33) e della distanza temporale di soli 9 minuti con quella Bruschina/Marzulli ammetteva di essere egli a parlare e di conoscere il contenuto di tale telefonata; ribadiva, peraltro, di non ricordare se era presente alla telefonata di Bruschina o di esserne stato informato da questi o da Bozicevich.

Alla domanda su chi fosse l'ufficiale dell'ACC venuto nell'ufficio del soccorso per riferire che avevano visto traffico militare statunitense, a contestazione del fatto che nella telefonata lui dice che "si stava parlando con il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei" e che da tale frase può desumersi che egli conoscesse la fonte della notizia, rispondeva: "non riesco a ricordare la persona che è entrata".

Alla domanda poi di come potesse affermare, sempre nel corso della telefonata, che il capo controllore stava chiamando l'ambasciata, rispondeva che

egli non lo aveva visto telefonare e non credeva che l'avesse fatto dalla sala operativa dell'RSC.

Alla ripresa dell'esame, dopo una sospensione di due ore e mezza, dichiarava di aver ricordato di aver parlato della questione della presenza di navi americane anche con il Cap.Santamaria dell'RCC di Martinafranca.

Le successive dichiarazioni rese dal Trombetta nella fase istruttoria, quale indiziato del reato di falsa testimonianza, non sono utilizzabili come statuito da questa Corte con ordinanza dibattimentale del 9.10.2003.

In dibattimento il Trombetta si è avvalso della facoltà di non rispondere.

LE DICHIARAZIONI DI MARZULLI PIETRO

Il Marzulli, maresciallo dell'A.M. in servizio come operatore presso l'RCC (Rescue Coordination Center) di Martina Franca, così dichiarava:

esame istruttorio del 12.11.1986-

La sera del fatto era di turno con il capitano Smelzo.

Appreso che il DC9 non dava più notizie, avevano contattato i reparti del Soccorso di Brindisi e Ciampino; Ciampino aveva già iniziato la predisposizione dell'intervento sulla base delle notizie avute da quel Controllo radar. Il contatto con Ciampino era avvenuto con il m.llo Bruschina, operatore di servizio al momento.

Avevano, a loro volta, richiesto l'intervento dei mezzi della M.M. indicando il presumibile punto di caduta in base ai dati in loro possesso.

Esame istruttorio del 1.07.1991-

I colloqui con l'RSC di Ciampino erano avvenuti con il m.llo Bruschina e con l'ufficiale che gli sembrava fosse il capitano Trombetta. Per parlare avevano usato la RITA ed anche le linee civili; riteneva che tutte le linee fossero soggette a registrazione..

Non ricordava i contenuti delle singole telefonate. Non ricordava di telefonata nella quale si era parlato di ambasciata americana. Se si trattava di americani, potevano aver chiamato per chiedere eventualmente dei loro mezzi in zona che potessero aiutare nelle ricerche. Non vi erano altre autorità americane che potessero essere contattate a tal fine, oltre quelle di Napoli ove trovavasi un comando americano.

Era capitato che qualche volta si erano rivolti a questo Ente, del quale non ricordava il nome, per raccogliere informazioni su esercitazioni o sulla presenza di mezzi aereonaviganti in zone di interesse.

Nel verbale si dà atto che, a questo punto, si procedeva all'ascolto della conversazione Marzulli-Bruschina "delle 22.26 del giorno 27.06.80" (trattasi ovviamente della telefonata 65MfpzA 20,22 corrispondente, nelle registrazioni di Ciampino, a 124Rb2 20,24).

Il Marzulli dichiarava di ricordare tale telefonata: della notizia del traffico americano ne aveva parlato subito con Smelzo; non ricordava però altri particolari salvo “qualcosa che riguardava Napoli”. Ammonito dal G.I. a dire la verità, dichiarava di ricordare, “ma non al 100%”, che avevano chiamato Napoli, cioè quell’ente del quale aveva prima parlato; era anche possibile che avessero chiesto al capo controllore Patroni Griffi di informarsi se ci fossero mezzi americani in zona. Precisava che, per il lavoro che faceva, a lui interessava solo il soccorso; era, cioè, irrilevante sapere come fosse successo il disastro, sarebbe stato invece rilevante sapere solo se c’era una portaerei perché ciò avrebbe consentito l’intervento di elicotteri.

Non aveva fatto menzione della telefonata in questione nel precedente esame perché non ne aveva alcun ricordo.

Esame istruttorio del 26.07.91-

Non ricordava se aveva parlato con certo Berardi; preso atto che si trattava di persona in servizio al COP; riteneva, pur non essendone certo, che erano entrati in contatto con il COP.

Era sicuro che da parte del Soccorso era stato chiamato West Star.

Ascoltata la telefonata delle ore 21,45 -101MFpzB 21,45- riconosceva la voce di Smelzo in quella della persona che diceva “*ha detto il generale di informarsi con West Star*” e quella di Patroni Griffi in quella della persona che diceva: “*ho capito, portaerei americana, traffico americano,....lui mi ha detto, ho chiamato Weststar, ho chiamato...sia portaerei che traffico di altra natura americano non ci sta, dice i radar nostri non hanno visto...vogliamo chiedere a Sigonella se dicono che ci sta qualche altra cosa?...*”

Esame dibattimentale- udienza 6.03.2001-

Dall’esame dibattimentale del Marzulli non emerge alcun elemento ulteriore di particolare rilievo o comunque sostanzialmente diverso da quanto in precedenza il teste aveva già dichiarato.

E’ soltanto da notare che il teste, alla domanda se nel corso delle successive conversazioni telefoniche avesse poi ulteriormente sentito parlare del possibile traffico americano, rispondeva negativamente precisando: “.... . *no perché subito, man mano che passavano le ore ormai questa cosa passava nel dimenticatoio.....è come se fosse stata una notizia così tirata fuori e che non veniva più da nessun’altra*

parte, cioè non era una notizia più che ci si andava dietro, perché si è saputo...si è partito con questa notizia, poi durante le ore diciamo non se ne è parlato più, si pensava solo a trovare l'aereo”

LE DICHIARAZIONI DI SMELZO GIOVANNI

Lo Smelzo, ufficiale coordinatore in servizio presso il 3° RCC di Martina Franca, ente con competenza di intervento in caso di richiesta di soccorso aereo nell'ambito territoriale dell'Italia meridionale e delle isole dal quale dipendevano i due sub-centri distaccati ad Elmas e a Ciampino, così dichiarava:

esame istruttorio del 12.11.1986-

Era di turno quella sera insieme con Marzulli. La notizia della scomparsa del DC9 era pervenuta dal Controllo della difesa aerea di Martina Franca. Gli era stato comunicato anche l'ultimo punto di riporto, necessario per organizzare le ricerche;

esame istruttorio del 22.06.1991-

Confermava le dichiarazioni rese, in data 11.04.1989, al colonnello Barale che gli aveva posto dei quesiti relativamente all'annotazione riportata sul "quaderno di stazione" dell'RCC di Martina Franca in data 27 giugno '80 alle ore 22,27 locali.

Tale annotazione risulta del seguente tenore:

"I 10.27 Tel.Bruschina Uff. ACC. ROMA CHE IN ZONA incidente trovasi traffico AMERICANO, chiede SE NECESSARIO INFORMARE AMBASCIATA PER NOTIZIE"

Le risposte ai quesiti, come emerge dal verbale redatto in quella sede, erano state le seguenti:

- 1) la comunicazione proveniva dall'RSC di Ciampino nella persona del m.llo Bruschina che aveva ricevuto la notizia dall'ACC di Roma;
- 2) l'annotazione era stata effettuata dal m.llo Marzulli;
- 3) la richiesta di interessare eventualmente l'ambasciata USA aveva lo scopo di richiedere eventualmente l'intervento dei mezzi USA in supporto alle operazioni di soccorso;
- 4) non avendo l'RCC conoscenza diretta della situazione del traffico aereo, era stato interessato il Capo Controllore del SOC che aveva escluso la presenza di portaerei americane in zona; pertanto da parte dell'RCC non era seguita alcuna ulteriore azione.

Nell'ambito dell'esame istruttorio, lo Smelzo ulteriormente precisava che il capo controllore del SOC era il magg. Patroni Griffi; ignorava in base a quali dati il Capo Controllore aveva escluso la presenza di portaerei americani e mezzi militari nella zona.

Non ricordava cosa si fosse detto all'RSC di Ciampino circa l'opportunità di chiamare l'ambasciata Usa; era possibile che egli avesse acconsentito a che Ciampino l'avesse chiamata.

Aveva saputo da Marisicilia che c'era un Atlantic in volo e ne aveva chiesto il dirottamento nella zona. dell'incidente.

Ascoltata la telefonata Bruschina- Marzulli delle 20,22, dichiarava che non avevano la possibilità di mettersi in contatto diretto con la flotta americana e che non ricordava di risposte pervenute da Roma a seguito della sua possibile autorizzazione a chiamare l'ambasciata.

Esame istruttorio del 26.07.1991-

Non ricordava se aveva fatto altre telefonate aventi ad oggetto il traffico militare americano, né se avesse parlato con un ufficiale dell'ACC.

Datasi lettura della trascrizione della telefonata delle 20,25 tra esso teste ed il m.llo Berardi (64MFpzB 20,25) dichiarava di non ricordare chi fosse l'ufficiale dell'ACC che, come emerge dalla trascrizione, gli aveva riferito che in zona c'era del traffico militare americano, precisando anche che era probabile che aveva così detto per evitare altre discussioni con quel maresciallo, ma che in effetti non era stato lui a prendere la telefonata dell'ACC.

Non ricordava se avesse svolto indagini sulla presenza americana; era probabile che ne avesse parlato "di ritorno" con il Soccorso di Ciampino. Datasi lettura della trascrizione della telefonata delle ore 21,54 (102MFpzB 21,54), dichiarava, per quanto concerneva la frase "*dunque Weststar mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona*", che poteva aver usato la prima persona impropriamente, aggiungendo poi che non avevano linee dirette con Weststar. Riguardo poi all'invito di Trombetta a interessare Marsala, non riteneva di aver fatto direttamente questo accertamento che forse poteva essere stato fatto tramite il Capo Controllore.

Esame istruttorio del 15.1.92-

Con riferimento alla telefonata delle 20,31 (n.b. orario erroneamente indicato nel verbale come 22,31) con il capitano Trombetta del soccorso di Ciampino (69MFpzB 20,31) --ed in particolare all'invito rivolto gli dal Trombetta (*"senti tu tramite i canali lì della Difesa non puoi interessare Bagnoli?... E' importante capisci?"*)- dopo che esso Smelzo aveva chiesto delucidazioni sulla "nave americana" (*"..poi cos'è quella notizia lì della nave americana..."*)— lo Smelzo dichiarava che per Bagnoli si doveva intendere il Comando Nato di Bagnoli e che ricordava di aver parlato della cosa con Patroni Griffi; non sapeva se poi ci fossero stati contatti con Bagnoli "nel corso della giornata".

Esame dibattimentale- udienza del 6.03.2001-

Aveva rivolto al COP la richiesta per ulteriori informazioni circa la presenza eventuale di portaerei nella zona in quanto, il COP, essendo la sala operativa dello SMA, aveva sicuramente maggiori possibilità di indagine al riguardo. La ricerca della portaerei era finalizzata ad avere ulteriori mezzi di ricerca e di soccorso-.

LE DICHIARAZIONI DI PATRONI GRIFFI VITO

Il Patroni Griffi, capo controllore della sorveglianza aerea presso il 3° ROC di Martina Franca, così dichiarava:

esame istruttorio del 22.06.1991-

Ricordava che la sera del 27 giugno 1980 il cap.Smelzo gli aveva chiesto se c'era traffico militare in zona; la domanda di Smelzo era finalizzata ad evitare che un eventuale traffico militare e civile in zona intralciasse i soccorsi; egli aveva risposto a Smelzo che in quella zona non c'era traffico. Aveva saputo che c'era una sola portaerei alla fonda a Napoli; questa informazione, che gli era stata passata dalla sezione intelligence di Martina Franca, risaliva comunque al giorno precedente, però la sua risposta negativa si era basata anche sui dati radar di Marsala e Licola che escludevano attività aerea collegata a portaerei. Non ricordava se Smelzo avesse parlato specificamente di traffico americano; peraltro, poichè in quelle aree in mare aperto gli unici velivoli che potevano operare erano quelli della VI Flotta, per questa ragione aveva chiesto all'intelligence la posizione della portaerei USA.

Non aveva parlato con Smelzo dell'opportunità di allertare l'Ambasciata USA.

Tali dichiarazioni sostanzialmente risultavano conformi a quelle rese dal Patroni nel corso dell'audizione anteriormente avvenuta -in data 10.01.1990- presso la Commissione Parlamentare di Inchiesta, dichiarazioni che, all'inizio dell'esame istruttorio, aveva espressamente confermato.

esame istruttorio del 29.7.1991-

Non confermava quanto in precedenza dichiarato circa l'informazione ricevuta dall'Intelligence sulla portaerei alla fonda nel porto di Napoli, ciò perchè alla data del 1980 il settore Intelligence era in grado di avere soltanto la situazione delle navi sovietiche e non anche quella delle navi alleate.

Non ricordava se aveva chiamato l'ADOC per avere notizie sul traffico americano; l'ADOC era a Monte Cavo ed era la sala operativa della 5^ ATAF; era poi stata trasferita a Verona ed il sistema aveva assunto il nome di West Star.

Preso atto del contenuto ed anche ascoltata la registrazione della telefonata delle ore 21,45Z (101**MFpzB** 21,45) dichiarava di non ricordare nulla dell'attività di ricerca sul traffico militare americano. Poteva aver contattato, per informarsi del traffico, i centri radar e l'ADOC o WEST STAR; escludeva di aver direttamente parlato con Bagnoli.

Preso atto del contenuto della telefonata delle ore 20,27 (142**MFpzB** 20,27) dichiarava di non sapere con chi parlava, forse con l'ADOC o WEST STAR.

Esame istruttorio del 15.01.1992-

Procedutosi all'ascolto della registrazione della telefonata delle ore 20,26 (42**MFpzD** 20,26), precisava che aveva effettuato quella telefonata al sito di Licola per controllare l'esistenza del traffico americano. Dopo la immediata risposta negativa ricevuta da parte del suo interlocutore non aveva rivolto altre domande, in particolare per quanto concerneva eventuale presenza di portaerei, in quanto un sito radar non avrebbe potuto dargli altre informazioni che non fossero quelle concernenti traffico di velivoli. L'imput della notizia del traffico gli era pervenuta da Ciampino tramite il Soccorso.

Procedutosi altresì all'ascolto della telefonata delle 20,27 (142**MFpzB** 20,27) e di quella, correlata, delle 20,37 (143**MFpzB** 20,37) precisava che si trattava di conversazioni da lui intrattenute con l'ADOC di Monte Cavo.

Nel corso degli ulteriori, numerosi esami resi in fase istruttoria (14.12.1993- 8.01.1996- 31.01.1996- 8.02.1996- 1.04.1996- 4.07.1996- 5.07.1996- 7.11.1996) non emergeva nulla di significativo per quanto potesse concernere traffico militare nella zona dell'incidente.

Esame dibattimentale- udienza del 28.03.2001-

Ribadiva che era stato Smelzo a chiedergli di informarsi se in zona c'era traffico americano. Avendo ricevuto risposta negativa dai siti radar di Licola, Marsala e Siracusa, gli unici tre interessati alla zona, aveva anche telefonato all'ADOC a Montecavo; non aveva telefonato a Bagnoli proprio perché questo era compito dell'ADOC. Per quanto poi riguardava la brevità della telefonata delle 20,26Z con Licola (42**MFpzD** 20,26), precisava che *“beh, il traffico americano, quando c'è non si può fare a meno...di non sapere, di*

*non notare, perché sono diversi aerei che volano, quindi **nuvolette di aerei** che volano, quando c'è traffico di portaerei quindi non è possibile che uno che sta in sala operativa non se ne accorga.....".* Smelzo era interessato a sapere se ci fosse traffico alleato in zona a quell'ora perché doveva inviare i mezzi di soccorso nella zona.

Dopo le risposte negative ricevute dai siti radar della Difesa non aveva contattato Ciampino per conoscere da dove avesse preso la notizia sul presunto traffico perché riteneva la cosa superflua - (*"....se i miei radar dicono che non vedono, che bisogno c'è di rivolgermi a Ciampino, se i miei radar dicono che non vedono?"*)-

LE DICHIARAZIONI DI LOI SALVATORE

Il Loi, addetto al procedura di identificazione delle tracce presso il sito radar di Marsala, così dichiarava:

esame istruttorio del 17.11.1986-

La sera dei fatti era in servizio presso lo schermo radar.

Aveva visto la traccia del DC9 e l'aveva identificata, se non andava errato, in base al piano di volo comunicato da Roma.

Aveva seguito la traccia per un certo tempo fino a quando non era stato ordinato dall'ufficiale di servizio la sospensione del controllo reale per iniziare l'esercitazione simulata.

Ad un certo momento aveva ricevuto una chiamata, o da Roma o da Palermo, con la quale gli si erano chieste informazioni sull'aereo. Aveva risposto che lo aveva visto fino a poco tempo prima. Commutando la visione del monitor sul traffico reale, gli era sembrato di riconoscere la traccia dell'aereo che in quel momento avrebbe dovuto trovarsi su Palermo. Lo aveva comunicato al suo interlocutore il quale però gli aveva detto che si stava sbagliando perché quella era la traccia di un aereo proveniente da Malta.

Esame istruttorio del 26.09.1989 in qualità di indiziato di reato-

Dalla visione diretta dello schermo non aveva rilevato alcun'altra traccia in prossimità di quella del DC9.

Qualche minuto prima delle ore 19,00Z aveva iniziato l'operazione di adeguamento del suo monitor alla operazione Synadex che doveva avere inizio alle 19,00.

Tutto l'iter della registrazione passava attraverso le fasi di inizializzazione, identificazione e controllo. Nel caso di esercitazione simulata tutte queste funzioni venivano sospese, però un operatore con sistema fonetico-manuale continuava l'osservazione diretta del traffico e l'annotazione manuale sul registro che aveva la sigla DA1.

Esame istruttorio del 13.10.1995 in qualità di imputato-

Procedutosi all'ascolto di alcune telefonate registrate nel sito di Marsala (67-**MARS-1** 19,13; 71-**MARS-1** 19,17), dichiarava che in effetti in quei momenti egli, girando una manopola, poteva agevolmente passare dal traffico simulato della Synadex alla visione del traffico reale.

Procedutosi quindi all'ascolto della telefonata 70**MARS-2** 20,18 (corrispondente a quella 49**Ra2** 20,16), alla ovvia richiesta degli Inquirenti sul motivo che lo aveva indotto a negare al Supervisore di Roma di aver mai avvistato la traccia del DC9, rispondeva in modo assolutamente confuso ed inconcludente.

All'udienza dibattimentale del 6.04.2001 il Loi si avvaleva della facoltà di astensione.

LE DICHIARAZIONI DI LIPPOLIS GUGLIELMO

Il Lippolis, Ten.colonnello dell'A.M. , responsabile dell'RCC (Rescue Coordination Center) del 3° ROC di Martina Franca, così dichiarava:

esame istruttorio del 1.07.1991-

All'epoca del disastro di Ustica l'RCC disponeva di tre linee telefoniche: la linea SIP, la linea RITA che consentiva il collegamento con tutti gli Enti dell'amministrazione dell'Aeronautica ed una linea della Marina per il collegamento con gli Enti della M.M.. Le linee militari erano sicuramente sottoposte a registrazione; non aveva analogo certezza per la linea SIP.

Non aveva egli ricevuto la telefonata proveniente dall'RSC di Ciampino (Bruschina); ne aveva però effettuato l'annotazione sul brogliaccio. Non aveva dato importanza a quella comunicazione perché l'unico loro interesse era quello di evitare interferenze con i mezzi di soccorso, a maggior ragione poi se il traffico riportato nella telefonata era stato presente al momento dell'incidente e non al momento della telefonata.

Nonostante che dal brogliaccio risultava che il "capo controllore nega presenza di portaerei americana in zona", negava di aver mai saputo che in zona ci fosse una portaerei. Non ricordava chi gli avesse riferito della telefonata con l'RSC di Ciampino. Il Soccorso, una volta interessato il Capo Controllore, che aveva poi effettuato la verifica attraverso i collegamenti con i centri Nato, aveva esaurito il suo compito e doveva essere informato da quello.

Nei giorni immediatamente successivi all'incidente aveva cercato di comprendere le ragioni del disastro e, sulla base delle notizie ricevute circa lo stato dei reperti e, in particolare, delle bruciature rilevabili su alcuni sedili e sulla collocazione di tali sedili all'interno dell'aereo, si era fatta la convinzione di una esplosione avvenuta all'interno dell'aereo nella parte anteriore destra. Ne aveva informato verbalmente il suo superiore, il gen. Mangani, il quale invece propendeva per un cedimento strutturale.

La mattina del 28 giugno alcuni colleghi gli avevano mostrato delle carte nelle quali erano rappresentate le tracce del DC9, commentando che si vedeva il velivolo in più pezzi.

All'inizio dell'esame il Lippolis aveva dichiarato di confermare le dichiarazioni rese alla Commissione parlamentare per il Terrorismo e le Stragi che aveva proceduto alla sua audizione in data 16.01.1990.

Nel corso di quella audizione il Lippolis aveva tra l'altro affermato:

Aveva fatto presente al generale Mangani ed anche al Giudice che l'aveva interrogato a Palermo, non molto tempo dopo l'incidente, la sua ipotesi di un'esplosione di una bomba a bordo dell'aereo in corrispondenza della seconda fila di sedili sul lato destro del velivolo, ipotesi che scaturiva dall'esame delle condizioni dei sedili del DC9 e dei cadaveri. Richiesto esplicitamente se ci fosse stata un'"occasione formale" nel corso della quale avesse prospettato tale sua ipotesi, rispondeva: ".c'è stata un'occasione formale soltanto con il Giudice di Palermo e ne ho fatto menzione al com.te Mangani esprimendo questa mia convinzione.". Richiesto poi ulteriormente se fosse certo di non aver avuto occasione di parlarne con altri ufficiali o con il SIOS, rispondeva: "Con altri ufficiali (nдр: oltre che con Mangani) sì, Con il SIOS no; se poi qualcuno fosse del SIOS non lo sapevo".

Non ricordava se il giorno dopo o due giorni dopo la caduta dell'aereo gli era stata fatta vedere una carta contenente i plots visti dal radar di Ciampino; gli era stato spiegato da uno dei radaristi, non ricordava esattamente chi fosse, che l'aereo si era diviso in tre pezzi.

Oltre che al Giudice, aveva riferito questa sua ipotesi della bomba anche al generale Mangani. Aveva escluso l'ipotesi del cedimento strutturale perché dai dati trasmessi dalla Compagnia Itavia risultava che l'aereo era stato completamente revisionato.

Il Giudice di Palermo gli aveva detto che era stato trovato un missile; era stato quindi condotto presso un hangar dell'aeroporto di Palermo, ma l'oggetto mostratogli, a suo avviso, si identificava con una tanica di T33 , cioè un serbatoio supplementare laterale utilizzato appunto dal T33 che era un aereo scuola utilizzato ad Amendola.

In relazione a quanto annotato sul quaderno di stazione circa la comunicazione delle ore 20,27 del Bruschina circa la presenza del traffico

americano nella zona dell'incidente, precisava che alla cosa non si era data molta rilevanza perché in quel periodo non solo il traffico americano ma anche quello di altre nazioni era quotidianamente e massicciamente presente nei cieli dell'Italia.

Esame dibattimentale- udienza del 7.03.2001-

Avvisato a casa dell'incidente si era subito recato presso il sito dove era giunto verso le ore 22Z.

La mattina seguente gli era stato mostrato, riteneva da Patroni Griffi, un tracciato radar dal quale, a quanto dettogli, si poteva desumere che l'aereo si era rotto in due o tre pezzi.

Confermava poi sostanzialmente quanto già in istruttoria dichiarato circa l'ipotesi della bomba a bordo. Ne aveva riferito telefonicamente al Mangani.

Era stato accertato che quel giorno c'era stato traffico americano derivante da un'esercitazione che però era finita verso le sei e mezza-sette di sera.

Riteneva, per quanto concerneva la verifica effettuata circa la presenza di aerei americani, di essersi rivolto al SOC; non ricordava con chi avesse al riguardo parlato, comunque sempre allo scopo di poter utilizzare tutto o parte del traffico ai fini del soccorso; l'ipotesi di collisione od esplosione non aveva a quel momento nessuna rilevanza ai fini del soccorso.

Non gli era stata affidata alcuna indagine dai superiori per accertare le possibili cause dell'incidente.

In relazione al contenuto della telefonata delle ore 23,51 (telefonata riportata alle pagg.99 e segg. delle trascrizioni dei nastri B e D della perizia Ibba-Paoloni) e, in particolare, alla sua affermazione di due tracce friendly che percorrono tutte e due l'Ambra 1, specificava che il termine friendly era riferito a tracce di aerei civili o militari conosciuti, cioè identificati.

Per quanto poi concerneva il tracciato radar mostratogli, come riteneva, da Patroni Griffi la mattina dopo l'incidente, precisava che questi gli aveva spiegato che si vedeva una traccia divisa in tre pezzi; egli aveva ritenuto la cosa plausibile.

Mostratagli la carta con il plottaggio sequestrata a Bosman, dichiarava che non era in grado di poter affermare con sicurezza che corrispondeva a quella mostratagli da Patroni Griffi.

LE DICHIARAZIONI DI FAZZINO CESARE

Nel corso dell'istruttoria formale il Fazzino, che nel giugno 1980 ricopriva la carica di Ispettore dell'ITAV, così dichiarava:

esame istruttorio del 10.10.1991-

All'inizio dell'esame il Fazzino dichiarava di confermare le dichiarazioni rese alla Commissione parlamentare per il Terrorismo e le Stragi che aveva proceduto alla sua audizione in data 23.11.1989.

Nel corso di quella audizione il Fazzino aveva tra l'altro affermato:

l'ITAV (Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo), che costituiva un organo specializzato dello Stato Maggiore, si interessava di quattro servizi: servizio di telecomunicazioni, servizio di avvistamento, controllo e riporto per la Difesa Aerea, servizio metereologico nazionale, servizio del controllo del traffico aereo.

Aveva saputo del disastro ascoltando, il giorno dopo, il giornale radio delle 6,30; questo perché non era inserito nella catena operativa in quanto l'informazione immediata doveva essere rivolta al Sottocapo, al Capo di S.M. e alla catena operativa che, tra le altre cose, doveva anche attivare i soccorsi in caso di bisogno. Recatosi in ufficio, aveva chiamato il responsabile del reparto del Traffico aereo e si era fatto riferire verbalmente i dati delle comunicazioni tbt e dei tabulati delle registrazioni radar; gli era stato comunicato che l'aereo era stato visto sparire dalla schermo subito dopo lo spegnimento del trasponder ed erano state registrate tracce primarie, "una nuvola di tracce primarie"; aveva allora chiesto se intorno vi fossero velivoli: la risposta era stata negativa.

Alla domanda di uno dei componenti la Commissione concernente la richiesta alle autorità americane se, quella notte, fossero in volo dei velivoli o in atto manovre, rispondeva di nulla sapere in quanto la cosa riguardava un'altra "catena" della quale non faceva parte.

Dopo aver confermato tali dichiarazioni, il Fazzino, nel corso dell'esame del 10.10.91, asseriva che osservando, nei giorni immediatamente successivi al fatto,

una rappresentazione grafica del plottaggio, probabilmente portatagli dal Fiorito De Falco, gli era sembrato irrilevante che vi fossero echi che apparentemente non si correlavano alla traccia del DC9, ciò in quanto il radar Marconi di Fiumicino-Ciampino generava per ciascuna battuta numerosi echi anormali. Non ricordava se in quella cartina vi fossero anche echi molto spostati ad ovest. Vi erano degli echi, prima e dopo la battuta zero, che potevano essere correlabili a uno o più oggetti volanti diversi dal DC9, ma non avevano dato gran peso a tali echi perché non vi erano conferme né dal Selenia, né dai radar della D.A.

Gli era stato anche riferito che sin dalla sera stessa era stata ricercata l'assistenza degli Americani nella speranza che vi fosse una portaerei che potesse contribuire ai soccorsi; la ricerca di eventuale portaerei aveva dato esito negativo.

Il giorno dopo il fatto il col.Fiorito ed il col.Sgherri gli avevano escluso la possibilità di collisione con aerei militari in quanto non ve ne erano nelle immediate vicinanze.

Ribadiva di non essere stato avvisato la sera stessa dell'evento perché la catena operativa faceva capo ai Comandi operativi (R.O.C.), mentre non vi era obbligo di comunicazione per l'ITAV.

Preso atto del contenuto della telefonata tra Bruschina e Marzulli, dichiarava di non esserne mai stato informato.

Esame istruttorio del 31.01.1992-

Ribadiva di aver appreso dell'incidente la mattina successiva ascoltando il giornale radio e di non aver ricevuto in precedenza nessun rapporto anche per via telefonica.

Dopo aver ascoltato la registrazione della conversazione Guidi/Fiorito delle 20,23, ribadiva la sua convinzione, quantomeno nel senso che non ricordava assolutamente che il Fiorito lo avesse telefonicamente informato dell'incidente. Escludeva però nella maniera più assoluta che gli avesse riferito di un'esercitazione e di diversi aeroplani americani che razzolavano, questo anche il giorno dopo.

Qui di seguito si riportano alcuni brani significativi dell'esame:

GI - ma le dissero di tutte queste ricerche che avevano fatto

F - no, assolutamente guardi

GI - ma cioè, loro si presero la responsabilità di non dir nulla

R - di tacerle queste cose

F - no, non è che si presero la responsabilità, prima di tutto perché, dopo tutti questi puor parlar della notte, va bene, fra di loro, al mattino dopo, evidentemente, si è arrivati a una, come si chiama, a una, per esempio per me è nuovissimo che abbiano parlato di questo traffico americano, l'esercitazione, vedevano razzolare, va bene

R - queste sono notizie prese dalla Difesa Aerea, eh

F - si, si, non lo metto in dubbio

R - quindi non è che l'avevano supposto, la Difesa Aerea, o di Marsala o di Siracusa gliel'aveva riferito

F - beh, esercitazione, innanzi tutto, era esclusivamente a Marsala quella sera lì

GI - ma non l'esercitazione simulata, qui siamo proprio in una esercitazione reale

R - ma non di un razzolare di aerei americani

F - non c'era in atto alcuna esercitazione reale nel Mediterraneo

GI - notificata, notificata

R - qui parliamo no di Sinadex, ma di esercitazione

F - notificata ovviamente, va bene, ma neanche ci risultava che fosse avvenuta una esercitazione

GI - però questo riferisce che vedono, un dato di fatto preciso, vedono razzolare

F - dunque, chi lo dice che vedono razzolare

GI - qua

S - e guardi

GI - Guidi

F - Guidi, si: "c'era l'esercitazione.. perché dice, dice che vedono razzola' diverso, diversi aeroplani americani"

R - questo dalla Sicilia li vedono, eh

GI - e questo è preciso, molto preciso

F - no, Guidi, Guidi non era in Sicilia

R - lo dice come riferito dalla Sicilia

GI - si, come riferito dai siti radar della Difesa in Sicilia

R - lei dice che questo non gli è stato riferito

F- no, assolutamente no

In sede dibattimentale il Fazzino si è avvalso della facoltà di astensione.

LE DICHIARAZIONI DI MANGANI ROMOLO

Il Mangani, Comandante del 3[^] ROC di Martina Franca, così dichiarava:

esame istruttorio del 28.10.1989-

I compiti del Centro di Martina Franca erano essenzialmente di natura coordinativa dell'attività dei cinque centri radar della Difesa che ad esso facevano capo (Marsala e Iacotenente funzionanti in automatico; Otranto in semi-automatico; Licola e Siracusa in fonetico-manuale).

La sera dell'incidente era prevista l'esercitazione Synadex per il sito di Marsala.

Informato del disastro, era giunto nella sala operativa del Centro verso le ore 9,40 (ndr:da intendere probabilmente per le 21,40Z).

Durante la notte successiva all'incidente avevano avuto contatti telefonici con i vari enti interessati allo scopo sia di verificare l'esistenza o meno di aerei nella zona al momento del sinistro -dato che la prima idea che si era presentata era stata quella di una collisione- sia di approntare i servizi per il soccorso.

Esame istruttorio del 26.07.1991-

Per quanto concerneva l'argomento di presenze militari statunitensi nella zona del disastro, ricordava soltanto che, in sala operativa, era venuta fuori la proposta di chiamare l'Ambasciata americana al fine di accrescere le possibilità di soccorso; contemporaneamente però aveva sentito qualcuno dire che americani non ce n'erano e quindi tutto era finito nell'ambito di pochi minuti..

Preso atto del contenuto della telefonata delle ore 21,40 (23MFpzC 21,40) affermava che aveva chiesto notizie della Saratoga perché evidentemente aveva saputo che in quei giorni la portaerei era nel Mediterraneo; per lui era un problema perché per diverse ore era rimasto convinto della collisione e ciò fino a quando da Marsala, nelle prime ore del mattino, aveva ricevuto informazione che il DC9 non aveva altre tracce in prossimità.

Con il termine "pollaccione" voleva indicare un pilota che commette errori in buona fede.

Già nella notte del disastro, Lippolis gli aveva prospettato l'ipotesi di una esplosione interna e, successivamente, gli aveva detto di averne anche riferito al dr.Guarino. Tornato sull'argomento aveva anche sostenuto l'ipotesi di una bomba come causa dell'esplosione interna. Egli non aveva mai concordato con le ipotesi del Lippolis.

Esame istruttorio del 12.10.1991-

Riteneva di aver riferito quanto accaduto nella notte a Bari al Comandante della 3^a Regione gen.Piccio. Non ricordava se aveva anche parlato con lo Stato Maggiore a Roma e cioè o con Capo gen.Bartolucci o con il sottocapo gen.Ferri, ma era sicuro di sì.

Ai suoi superiori sicuramente aveva riferito che escludeva la collisione dopo aver compiuto gli accertamenti necessari. Era presumibile che avesse parlato delle ricerche e del loro esito circa l'eventuale presenza di velivoli della portaerei. Riteneva comunque di averlo riferito la notte stessa al COP affinché l'indomani lo riportasse al Capo di S.M.

L'indomani mattina sicuramente aveva riferito dell'assenza di portaerei e della prima investigazione di Marsala che dava il velivolo come isolato.

Riteneva di aver sentito la mattina personalmente il Bartolucci al quale aveva confermato quanto presumibilmente aveva già detto al COP. Riteneva anche di aver riferito l'ipotesi del Lippolis sulla possibilità della bomba.; nei giorni successivi aveva parlato con Lippolis, dopo che costui aveva esaminato i reperti; sicuramente aveva riferito anche delle sue tesi alla scala gerarchica, di sicuro con Bari.

Non aveva richiesto direttamente a Ciampino come fosse emersa la notizia della portaerei; aveva dato incarico a Smelzo di fare accertamenti in merito; non ricordava esattamente cosa gli avesse risposto; ricordava però che ne era stato tranquillizzato.

Esame istruttorio del 14.01.1992-

Per lui "traffico americano" significava collisione in volo; una volta esclusa la collisione non esisteva più per lui il problema del traffico americano.

La risposta di Weststar era pervenuta verso la mezzanotte; gliela aveva riferita qualcuno della “vasca” di Martina Franca.

Con Bartolucci era in rapporti da diversi anni. L'indomani mattina gli aveva riferito in modo molto informale, almeno così ricordava. Riteneva di averlo contattato in ufficio.

Il Mangani è deceduto anteriormente all'inizio del dibattito.

LE DICHIARAZIONI DI BOZICEVICH MASSIMILIANO

Il Bozicevich, maresciallo dell'A.M. in servizio presso il SOC (Sottocentro di coordinamento ricerche e soccorso) di Ciampino, così dichiarava:

esame istruttorio del 20.06.1991-

Era addetto alle comunicazioni telefoniche mentre il Bruschina a quella radio. Avevano un brogliaccio sul quale segnavano tutte le comunicazioni; a volte però non c'era il tempo di segnare tutto ed allora prendevano appunti su pezzi di carta che poi trasferivano sul brogliaccio; così era avvenuto quella sera. La notizia della sparizione dell'aereo era stata portata da un controllore del quale non rammentava il nome; poco dopo era andato nella sala radar ed uno dei due controllori gli aveva mostrato "come s'era visto sul display" e gli aveva detto che l'avevano visto quando già era in fase di discesa. Avevano diverse linee telefoniche (la Sip, la Militare, la Militare aeronautica ed altre) che all'epoca non erano assoggettate a registrazione presso il loro reparto

Ricordava di conversazioni che facevano menzione di traffico militare statunitense e che sulla frequenza 5685, quella del Soccorso, si sentivano frasi in americano sia prima che dopo la segnalazione dell'incidente.

Non ricordava se qualcuno avesse parlato di ambasciata americana.

esame istruttorio del 1.7.91-

Il capitano Trombetta era stato chiamato immediatamente dopo aver saputo della sparizione dell'Itavia ed era arrivato dopo breve tempo abitando vicino.

Non aveva avuto contatti con l'ufficiale ACC che avrebbe parlato di traffico militare statunitense intenso e non poteva pertanto dire se fosse stato costui a fornire il recapito telefonico 4674 550 che risultava, su un appunto da lui manoscritto, dopo le parole Attache Ambasciata USA.

esame istruttorio del 23.1.92-

Quella sera si era creata una certa confusione, anche perchè era caduto un altro aereo tra Piombino e l'Elba; arrivavano e partivano molte telefonate; entravano anche persone dell'ACC, veniva ogni tanto anche il controllore. Le persone che entravano dialogavano principalmente con Trombetta.

Non ricordava di qualcuno che avesse parlato con Bruschina di traffico militare americano.

Ricordava solo che Bruschina aveva detto, rivolgendosi a qualcuno, che c'era traffico intenso in quella aerovia, che l'avevano visto al controllo, che era un traffico di esercitazione e che c'era pure un'esercitazione.

LE DICHIARAZIONI DI DIAMANTI GUGLIELMO

Il Diamanti, m.llo dell'A.M. con mansioni di controllore presso il settore Arrivi UNR di Ciampino con turno notturno dalle ore 20.00 alle ore 8.00, così dichiarava:

esame istruttorio del 10.1.95-

riteneva che quella sera vi fossero delle esercitazioni militari sotto l'aereo Ambra 13.

Ricordava tra i colleghi presenti in sala La Torre, Bergamini, Chiarotti e, come capo sala, il magg. Massari. Era stato interpellato Chiarotti per farlo parlare al telefono con l'ambasciata americana. Il Chiarotti aveva telefonato da un apparecchio che si trovava al di fuori del gabbiotto del Caposala; cercava di mettersi in contatto con l'attachè ma non era riuscito a parlare con alcuno.

Lo scopo della telefonata, per quanto egli aveva potuto dedurre, era quello di conoscere se vi era traffico americano nella zona in cui era avvenuta la scomparsa del DC9.

Ricordava di aver interpellato il La Torre che gli aveva risposto che l'Itavia non rispondeva più e che quindi era sicuramente cascato.

esame istruttorio del 4.04.95-

Era a conoscenza che quella sera erano in corso delle manovre Nato nel Tirreno tra Ponza e la Sicilia ad est ed ovest dell'aereo Ambra 13 e a quote più basse da quelle tenute dai velivoli civili in aerovia.

Era montato alle 20 e dal momento in cui era montato sino al momento in cui l'aereo Itavia era scomparso dagli schermi aveva notato sugli schermi la presenza di manovre militari. Esse erano durate a lungo e sino a quando l'aereo Itavia era scomparso.

Si era avvicinato alla postazione Settore Sud ove prestava servizio Nino La Torre come controllore e gli aveva chiesto come mai non si vedeva più niente; aveva detto espressamente: "che fine hanno fatto le manovre?" e quello aveva risposto "è stato spento tutto" o frase simile, aggiungendo che il DC9 non era più

in vista e che aveva visto come delle piccole stelline, cioè non una traccia compatta.

Quando, prima dell'incidente, avevano notato le tracce delle manovre militari, sugli schermi avevano anche visto i trasponder degli aerei militari: vedevano solo i numeretti e le quote mantenute.

Le telefonate all'ambasciata erano determinate dal fatto che volevamo sapere dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente e sapere perciò se le esercitazioni erano finite o meno.

LE DICHIARAZIONI DI COLONNELLI PIERANGELO

Il Colonnelli, sergente dell'A.M, in servizio presso la Sala Operativa di Ciampino con mansioni di assistente, così dichiarava:

Esame istruttorio del 13.01.1995-

La sera del 27.6.80 era in servizio notturno dalle ore 20.00 alle ore 8.00 locali presso il settore partenze PIA. Ricordava che quando era montato c'era attività militare nel Mediterraneo; non poteva affermare se vi fosse anche al momento della scomparsa del DC9. Ricordava che sul radar vi erano delle tracce che apparivano e scomparivano subito e si parlava che si trattava di traffico militare. Non ricordava di aver telefonato ad Enti o Comandi A.M. circa la scomparsa del DC9 nè di aver chiamato alcuno quella sera in relazione a tale vicenda.

esame istruttorio del 13.02.1995-

Ricordava che dopo aver preso servizio nel settore assistenza partenze, e certamente prima che venisse segnalata la scomparsa del DC9, nel settore limitrofo al suo (TSR) aveva sentito i commenti del personale addetto circa la presenza di aerei militari ai limiti della copertura radar nella zona a sud di Ponza. Si era avvicinato ed aveva notato nel radar –lo schermo era quello del settore TSR- tracce di traffico militare; non ricordava se apparissero anche i numeri di codice, ma era certo che si vedeva t.a.militare.

Le tracce gli erano sembrate un paio. I commenti su tali tracce che avevano attirato la sua attenzione si riferivano al fatto che a quell'ora le esercitazioni militari che erano state segnalate dovevano essere già esaurite.

Non ricordava se, dopo la segnalazione della scomparsa del DC9, in sala si fosse parlato di questo traffico.

esame istruttorio del 5.04.95-

Aveva parlato di tracce di traffico militare perché se fosse stato traffico civile sarebbe stato in contatto. Sullo schermo appariva anche la

quota che era piuttosto bassa, sicuramente sotto il livello che poteva interessare le aerovie. Non ricordava se vi fosse anche il numero di codice; le tracce erano sicuramente un paio, probabilmente anche di più. La zona era sicuramente a sud di Ponza sulle 80-100 miglia a sud dell'isola. Non ricordava le persone che avevano fatto quei commenti, sulle tracce, menzionati nel precedente verbale.

esame istruttorio del 10.2.97-

Non era in grado di dire con esattezza se le tracce viste fossero di primario o di secondario. Ricordava che si concordava sul fatto che non fosse un traffico civile in contatto con la sala operativa. Per questo tutti presumevo che fosse un traffico militare.

Per quanto concerneva l'area in cui apparivano queste tracce, confermava che esse si trovavano a sud di Ponza, a una certa distanza, quasi ai limiti della portata del radar, nei pressi del punto Doras.

Non ricordava se le tracce portassero indicazione di codice e quota.

A questo punto viene mostrato su schermo di personal computer la visualizzazione del traffico, compiuta dal collegio peritale, traffico quale rilevato dal radar di Ciampino-Fiumicino, con centro a Ponza, e raggio circa 50 miglia, dalle ore 18,40-18,55/z, con secondario del dc9 e primario del traffico prossimo.

Il traffico di cui parlo era sicuramente sul punto che indico sullo schermo.

Si da' atto che il punto indicato tra coordinate $x = 20$ nm nautical miles) e $y = 70$ nm rispetto a Fiumicino.

Spontaneamente: posso indicarlo meglio su carta ove appaiono aerovie.

Quelle che avevano viste erano tracce probabilmente più vicine, in uno spazio più limitato, di quelle che apparivano in quella visualizzazione.

Per "limiti di copertura", intendeva una distanza di novanta - cento miglia da Fiumicino, dal luogo cioè ove aveva sede la testata del radar.

Capitava che ci fosse del traffico, determinata attività militare in corso, fuori degli orari di esercitazione, probabilmente determinata dal fatto che le esercitazioni notificate si protraevano oltre il limite finale di orario.

Non era in grado di dare una nazionalità agli aerei del traffico militare di quella sera.

Esame dibattimentale- udienza 17.1.01-

Mentre portava un piano di volo al TSR, dopo circa mezz'ora da quando aveva servizio, aveva notato sullo schermo radar alcune tracce di traffico non interessato al controllo; aveva dedotto che fosse militare in base al traffico notato nei giorni precedenti che rispondeva alle caratteristiche del traffico militare. Il traffico sicuramente era sicuramente a sud di Ponza.

Quella sera aveva notato quel traffico, ma era un aspetto di una serata normale, non aveva impronta dell'eccezionalità

Non aveva riferito a superiori di questo traffico. Non era una situazione che poteva creare allarme.

Aveva dedotto che fosse traffico militare perché in quell'ora, in quella zona, a quella quota non c'era certo traffico civile. Asseriva comunque che non era certo che fosse traffico militare e neanche della quota.

Ricordava che da spezzoni di conversazioni si parlava comunque di questi traffici; non sapeva dire se ci fosse una opinione unanime che si trattasse di traffici americani; si parlava di questi traffici ma non con particolare apprensione.

Nella notte non erano state fatte particolari ipotesi sulle cause del disastro.

LE DICHIARAZIONI RESE DA CUCCHIARELLI PIERFRANCO

Il Cucchiarelli, capitano dell'A.M. con mansioni di controllore, di turno nella Sala Operativa presso il settore ESO con orario dalle 20.00 alle 8.00 locali, così dichiarava:

esame istruttorio del 9.01.1995-

Verso l'inizio del suo turno, sicuramente prima della scomparsa del DC9, aveva notato sul radar delle tracce operative, cioè di traffico militare, ad ovest di Ponza. Ricordava di aver chiesto al collega che gli stava accanto se vi erano esercitazioni militari e quello aveva risposto di no. Aveva controllato per curiosità il registro dei notam presente in sala e non risultavano esercitazioni ufficiali.

Tutto questo qualche anno prima avrebbe voluto riferirlo alla trasmissione "Telefono Giallo" ma non gli era stato possibile contattarla perché la trasmissione era in chiusura.

esame istruttorio del 13.02.1995-

Il settore ESO, al quale era addetto, aveva competenza sulla Sardegna, ma per gli addetti al settore era utile guardare i passaggi su Ponza. L'ESO operava in procedurale, ma vi era comunque un monitor radar collocato in alto sulla posizione cr non attiva. Per dare gli stimati a Marsiglia usava spesso guardare Ponza su tale monitor, per verificare gli esatti passaggi degli aeroplani, che gli sarebbero serviti sulla delta whisky 6 (ponza - alghero) e sulla delta whisky 12 (caraffa - alghero).

Guardando sulla zona ad ovest di Ponza aveva percepito la presenza di traffici operativi; per zona ad ovest di Ponza intendeva dire una zona di circa 20 miglia di raggio e centro presunto su un'area entro 50 miglia da Ponza verso ovest-sud- ovest.

Nel gergo comune per traffico operativo si intendeva, da un punto di vista procedurale, tutto il traffico di cui si veniva a conoscenza che non seguiva le regole del traffico generale.

Da un punto di vista radar, s'intendeva per traffico operativo quel traffico, visto sullo schermo radar, che non opera nello spazio aereo controllato, che comunque viene riconosciuto come velivolo e che non segue le regole del t.a. generale.

Quella sera egli aveva visto traffico operativo poco tempo dopo essere montato in servizio, tra le 20,15 e le 20,30 locali. Come già aveva detto era montato alle 20,00 e, per quanto ricordava, l'incidente era avvenuto alle 21,00.

Aveva visto dalle due alle tre tracce. le quote erano variabili; i livelli erano tra 19.000 e 24.000 piedi. non era il vero e proprio "razzolare", giacche' con questo termine s'intende il volo intorno ai 10.000 piedi. queste tracce erano con codice e quota.

Nell'immediatezza si parlava di incidente normale. Non aveva parlato perciò subito di quanto aveva visto; ne aveva parlato qualche giorno dopo, in ambiente di lavoro, con colleghi. non riusciva però a ricordare con chi.

Ricordava però un fatto: qualche tempo prima di andare in pensione - cioè e' successo nel 91 - un collega gli si era avvicinato e gli aveva chiesto se ricordava di aver visto, come aveva sempre sostenuto, delle tracce operative quella sera, giacche' era nata una discussione all'interno dell'ufficio del capo sala ed un'altra persona sosteneva che non erano risultate mai tracce estranee quella sera. Aveva allora lasciato la posizione, sostituito da altro collega, per ribadire quanto aveva sempre affermato. La persona che sosteneva il contrario aveva notato essere l'ex ten. col. dell'aeronautica Giorgio Russo. Avevano dibattuto per un po' la questione, ma ciascuno era poi rimasto sulle proprie posizioni.

L'episodio poteva essere avvenuto tra l'89 ed il 90. Russo sosteneva che le registrazioni erano state viste e non avevano dato alcun segno di presenze estranee; egli ribatteva che erano state sicuramente viste solo per breve tempo circostante l'evento; se fossero risaliti fino ad un'ora prima dell'incidente, probabilmente qualcosa avrebbero visto.

Non sapeva dire se quelle tracce fossero di velivoli di un'esercitazione notificata o semplicemente tracce operative sconosciute. Propendeva per questa seconda ipotesi perché, a quanto ricordava in quell'ora non c'era alcuna esercitazione in atto.

Accadeva di frequente che vi fossero tracce operative nel Tirreno centro meridionale non ufficializzate. cio' non faceva meraviglia, perche' anche le esercitazioni notificate avvenivano nella stessa area. Nei casi di esercitazioni notificate alcune aerovie venivano chiuse.

Non aveva notato quella sera una particolare agitazione. Vi era certamente l'agitazione tipica di ogni volta che si verifica un incidente aereo; c'era un via vai di persone verso il gabbiotto del capo sala, ma sembrava quello normale in caso di incidente. Non ricordava chi fosse il capo sala in servizio.

Non aveva sentito parlare, in sala, di traffico militare nella zona e nell'ora dell'incidente.

Ricordava che quella sera, dopo un'ora o due dall'incidente, erano venuti in sala operativa due piloti dell'Itavia, evidentemente per acquisire notizie di prima mano.

Esame istruttorio del 5.04.1995

Le tracce da lui viste quella sera e delle quali aveva parlato nel verbale precedente verbale presentavano codice e quota, erano quindi aa/mm che rispondevano ad un'"interrogazione". erano cioe' tracce "vestite" di codice e quota. I codici erano composti da quattro cifre.

Le quote erano medio-basse e cioe' sui 19.000 - 24.000 piedi.

esame istruttorio del 10.02.1997-

Nelle tracce viste c'erano sicuramente risposte di secondario. Ricordava bene che c'erano i codici e quindi le risposte erano di secondario.

Quel pomeriggio una esercitazione doveva esserci ma il termine era scaduto diverso tempo prima che si scorgesse il traffico operativo di cui aveva parlato.

Il traffico operativo in questione era del tipo di quello che in genere si aveva quando nel Tirreno operava una portaerei. L'area in cui avevano visto il traffico era sostanzialmente fuori dagli interessi di tutti i settori di controllo perché ai margini dell'area di interesse.

Situazioni del genere di quella vista la sera dell'incidente erano abbastanza frequenti. In genere si diceva "è la portaerei che fa l'esercitazione". Non sapeva

dire se fossero state fatte telefonate ai fini di accertamenti su questo traffico. Aveva chiesto all'assistente di verificare sul "librone" se vi fossero o meno delle esercitazioni; dalla consultazione si era accertato che l'esercitazione c'era stata ed era terminata da un certo periodo di tempo.

Ricordava di aver telefonato alla trasmissione televisiva "Telefono Giallo" perché voleva reagire a delle affermazioni dell'allora Presidente dell'AAVTAG generale Mura che asseriva che quella sera non c'erano state esercitazioni; ma non vi era stato tempo per il suo intervento.

Esame dibattimentale- udienza del 17.01.2001-

Aveva preso servizio alle ore 20,00, ora locale. Il settore ESO, al quale era addetto come controllore procedurale, comprendeva una zona che sin estendeva da poco prima Sardegna ai confini con la Francia.

Pur essendo controllore procedurale, dato che quella zona non era ancora coperta dal radar, avendo comunque a disposizione degli schermi radar, egli e i suoi colleghi del settore ESO usavano molto guardare quel punto -Ponza e a sud-ovest di Ponza- potendone trarre elementi utili al fine di comunicare al controllo francese di Marsiglia lo "stimato" del passaggio su Alghero degli aerei che percorrevano la rotta Ponza-Alghero.

Quando era montato aveva notato che c'era questo traffico di aerei operativi con risponditore di bordo attivato a sud-ovest di Ponza.. Dai "libroni" risultava attività operativa in zona ma che sarebbe dovuta finire; aveva visto queste tracce sullo schermo forse per una mezz'oretta; confermava comunque quanto già dichiarato il 13.02.1995 circa le due o tre tracce tra 19 e 24 mila piedi notate tra le 20,15 e le 20,30. Ribadiva che gli aerei avevano il trasponder in funzione.

Dopo la notizia incidente erano arrivati due piloti dell' Itavia.

La vicenda era tornata torna alla sua memoria in occasione della trasmissione "Telefono giallo"; sentendo che nel corso di quella trasmissione si insisteva sul fatto che non ci fosse stato traffico operativo in giro a quell'ora, poiché invece egli si ricordava che c'era, aveva tentato di telefonare ma la trasmissione stava finendo.

Per lui quella sera non era successo niente di eccezionale, perché in quel periodo quelle tracce operative era molto comune notarle, tant'è che i controllori usavano una frase convenzionale in inglese per avvisare i piloti della presenza di questo traffico.

Quelle tracce erano state viste così, *“con qualche occhiata”*; furono viste così; quando si seppe della disgrazia aveva guardato ma non c'erano più. Quindi dopo un'ora che era montato non c'erano; presumibilmente ci saranno state per un quarto d'ora-venti minuti. Non era in grado di dire quale fosse la loro direzione. Il colpo d'occhio diceva che stavano lì, non razzolavano, cioè non erano a quote basse.

Alla contestazione, ad opera della Parte civile, di quanto detto nel corso dell'esame istruttorio del 10.02.1997: *“il traffico operativo in questione era del tipo di quello che in genere si ha quando nel Tirreno opera una portaerei”*, precisava che aveva così detto, non in termini di certezza, ma nel senso che era una situazione che gli faceva ricordare la situazione che si verificava quando c'era una portaerei.

Ribadiva che le tracce viste erano di aerei che si facevano riconoscere perché avevano il trasponder acceso-

Prima della notizia della scomparsa del DC9 la situazione era normale.

Non aveva riferito al controllore delle tracce che aveva visto perché non aveva ritenuto significativa la cosa; in quel periodo ce ne erano abbastanza.

A domanda specifica se quel traffico visto poteva interessare aerovia, rispondeva: *“come flash potrei dirle di no”*.

Specificava che *“..quando non si legge il trasponder, se è (ndr:l'aereo) nella copertura anche del primario si vede una traccia che si muove, non si sa chi è, non si sa la quota, non si sa...si può stimare la velocità, è chiaro che dalle battute, da come si muove una traccia, si vede se è un aereo è veloce o no..”* e più avanti: *“.....quel tipo di radar dava la possibilità anche di identificare semplicemente con il primario, se un pilota chiama e non ha il trasponder, io ne vedo la traccia, la vedo come si muove, lo istruisco a fare alcune manovre, alcune virate e lo posso identificare. Questa è una risposta tecnica però, non di quella sera lì”*.

E' adesso qui opportuno riportare integralmente il contenuto di un passo dell'esame dibattimentale (pagg.98/102 trascrizioni udienza 17.01.2001):

AVV. DIF. BARTOLO: *un'ultima domanda, subito dopo l'incidente lei sentì parlare in sala di traffico militare nella zona e nell'ora dell'incidente?*

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: *sì, se ne parlò, credo addirittura anch'io dissi qualcosa, quindi...*

AVV. DIF. BARTOLO: *senta, allora io le contesto...*

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: *lo sostengo adesso di averlo...*

AVV. DIF. BARTOLO: *no, scusi, io le contesto che il 13 febbraio del '95 lei dichiarò al Giudice Istruttore: "non sentii parlare in sala di traffico militare nella zona e nell'ora dell'incidente". Ne sentì parlare o non ne sentì parlare?*

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: *adesso non so, questo mi sembra una dichiarazione perlomeno strana da parte mia...*

AVV. DIF. BARTOLO: *allora dobbiamo ritenere che il Giudice Istruttore abbia scritto una cosa non esatta?*

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: *mi vuole ripetere per cortesia?*

AVV. DIF. BARTOLO: *lei al Giudice Istruttore... chiedo scusa, non vorrei sbagliarmi, è l'interrogatorio del 13 febbraio '95, troviamo scritto nella dicitura in epigrafe: "Tribunale Roma, Ufficio Istruzione, reso da...", non so dirle se lo ha reso dinanzi proprio al Giudice Istruttore, comunque non è rilevante, è un atto del processo; a domanda del P.M. lei risponde: "non sentii parlare in sala di traffico militare nella zona e nell'ora dell'incidente", pagina 2 della nostra stampa.*

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: *allora non so, se posso rispondere e chiarire perché se no le cose non combinano, sembrerebbe che io ne ho visto e ne ho parlato di questa cosa, siccome sono piuttosto chiacchierone diciamo così...*

AVV. DIF. BARTOLO: *no, lei ha detto non sentì parlare in sala, non.* VOCE: *(in sottofondo).*

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: *allora, fino all'incidente serata grigia, dopo l'incidente movimentazione; ma di traffico che ce ne era in giro si sapeva, c'erano questi... c'era questa frase da dire, se ne vedeva tutti i giorni, e io credo io stesso di aver detto ai miei colleghi: "ma io ho visto del traffico operativo", ma c'è anche da pensare che questa relazione con quel tipo di traffico operativo che io sostengo nei pressi di Ponza, è venuta fatta dopo, perché pensiamo che questo è successo verso Ustica, quindi teoricamente al di fuori di questo tratto, non è stato messo in relazione allora potremmo...*

AVV. DIF. BARTOLO: quindi ci consenta di fissare due punti: il traffico operativo che lei avrebbe intravisto, sbirciato, si trovava intorno a Ponza e quindi...

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: ovest-sud-ovest di Ponza.

AVV. DIF. BARTOLO: ovest-sud-ovest di Ponza, non vicino Ustica.

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: sì.

AVV. DIF. BARTOLO: lei questo traffico operativo lo sbirciò o lo intravide tra le otto e un quarto, otto e trenta...

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: diciamo dopo esser montati...

AVV. DIF. BARTOLO: ...del 27 giugno.

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: ...prima delle otto e mezza, quindici/venti minuti, ecco così potrei dire.

AVV. DIF. BARTOLO: quindi lei lo vide, lo intravide, lo sbirciò mezz'ora prima che si verificasse l'incidente.

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: se vogliamo, sì, schematizzare si può dire di sì.

AVV. DIF. BARTOLO: dopo di che lei, quando si verificò l'incidente, non ritenne doveroso riferire a nessuno quanto aveva visto mezz'ora prima, intravisto, sbirciato mezz'ora prima dell'incidente, giusto?

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: sì, le dico anche perché, perché nella forma mentis di un controllore è abituato un po' a lavorare per settori, quel traffico visto da me era in tutt'altro settore rispetto al settore dove era successo l'incidente e diciamo non c'era una relazione immediata che invece se ne è venuta fuori dopo, quando si è parlato più approfonditamente di queste cose, non so se adesso sono stato più chiaro.

AVV. DIF. BARTOLO: grazie.

TESTE CUCCHIARELLI PIERFRANCO: prego!

LE DICHIARAZIONI DI RICHARD COE

Richard Coe, addetto aeronautico aggiunto presso l'Ambasciata USA di Roma, così dichiarava:

esame istruttorio del 10 e 11.03.1992 reso negli uffici del Dipartimento di Giustizia di Washington-

In quel periodo, stante la contemporanea visita in Italia del Presidente americano, in ambasciata erano rimasti in pochi. Gli addetti che avevano rapporti con l'Aereonautica oltre a esso Coe, erano Bill Mc Bride e Jim Mc Donnel.

Avevano ricevuto una telefonata in qualche modo dal Governo italiano, o dalla Marina o dall'Aereonautica italiana, non ricordava chi aveva chiamato l'Ambasciata per chiedere se c'erano aerei americani in volo nelle vicinanze di Ustica quando era accaduto l'incidente.

Non era in grado di rispondere quando tale telefonata fosse avvenuta. Quando la sera l'Ambasciata era chiusa, c'era un ufficiale di servizio che poteva essere contattato per telefono. Non era egli, in quel periodo, l'ufficiale di servizio.

La mattina dopo, secondo quello che era il suo ricordo, avevano chiamato la Nato a Ramstein, che era il quartier generale dell'aereonautica USA in Europa. Mc Bride, da parte sua, aveva chiamato un assistente della VI Flotta a Napoli per sapere se c'erano aerei della Marina in volo.

Quando avveniva una cosa del genere, l'ambasciatore organizzava un piccolo gruppo di lavoro composto da ufficiali, il che era avvenuto anche per il caso Ustica; le informazioni acquisite venivano trasmesse al responsabile del gruppo che nel caso era Steve May. La conclusione fu che non c'era nessun aereo dell'aereonautica degli Stati Uniti in volo in Italia al momento dell'incidente.

Non era in grado di precisare quale fosse l'Autorità italiana che avesse rivolto la richiesta di controllare l'eventuale presenza di aerei americani; né in particolare se vi fossero stati rapporti diretti tra il suo ufficio e l'Aereonautica militare.

In genere il loro rapporto con l'Aeronautica Militare avveniva tramite il secondo ed il quarto Ufficio del secondo Reparto, riteneva con i capitani Piccioni e Coltelli.

Per quanto egli ne sapeva, non era stata fatta l'ipotesi di abbattimento dell'aereo con un missile.

Le sue richieste agli altri enti statunitensi erano avvenute tutte e soltanto per via telefonica; i documenti di Cincusnaveur diretti all'ambasciata degli Stati Uniti provenivano dalla Marina.

Aveva parlato anche con l'addetto militare francese, colonnello Sapin, e con altri addetti militari europei ricevendo da tutti risposte negative circa la presenza di aerei militari in volo quella sera.

Non era in grado di dire se la richiesta rivolta all'ambasciata di investigare se ci fossero aerei in volo intendesse ricomprendere anche se ci fosse una portaerei; in ogni caso le loro indagini avrebbero ricompreso anche la portaerei in quanto per loro non c'era distinzione tra aerei e portaerei: una portaerei era come una base dell'aeronautica.

Invitato dal G.I. a fare un sommario degli eventi concreti che ricordava di fatto essere avvenuti nella settimana successiva all'incidente così rispondeva: *“mi ricordo che mi è stato chiesto di accertare se c'erano aerei americani in volo al momento dell'incidente. Ho chiamato Decimomannu, Aviano e Ramstein. Da quel momento non so a chi precisamente ho dato le informazioni o a chi stava dirigendo il nostro gruppo o se l'ho data all'Aeronautica italiana...Abbiamo ricevuto altre richieste di informazioni alle quali abbiamo continuato a rispondere...fino a quando sono andato in vacanza e in quel momento la responsabilità era del col.Bianchino a rispondere a ulteriori domande”*

Non poteva dire con precisione se avesse parlato con l'Aeronautica italiana o se invece avesse comunicato direttamente le informazioni a chi stava dirigendo il gruppo dell'Ambasciata.

Esame dibattimentale- udienza del 15.2.2002-

Presso l'ambasciata l'addetto aeronautico era il col.Bianchino; egli era l'aggiunto.

L'addetto aveva rapporti con il secondo e il quarto ufficio del secondo reparto dell'A.M.

In caso di telefonata notturna, l'operatore dell'ambasciata addetto alla ricezione all'occorrenza metteva direttamente in contatto con l'addetto la persona che aveva chiamato.

Il 27 giugno 1980 egli era a Roma, mentre il suo superiore era a Venezia. Era andato in ferie il 30 giugno e tornato al lavoro il 4 luglio.

Il 27 o il 28 giugno egli aveva ricevuto, a casa, una telefonata "a chiedere se c'era un velivolo nell'aria"; non ricordava da chi provenisse la telefonata, ma riteneva che a chiamarlo fosse stato un sottufficiale dell'Aeronautica italiana. Egli aveva allora telefonato al Comando centrale dell'aeronautica americana a Ramstein ottenendo una risposta negativa; ne aveva riferito a Stephen May e poi era andato in vacanza.

Gli sembrava di ricordare che aveva comunicato la risposta negativa della sua ricerca la mattina del sabato 28 giugno agli addetti del secondo o quarto Ufficio.

LE DICHIARAZIONI DI MC BRIDE WILLIAM

Sentito in data 11.03.1992 presso il Dipartimento di Giustizia di Washington in esecuzione di commissione rogatoria, il MC Bride così dichiarava:

Nel giugno '80 prestava servizio presso l'ambasciata USA in Roma come addetto navale aggiunto.

Non ricordava che fosse stato costituito ufficialmente un gruppo di lavoro all'interno dell'ambasciata per il disastro di Ustica: avvisati dell'incidente e sentite voci sull'ipotesi di un missile, aveva immediatamente chiamato le operazioni aeree della VI Flotta per determinare se vi fossero stati aerei in volo ed avevano così telefonicamente appreso che la portaerei era in porto e che al momento dell'incidente non c'erano aerei in volo. Avevano quindi mandato con un telex un messaggio al Comandante della Marina USA CINCUSNAVEUR a Londra per sapere se erano a conoscenza di qualche aereo in volo, anche "collection assets" (aerei che raccolgono informazioni): la risposta era stata negativa. Questa indagine era stata fatta, molto probabilmente, la mattina del sabato, subito dopo aver parlato della cosa con il Coe. La risposta, negativa, di Cincusnaveur era pervenuta forse dopo qualche giorno. Non aveva comunicato i risultati della ricerca per iscritto ma oralmente, per telefono, al Sios del Ministero della Marina a Gaeta; ricordava di aver parlato con il comandante De Michelis.

Riteneva che al termine degli accertamenti non fosse stato fatto un rapporto scritto in quanto le modalità del lavoro erano molto informali perché le immediate conclusioni erano state di escludere alcun coinvolgimento militare e che pertanto non dovevano interessarsene.

Per quanto concerneva il momento in cui aveva appreso dell'incidente, era possibile che avesse ricevuto una telefonata nel corso della notte, ma il suo ricordo era di averlo appreso la mattina dopo.

Avevano al più presto svolto gli accertamenti perché dal colloquio con il Coe era emerso che il Dipartimento di Stato era stato informato che "sul giornale" sarebbe stata riportata la notizia circa la possibilità che l'aereo fosse stato abbattuto da un missile statunitense.

Non era stata costituita una commissione d'inchiesta formale.

Non avevano ricevuto richieste formali dalle autorità italiane circa ulteriori ricerche “ma naturalmente parliamo con la controparte riguardo all’informazione raccolta”.

LE DICHIARAZIONI DI JAMES L. MC DONNEL JR.

Sentito in data 10.03.1992 presso il Dipartimento di Giustizia di Washington in esecuzione di commissione rogatoria il Mc Donnel, che nel 1980 ricopriva l'incarico di addetto navale presso l'Ambasciata degli Stati Uniti di Roma, così dichiarava:

Non era a conoscenza di gruppi di lavoro creati in seno all'ambasciata in relazione all'evento di Ustica. Nell'ambito dell'ambasciata la competenza ad occuparsi di un tale evento, anche per la ricerca di presenze aereonavi, spettava all'Addetto alla difesa.

Non era stato originatore né destinatario del messaggio di CINCUSNAVEUR del 3 luglio '80.

Gli addetti navali avevano rapporti diretti con il Ministero della Marina italiana, c'era poi una sezione speciale che teneva i rapporti con le sezioni speciali, i SIOS, all'interno di ciascuna arma. Egli aveva avuto contatti con tutti i Sios delle varie armi; per quanto concerneva l'aeronautica i suoi rapporti si svolgevano con il capitano Piccioni ed anche con il gen. Tascio ma sempre tramite il Piccioni.

Non aveva ricordo di richieste avanzate dalle FF.AA. italiane riguardo ad eventuali esercitazioni USA.

Riteneva che il Coe si fosse sbagliato per quanto concerne la dichiarazione circa la sua presenza nel supposto gruppo di lavoro che avrebbe indagato su Ustica.

LE DICHIARAZIONI DI STEPHEN MAY

Sentito in data 12.03.1992 presso il Dipartimento di Giustizia di Washington in esecuzione di commissione rogatoria, IL May così dichiarava:

Aveva fatto parte di un gruppo di lavoro costituito il giorno dopo l'incidente all'interno dell'Ambasciata USA con lo scopo, non già di investigare sulle cause dell'incidente di Ustica, ma di stendere i rapporti da inviare al Governo di Washington in merito alle notizie di stampa e alle controversie politiche successive al fatto. Dei componenti di quel gruppo ricordava il Richard Coe; c'erano anche degli addetti militari ma non ne ricordava i nomi.

Non ricordava come la notizia era pervenuta all'ambasciata né se, durante la notte, erano pervenute telefonate.

Il lavoro del gruppo si svolgeva in modo informale ed aveva principalmente lo scopo, date le insinuazioni della stampa, di verificare se le forze militari degli Stati Uniti in Italia fossero coinvolte nell'accaduto. Avevano pertanto avuto contatti con la Sesta Flotta a Napoli e a Gaeta e con il Comando Alleato del Sud. Supponeva che fosse stato fatto un controllo sui missili ma sicuramente non da parte del gruppo.

Non ricordava se fosse stato redatto un rapporto finale; l'attività del gruppo era durata circa tre settimane.

I rapporti con le autorità italiane avvenivano per via orale; non ricordava che il gruppo avesse steso un rapporto formale e lo avesse dato alle autorità italiane.

Le autorità civili italiane con le quali erano in contatto in particolare erano l'ufficio della Nato del Ministero degli Esteri; il contatto con le autorità militari italiane era da lui tenuto con l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa. Non ricordava di aver mai parlato con ufficiali dell'aeronautica italiana; questo compito sarebbe spettato all'addetto militare.

LE DICHIARAZIONI DI PICCIONI ADRIANO

Il Piccioni, capitano dell'A.M. in servizio presso il 2° Reparto dello SMA, IV Ufficio, con funzioni di addetto alla 1^ Sezione, così dichiarava:

esame istruttorio del 18.09.1991-

Il suo ufficio, che costituiva l'interfaccia degli addetti militari stranieri, non si era assolutamente interessato dell'evento di Ustica, trattandosi di aereomobile civile.

Non ricordava se in quel periodo fosse in servizio, ma era probabile che lo fosse.

I contatti con l'ambasciata USA erano diretti verso gli uffici dell'addetto aeronautico; non ricordava di contatti con tale ambasciata nei giorni successivi all'incidente, ma era portato ad escluderli almeno per quanto concerneva la sua persona.

Nonostante le ricerche fatte a partire dal 1990, non avevano trovato traccia di documentazione relativa a contatti con l'ambasciata.

esame istruttorio del 22.09.1992 in qualità di indiziato-

confermava le precedenti dichiarazioni. Preso atto di quanto dichiarato dal Coe circa i contatti di routine avuti con gli ufficiali del II Reparto dell'A.M., ribadiva comunque che egli non aveva mai parlato in forma ufficiale con Coe della vicenda di Ustica.

LE DICHIARAZIONI DI BERARDI ANTONIO

Il Berardi, maresciallo dell'A.M., in servizio la sera del 27 giugno '80, presso il COP, sala operativa dello SMA, così dichiarava:

esame istruttorio del 15.07.1991-

ricordava vagamente che, ricevuta la prima comunicazione circa l'accaduto, aveva informato l'ufficiale di servizio il quale a sua volta, con il suo aiuto, aveva provveduto ad informare tutti gli Enti indicati nella direttiva allora vigente. Non ricordava il nome dell'ufficiale di servizio. Quella sera e durante la notte non c'era stato nulla di strano.

Confermava le dichiarazioni rese in data 11.04.1991 alla Commissione parlamentare d'inchiesta. In tale sede aveva affermato di avere ricordi vaghissimi dell'incidente. Su un brogliaccio veniva annotato tutto quel che succedeva nelle 24 ore; il sottufficiale che rispondeva al telefono segnava sul brogliaccio l'informazione. Non era riuscito a rinvenire tale brogliaccio pur avendone fatto ricerca presso il COP in data prossima alla convocazione presso la Commissione; ipotizzava che potesse essere stato distrutto a seguito della ristrutturazione avvenuta presso il COP. Il brogliaccio aveva una copertina, sulla quale erano indicate le date iniziali e finali del periodo di annotazione, ed aveva i fogli rigati. Vi si annotavano i fatti e le operazioni principali.

L'ufficiale aveva un suo brogliaccio.

Esame istruttorio del 17.07.1991-

Non ricordava se quella sera aveva parlato con l'ufficiale (Smelzo) che prestava servizio al Soccorso di Martina Franca. Datagli lettura del testo della telefonata delle 20,25Z (64MFpzb 20,25), dopo aver esclamato "chi gliel'ha detto che sono io che parlo?", asseriva di non ricordare nulla della telefonata né di ricordare se aveva riferito all'ufficiale di servizio quanto dettogli da Martina Franca nel corso di quella telefonata; precisava peraltro che sicuramente se era stato comunicato qualcosa di grave ne aveva riferito la sera stessa all'ufficiale.

Procedutosi all'ascolto della registrazione della telefonata, dichiarava di ricordarne il contenuto ma non ricordava se ne aveva riferito all'ufficiale. Esibitagli copia del brogliaccio COP nella parte relativa al periodo ricompreso tra

le ore 9 del 27 e le ore 7,30 del 28 giugno '80, dichiarava trattarsi del brogliaccio compilato dall'ufficiale di servizio e notato in mano al colonnello Giangrande in occasione della convocazione presso la Commissione parlamentare.

Spontaneamente dichiarava di essere a conoscenza che nella zona c'era sempre traffico americano tant'è che spesso si dovevano fare alzare in volo gli intercettori in quanto gli aerei americani che decollavano, sia da portaerei che da Sigonella senza piani di volo, erano considerati aerei sconosciuti.

L'immediato referente dell'Ufficiale del COP era il Capo del 3^a Reparto dello SMA.

In dibattimento il Berardi si è avvalso della facoltà di astensione.

. LE DICHIARAZIONI DI GIANGRANDE

Il colonnello Giangrande, che la sera del 27 giugno 1980 svolgeva le funzioni di ufficiale addetto alla sala operativa del COP (Centro Operativo di Pace), così dichiarava:

Esame istruttorio del 22.07.1991-

confermava le dichiarazioni rese in sede di testimonianza formale dinanzi alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi e il terrorismo.

Era stato di servizio quale ufficiale di servizio la sera del 27.06.80 al C.O.P.

Era entrato in servizio, come di regola, al momento della cessazione dell'attività lavorativa ordinaria, che in quel periodo cadeva alle 16,30. Quanto ai registri della sala operativa ricordava che ce n'era uno d'obbligo per l'ufficiale di servizio. Ignorava se i sottufficiali avessero dei propri registri; avevano dei brogliacci, su cui prendevano appunti. Il lavoro si svolgeva in un'unica sala. A disposizione dell'ufficiale c'era una camera attigua ove costui poteva anche dormire.

Non riusciva a ricordare se quella sera fosse di servizio il m.llo Berardi.

Se il sottufficiale avesse saputo che quella sera nel luogo e al momento dell'incidente erano presenti aerei militari di altro paese, avrebbe dovuto riferirglielo. Non ricordava che il sottufficiale lo avesse fatto.

Datasi lettura della trascrizione della telefonata Berardi/Smelzo, confermava che il Berardi non gli aveva mai riferito di questa telefonata; ipotizzava che non ne avesse valutato il giusto peso.

Preso visione della copia del registro ufficiale, riconosceva come propria la scrittura delle annotazioni. Preso atto che tra le 21,30 e le 07,30 successive figurano solo tre annotazioni relative all'incidente e che il Berardi parla, mentre è al telefono con Martinafranca, di "700 telefonate", confermava di aver personalmente ricevuto solo le comunicazioni trascritte; quelle che ricevevano i sottufficiali non era previsto che si dovessero trascrivere sul registro ufficiale.

Esame istruttorio del 14.01.1992--

confermava le dichiarazioni rese nei precedenti esami.
Non ricordava telefonate del gen. Mangani. Ignorava se avesse parlato con il maresciallo Berardi. Ribadiva che il Berardi non gli aveva riferito di traffico americano e di presenze di aerei nella zona del disastro.

In sede dibattimentale il Giangrande si avvaleva della facoltà di astensione.

LE DICHIARAZIONI DI ARPINO MARIO

L'Arpino Colonnello dell'A.M. e Capo, nel 1980, del Secondo Ufficio del Terzo Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, così dichiarava:

esame istruttorio del 22.07.1991-

Nel giugno 1980 era capo del 2° ufficio operazioni del 3° Reparto SMA comandato dal generale Melillo. Il COP era una sala situazioni del 2° ufficio del 3° ed era alle dipendenze della 5° sezione del 2° ufficio.

Verso le 21,30 del 28 giugno era stato avvisato dall'ufficiale di servizio presso il COP, col.Giangrande, della scomparsa della traccia di un aereo civile. Ne aveva informato il gen.Melillo ed il gen.Ferri. Aveva successivamente appreso dal Giangrande che il Soccorso era stato allertato.

Il mattino successivo aveva ricevuto il brogliaccio redatto dall'ufficiale di servizio Giangrande.

C'era stata attività presso lo SMA per accertare se vi fossero in volo velivoli dell'A.M. al momento dell'incidente, ciò in quanto, dato che l'aereo era scomparso improvvisamente senza dare alcuna comunicazione, era possibile l'ipotesi di una collisione.

Non gli era stato riferito che quella sera vi era stata un'intensa attività di ricerca per accertare la presenza di velivoli militari statunitensi nella zona e nel momento del disastro; egli avrebbe dovuto essere immediatamente avvisato se nell'incidente fossero stati coinvolti aerei militari di altri paesi; l'ufficiale di servizio avrebbe dovuto informarlo.

esame istruttorio del 24.01.1997-

Confermava sostanzialmente quanto dichiarato in precedenza salvo precisare che aveva l'impressione di non aver trovato il Melillo e di aver quindi informato soltanto il generale Ferri, durante la notte, della scomparsa del DC9. Il Ferri gli aveva chiesto "c'era qualcuno dei nostri in giro?" egli allora aveva incaricato il Giangrande di assumere le informazioni del caso; la risposta era stata negativa.

Esame dibattimentale del 6.02.1991-

- : il Centro Operativo di Pace era ricompreso nell'ambito della Quinta Sezione del Secondo Ufficio. Costituiva una sala situazione; durante le ore notturne rimaneva sala situazione, nel senso che tutte le novità di un certo rilievo facevano capo a questo C.O.P. e riceveva questioni non solo di tipo operativo, ma qualsiasi questione di interesse della Forza Armata, essendo l'unico Ente, l'unico ufficio, l'unica sezione a livello Stato Maggiore, aperta durante le ventiquattro ore. Quindi tutto ciò che avveniva di rilievo veniva portato lì.

Presso il C.O.P. era presente un Ufficiale di servizio che normalmente non apparteneva al Secondo Ufficio, ma era fornito da uno qualsiasi dei reparti dello Stato Maggiore. Il Capo del Secondo Ufficio era il primo referente di questo Ufficiale di servizio e aveva il vincolo della disponibilità, qualora ci fossero state novità di rilievo al di fuori dell'orario di servizio.

La sala operativa del C.O.P. era situata nei locali del Terzo Reparto dello Stato Maggiore.

La mattina dopo l'incidente il Giangrande, che nella notte aveva svolto il compito di Ufficiale di servizio presso il COP, era venuto presso il suo ufficio in quanto aveva comunque l'obbligo di riferire tutti i fatti di rilievo ivi compresa anche la scomparsa di un aereo civile dai radar, in quanto, pur essendo l'aereo civile, i radar allora erano ancora militari così come anche gli operatori.

Il Giangrande non gli aveva riferito che il Soccorso di Martina Franca aveva, tramite lo Smelzo, telefonicamente informato il COP, nella persona del maresciallo Berardi, della ipotesi della presenza di traffico aereo e portaerei americani. Non gli era stato riferito delle telefonate fatte all'ambasciata americana durante la notte.

Ignorava quali fossero stati gli accertamenti effettuati dal Giangrande per escludere la presenza di aerei italiani in volo nel momento dell'incidente.

LE DICHIARAZIONI DI LUCIOLI MARIO

Il Luciola, capo-pilota Itavia nel 1980, in data 27.02.92 veniva sentito a sommarie informazioni testimoniali da ufficiali di p.g. su delega del G.I. e così dichiarava:

il 27 giugno '80 si trovava presso l'ufficio Itavia di Ciampino. Verso le ore 20,30-21,00 il coordinamento operativo lo aveva avvertito che il DC9 non era arrivato a destinazione ed era dato per scomparso. Alla fine dell'autonomia di volo si era recato insieme con il comandante Chiappelli presso la sala controllo radar di Ciampino dove il responsabile della sala gli aveva mostrato il tracciato radar dove c'era la traccia del DC9 al livello di volo previsto e successivamente l'autorizzazione a scendere ad altro livello più basso; sopra la traccia del velivolo si leggeva chiaramente IH870 e sotto la traccia la velocità KTS450 o 440; dopo un certo arco di tempo la traccia si era fermata istantaneamente sullo schermo radar e si erano create cinque o sei tracce frammentate che percorrevano verticalmente lo schermo e scendevano verso il mare. Nel tracciato si vedevano delle tracce intermittenti e curvilinee che convergevano verso il velivolo, tracce che non erano state definite e che potevano essere tracce spurie, cosa che aveva confermato anche il controllore che aveva loro mostrato, in via riservata, il tracciato. Non ricordava il nome di quel controllore.

Sentito in pari data direttamente dal G.I., il Luciola confermava le dichiarazioni poco prima rese alla P.G. e precisava che quel tracciato radar era stato da lui visto su uno schermo collocato in una sala attigua alla sala operativa. Il responsabile della sala radar aveva inserito nell'apparecchiatura dove era contenuto lo schermo una bobina. Tutto ciò era avvenuto nella notte stessa dopo l'incidente. La persona, il responsabile della sala radar o un operatore, che aveva mostrato il tracciato a lui e al Chiappelli lo aveva invitato a mantenere il segreto sul fatto.

Si era deciso a rivelare l'episodio sia perché per la prima volta interrogato in sede giudiziaria e sia perché aveva appreso dalla stampa che i tracciati potevano essere stati manipolati o sostituiti.

Esame dibattimentale- udienza del 9.02.2001-

Confermava la visione presso la sala radar del tracciato del DC9, presente anche il Chiappelli, verso le ore 23-23,30. Precisava che le altre tracce curvilinee che convergevano verso l'aereo risultavano da altro tracciato radar acquisito successivamente dalla commissione d'inchiesta Itavia. L'operatore che gli aveva fatto vedere il tracciato gli aveva detto che si trattava di un radar militare e che pertanto era riservato; egli aveva dato la parola d'onore al riguardo. Quella sera non aveva sentito fare ipotesi su quello che era accaduto.

Nella successiva udienza dibattimentale del 23 febbraio 2001 precisava che sullo schermo non aveva visto tracce spurie vicino al DC9 (*"... Quello che volevo precisare io è un'altra cosa, siccome mi sembra che nell'ultima deposizione, e mi piace essere preciso per quanto possibile, se ci riesco, se mi ricordo, è che io ho detto che quando ho visto questo schermo ho visto anche due tracce spurie, no. Perché io me lo sono rivisto davanti agli occhi, adesso, cento volte, non c'era niente, lo schermo era pulito, le tracce spurie che io ho visto le ho viste su un'altra mappa fotocopiata... durante la nostra inchiesta fatta dalla Società "Itavia". Questo per giustizia è giusto che lo dica.*)

LE DICHIARAZIONI DI CHIAPPELLI ADRIANO

Il Chiappelli, direttore nel 1980 delle operazioni di volo dell'Itavia, in data 26.02.92 veniva sentito a sommarie informazioni testimoniali da ufficiali di p.g. su delega del G.I. e così dichiarava:

quella sera, avvertito dell'accaduto, si era subito recato nell'ufficio di Ciampino ed aveva contattato il Centro Controllo apprendendo che il velivolo era sparito dai tracciati radar. Si era poi recato presso tale Centro insieme con il Lucoli per avere direttamente notizie: l'aereomobile non aveva risposto alle chiamate e la registrazione radar si era interrotta a nord di Ustica. Ricordava di ipotesi fatte verbalmente circa cosa fosse successo al velivolo; tra le più attendibili quelle di una collisione o di un atto di sabotaggio. Non ricordava di ipotesi fatte su schemi grafici. Escludeva di aver visto i tabulati dei tracciati radar la notte stessa o nei primi giorni successivi; precisava di aver potuto vedere il tracciato radar relativo al DC9 la notte stessa e nei primi giorni successivi. Era stato il Presidente della commissione d'inchiesta nominata dal Davanzali al fine di accertare le cause dell'incidente. La commissione aveva redatto un documento inviato al Davanzali e, in copia, al dr.Luzzatti.

Sentito in pari data direttamente dal G.I. confermava le dichiarazioni rese in precedenza alla P.G.. I tabulati gli erano stati dati dopo qualche settimana dal giudice Santacroce; dalla elaborazione erano pervenuti alla conclusione ipotetica, tenuto conto dell'andamento anomalo del volo del DC9 nell'ultima fase, della presenza ravvicinata di un terzo velivolo. Ricordava che, la notte stessa dell'incidente, circolavano a livello ufficioso notizie provenienti dal Centro Controllo ACC di Roma secondo cui nella zona del disastro c'era stato un intenso traffico militare; non ricordava se fosse detto di quale nazionalità.

Esame dibattimentale- udienza del 9.02.2001-

Insieme con il Lucoli si era recato presso la Sala Controllo di Ciampino verso la mezzanotte- comunque dalle 23.00 in poi. Escludeva che quella sera gli fosse stato fatto vedere alcun tracciato radar. Dietro contestazione del P.M. circa quanto di diverso affermato nel corso della deposizione istruttoria, precisava che per "tracciato" aveva inteso riferirsi ad

un appunto su un foglio, del tutto informale, datogli dalla RIV di Ciampino, non già ad un tracciato visto su uno schermo; escludeva recisamente quanto dichiarato dal Lucioli al riguardo.

Precisava che l'appunto ricevuto quella sera consisteva in un foglio nel quale erano tracciati a mano e contrassegnati con cerchietti gli echi radar relativi al velivolo, echi che presumeva fossero stati ricavati dalle registrazioni del radar. Spontaneamente puntualizzava di non essere del tutto sicuro che quell'appunto gli fosse stato dato quella sera stessa e non il giorno dopo.

Non risultando evidenze oggettive, quella sera si erano fatte solo ipotesi teoriche sulle cause della scomparsa dell'aereo dallo schermo radar.

Esame dibattimentale- udienza 23.02.2001-

- E' opportuno riportare integralmente alcuni brani dell'esame:

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *senta, Signor Chiappelli, vorrei tornare indietro per un attimo, senza naturalmente richiederle le cose che hanno già formato oggetto del mio esame nella precedente udienza, alla sera dell'incidente. Lei ci ha già riferito che si recò in sala controllo...*

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: *sì.*

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *...quanto è avvenuto in sala controllo lo abbiamo già approfondito; io vorrei che lei mi parlasse del fatto se quella sera furono fatte delle ipotesi circa la scomparsa del velivolo e se sì, da parte di chi? Ipotesi e quali fossero naturalmente.*

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: *ma... ehm... sul piano delle ipotesi... ehm, tutte le ipotesi erano possibili in quel momento, non avendo... cioè la no... il fatto... ehm, il fatto certo è che il velivolo aveva subito un incidente, che era sparito da... dagli schermi radar a un certo momento e che dell'aereo non si aveva più notizia, fino a un certo momento abbiamo pensato che ci potesse essere stato un dirottamento, una avaria a bordo con dirottamento su un aeroporto alternato, eccetera, ma poi, con il passare del tempo, ci rendemmo conto che, in effetti, l'aereo era perduto, c'era stato un incidente catastrofico perché, altrimenti, anche le operazioni di ricerca attivate subito dagli Enti di controllo dell'Aeronautica Militare avrebbero avuto qualche riscontro, ma non si ebbe nessun riscontro, per lo meno, ehm... nella nostra posizione in azienda, dove eravamo, non avemmo nessuna indicazione concreta, oggettiva. Per cui tutte le ipotesi erano possibili... ripeto... collisione in volo, ehm... una grave avaria... cioè non c'era... non c'era una... una*

spiegazione in base alla nostra esperienza, in base alle nostre conoscenze, razionale che potesse in quel momento indirizzare, ehm... così, un'ipotesi prevalente sull'altra, perché non eravamo assolutamente in grado di esprimere... tutte le ipotesi, ma nessuna che avesse... che fosse più affidabile o che avesse un senso insomma, che fosse... avesse delle indicazioni, diciamo, di carattere oggettivo.

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: si fece riferimento quella sera a traffico militare?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì, ehm... si fece riferimento nel senso che se ne sentì parlare però, insomma, niente di... ehm, niente di circostanziato e niente di... comprovato, niente di documentato. Voci di popolo, però...

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: se ne sentì parlare, dove se ne sentì parlare?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: ma, se ne sentì parlare diciamo... presso gli Enti di... controllo del traffico aereo, operatori, si incrociarono queste telefonate da Palermo, da... da Napoli, da... Roma Ciampino, insomma era... c'è stata una... diciamo una serie di contatti telefonici e... diciamo di carattere d'emergenza, tutte queste informazioni si incrociavano le une con le altre e alla fine poi non si riusciva a capire chi aveva originato una... una informazione, chi l'aveva ripetuta, chi l'aveva ampliata, chi l'aveva trasmessa, insomma... era una voce, la definirei in questo modo, però non più di tanto.

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: ma lei personalmente, quando fu presente in sala controllo, sentì parlare di traffico militare?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: ehm... sì, mi pare di sì, che questa voce fosse anche... fosse diciamo... riportata così anche in quella sede, però non so dirle quale fosse l'origine e quanto fosse affidabile.

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: io vorrei che lei mi desse una spiegazione su un'affermazione che sul punto lei ha reso in istruttoria e mi riferisco alle dichiarazioni rese il 26 febbraio del 1992; lei sul punto specifico dice: "Ricordo che circolavano a livello ufficioso notizie provenienti dal centro di controllo di Roma la notte stessa dell'incidente, secondo cui nella zona del disastro c'era stato un intenso traffico militare", ciò di cui stiamo parlando. Che cosa intendeva, se ce lo può precisare oggi, con l'espressione: "Ricordo che circolavano a livello ufficioso" perché il livello ufficioso, notizie, naturalmente si parla di notizie a livello ufficioso.

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì, forse... ho usato un'espressione impropria ma, insomma, è quello che ho appena cercato di spiegare testé, cioè voci, voci che appunto ci fosse nell'aria dell'incidente a Sud, a Sud di Ponza, fra Ponza e Palermo fossero state, così, ehm... fossero... si sapesse, non so in che modo, che c'era... c'era stato traffico di aerei militari.

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: voci, che lei mi conferma, ha personalmente ascoltato quella sera quando si trovava in sala controllo.

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì, anche. Anche in que... in sala controllo, per telefono... in sala controllo...

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: anche in sala controllo...

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: anche, sì, ritengo anche in sala controllo.

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: anche in sala controllo presuppone che l'abbia sentita, lei personalmente, anche da qualche altra parte queste voci, dove? **TESTE CHIAPPELLI ADRIANO:** beh., da qualche altra parte... ripeto, ehm... dai nostri uffici operativi del... dell'"Itavia" dove abbiamo preso servizio quella sera per fronteggiare questa emergenza, è chiaro che ci sono state una serie di telefonate fra noi, la sala controllo, per sapere, per avere notizie, eccetera. Quindi mi sembra di ricordare che nei colloqui intercorsi anche telefonicamente, un accenno a questa situazione di traffico militare sia stata fatta però... non posso essere più preciso di tanto, insomma.

AVV. DIF. BARTOLO: è in grado di dirci da chi sentì parlare di traffico militare?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: ehm... sentii parlare di traffico militare presso la sala operativa della R.I.V di Ciampino, quella sera e anche, questa notizia del traffico militare, che c'era traffico militare, fu in qualche modo ricevuta da noi anche attraverso quelle che furono le telefonate, tantissime telefonate che si intersecarono quella sera. Per questo ho detto "anche".

AVV. DIF. BARTOLO: senta, e dopo aver sentito parlare quella sera così tanto di traffico militare, lei non ritenne opportuno il giorno dopo tornare a chiedere ulteriori chiarimenti su quel traffico militare di cui aveva sentito tanto parlare la sera dell'incidente?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: ma, chiedere...

AVV. DIF. BARTOLO: non le venne in mente di tornare in quella sala nella quale non si faceva altro che parlare di traffico militare per chiedere: "Ma chi era di servizio ieri, perché ieri sera parlavate di traffico militare, oggi..."? Perché non lo fece? Lo fece? Non lo fece? Perché lo fece? Perché non lo fece?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: ma... posso dire che non lo... non lo feci, secondo, ehm... eravamo impegnatissimi in azienda per tutta una serie di... di incombenze urgenti, ehm...

PRESIDENTE: allora senta, lei prima ha detto che sentì parlare di traffico militare quella sera quando, insieme con il suo collega Lucioli, andaste presso la sala di Ciampino.

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì.

PRESIDENTE: poi ha anche aggiunto, dice: “E anche da tante telefonate che ci arrivarono”, lei ha detto questo. Che significa? Chi è che... che telefonate erano? Che tipo... ecco, se ci vuole spiegare queste telefonate.

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: no, mi... mi riferivo ai collegamenti telefonici che erano in atto fra la nostra sala operativa e la sala operativa della R.I.V. di Ciampino, ehm... con Palermo, la Torre di Palermo, perché è chiaro che c'erano ricerche nei due sensi: “Avete notizie? Quali sono le ultime...”, cioè tutti cercavano notizie...

PRESIDENTE: ma mi scusi, no, vorrei capire, la vostra sala operativa...

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì.

PRESIDENTE: ...non è che alla vostra sala operativa arrivavano le telefonate di Ciampino con i siti militari?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: no, no, assolutamente.

PRESIDENTE: quindi lei ha parlato di telefonate che mettevano in evidenza questo traffico militare, che erano arrivate a voi. Allora telefonate da parte di chi?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: io ho premesso, Signor Presidente, che questo... ehm... questa notizia di traffico militare era a livello di voci, voci, allora queste voci ho detto anche che non... non ne conoscevo l'origine, la fonte, eccetera, ma che erano voci che circolavano quella sera, di cui ho avuto così sentore, sia ehm... nei... contatti telefonici con la sala operativa di... ehm... di Ciampino, ma sia anche andando con il Comandate Lucioli quella sera in sala operativa, confidenzialmente...

PRESIDENTE: no, scusi, abbia pazienza la devo interrompere. Lei dice: “L'ho avute sia con i contatti telefonici alla sala operativa di Ciampino”, che significa? Che significa? I contatti telefonici tra chi? Tra l'“Itavia” e Ciampino? Vorrei capire, lei parla... dice: “Ho sentito dei contatti telefonici dalla sala operativa di Ciampino...”, che tipo di contatti, dove avvenivano questi contatti telefonici? Tra l'“Itavia” e Ciampino?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: tra la nostra... tra i nostri Uffici Operativi dell'“Itavia” dove noi ci trovavamo e la sala operativa di Ciampino, noi ci siamo sentiti...

PRESIDENTE: vi siete sentiti, ecco. E quindi, e chi è che allora ha parlato del traffico militare?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: io non...

PRESIDENTE: no, voglio dire, voi vi siete sentiti con Ciampino, prima che lei con Lucioli andaste direttamente...

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì.

PRESIDENTE: ...prima ancora?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì, prima ancora ci siamo sentiti più volte per avere notizie...

PRESIDENTE: notizie, ecco.

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: ...per chiedere notizie, per avere...

PRESIDENTE: e che tipo di notizie relative al traffico militare voi avete avuto?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: ma, confidenzialmente ci hanno detto: “Eh, ma lì c’era traffico militare, abbiamo visto che c’era traffico militare”, ma insomma, a livello di voci, così, buttate là in via confidenziale.

PRESIDENTE: in via confidenziale, voi avevate... voi chiamavate Ciampino per sapere notizie, presumo.

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: sì, sissignore, sì.

PRESIDENTE: e con chi... chi ha chiamato Ciampino, dell’"Itavia" chi è che ha fatto la telefonata?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: beh, le telefonate sono state tante, lì in quell’ufficio c’ero io, c’era il Comandante Lucioli, c’erano i nostri ...(incomprensibile), c’erano altri Dirigenti della Compagnia, eravamo... eravamo parecchie persone che eravamo presenti nell’ufficio e che, ehm... così, diciamo... eravamo in servizio in quel momento, che abbiamo scambiato queste telefonate, abbiamo raccolto delle informazioni, abbiamo chiesto informazioni supplementari chiedendo: “Ma... ehm... avete informazioni, ma avete avuto qualche messaggio da Palermo...”, non so, cioè c’è stato un... un succedersi di chiamate telefoniche, tanto che poi, a un certo momento, noi abbiamo deciso: “Andiamo a sentire direttamente, vediamo se parlando direttamente riusciamo a capirci qualcosa di più”

PRESIDENTE: sì, ma io chiedo, nel momento in cui voi facevate queste telefonate, lei anzitutto, direttamente, ha avuto occasione di parlare con qualcuno di Ciampino che menzionava questo traffico militare?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: no, per telefono io direttamente no.

PRESIDENTE: e lei allora come ha saputo che Ciampino aveva fatto riferimento a traffico militare?

TESTE CHIAPPELLI ADRIANO: beh, perché evidentemente questa voce è circolata anche attraverso questi contatti telefonici però...

- c -

LE VARIE INTERPRETAZIONI, NELLA FASE ISTRUTTORIA E DIBATTIMENTALE, DEL CONTENUTO DEI COLLOQUI TELEFONICI AI FINI DELL'ACCERTAMENTO DELLA SUSSISTENZA DI TRAFFICO MILITARE AMERICANO E DELLA PRESENZA DI PORTAEREI NELLA ZONA DELL'INCIDENTE-

- c/1-

L'INTERPRETAZIONE DEL CONTENUTO DEI COLLOQUI TELEFONICI DA PARTE DEGLI INQUIRENTI, NEL CORSO DELL'ISTRUZIONE FORMALE-

L'interpretazione del contenuto dei colloqui telefonici da parte degli inquirenti, nel corso dell'istruzione formale, per la parte concernente il traffico militare, può essere agevolmente ricostruita sulla base delle domande rivolte ai testi e agli imputati nel corso dei rispettivi esami, nonché in base alla motivazione del mandato di comparizione emesso dal G.I. in data 15.5.1992.

Le telefonate al riguardo assolutamente significative sono due: quella delle ore 20,23 tra Guidi e Fiorito (104**Ra2** 20,23) e quella tra Bruschina e Marzulli delle ore 20,25 (124**Rb2** 20,25).

Per quanto concerne le notizie di esercitazioni in corso e di aerei americani visti "razzolare", oggetto della telefonata Guidi-Fiorito delle ore 20,23, osserva la Corte che risulta assolutamente certo che sia il Pubblico Ministero come il Giudice Istruttore abbiano maturato il convincimento che tali notizie, acquisite presso la RIV, provenissero dai siti siciliani della Difesa aerea e concernessero esercitazioni militari colà in corso ed aerei americani da quei siti visti "razzolare".

Lo si deduce, come già enunziato, dalle domande e dalle osservazioni contenute in molti atti istruttori di poco anteriori all'emissione del mandato di comparizione, quali, ad esempio:

a) esame testimoniale Fiorito De Falco del 31.1.92: dopo che si è proceduto all'ascolto della telefonata delle 20,23 vengono poste una serie di domande e poi tra l'altro il G.I. ed il P.M. osservano:

G.I.: *“stiamo parlando che le è stata riferita la presenza di diversi aeroplani....che sono stati visti dai radar della Difesa siciliana collocati nei siti*

S (P.M. dr.Salvi): *“...generale non le si sta chiedendo adesso...in termini generali qual'è l'operazione di soccorso dell'ACC, le si sta chiedendo una cosa molto precisa che riguarda la notizia ricevuta quella sera da lei circa...circa la presenza di aerei rilevati dal radar di Marsala....o di Siracusa”*

b) Esame testimoniale Fazzino del 31.1.92: dopo che si è proceduto all'ascolto della telefonata delle 20,23:

GI - *ma le dissero di tutte queste ricerche che avevano fatto*

F - *no, assolutamente guardi*

GI - *ma cioè, loro si presero la responsabilità di non dir nulla*

R (P.M.dr.Roselli) - *di tacerle queste cose*

F - *no, non è che si presero la responsabilità, prima di tutto perché, dopo tutti questi puor parlar della notte, va bene, fra di loro, al mattino dopo, evidentemente, si è arrivati a una, come si chiama, a una, per esempio per me è nuovissimo che abbiano parlato di questo traffico americano, l'esercitazione, vedevano razzolare, va bene*

R - *queste sono notizie prese dalla Difesa Aerea, eh*

F - *si, si, non lo metto in dubbio*

R - *quindi non è che l'avevano supposto, la Difesa Aerea, o di Marsala o di Siracusa gliel'aveva riferito*

F - *beh, esercitazione, innanzi tutto, era esclusivamente a Marsala quella sera lì*

GI - *ma non l'esercitazione simulata, qui siamo proprio in una esercitazione reale*

R - *ma non di un razzolare di aerei americani*

F - *non c'era in atto alcuna esercitazione reale nel Mediterraneo*

GI - *notificata, notificata*

R - *qui parliamo no di Sinadex, ma di esercitazione*

F - *notificata ovviamente, va bene, ma neanche ci risultava che fosse avvenuta una esercitazione*

GI - *però questo riferisce che vedono, un dato di fatto preciso, vedono razzolare*

F - *dunque, chi lo dice che vedono razzolare*

GI - *qua*

S - *e guardi*

GI - *Guidi*

F - *Guidi, si: "c'era l'esercitazione.. perché dice, dice che vedono razzola' diverso, diversi aeroplani americani"*

R - *questo dalla Sicilia li vedono, eh*

GI - *e questo è preciso, molto preciso*

F - *no, Guidi, Guidi non era in Sicilia*

R - *lo dice come riferito dalla Sicilia*

GI - *si, come riferito dai siti radar della Difesa in Sicilia*

R - lei dice che questo non gli è stato riferito

F - no, assolutamente, no

c) esame testimoniale Grasselli del 10.2.92:- dopo che si procede all'ascolto della telefonata delle 20,23: ad una osservazione di Grasselli secondo il quale Guidi in quella telefonata starebbe parlando di "eventuale" intenso traffico militare, il P.M. (dott.Roselli) ed il G.I. così replicano:

RO: *"non mi pare che parli di eventuale....dice (nдр: Guidi dice) che i radar della Difesa Aerea*

G.I.: hanno visto

RO: *della Sicilia hanno visto razzolare aerei americani*

G.I.: non è eventuale

RO: *si può risentire non è che parla di eventuale il colonnello Guidi*

G.I.: razzolano molti aeroplani americani razzolano e questo era a conoscenza dell'intera sala

RO. *Dichiara che i radar della Difesa Aerea siciliana hanno visto razzolare, l'ha sentito?*

d) esame testimoniale Corvari del 10.2.92:-

SA (P.M. dott.Salvi): *"... ecco.esattamente, ora nell'ambito, quindi, delle telefonate con i centri radar siciliani, l'informazione che è venuta non è stata semplicemente quella di un'esercitazione, ma che in coincidenza con una esercitazione sono stati visti degli aerei americani che razzolavano...."*

GI: *..la notizia nasce*

SA: *l'informazione, ecco nasce*

GI: *la notizia nasce*

SA: *da uno dei radar della Difesa siciliani*

RO (P.M.: dott.Roselli): *Marsala o Siracusa*

SA: *quindi o Marsala o Siracusa, con questi radar era in contatto lei*

GI: *però, ha sentito, ha sentito quello che viene detto nella telefonata?*

Corvari: *ho sentito*

GI: *questi riportano dei dati che vengono dai radar della Difesa in Sicilia*

lo si deduce altresì dagli elementi di prova a carico elencati, sub A, nel mandato di comparizione del 15.5.1992:

A. *A distanza di poco più di un'ora dalla scomparsa del DC 9 Itavia, i responsabili ed il personale dell'ACC di Roma discussero, in relazione alla caduta dell'aeromobile, di comunicazioni provenienti dai siti radar meridionali della Difesa Aerea sulla presenza di traffico aereo statunitense visto volare a bassa quota o "razzolare" nella zona del disastro.*

lo si deduce infine dagli interventi del P.M. nel corso degli interrogatori di due degli imputati:

Interrogatorio imputato Tascio del 29.5.92:

PM Salvi: “...però quello che conta è che la comunicazione dell'informazione era quella, cioè a parte l'esercitazione, il fatto che un sito meridionale vedeva razzolare gli aerei militari...”

Interrogatorio imputato Bartolucci del 2.6.92:

PM Salvi: “...Quello che invece, in questa ipotesi di investigazione sembra non essere stato portato a conoscenza del Ministro, è che la ricerca degli aerei americani non segue le notizie stampa, ma inizia durante la notte a seguito di una informazione, giusta o sbagliata che sia, che nasce all'interno del sistema di Difesa aerea.....

C'è una notizia, potrà essere errata, basata su un equivoco, ma è la notizia del fatto che i radar della Difesa hanno visto un intenso traffico militare”.

La seconda telefonata significativa, quella delle ore 20,25 tra Bruschina e Marzulli (124**Rb2** 20,25), risulta poi la fonte dell'elemento di prova a carico quale enunciato sub B nel mandato di comparizione del 15.5.1992:

B. Nello stesso turno di tempo fu comunicato dall'RSC di Roma Ciampino all'RCC di Martina Franca che l'ACC di Roma Ciampino aveva riferito che nella zona e nel periodo di tempo del disastro c'era stato traffico americano molto intenso e si era supposta la presenza di portaerei.

-- c/2 --

L'INTERPRETAZIONE DEL CONTENUTO DELLE TELEFONATE EFFETTUATA DAL P.M. AL
TERMINE DELL'ISTRUZIONE FORMALE, COME RIPORTATA NELLA REQUISITORIA SCRITTA

Al termine della istruttoria formale il P.M., a commento della ormai ben nota telefonata Guidi-Fiorito delle ore 20,23Z così scriveva nella sua requisitoria alla pagina 480:

“Da questa lunga telefonata emerge chiaramente che entrambi i Siti della Difesa Aerea della Sicilia e cioè Marsala e Siracusa furono interpellati da Ciampino e che gli stessi pur riferendo di non aver avvistato il DC9 riferivano di esercitazioni americane e di aerei intravisti "razzolare";.....”

Deve subito osservarsi che, come già in precedenza notato, le informazioni relative al DC9 che Guidi trasferisce al Fiorito nel corso della telefonata provenivano esclusivamente da Marsala essendo palesemente erroneo il riferimento al sito di Siracusa operato dal Guidi.

D'altro canto era tecnicamente impossibile che il radar di Siracusa potesse “vedere” il traffico in quella zona dell'Ambra 13 dove era avvenuta la perdita di contatto con il DC9, tanto più se si trattava di traffico “razzolante” e cioè a quote medio-basse, ciò in quanto il limite massimo di copertura del radar di Siracusa, avuto riguardo al percorso che il DC9 doveva seguire, corrispondeva alla zona dell'aeroporto di Punta Raisi e quindi ben distante dalla zona dell'incidente.

si allega, ai fini della migliore comprensione, la riproduzione dei grafici concernenti le rispettive zone di copertura dei radar di Marsale e di Siracusa alla data del 1980. **n.b.:** la riproduzione è contenuta nella pag.357 bis della copia cartacea della sentenza

Rilevava altresì il PM (pag.481 requisitoria) che *“il sito di Ciampino aveva già al suo interno acquisito cognizione della presenza di tracce militari non note sui tabulati radar”*: al riguardo significative apparivano al PM le deposizioni dei funzionari ITAVIA Chiappelli e Lucioli: il primo aveva infatti riferito che, recatosi la sera stessa, con il Lucioli, nella Sala Operativa di Ciampino, aveva constatato che *“circolavano a livello ufficioso notizie provenienti dal Centro di Controllo di Roma, la notte stessa dell’incidente, secondo cui nella zona del disastro c’era stato un intenso traffico militare”*. Il Lucioli, dal canto suo, aveva riferito che il responsabile della sala radar o un operatore gli aveva mostrato su uno schermo un tracciato radar del momento dell’incidente invitandolo però *a mantenere il segreto sul fatto*.

Inoltre i controllori di volo Cucchiarelli e Colonnelli avevano notato più d’una traccia operativa nella zona accanto a Ponza, qualificate come militari in quanto sconosciute e notate in un momento in cui tutte le esercitazioni militari dovevano essere concluse.

Particolarmente significative, ad avviso del P.M., risultavano le seguenti dichiarazioni rese dal Cucchiarelli nel corso della deposizione del 13 febbraio 1995:

“A.D.R.: io quella sera vidi traffico operativo. Lo vidi poco tempo dopo essere montato in servizio, tra le 20.15 e le 20.30 locali. Come ho detto montavamo alle 20.00 e, per quanto ricordo, l’incidente avvenne alle 21.00.

A.D.R.: ho visto dalle due alle tre tracce. Le quote erano variabili; i livelli erano tra 19.000 e 24.000 piedi. Non era il vero e proprio “razzolare”, giacché con questo termine s’intende il volo intorno ai 10.000 piedi. Queste tracce erano con codice e quota”.

Sulla base di tali risultanze il PM così argomentava (pag.482-483 della requisitoria):

“ Alla luce delle suindicate risultanze deve pertanto ritenersi che è dalla Sala Operativa del controllo del traffico civile di Ciampino che perviene al Sotto Soccorso di Ciampino medesimo la notizia (materialmente ricevuta da BRUSCHINA, che ne parla con Martinafranca nella telefonata delle 20.22 zulu facendo riferimento molto esplicito ad una portaerei) di intenso traffico americano in zona.

I margini di incertezza emergenti dalle deposizioni al G.I. del BRUSCHINA in date 11 giugno 1991, 21 giugno 1991 e 24 luglio 1991 in ordine alla precisa identificazione dell’Ufficiale del Controllo che portò tale notizia al Centro di Sotto Soccorso appaiono definitivamente superati dalle dichiarazioni rese dal

Capo del Centro di Sotto Soccorso TROMBETTA Antonio nell'interrogatorio del 14 gennaio 1992 che identifica, superando un'iniziale reticenza, nel Capo Controllore Maggiore MASSARI Porfirio il latore della notizia; il che non toglie che conferme a questo allertamento di traffico militare americano pervengano alla Sala Operativa di Ciampino anche dalle Basi della Difesa Aerea della Sicilia; infatti oltre a quanto emergente dalla telefonata, riportata sopra per esteso, delle ore 20.23 zulu tra il Colonnello FIORITO DE FALCO e il Tenente Colonnello GUIDI, vanno qui ricordate le ulteriori risultanze obiettive qui di seguito esposte:

Le dichiarazioni rese all'A.G. sin dalle prime volte in cui viene ascoltato (P.M. Marsala 30 maggio 1988 e G.I. Roma 3 giugno 1989) dal Maresciallo CARICO Luciano, Assistente al T.P.O. presso il GRAM di Marsala, la sera dell'evento, e secondo le quali fu Marsala avvedutasi subito della improvvisa scomparsa dal video del grezzo relativo al DC9, ad allertare, oltre che la Torre di Controllo di Palermo anche Ciampino.

Il testo registrato della telefonata delle ore 19.42 zulu tra Ciampino e Siracusa (che come già osservatosi in precedenza è stato trovato agli atti della Commissione LUZZATTI ma senza che si sia potuto rinvenire il nastro) e che da atto della presenza rilevata da Siracusa di due traffici in discesa sulla G8 che è una aerovia militare che scende verso la Calabria e prosegue poi per la Grecia. “

(n.b.: il PM indica nelle ore 20.22 l'orario della telefonata Bruschina-Marzulli in quanto ha tenuto presente l'orario di ricezione della telefonata da parte di Martinafranca come riportato nelle trascrizioni delle telefonate di quel sito -cfr.65MfpzA 20,22-; ma nelle trascrizioni delle telefonate di Ciampino l'orario di tale telefonata corrisponde alle 20,25 – cfr.124Rb2 20.25.

La mancata correlazione degli orari induce poi il PM ad evidenti errori di valutazione laddove poi raffronta la telefonata Guidi-Fiorito delle ore 20,23, ora di Ciampino, con quella sopra menzionata Bruschina-Marzulli nonché con quella Smelzo-Berardi delle ore 20,25, ora di Martinafranca -cfr.64MFpz.B 20,25- che corrisponde per Ciampino alle ore 20,27/20,28.

Addirittura il PM indica come orario della telefonata Smelzo-Berardi quello delle ore 20,22 (pag.526 della requisitoria) e successivamente –pag.529– così scrive:

Va anzitutto ricordato come siffatta telefonata, per il suo orario (20.22 zulu) si collochi in un momento cruciale delle comunicazioni telefoniche di quella notte; non a caso è dello stesso identico orario la telefonata, molto più breve ma di contenuto sostanzialmente identico tra il Maresciallo BRUSCHINA del Sotto Soccorso di Ciampino e il Maresciallo MARZULLI del Soccorso di Martinafranca, ed è di appena un minuto dopo (20.23 zulu) la lunga telefonata tra il GUIDI e il FIORITO DE FALCO che parte dall'ACC di Ciampino, telefonate entrambe supra già riportate; non solo: all'inizio della presente telefonata (come evidenziato dal trascrittore) si avverte chiaramente una voce nell'ambiente che lentamente, come dettando, trasmette ad altri la comunicazione fatta da Ciampino a Martinafranca della presenza del traffico americano; e, nel corso della presente telefonata da un lato si percepisce che il BERARDI viene a sua volta chiamato al telefono proprio da Ciampino e che a Martinafranca mentre parla il Tenente SMELZO il Maresciallo MARZULLI risponde al telefono a una telefonata interna, si suppone del Generale MANGANI.

Osserva la Corte che l'esatto ordine cronologico di queste tre telefonate, rapportati gli orari all'ora di Ciampino, è il seguente:

ore 20.23 telefonata Guidi-Fiorito (104Ra2 20.23)

ore 20.25 telefonata Bruschina-Marzulli (124Rb2 20.25 e 65MFpzA 20.22)

ore 20.27/20.28 telefonata Smelzo-Berardi (64MFpzB 20.25)

In definitiva, secondo il PM, due sono le fonti della notizia del traffico militare americano, indipendenti l'una dall'altra:

- 1) In un primo momento nella Sala operativa di Ciampino si origina autonomamente un allertamento per traffico militare americano. Tale notizia, comunicata da un ufficiale della RIV, che è da identificare nel Massari, al Sotto Soccorso di Ciampino, origina la telefonata Bruschina/Marzulli delle ore 20.25.
- 2) conferme all'allertamento per questo traffico americano pervengono, immediatamente dopo, alla Sala operativa di Ciampino anche dalle basi della Difesa aerea della Sicilia (Marsala e Siracusa) che appunto riferivano di esercitazioni e di aerei visti "razzolare".

Questa seconda circostanza, che emerge dal contenuto della telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco (cfr.104**Ra2** 20.23), risulta corroborata, ad avviso del P.M., dalle dichiarazioni del m.llo Carico, assistente al TPO presso il GRAM di Marsala, dichiarazioni dalle quali risulta, così scrive il PM, che “ fu Marsala, avvedutasi subito della improvvisa scomparsa dal video del grezzo relativo al DC9, ad allertare, oltre che la torre di controllo di Palermo, anche Ciampino”; a questo è altresì da aggiungere la registrazione del testo di una telefonata delle ore 19.42z tra Ciampino e Siracusa (registrazione rinvenuta negli atti della Commissione Luzzatti) nella quale si segnala la presenza, rilevata da Siracusa, di “due traffici in discesa” sulla G8 e cioè su un’aereo via militare che scende verso la Calabria e prosegue poi per la Grecia. (cfr.pagg.482-483 della requisitoria).

- c/3 -

LA VALUTAZIONE FINALE DEL CONTENUTO DELLE TELEFONATE EFFETTUATA DAL G.I. AL TERMINE DELL'ISTRUZIONE FORMALE COME RIPORTATA NELLA ORDINANZA DI RINVIO A GIUDIZIO.

Nell'ordinanza di rinvio a giudizio la valutazione da parte del G.I. del contenuto della telefonata Guidi-Fiorito e, più in generale, delle notizie del "traffico americano" nella zona dell'incidente, è contenuta in vari passaggi dell'elaborato che appare opportuno riportare in modo integrale (n.b.: vengono sottolineati i brani che la Corte ritiene, in questa sede, fare oggetto di commento).

pagg.395-396 dell'ordinanza:

“Nell'ambito delle comunicazioni telefoniche ha particolare rilievo la comunicazione intercorsa alle ore 20.23 fra il tenente colonnello Guido Guidi responsabile della RIV, ed il colonnello Nicola Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto ITAV. Infatti dal dialogo fra i due ufficiali si trae conferma della conoscenza e della diffusione dell'informazione su traffico militare americano in ambito della sala dell'Area Control Center ed inoltre si desume l'immediata propagazione della notizia di quel particolare traffico verso le superiori gerarchie.

Della conversazione si sottolineano solo i passaggi principali, premettendo che sin dalla prima risposta di Guidi a Fiorito, che gli chiede delle novità, si coglie che il primo era già stato informato dell'evento e con ogni probabilità anche della “stranezza” di quell'incidente aviatorio. Ciò riprova l'ipotesi più volte formulata nel corso di esami testimoniali ed interrogatori e cioè che vi fossero linee in partenza dall'ACC non soggette ad intercettazione o che le telefonate più “delicate” venissero fatte su linee della Difesa di cui non furono consegnate in sede di sequestro le registrazioni. Tale situazione si percepisce giacché la notizia principale è sottaciuta e presunta da entrambi gli interlocutori lì ove si dice “novità niente eh, nel senso che adesso stanno cercando di ottenere qualche informazione da, da coso dalla, dai due radar che sono lì in Si... in Sici...in Sicilia, i radar della Difesa, no?”.

Dalle stesse circostanze spicca un'altra situazione di grande rilievo. Ci si rivolge per avere conferma della notizia ai radar della Difesa in Sicilia, Marsala e Siracusa. Si deduce perciò che entrambi funzionavano e potevano

“vedere”. Probabilmente però, sempre secondo le battute delle telefonate, “hanno guardato quando glielo abbiamo detto noi... noi si sperava che avessero segna... seguito le due tracce, l’Itavia sotto e l’Air Malta sopra, e avessero preso nota del... dell’orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell’Itavia, cosa però, sembra che non... dice che non stavano guardando, perché ci hanno l’esercitazione”.

Ed ancor più rilevante la battuta immediatamente successiva: Fiorito De Falco riprende l’ultima parola del suo interlocutore e dopo qualcosa di incomprensibile gli chiede se c’era l’esercitazione. Guidi risponde affermativamente, ma di sicuro non si riferisce però a quella esercitazione a causa di cui “non stavano guardando”, bensì ad un’esercitazione per effetto della quale qualcuno “dice che vedono razzola’ diverso, diversi aeroplani... americani”, e che lo induce a formulare una ipotesi “io stavo pure ipotizzando un pò una eventuale, una eventuale collisione”. Cui s’aggiunge, sempre sulla base di quel razzolare, l’ipotesi di Fiorito “sì o un’esplosione in volo”. Confermata a sua volta da Guidi che afferma “o un’esplo... e sì perché sto fa... se ci avevano st’esercitazione...”. Altresì confermata dall’attività che s’accinge a porre in essere e cioè la ricerca di un contatto con gli americani “... e adesso vogliamo vedere un pò cercando di entra’ in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella” mentre dall’interno dell’ACC una voce di persona non identificata aggiunge “che Martina Franca dovrebbe fare da trait d’union...”. Che se non fosse stato così, quel velivolo avrebbe avuto la possibilità di mettere il codice d’emergenza sul transponder e qualcuno avrebbe dovuto “vederlo”, asserisce Guidi.”

Osserva la Corte:

a) l’informazione dell’“evento” il Fiorito l’ha ricevuta sicuramente per telefono proprio dal Guidi: invero quasi al termine della telefonata delle ore 19,37 (cfr. 186**Ra1** 19,37) il Guidi preannuncia al Massari che avvertirà l’Itav telefonando al Fiorito del quale ha il telefono diretto. La telefonata con la quale, immediatamente dopo, il Guidi chiede alla Riv di Ciampino notizie circa il tipo di aereo del volo Itavia 870 ed il numero dei passeggeri (cfr. 246**Ra1** 19,46) è chiaramente propedeutica alla telefonata che egli si appresta a fare al Fiorito ed intesa a dare a costui una informazione il più possibile completa.

L'ipotesi del G.I., formulata in questo passo dell'ordinanza, di una informazione pervenuta al Fiorito attraverso canali non soggetti a registrazione, trattandosi di telefonata "delicata" per la "stranezza" dell'evento, appare pertanto da escludere. In effetti, successivamente (pag.5278 dell'ordinanza), il GI modifica la precedente opinione e scrive: *"La sera del 27 giugno 80, intorno alle 22.00 locali, viene avvisato(ndr:Fiorito De Falco) telefonicamente presso la propria abitazione dell'incidente del DC9 dal comandante della RIV di Ciampino, colonnello Guidi Guido;*

b) il G.I. non fornisce, come dovrebbe, alcuna motivazione del suo sicuro convincimento (*"..ma di sicuro però non si riferisce a quella esercitazione..."*) dell'esistenza di due esercitazioni distinte alle quali farebbe riferimento il Guidi (l'una, alla quale sarebbe da riferire la frase "non stavano guardando", l'altra, per effetto della quale qualcuno "dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani...americani"), posto che dal contenuto letterale delle frasi pronunciate dal Guidi non sembra potersi desumere alcuna duplicità di esercitazioni.

Si riporta il testo di questo passaggio della telefonata 104Ra2 20,23:

Guidi: *"però hanno guardato quando glielo abbiamo detto noi, si sperava che loro avessero segna...avessero seguito le due tracce, l'Itavia sotto e l'Air Malta sopra, e avessero preso nota del..dell'orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell'Itavia, cosa però,..sembra che non..dice che non stavano guardando perché c'hanno l'esercitazione "*

Fiorito: *" (inc) c'era l'esercitazione?"*

Guidi: *"..si c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani..americani, no, eh...io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una eventuale collisione"*

Pag. 4978 dell'ordinanza:

"Fu proprio il capo della sala operativa dell'ACC di Ciampino, il maggiore Massari Porfirio, a diramare la notizia dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente intorno alle 20.00Z fino a raggiungere la sala operativa e il centro del soccorso di Martina Franca. L'ufficiale riporta questa notizia al personale in servizio all'RSC di Ciampino, che operava in una stanza attigua

alla sala operativa dell'ACC. Uno dei due sottufficiali di servizio all'RSC, il maresciallo Bruschina Roberto riferisce – alle ore 20.25Z orario registrato a Ciampino – al collega Marzulli Pietro dell'RCC di Martina Franca – a Martina Franca il registratore riporta le ore 20.22Z – dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente e dell'eventuale presenza di una portaerei. Immediatamente i due ufficiali responsabili dell'RCC e del SOC di Martina Franca, il tenente Smelzo Giovanni e il capitano Patroni Griffi Vito, iniziano una verifica di quanto riferito, richiedendo notizie al COP, ai centri radar della Difesa Aerea dipendenti, al Comando NATO di Bagnoli, a Sigonella, alla sede di West Star.”

Osserva anzitutto la Corte che con la telefonata delle ore 20,25 (cfr.124**Rb2** 20,25) Bruschina rende noto a Marzulli che un ufficiale dell'ACC lo ha informato che nella zona dell'incidente c'era traffico americano molto intenso non già che ci fosse anche una portaerei; anzi quando Marzulli gli pone la domanda –*“ma che c'è qualche portaerei?”*- espressamente esclude che quell'ufficiale gli abbia fornito una tale notizia: *“questo non me lo ha detto”* salvo subito dopo aggiungere: *“però si suppone, no?”*. Bruschina quindi non riferisce di eventuale presenza di portaerei come dato a lui pervenuto ma propone al Marzulli una sua ipotesi, del tutto logica, ma sempre ipotesi.

Che l'ufficiale dell'ACC che si è recato dal Bruschina si identifichi nel maggiore Massari è ben probabile.

Non è accettabile invece quanto ipotizza il G.I. circa l'orario - *“intorno alle 20.00Z”*- in cui il Massari possa aver iniziato a diramare la notizia dell'intenso traffico americano

Invero posto che la telefonata Bruschina/Marzulli è delle 20.25 e quella Guidi/Fiorito delle 20.23, e posto che non risulta che il G.I. abbia individuato telefonate precedenti od altri elementi dai quali desumere un'anticipazione, rispetto a questi orari, della diffusione della notizia *“dell'intenso traffico militare americano nella zona dell'incidente”*, non si comprende in base a quale logica si possa far risalire a *“intorno alle 20.00Z”* l'iniziale diramazione della notizia e non piuttosto a *“intorno alle 20.20”*.

Questa considerazione della Corte ha rilevanza non indifferente per quanto in prosieguo si avrà occasione di esporre.

Pagg5066-7 dell'ordinanza:

In queste pagine dell'ordinanza il G.I. dopo aver premesso che:

“La difesa effettua una disamina dei fatti riportati in requisitoria ed al punto 4) della sua memoria afferma: “la notizia dell’asserita presenza di traffico militare nella zona dell’incidente non proviene - come vuol far credere il PM - da molteplici canali informativi, ma da una sola fonte pervenuta all’ACC di Ciampino che non risulta registrata su nessun canale”. La difesa continua su questa strada e asserisce che la fonte, probabilmente, è il sito della difesa aerea di Marsala in un colloquio non registrato con l’ACC di Ciampino, nel quale si riferiva della esercitazione e che diversi aerei americani “razzolavano” in zona.”

così prosegue:

Ebbene il sito di Marsala, presso cui l’interlocutore è il sergente maggiore Loi, interpellato dal supervisore di Ciampino capitano Grasselli alle ore 20.16Z (orario di Ciampino; a Marsala la stessa conversazione è registrata alle ore 20.18Z), si parla solo che il DC9 non era stato seguito sul radar, perché, come Loi afferma: “stavamo facendo un’esercitazione”. Non si parla del tipo di esercitazione né di traffico aereo americano né di “razzolare”. Appare anche chiaro che Grasselli non abbia potuto fraintendere il significato di “fare un’esercitazione” con quello di “controllare e seguire un’esercitazione al radar”. Infatti, Guidi nella conversazione con Fiorito delle ore 20.23Z, prima di pronunciare la frase “vedono razzolare diverso, diversi aeroplani... americani”, riferito al sito di Marsala, riferisce a Fiorito: “dice che non stavano guardando, perché ci hanno l’esercitazione”. Appare evidente che, se da un lato poteva fraintendersi il significato di esercitazione tra un controllore del TA ed altro della DA, dall’altro è anche evidente che se Marsala non guarda in reale non può affermare di aver visto aerei americani. Ragion per cui quella notizia Ciampino sicuramente non può averla appresa da Marsala, come emerge chiaramente nella conversazione Grasselli-Loi, ma dai suoi stessi operatori di sala o da altre fonti come affermano i PM nella requisitoria. Fonte che non è stato possibile individuare per la mancanza e l’omessa consegna di tutti i nastri di registrazione delle conversazioni telefoniche di Ciampino.”

Osserva la CORTE che questa considerazione del G.I. appare come una smentita di quella che, durante tutto il corso dell’istruttoria, era stata la sua

interpretazione costante, utilizzata anche, come già notato, nella motivazione del mandato di comparizione, e cioè che erano stati i radar della Difesa siciliana che avevano visto razzolare gli aerei americani.

Appare inoltre non corretto il riferimento, a sostegno di questa nuova interpretazione, a quel che affermano i PM nella requisitoria, posto che, come già in precedenza rilevato, nella pagina 480 di tale documento così è dato leggere:

“Da questa lunga telefonata emerge chiaramente che entrambi i Siti della Difesa Aerea della Sicilia e cioè Marsala e Siracusa furono interpellati da Ciampino e che gli stessi pur riferendo di non aver avvistato il DC9 riferivano di esercitazioni americane e di aerei intravisti "razzolare";.....”

quindi un'interpretazione esattamente opposta a quella che esprime in questa parte dell'ordinanza il G.I.

E' bensì vero che nella requisitoria il PM ha fatto riferimento ad altre fonti concernenti la presenza di traffico americano, ma ciò a sostegno della prospettazione di un autonomo allertamento per traffico militare americano che era già insorto nella sala operativa di Ciampino, ferma restando però quella notizia che sopraggiunge dalle Basi della Difesa Aerea della Sicilia. Così infatti si legge alla pagina 482 della requisitoria:

“ Alla luce delle suindicate risultanze deve pertanto ritenersi che è dalla Sala Operativa del controllo del traffico civile di Ciampino che perviene al Sotto Soccorso di Ciampino medesimo la notizia (materialmente ricevuta da BRUSCHINA, che ne parla con Martinafranca nella telefonata delle 20.22 zulu facendo riferimento molto esplicito ad una portaerei) di intenso traffico americano in zona.

I margini di incertezza emergenti dalle deposizioni al G.I. del BRUSCHINA in date 11 giugno 1991, 21 giugno 1991 e 24 luglio 1991 in ordine alla precisa identificazione dell'Ufficiale del Controllo che portò tale notizia al Centro di Sotto Soccorso appaiono definitivamente superati dalle dichiarazioni rese dal Capo del Centro di Sotto Soccorso TROMBETTA Antonio nell'interrogatorio del 14 gennaio 1992 che identifica, superando un'iniziale reticenza, nel Capo Controllore Maggiore MASSARI Porfirio il latore della notizia; il che non toglie che conferme a questo allertamento di traffico militare americano pervengano alla Sala Operativa di Ciampino anche dalle Basi della Difesa Aerea della Sicilia; infatti oltre a quanto emergente dalla telefonata, riportata sopra per esteso, delle ore 20.23 zulu tra il Colonnello FIORITO DE FALCO e il Tenente Colonnello GUIDI....”

- c/4 -

L'INTERPRETAZIONE DEL CONTENUTO DELLE TELEFONATE EFFETTUATA DAL P.M.

NEL CORSO DEL DIBATTIMENTO

Si riporta un passaggio dell'esame dibattimentale del Guidi (pag.52 trascrizioni dell'udienza del 19.01.2001) :

" PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: lei dice...

IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: sì.

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: parlando con il Colonnello Fiorito Di Falco, "c'era l'esercitazione, perché - dice, dice - che vedono razzolare diversi aeroplani americani..."...

IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: sì.

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ..."...no che stavo pure ipotizzando un'eventuale collisione".

IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: sì.

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ed emerge che questa notizia dal periodo...

IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: sì.

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ...precedente...

IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: sì.

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ...l'avevate dai centri della difesa della Sicilia, no specifico, parla solo centri della Sicilia...

IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: sì.

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ora io le chiedo...

IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: sì.

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ...se lei dice che, ha detto testé sollecitando il ricordo queste cose certamente le ho dette, può sollecitare le more (rectius: la memoria) per vedere come le aveva sapute insomma. "

Da questo dialogo si deduce in modo evidente che il PM ribadisce l'interpretazione della telefonata come riportata nella requisitoria istruttoria e cioè che Guidi riferiva al Fiorito che erano stati i centri radar della Sicilia a comunicare di aver visto "razzolare" aerei americani.

-- c/5 --

L'INTERPRETAZIONE DEL CONTENUTO DELLE TELEFONATE EFFETTUATA DAL P.M.

IN SEDE DI DISCUSSIONE FINALE

In sede di discussione finale il P.M., nel corso così, tra l'altro, argomentava (pagg. 127/130 trascrizioni dell'udienza del 27.11.2003):

“ Mi avvio rapidamente alla conclusione su questo punto e ricordando che appunto il Guidi con la telefonata con il Fiorito di cui si è detto ha parlato di questa esercitazione e nelle quali si dice: “cercheremo di ottenere qualche informazione dai Radar della Difesa in Sicilia, perché sembra che loro, che in quel momento si sono messi a guardare e hanno visto soltanto l’<<Air Malta>>” ma abbiamo visto, non ha senso chiedere i dati dell’”Air Malta”, perché ”Air Malta” passa molto tempo dopo, non ci dice nulla, noi dobbiamo vedere gli Echi ci interessano, gli Echi o contestuali alla caduta del DC9 o prima, non quelli che passano quindici minuti, tredici minuti dopo, in questa conversazione si dice: “c’era l’esercitazione”, il Guidi dice: “sì sì, c’era l’esercitazione perché – dice – che vedono razzolare diversi aeroplani e io stavo ipotizzando pure un’eventuale collisione”, e quindi questo razzolare di aerei americani evidentemente non si può riferire a quella che era l’esercitazione, il gioco, la S.I.N.A.D.E.X., no, e... perché comunque noi sappiamo che la S.I.N.A.D.E.X. inizia, se S.I.N.A.D.E.X. è stata fatta alle 19:12 e dura dieci minuti, ma su questo poi ne parleremo. Lui sul punto dice: “ho fatto – il Guidi - evidentemente in quel momento ho fatto confusione fra l’esercitazione diciamo che era iniziata nel pomeriggio e che poi non mi ricordo quando e dove era previsto che finisse e l’esercitazione di cui parlano loro, la difesa”, eh, ma non può fare confusione, perché ripeto, questa esercitazione la S.I.N.A.D.E.X. è un gioco, fanno, lo vedremo dieci operazioni, quindi non è un’esercitazione, vi ricordate che i Periti Donali e Dalle Mese, hanno detto: “siamo rimasti esterrefatti dalla lettura dei dati della S.I.N.A.D.E.X.”, perché ricorderete, dice: “sembrava che il sito era disinteressato”, “perché?” ho chiesto “era disinteressato?” “perché ci sono dieci operazioni nell’arco di dieci minuti, ci sono dieci operazioni”, quindi facevano altro, quindi non può essere, non può confondere, quando dice: “confondo”, che cosa confondi? Non confondi con niente, allora dice: “il vedono razzolare” è sempre riferito alla Difesa, sono loro, è chiaro che vedono razzolare non siamo noi, c’è un’informazione che viene da loro verso di noi, quindi è un’informazione della Difesa, un’informazione che ha la Difesa, che non è un’informazione che viene data per gioco.”

In questa sede il P.M. conferma quindi che l'informazione circa il traffico americano ed il "razzolamento" oggetto della telefonata Guidi/Fiorito deve sicuramente ritenersi pervenuta dai radar della Difesa.

Ma successivamente, nel corso dell'udienza del 12.12.2003, il P.M. -dopo aver ribadito che nell'ambito del Controllo di Ciampino viene autonomamente percepita la notizia del traffico americano che poi transita al ROC di Martina Franca- afferma invece che indubbiamente non vi è alcun elemento certo e concreto per ritenere che nei siti della Difesa Aerea della Sicilia sia autonomamente sorta un'analogo notizia e formula poi varie ipotesi riguardo alla genesi del "vedono razzolare" di cui al resoconto fornito dal Guidi al Fazzino.

E' opportuno qui integralmente riportare il contenuto dell'intervento effettuato, sul punto, dal P.M. (pagg.1/9 trascrizioni udienza 12.12.2003); se ne sottolineano graficamente i passaggi più significativi:

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: *Signor Presidente, Signori Giudice a latere Signori Giudici Popolari, riacciandomi al flash introduttivo, da me svolto qualche udienza fa ricordo che per verificare la sussistenza del capo di imputazione occorre seguire una scaletta di vari passaggi logici ed il primo gradino di questa scaletta concerne l'accertamento di quanto la sera, la notte del 27 giugno 1980 fu accertato presso i vari siti dell'Aeronautica Militare in ordine allo scenario del cui contesto si verificò la tragedia del DC9, al riguardo anche alla luce delle considerazioni che saranno tra poco espresse non è certamente contestabile che una notizia relativa ad una presunta presenza di traffico americano nella zona del sinistro viene percepita nell'ambito del controllo di Ciampino anche se a lungo la fonte precisa non si riesce a individuare e da lì poi transita al R.O.C. di Martina Franca, al C.O.P. all'I.T.A.V. ciò che invece è problematico accertare, è problematico individuare se autonomamente una notizia del genere viene percepita anche presso i siti della Difesa Aerea della Sicilia, si ricorderà che soprattutto in sede di istruttoria formale si è ritenuto di individuare la fonte di prova di siffatta autonoma percezione, di siffatta notizia nella più volte ascoltata, più volte citata telefonata delle ore 20:20 Zulu registrata a Ciampino tra il Colonnello Fiorito De Falco responsabile del Secondo Reparto dell'I.T.A.V. è il Tenente Colonnello Guidi responsabile della R.I.V. di Ciampino, un'analisi approfondita corredata poi dal riscontro con altre risultanze processuali del contenuto di questa telefonata nella parte ovviamente che interessa evidenzia ripeto dei profili problematici emerge anzitutto che il Tenente Colonnello Guidi, riferisce al Colonnello Fiorito De Falco, dell'interpello effettuato presso i siti aerei della*

Sicilia, della Difesa Aerea della Sicilia, alias Marsala e Siracusa, fa interpellare si va di fatto non direttamente da lui ma dai suoi collaboratori dopo aver riferito della notizia appresa nell'ambito della sala di controllo di Ciampino e emerge chiaramente dal testo della telefonata, ricorderete che parlando con Fiorito De Falco, Guidi dichiara, dice che avevano una esercitazione, correlando questa telefonata peraltro con altra telefonata, quella di cinque minuti prima delle 20:15 Zulu, tra il Supervisore di Ciampino Grasselli e Marsala si evince chiaramente che siffatte esercitazione anche se Guidi la interpreta in quel momento come reale, non è reale ma si tratta della S.I.N.A.D.E.X., perché Marsala risponde a Grasselli "non abbiamo visto niente, perché avevamo un'esercitazione", ovviamente Guidi in quel momento non lo sapeva, ripeto la interpreta lì per lì come esercitazione reale ma sulla base delle altre risultanze processuali possiamo ragionevolmente ritenere che quelle esercitazioni di cui Marsala parla a Guidi con il filtro ripeto di suoi Collaboratori è la S.I.N.A.D.E.X.. Il discorso diventa peraltro più problematico nel passaggio successivo della telefonata, quando Guidi con il suo intercalare, vedremo che poi ha importanza questa particolare scansione del discorso, queste pause, questo spezzamento delle frasi, dopo aver parlato dell'esercitazione fa riferimento al fatto che sarebbero stati visti razzolare degli aerei. Ora il dubbio che è difficile collegare una presunta visione di razzolamento con un'esercitazione simulata quale la S.I.N.A.D.E.X., sia perché per quanto si è già argomentato e quanto ulteriormente argomenterà il collega Amelio nella seconda parte della sua requisitoria, la S.I.N.A.D.E.X. quella sera ebbe un contenuto estremamente limitato ridotto a pochissime tracce, sia perché sotto il profilo logico è assurdo che Marsala a Grasselli che gli chiede notizie su un evento molto serio la scomparsa di un aereo, risponda parlando di razzolamenti, diciamo così simulati, peraltro ulteriore obiezione però che può farsi a ritenere che questo razzolamento sia un razzolamento effettivamente percepito dalla Difesa Aerea è il rilievo che nel gergo aeronautico in genere per razzolamento si intende un volo a bassa quota, non un termine tecnico intendiamoci, quindi c'è una possibilità di pluralità di interpretazione, però in genere si intende un volo a bassa quota, come tale non percepibile dal radar, quindi resiste un dubbio insuperabile avuto anche a riguardo agli scarsissimi contributi che sul merito di questa sua telefonata il Tenente Colonnello Guidi ha saputo fornire e in istruttoria e in dibattimento, su che cosa abbia veramente interpretato con riferimento a questa frase il Guidi parlando ripeto con siti della Difesa Aerea con il filtro dei suoi collaboratori. È possibile però fare delle varie ipotesi, alternative, una è che Marsala abbia sì, parlato di esercitazione con riferimento alla S.I.N.A.D.E.X. ma poi abbia anche parlato di razzolamento con riferimento forse a quelle tracce antecedenti comunque la caduta del DC9, che l'ultima perizia radaristica ne parlerà poi più diffusamente il collega Amelio individua e che si ritiene possano essere

collegati a presenza di portaerei, anche con supporto di quel documento nato che individua sia pur in una zona di più ampio raggio, cioè il Mediterraneo centrale o occidentale, voli di routine di portaerei, c'è un'altra ipotesi che fa riferimento non al sito di Marsala, sebbene a quello di Siracusa, del quale però non abbiamo nessun supporto documentale, perché i tracciati sia pur in fonetico-manuale, non furono mai acquisiti e che ritiene... sul punto c'è stato anche, diciamo un input anche da parte del Generale Melillo in sede di dibattito che c'è... si facesse riferimento a un'esercitazione svoltasi, ovviamente però non nel Tirreno ma nel mare dinanzi Siracusa, cui avrebbe partecipato un Atlantic, ma c'è una terza ipotesi che questo P.M. ritiene abbia una qualche consistenza e che propongo all'attenzione della Corte che trae spunto proprio dal contesto complessivo di questa telefonata e ripeto, proprio da questo carattere spezzettato, direi quasi ansioso, ansimante, pieno di intercalari che è il discorso del Tenente Colonnello Guidi, e l'ipotesi è che il Guidi dopo aver parlato con riferimento alle esercitazioni a siti della Difesa Aerea ritorni a parlare quando parla di razzolamento di Ciampino, mi spiego meglio, il discorso iniziale nasce da Ciampino, il discorso iniziale il Tenente Colonnello Guidi con il Colonnello Fiorito De Falco, parte da questa constatazione di una segnalazione di traffico americano di presunta presenza di traffico americano in Ciampino, Guidi afferma che è stato fatto questo interpellato alla Difesa Aerea dopo di che proprio per queste pause del discorso, può anche ritenersi plausibilmente che riprenda il discorso di Ciampino hanno visto razzolare, e teniamo presente che razzolare, proprio perché è un'espressione non tecnica ma anche di gergo può anche riferirsi come di un aereo che va ad un istante in quota e poi scenda subito giù, conseguentemente appaia e scompaia a livello radar, senza lasciare poi una vera e propria traccia come è stato spiegato anche dal punto di vista tecnico e con ciò potremmo ricollegare questo discorso del razzolamento ove riferito a Ciampino a quelle presenze di sia pur in qualche minuto antecedente la tragedia del DC9, presenze di traffico operativo di cui parlano alcuni testi e di cui accenneremo tra poco, in ogni caso il succo di questo discorso è che non abbiamo indubbiamente alcun elemento certo e concreto per ritenere che nei siti della Difesa Aerea della Sicilia, autonomamente sia sorta una notizia circa la presenza di traffico americano, questa terza ipotesi che vi prospetto avvallerebbe piuttosto, più credibilmente la tesi che l'input sia pur sempre avvenuto dalla Sala di Controllo di Ciampino e per tornare alla Sala di Controllo di Ciampino non è seriamente contestabile che l'esercitazione, la manovra, la presenza cui... di cui si parla è immediatamente percepita e considerata come attinente a qualcosa di reale non certo di simulato. Nel senso che presa realmente sul serio, tanto è vero che si apprezzano non molti minuti dopo, siamo attorno alle 20:39, 20:40 Zulu, quei famosi tentativi di parlare con l'Ambasciata Americana che sono plasticamente resi dalle trascrizioni telefoniche, voce agitate, voce concitate,

succedersi di persone, tentativi di parlare che cadono perché cade la linea e soprattutto tutta una serie di voci di sottofondo. E poi questa notizia viene subito portata al di fuori della Sala di Controllo di Ciampino viene prima portata al sottocentro di soccorso, poi da qui tramite la famosa telefonata Bruschini Marzulli, al centro di soccorso di Martina Franca, subito dopo Martina Franca si attiva per cercare dei possibili riscontri a questa notizia interpellando Siracusa, Licola, Marsala, Sigonella i Centri Radar di West Star e di Bagnoli, c'è poi la telefonata al C.O.P. di cui parleremo più tardi e poi durante tutta la notte fino alle prime ore della mattina all'interno dello stesso R.O.C. di Martina Franca ci si agita, ci si interroga su questa presenza, segnalata presenza del traffico americano e soprattutto nei colloqui tra il Tenente Colonnello Lippolis e il Generale Comandante del Terzo R.O.C. Mangani non ci si accontenta delle prime risposte negative date dalle Autorità alleate e ci si mette in contatto anche con Ciampino.

Osserva quindi la Corte che si palesa una notevole discrepanza tra queste ultimissime conclusioni del P.M. dell'udienza del 2.12.2003 e quelle maturate dallo stesso Ufficio sia nel corso della formale istruttoria, sia anche nel dibattimento, sia infine, in sede di discussione finale, nel corso dell'udienza del 27.11.2003.

Invero, ferma restando la sussistenza di una notizia di traffico americano percepita nell'ambito del Controllo di Ciampino, (*“anche se a lungo la fonte precisa non si riesce ad individuare”* puntualizza il P.M.) e poi transitata al SOC di Martina Franca, per quanto invece concerne il traffico militare americano, di cui alla ben nota telefonata Guidi/Fiorito, il P.M. dell'udienza del 2 dicembre, rilevato che indubbiamente l'“esercitazione” -di cui alla telefonata delle ore 20,18Z tra il supervisore Grasselli e Marsala- era la SINADEX e quindi una esercitazione non reale e che invece come tale era stata interpretata dal Guidi, così conclude:

” non abbiamo indubbiamente alcun elemento certo e concreto per ritenere che nei siti della Difesa Aerea della Sicilia, autonomamente sia sorta una notizia circa la presenza di traffico americano”.

Peraltro il P.M. si dà carico anche di fornire una qualche spiegazione circa la genesi della specifica frase pronunciata dal Guidi circa gli aerei visti “razzolare”. Osserva infatti che:

“Il discorso diventa peraltro più problematico nel passaggio successivo della telefonata, quando Guidi con il suo intercalare, vedremo che poi ha importanza

questa particolare scansione del discorso, queste pause, questo spezzamento delle frasi, dopo aver parlato dell'esercitazione fa riferimento al fatto che sarebbero stati visti razzolare degli aerei”

ed al riguardo prospetta una spiegazione articolata in tre ipotesi alternative:

- a) Marsala ha certamente fatto riferimento alla Sinadex quando parlava di esercitazioni (ovviamente il PM si riferisce alla telefonata Grasselli/Marsala delle 20,16) ma poi potrebbe aver anche parlato di razzolamento forse con riferimento a tracce antecedenti la caduta del DC9;
- b) l'origine della frase potrebbe derivare da esercitazioni svoltesi non nel Tirreno ma nel mare davanti a Siracusa alle quali avrebbe partecipato un Atlantic;
- c) il discorso iniziale tra Guidi e Fiorito parte dalla constatazione di una segnalazione di traffico americano avvenuta a Ciampino; successivamente Guidi parla di “esercitazioni” con riferimento a siti della Difesa aerea”; ma quando poi pronunzia il “vedono razzolare” è tornato a riferirsi a quanto avvenuto a Ciampino, cioè è Ciampino che “ha visto razzolare” cioè ha visto aerei che vanno su e giù e quindi appaiono e scompaiono a livello radar senza lasciare poi una vera e propria traccia, “come è stato spiegato anche dal punto di vista tecnico”.

-- c/6 --

L'INTERPRETAZIONE DEL CONTENUTO DELLE TELEFONATE EFFETTUATA DALLE PARTI CIVILI IN SEDE DI DISCUSSIONE FINALE

Nel corso dell'udienza del 24.10.2003 il difensore di parte civile (avv. Benedetti) ha osservato sostanzialmente che il contenuto della telefonata delle ore 20,16 Grasselli/Marsala per quanto concerne l'"esercitazione" -di cui alla frase "*non l'abbiamo visto perchè stavamo facendo l'esercitazione*"- non sarebbe da porre in collegamento con le successive affermazioni telefoniche del Guidi riguardanti quella esercitazione nel corso della quale "*vedono razzolà diversi aerei americani*".

Tali affermazioni però non sarebbero certamente frutto della fantasia del Guidi -che, ritenendo reale l'esercitazione di Marsala, avrebbe in tal senso ed in quel momento rielaborato l'informazione ricevuta dal Grasselli- ma sarebbero invece scaturite da quanto appreso dal Guidi, nell'interno della RIV, o dal Capo sala o dal Supervisore o dallo stesso controllore del settore interessato, come dallo stesso Guidi affermato nel corso dell'esame dibattimentale del 19.01.2001:

".....ma indubbiamente diciamo o il Caposala o il Supervisore o lo stesso controllore, diciamo così, del settore interessato quello che menzionato all'inizio e che probabilmente svolgeva, continuava ad avere un contatto con i radar della Sicilia e senz'altro mi avrà riferito, perché io non ricordo di averle acquisite direttamente, ma qualcuno mi ha, qualcuno che non ricordo mi ha informato - grazie - qualcuno mi ha informato di queste cose che io poi comunicato in quei termini che lei ha poco fa riferito al Colonnello Fiorito, cioè mi è stato detto quelle cose che avevano visto diversi aerei e razzolare e...(pag.53 trascrizioni udienza 19.1.2001).

Conferma basilare di una tale ricostruzione dei fatti si riscontrerebbe nel contenuto della telefonata anteriore di due minuti a quella Guidi/Fiorito con la quale si cerca di contattare l'Ambasciata americana. Così argomenta al riguardo il difensore:

"perché io ve l'ho letta la telefonata che viene fatta due minuti prima; prima che Guidi si inventi che c'erano gli aerei americani che razzolavano, questi stanno

cercando di chiamare all'Ambasciata Americana, cioè c'è un veggente là dentro che dice: "ora il Colonnello Guidi si inventa il razzolamento" e prima che se lo inventi il razzolamento nella telefonata con Fiorito De Falco io chiamo l'Ambasciata Americana?.....".

- d -

LA VALUTAZIONE DA PARTE DELLA CORTE DEL CONTENUTO DEI COLLOQUI TELEFONICI-

Non appare dubbio che le acquisizioni probatorie testimoniali intervenute in questo Processo abbiano pesantemente dovuto scontare, sin dalla fase istruttoria, il deterioramento derivante dal lungo lasso di tempo trascorso dal momento degli avvenimenti sui quali era concentrata l'indagine. Ne è derivato che, accanto a reticenze volute e dichiarazioni sicuramente e consapevolmente non veritiere, si pongono, in gran numero, dichiarazioni nelle quali è ben problematico individuare quando la mancanza o la erroneità o la parzialità del ricordo possano essere ascritte alla volontà del dichiarante o quando invece al naturale e progressivo scemare della memoria.

In un siffatto quadro probatorio appare pertanto quantomai necessario per il Giudicante approfondire al massimo la valutazione, ove esistenti, di quelli che possano considerarsi "punti fermi" di prova integrandone poi le risultanze con le dichiarazioni testimoniali od altri elementi di prova che con essi risultino attendibili e compatibili.

Ciò considerato, la Corte osserva che, per quanto riguarda l'indagine sul profilo del capo d'imputazione attinente all'omesso riferimento alle Autorità politiche *"dell'intenso traffico militare americano esistente nella zona dell'incidente"*, è di tutta evidenza che "punto fermo" di prova è costituito dal contenuto delle telefonate che nella notte e nelle prime ore del mattino tra il 27 ed il 28 giugno intercorsero tra la RIV di Ciampino e vari siti della Difesa Aerea e nelle quali si rinveniva un espresso riferimento a quella circostanza o dalle quali si possano trarre elementi significativi e concludenti per la identificazione della fonte di quella notizia e per i successivi sviluppi concernenti la diffusione della notizia stessa e l'accertamento della sua fondatezza.

Sono già state indicate quelle che la Corte ha ritenuto di individuare come le telefonate che rispondano a questi requisiti. Per alcune di tali telefonate la Corte ha già in quella sede espresso delle valutazioni interpretative peraltro non attinenti alla problematica oggetto adesso di questa indagine.

- d/1 -

-LE TELEFONATE GRASSELLI/MARSALA (LOI) DELLE ORE 20,16Z E GUIDI/FIORITO DELLE ORE 20,23Z-

E' di fondamentale importanza, a questo momento, cercare di individuare quale mai sia stata l'interpretazione che non solo il supervisore Grasselli, ma anche gli altri membri della RIV da quello sicuramente informati –primo fra tutti il capo sala Massari- abbiano dato di quella risposta del controllore di Marsala, identificato nel Loi Salvatore: *“noi non lo abbiamo visto perché stavamo facendo un'esercitazione....non l'abbiamo mai visto”*.

Che l'interlocutore del Grasselli facesse riferimento alla Sinadex e cioè all'esercitazione simulata, tipo videogioco, è fuor di dubbio.

Si potrà dubitare se la Synadex sia iniziata o meno, se sia stata iniziata alle 21, come da programma, o in orario posteriore; è però certo che per il sito di Marsala era stata programmata l'esercitazione Synadex, e quindi l'esercitazione simulata. Nella sua apparente banalità, la prova più genuina al riguardo risulta da una “innocente” telefonata tra Claudio (soggetto facente parte del personale di Marsala) e Maria delle ore 18,01 nel corso della quale il primo rende noto alla Maria che dopo non potrà telefonarle perché *dalle nove alle undici, undici e mezzo ci sta un'esercitazione* (cfr. 36-MARS-1 18.01); ma anche le successive telefonate che intercorrono tra Marsala e Siracusa (Campo), sito questo che doveva supportare l'esercitazione, sono assolutamente univoche al riguardo (cfr.,tra le altre: 87MARS-1 18,53; 88MARS-1 18,58; 89MARS-1 19,09; 90MARS-1 19,10; 93MARS-1 19,26).

Che poi il Loi abbia falsamente affermato che Marsala non avesse mai avvistato il DC9 è cosa altrettanto certa: non solo infatti nelle registrazioni di quel sito radar risulta la traccia del velivolo ma lo stesso Loi ha ammesso in sede istruttoria di aver egli identificato e seguito tale traccia per un certo tempo.

Nel corso poi dell'ultimo esame istruttorio, di fronte alla contestazione del contenuto della telefonata con Grasselli delle 20,16, il Loi non fornisce alcuna spiegazione del suo comportamento mendace. Non è qui la sede per indagare sulle motivazioni di tale comportamento che non appare certo dovuto ad un improvviso e personale raptus del Loi ma a qualcosa di ben diverso.

Il fatto è che il Grasselli acquisisce dal Loi quella informazione: **“non lo abbiamo visto perché stavamo facendo un’esercitazione”**, informazione ribadita anche dopo che il Grasselli, come si è visto abbastanza perplesso, insiste con la domanda: *“quindi voi questo non l’avete seguito?”*-

“no, non l’abbiamo visto”-

“perché avevate l’esercitazione”

“ eh! “

Ciò considerato, **la Corte ritiene che debba ritenersi comprovato che il Grasselli -e di conseguenza anche quei componenti la RIV di Ciampino i quali da lui apprendono che Marsala non ha visto il DC9 perché “aveva un’esercitazione”- abbiano inteso che il mancato avvistamento del DC9 da parte di Marsala sia stata la conseguenza del contemporaneo impegno di quel sito radar con una esercitazione reale, esercitazione che non risultava menzionata nei notam e che quindi doveva riguardare con ogni probabilità -secondo la comune esperienza concernente la nazionalità della stragrande maggioranza degli aerei militari concentrati nel Mediterraneo e nel Tirreno- aerei di nazionalità statunitense e cioè *“americani”*.**

Il convincimento della Corte si fonda sulle seguenti considerazioni:

a) è anzitutto assolutamente evidente che Grasselli abbia riferito, quantomeno al Guidi ed al Massari, il contenuto di quanto appreso dal Loi nel corso di quella telefonata.

Le domande al riguardo poste nel corso del dibattimento al Grasselli e le risposte alquanto dubbiose da questo fornite appaiono del tutto superflue sol che si consideri che la conversazione Grasselli/Loi, iniziata alle 20,16 (49**Ra2** 20,16) e durata ragionevolmente quantomeno fino alle 20,17, è seguita dopo soli sei minuti dalla telefonata Guidi/Fiorito (104**Ra2** 20,23) all’inizio della quale il Guidi già informa il Fiorito che *“...non stavano guardando perché c’hanno l’esercitazione”*, segno evidente, data la brevità dell’intervallo, che è stato proprio il Grasselli a metterlo al corrente di quanto appreso da Marsala, cosa del resto ovvia perché in quel momento è logico ritenere che si fosse creato un nucleo composto da Direttore

della Riv, Caposala e Supervisore con lo scopo di determinare e coordinare gli interventi più opportuni che la grave situazione imponeva di attuare.

b): prima delle ore 20,16, cioè prima della già menzionata telefonata Grasselli/Marsala, nulla di particolare, come già in precedenza evidenziato, era emerso nel corso delle telefonate intercorse tra Ciampino e Palermo, Marsala e Catania.

L'eventuale ipotesi che qualche ulteriore notizia possa essere pervenuta attraverso telefonate la cui registrazione non sia stata acquisita non appare supportata da alcun elemento sia pure indiziario; al contrario l'assenza di comunicazione alla RIV, da un qualsiasi sito radar, di qualcosa di rilevante è comprovato da quanto emerge dalla registrazione della telefonata intercorsa tra Roma e Malta (128**Rb1** 19,31): durante la telefonata dall'interno della sala si sente dire: *“non hanno visto niente né Marsala, né Palermo, né Siracusa, né Trapani, niente”*.

Inoltre è da notare che nel corso della telefonata delle 19,37 il controllore procedurale Corvari ben fornisce al Guidi i dettagli circa gli ultimi contatti con il DC9 ed i tentativi di ripristinarli anche tramite l'ausilio di altri aeromobili, senza far menzione di qualcos'altro di rilevante (cfr. 186**Ra1** 19,37). Del pari nulla di rilevante riferisce Grasselli a Di Giuseppe nel corso della telefonata delle 19,54 (cfr. 126**Ra1** 19,54). D'altra parte, sul piano logico, non può ritenersi congruo il sospetto che, in precedenza, si fosse ritenuto necessario mantenere il segreto su qualche notizia di “traffico americano”, per poi invece, successivamente, consentire che il Guidi ne parlasse diffusamente e apertamente con il Fiorito nel corso di telefonata che ben si sapeva essere soggetta a registrazione.

c) il contenuto della telefonata delle 20,23 tra Guidi e Fiorito (104**Ra2** 20,23) è assolutamente univoco.

Guidi così riferisce al Fiorito:

“... e però sembra che loro quando no...quando gli è stato chiesto qualche cosa, cioè se osservavano la traccia, a cose avvenute...in quel momento se so messi a guardare e hanno visto soltanto l'Air Malta che volava con rotta sud sempre sull'Ambra 13 e che lasciava Palermo.....però hanno guardato quando glielo abbiamo detto noi, si sperava che loro avessero segna...avessero seguito le due tracce, l'Itavia sotto e l'Air Malta sopra, e avessero preso nota del..dell'orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell'Itavia, cosa però, sembra che non..dice che non stavano guardando perché c'hanno l'esercitazione.....si c'era l'esercitazione

perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani..americani, no, eh...io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una eventuale collisione..”

“...no, no l'esercitazione è...che probabilmente la conosciamo eh, l'esercitazione, però per...evidentemente non, non, non dava nessuna interferenza con la...con la nostra attività, forse qualcosa a basse quote, eh..”

Significherebbe negare l'evidenza sia dubitare del fatto che il Guidi stia riferendo effettivamente di una esercitazione reale interessante aeroplani americani, posto che addirittura ipotizza **“una eventuale collisione”** ed una attività **“a basse quote”**, sia ipotizzare che si riferisca ad esercitazione diversa da quella oggetto del contenuto della telefonata Grasselli/Marsala delle 20,16 posto che la frase da lui pronunciata *“non stavano guardando perché c'hanno l'esercitazione”* riporta praticamente alla lettera la frase pronunciata dall'interlocutore di Grasselli *“noi non...non l'abbiamo visto perché stavamo facendo un'esercitazione”*.

d) che poi non sia stato il solo Guidi ad avere il convincimento dell'esistenza di una esercitazione reale interessante aeroplani americani sulla base di una errata interpretazione della telefonata delle ore 20,16, ma che anche altri addetti alla RIV, primo fra tutti il capo sala Massari, ne siano immediatamente coinvolti vi è prova indubbia: invero nel corso della telefonata Guidi/Fiorito delle 20,23 si sente dall'interno x1 (poi identificato nel Massari) così dire:

x1:*“la Capitaneria di Porto ha mandato in maniera piuttosto sollecita tutti i pescherecci e adesso vogliamo cercà di stabilire un contatto con gli americani, se c'avevano 'ste esercitazioni, probabilmente ce sarà magari pur..anche una portaerei da quelle parti”*

Ritenuto pertanto pienamente comprovato che Guidi e Massari abbiano avuto la convinzione che le esercitazioni che avevano impedito a Marsala di vedere il DC9 fossero esercitazioni reali, occorre verificare quale possa essere stata la genesi di tale loro convinzione.

Al riguardo possono formularsi astrattamente tre ipotesi:

- 1) Grasselli nel riferire il contenuto della sua telefonata con Marsala delle ore 20.16 ha dato per certa la circostanza;
- 2) Grasselli ha riferito acriticamente il contenuto della telefonata che viene interpretata autonomamente dal Guidi e dal Massari;

3) Grasselli, Guidi e Massari hanno concordemente effettuato quella interpretazione.

E' anzitutto da rilevare che le dichiarazioni rese nel corso del processo dal Grasselli, dal Guidi e dal Massari non forniscono alcun chiarimento al riguardo: il Massari esclude addirittura di aver appreso quella sera della presenza di traffico militare statunitense.

Il Guidi, dopo aver inizialmente anch'egli escluso di essere stato informato dell'intenso traffico americano, dovendo poi prendere atto di quanto emerge dalla telefonata con il Fiorito, si limita a dire che "glielo possono aver detto lì in sala" per poi, in sede dibattimentale, ipotizzare di averlo appreso dal Caposala, o dal Supervisore o dal Controllore del settore interessato, ma null'altro di più significativo.

Il Grasselli infine -il quale, come già in precedenza puntualizzato, dopo ben 21 anni per la prima volta rivisita, al momento dell'esame dibattimentale, il contenuto di quel suo colloquio con Marsala- o sfugge intenzionalmente alle domande o in effetti non ricorda: fatto sta che non chiarisce affatto cosa egli abbia inteso circa l'"esercitazione" e cosa abbia al riguardo riferito al Guidi arrivando a dire che costui potrebbe aver saputo da altri quelle notizie che comunica al Fiorito.

Ma in questo caso reticenze e dimenticanze non impediscono, in base alla valutazione dei "punti fermi" di prova, di pervenire ad un convincimento certo.

Invero, qualunque sia tra le tre ipotesi sopra proposte, quella che si ritenga attendibile -e quindi anche nella ricorrenza dell'ipotesi sub 2)- non possono sussistere dubbi sul fatto che anche Grasselli abbia ritenuto, già al momento del colloquio telefonico delle 20.16, che l'esercitazione comunicatagli da Marsala fosse reale.

Invero, in primo luogo, è da rilevare che Grasselli ha precisato (cfr.deposizione istruttoria del 10.2.92), con riferimento alla telefonata Guidi-Fiorito, che era lui, nel corso di tale telefonata, a dare le informazioni a Guidi (il che trova conferma nell'esattezza dei plurimi riferimenti fatta dal Guidi circa le pregresse informazioni avute nelle telefonate precedenti con Marsala proprio dal Grasselli). Pertanto è del tutto logico ritenere che, sentendo quanto il Guidi riferiva al Fiorito, il Grasselli non avrebbe certo mancato di intervenire per correggere il macroscopico equivoco nel quale stava incorrendo il Guidi.

In secondo luogo, si presenta concludente al riguardo valutare quale possa essere stato il convincimento maturato dal Grasselli nel momento in cui il suo interlocutore di Marsala gli comunica che “non hanno seguito il DC9 perchè avevano l’esercitazione”. Ed al riguardo si osserva:

Grasselli, è ben consapevole, sulla base dei colloqui avuti in precedenza con Marsala -e di cui alle già menzionate telefonate 140**Ra1** 19.11 e 141**Ra1** 19.21- che quel sito aveva seguito il traffico reale e che quindi avrebbe dovuto vedere anche il DC9.

Pertanto se Marsala, che in precedenza aveva detto di aver seguito il traffico reale, afferma di non aver visto il DC9 “ *perché stavamo facendo un’esercitazione*” -- ribadendo una tale risposta anche dopo che Grasselli ha specificamente eccepito: “*no, siccome quando io t’ho chiesto notizie....mi hai dato esattamente la posizione del kilo Mike.....l’altro che seguiva.....io pensavo che stesse seguendo anche l’Itavia, voi l’Itavia non l’avete mai seguita?...*” -- , è evidente che Grasselli deve ritenere che quell’esercitazione, che non ha precluso l’attività del controllo radar del traffico reale da parte di Marsala, ha però comunque impedito l’avvistamento della traccia del DC9; è perciò indotto a ritenere che l’esercitazione possa aver soltanto parzialmente interferito, per un qualche motivo, sull’attività di controllo del traffico reale di Marsala senza però impedirla.

E’ altresì da tener presente che per i controllori di volo il termine “esercitazione” era sinonimo di attività volativa di aerei militari: ogni volta che iniziavano il loro servizio andavano a controllare il “notam” sul quale era annotate le “esercitazioni” che quel giorno erano programmate e delle quali dovevano quindi tener bene a mente la presenza per controllare ed evitare le interferenze nelle aerovie civili dei velivoli militari

Che motivo avrebbe quindi potuto avere Grasselli per ritenere che quella riferitagli non fosse l’esercitazione nell’accezione usuale del termine che quotidianamente circolava nei siti radar tanto più che, come già evidenziato, aveva sicura cognizione che il sito di Marsala era operativo nella percezione del traffico civile dato che il suo interlocutore, che aveva espressamente escluso l’avvistamento del DC9, gli aveva invece riferito degli avvistamenti di altri aerei civili?

- d/2 -

LA TELEFONATA BRUSCHINA/MARZULLI DELLE 20,25Z

Come già in precedenza notato, il P.M.nella requisitoria depositata al termine della fase istruttoria affermava che “il sito di Ciampino aveva già al suo interno acquisito cognizione della presenza di tracce militari non note sui tabulati radar” e che pertanto era da ritenersi che dalla Sala operativa del controllo del traffico civile di Ciampino era pervenuta al Sotto Soccorso di Ciampino la notizia di intenso traffico americano in zona, cioè quella notizia materialmente ricevuta da Bruschina e da questi trasmessa a Martina Franca nella telefonata delle ore 20,22 zulu (n.b.:orario di Martina Franca: 65MfpzA 20,22- orario di Ciampino: 20,25). 124Rb2). Le notizie poi pervenute dalle basi aeree della Sicilia avevano costituito una conferma “a questo allertamento di traffico militare americano”.

In sede poi di discussione al termine della fase dibattimentale il P.M. ribadiva questo suo convincimento:

*(“..... non è certamente contestabile che una notizia relativa ad una presunta presenza di traffico americano nella zona del sinistro viene percepita nell’ambito del controllo di Ciampino **anche se a lungo la fonte precisa non si riesce a individuare** e da lì poi transita al R.O.C. di Martina Franca, al C.O.P. all’I.T.A.V. ciò che invece è problematico accertare, è problematico individuare se autonomamente una notizia del genere viene percepita anche presso i siti della Difesa Aerea della Sicilia.....”*

“.....in ogni caso il succo di questo discorso è che non abbiamo indubbiamente alcun elemento certo e concreto per ritenere che nei siti della Difesa Aerea della Sicilia, autonomamente sia sorta una notizia circa la presenza di traffico americano, questa terza ipotesi che vi prospetto avallerebbe piuttosto, più credibilmente la tesi che l’input sia pur sempre avvenuto dalla Sala di Controllo di Ciampino e per tornare alla Sala di Controllo di Ciampino non è seriamente contestabile che l’esercitazione, la manovra, la presenza cui... di cui si parla è immediatamente percepita e considerata come attinente a qualcosa di reale non certo di simulato.....”).

Però il P.M., nel prosieguo del suo intervento, non ha poi fatto menzione, come ci si sarebbe aspettato, di quale sarebbe questa “fonte precisa” che a lungo non si era riusciti ad individuare.

Anche la parte civile si è associata a tale considerazione del PM, specificando che l’esercitazione menzionata dal Guidi nel corso della telefonata con il Fiorito, quella cioè nel corso della quale “vedono razzolà diversi aerei americani”, non sarebbe da identificare con l’”esercitazione” della frase “non l’abbiamo visto perché stavamo facendo l’esercitazione” pronunciata dal Loi nella telefonata con il Grasselli delle 20,16, ma proverrebbe da fonte diversa.

Osserva la Corte che il punto nodale dell’asserzione del P.M. è costituito dalla ormai ben nota telefonata delle 20,25 (124**Rb2** 20,25) tra il Bruschina del RSC di Roma ed il Marzulli dell’RCC di Martina Franca.

Bruschina così dice: “*qui è venuto un ufficiale dell’ACC, del controllo...e ha detto che se volete lui può metterci in contatto tramite l’Ambasciata americana....eh,se...siccome c’era traffico americano in zona molto intenso...in quel periodo...eh può, può attingere notizie attraverso quella fonte, quella via...*”.

Ad avviso del P.M. questa notizia- **traffico americano in zona molto intenso**- comunicata dall’Ufficiale dell’ACC a Bruschina sarebbe quella percepita o comunque originatasi nell’ambito del Controllo di Ciampino autonomamente e cioè a prescindere dalle notizie pervenute dai radar della Sicilia oggetto della conversazione Guidi/Fiorito delle ore 20,23 e, conseguentemente, da quanto potesse aver desunto il Grasselli dalla telefonata con Marsala delle 20,16.

Ritiene invece la Corte che anche questa comunicazione fatta al Bruschina dall’Ufficiale dell’ACC debba essere ritenuta conseguenza della telefonata Grasselli/Loi delle ore 20,16.

Chiave di volta di questo convincimento è la valutazione in successione cronologica e logica delle telefonate 74**Ra2** 20,20, 75**Ra2** 20,20 e 20,21, 124**Rb2** 20,25 e 90**Ra2** 20,41, valutazione da effettuare tenendo presente il contenuto della telefonata Guidi/Fiorito delle 20,23 (nb: per quanto concerne le telefonate 75**Ra2** e 90**Ra2** appare rilevante la parte costituita dalla registrazione delle voci che provengono dall’interno):

telefonata 74Ra2 20,20: dalla RIV si cerca di contattare telefonicamente l'ambasciata americana; ma il numero composto risulta errato.

Questa telefonata viene effettuata immediatamente dopo -a distanza di circa tre minuti- dal momento in cui Grasselli ha terminato di parlare con Loi;

telefonata 75Ra2 20,20: voci dall'interno: *“mi dai il numero dell'ambasciata americana?; mi da, mi dai dei dati, mi dai dei dati..”*

E' probabilmente la persona che ha cercato di mettersi in contatto con l'ambasciata che si rivolge a qualcuno chiedendo di dargli il numero esatto dell'ambasciata nonché dei “dati”: come risulta dalla telefonata immediatamente successiva i “dati” che richiede sono quelli relativi all'ultima posizione nota del DC9;

telefonata 75Ra2 20,21: voci dall'interno

x1- *eh (416747519)*

x2: *“chi è”;*

x1: *“l'ambasciata americana”*

x: *“aspetta, ma prima di farmi parlare dammi i dati esatti”;*

x1: *“46”;*

x2: *“però”;*

x1: (inc) *“RSC di collaborazione, E' un campo che non è nostro, insomma non ci compete, anche perché (inc) cioè loro, l'RSC se vogliono collaborazione dovrebbero anche chiedere a tutti (inc);*

x: *“vuoi che glielo vado a suggerire a loro prima”;*

x1: *“dice che a Sigonella gli americani non...”;*

x: *dammi, dammi, 18,55 flight level (250) Ambra 13 Alfa, eh...18,55”-*

da tale colloquio si desume che, nel mentre si cerca di stabilire il contatto con l'ambasciata americana, “x1” osserva che in effetti l'attività diretta al soccorso non compete a loro, cioè all'ACC, ma all'RSC (Rescue Sub Center) che eventualmente dovrebbe chiedere espressamente la loro collaborazione; a questo punto “x” interviene: *“vuoi che glielo vado a suggerire a loro prima”;*

telefonata 124Rb2 20,25:

il m.llo Bruschina dell'RSC di Ciampino chiama il Centro Coordinamento Soccorso di Martina Franca e parla con Marzulli:

M: *pronto?*

B: *pronto, qui è il Soccorso di Ciampino.*

M: *sò Marzulli.*

B: *eh, sò Bruschina.*

M: *ciao Bruschina.*

B: *eh...*

M: *dimmi bello!*

B: *sempre...sempre cose tristi che ci accomunano...*

M: *eh, eh!*

B: *senti un po'..*

M: *dimmi.*

B: *e qui è venuto il... un ufficiale del...*

M: *Itavia.*

B: *dell'ACC, del controllo...*

M: *ah sì!*

B: *e ha detto che se volete lui può metterci in contatto tramite l'Ambasciata americana.*

M: *sì.*

B: *eh, se...siccome c'era traffico americano in zona molto intenso*

M: *sì.*

B: *in quel periodo...eh, può, può attingere notizie attraverso quella fonte, quella via*

M: *e come nella zona dove stava il DC9?*

B: *sì*

M: *ho capito, un attimo che adesso.. ma (inc.) qualche portaerei?*

B: *eh, questo non... non me l'ha detto.*

M: *eh, beh!*

B: *però sì suppone, no?*

M: *a sì, ho capito!...vabbè, eh, adesso parliamo con Smelzo, vediamo cosa dice lui.*

B: *eh, casomai mi chiamate.*

M: *vabbe', ti chiamiamo noi subito.*

B: *vabbò, ciao.*

M: d'accordo.

B: ciao.

Alle 20,25 dunque Bruschina rende noto a Marzulli che un ufficiale dell'ACC (Area Centro) lo ha informato dell'esistenza di traffico americano molto intenso "in zona", cioè nella zona nella quale si trovava presumibilmente il DC9 al momento della perdita di contatto, offrendosi anche di mettere il Soccorso in contatto con l'Ambasciata americana.

Non vi è dubbio che l'ufficiale dell'ACC che si è recato dal Bruschina informandolo del **traffico americano in zona molto intenso-** (ma non anche della presenza di portaerei) e offrendo la sua collaborazione per contattare l'ambasciata americana, sia stato l'"x" della telefonata **75Ra2 20,21** e cioè colui il quale, dopo che il collega aveva osservato "*...l'RSC se vogliono collaborazione dovrebbero anche chiedere a tutti*", gli aveva proposto: "*vuoi che glielo vado a suggerire a loro prima*".

Qualunque residua incertezza al riguardo deve necessariamente venir meno quando si consideri quel che emerge dalla seguente telefonata:

telefonata 90Ra2 20,41:

nel mentre si cerca di contattare ancora una volta l'ambasciata americana, si percepiscono vari dialoghi che avvengono nell'interno della sala e in particolare il seguente:

x1: "*gliel'hai detto all'RSC...ma tu hai coordinato con loro per....*"

x: "*..si, si, già mi hanno detto loro di contattare se voglio io direttamente*"

E' l'x1 della telefonata **75Ra2 20,21** che chiede all'x di quella telefonata se in effetti abbia dato seguito alla proposta di contattare l'RSC e l'x glielo conferma.

Sulla base delle considerazioni sin qui esposte si può anzitutto con certezza stabilire che la prima telefonata dalla quale emerge l'avvenuta materializzazione, all'interno della RIV di Ciampino, della notizia del "traffico americano intenso" non è quella Guidi/Fiorito delle 20,23, bensì quella, anteriore di due minuti, delle 20,21: infatti il contenuto del "suggerimento" che il signor "x" si propone di

prospettare all'RSC è quello di aiutare l'RSC a contattare l'ambasciata americana proprio perché si è avuta notizia di intenso traffico americano nella zona dell'incidente, come si evince in modo inequivoco da quanto Bruschina riferisce al Marzulli.

Individuata quindi la fonte prossima della notizia che Bruschina trasmette a Martina Franca, si pone ovviamente il problema di stabilire come e da chi l'x e l'x1 della telefonata delle 20,21 abbiano appreso quella notizia

A questo punto però, dato che sostanzialmente nello stesso momento anche il Guidi riferisce al Fiorito di intenso traffico americano -sicuramente in essere nella zona dell'incidente tanto da ipotizzare una collisione (*“dice che vedono razzolà diversi aeroplani americani...eh io pure stavo ipotizzando una eventuale collisione..”*)- è del tutto ovvio che la prima ipotesi da formulare e da verificare è quella di un'unica fonte generatrice delle due notizie, notizie coeve ed aventi identico contenuto, fonte che, per quanto concerne i convincimenti maturati da Grasselli, Guidi e Massari, è già stata individuata nella telefonata Grasselli/Loi.

Ad avviso della Corte i seguenti elementi convergono sull'unicità di tale fonte:

a) l'elemento temporale:

alle 20,20 si determina la necessità improvvisa, come appare evidente dalla concitazione delle voci e dallo spezzettamento delle frasi (*“ mi dai il numero...mi dai dei dati....ma prima di farmi parlare dammi i dati esatti.....dammi, dammi 18,55 flight level..Ambra 13 Alfa..”*), sia di chiamare l'Ambasciata americana che di avvertire l'RSC a seguito di qualcosa che si è ovviamente da poco verificato e che è costituito, come risulta evidente dal tenore della comunicazione che x1 fa a Bruschina, dalla acquisizione della notizia **dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente.**

L'unico fatto significativo da poco verificatosi è costituito da quella telefonata Grasselli/Loi delle 20,16: non è dato ipotizzare, sulla base delle acquisizioni probatorie processuali, alcunché di diverso;

b) la paternità dell'iniziativa di chiamare l'Ambasciata americana:

una tale iniziativa non può non essere stata presa, o comunque non può non essere stata filtrata da coloro che erano i massimi responsabili della RIV –Direttore, Caposala, Supervisore- i quali, tra l'altro, in effetti erano tutti presenti e tutti ovviamente coinvolti nell'attività di ricerca di elementi utili all'individuazione del punto di caduta del DC9 per indirizzare all'uopo i soccorsi .

Il Direttore Guidi, il Caposala Massari ed il Supervisore Grasselli, come in precedenza già ampiamente dimostrato, si determinano nella convinzione della presenza del traffico americano sulla base di quanto appreso dal Grasselli nel corso della telefonata con il Loi: le esercitazioni di Marsala che hanno impedito l'avvistamento del DC9.

c) il riferimento fatto da Guidi nella telefonata con Fiorito al tentativo di contatto con gli americani "lì a Sigonella" (“...e sì perché sto fa....se c’’avevano ‘st’esercitazione, ma e adesso vogliamo vedere un po’ cercando di entrà in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella, eh.....sì, eh se si riesce a sapè qualcosa anche da loro perché....”):

Guidi quindi informa Fiorito che, proprio sulla base di quella notizia concernente l’"esercitazione", la RIV sta cercando di entrare in contatto con gli americani "lì a Sigonella": è ovvio che Guidi parla di quanto risulta a sua conoscenza già nel momento di inizio della telefonata e cioè alle ore 20,23.

Il gruppo di persone della RIV che si stava operativamente interessando, in quel momento, di quel che concerneva Sigonella (“x1: “dice che a Sigonella gli americani non...”);) è quello stesso che contemporaneamente cerca di contattare l’ambasciata americana e del quale fa parte colui che porterà a Bruschina la notizia del traffico americano (x: “vuoi che glielo vado a suggerire a loro prima”) cioè è il gruppo protagonista nella telefonata delle 20,21 (75Ra2 20,21).

Quindi se il tentativo di contatto con Sigonella era sicuramente determinato, come si evince da quanto Guidi dice a Fiorito, dalla esigenza di cercare di sapere “anche da loro”, cioè dagli americani, qualcosa circa l’esercitazione riferita da Marsala nella telefonata Grasselli/Loi, appare del tutto logico individuare in questa stessa circostanza concernente l’esercitazione il movente anche delle altre contestuali iniziative che emergono dalla conversazione tra quei soggetti , e cioè il contatto con l’ambasciata americana stabilito direttamente dalla RIV previa richiesta

in tal senso da parte dell'RSC (si tengano al riguardo presenti le parole di Bruschina: “..qui è venuto un ufficiale del...dell'ACC, del controllo...e ha detto che se volete lui può metterci in contatto con l'ambasciata americana”).

Deve quindi ritenersi unica la notizia dalla quale sono derivate le comunicazioni concernenti il traffico americano fatte rispettivamente da Guidi a Fiorito e da x a Bruschina.

- d/3 -

LA GENESI DELLA FRASE “...SÌ C’ERA L’ESERCITAZIONE PERCHÈ DICE, DICE CHE VEDONO RAZZOLÀ DIVERSO, DIVERSI AEREOPLANI AMERICANI...” PRONUNZIATA DAL GUIDI NEL CORSO DELLA TELEFONATA CON IL FIORITO DELLE 20,23Z.
VALUTAZIONE E RIGETTO DELLE IPOTESI FORMULATE DAL P.M. E DALLE PARTI CIVILI-

Indubbiamente il dato letterale della frase “...sì c’era l’esercitazione perchè dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aereoalini americani...”, pronunziata dal Guidi nel corso della telefonata con il Fiorito, indurrebbe a ritenere:

a) che qualcuno abbia detto al Guidi di aver visto, in prima persona, razzolare diversi aerei americani;

b) che qualcuno abbia riferito al Guidi che altri avevano comunicato di aver visto razzolare diversi aerei americani.

In entrambi i casi si tratterebbe comunque di “razzolamento” connesso con l’“esercitazione”.

Certamente non è dato rinvenire alcun specifico elemento di prova che consenta di individuare la fonte di questa particolare informazione al Guidi il quale, dal canto suo, si trincerava nel non ricordo per tutto quel che concerne quelle notizie che formano il contenuto della telefonata.

Il P.M., come già in precedenza rilevato, nel corso della requisitoria dibattimentale ha formulato al riguardo tre ipotesi.

Ad avviso della Corte nessuna di tali ipotesi può essere ritenuta fondata.

Invero:

1) Il P.M., dopo aver riconosciuto che Marsala nella telefonata Grasselli/Loi delle 20,16 parlando di “esercitazione” si riferiva alla Synadex e cioè all’esercitazione simulata, ipotizza che Marsala “abbia poi anche parlato di razzolamento con riferimento forse a quelle tracce antecedenti.....”, senza però dar conto di quando e in che modo Marsala abbia fornito a Roma tale ulteriore informazione.

Osserva la Corte: la registrazione della telefonata delle 20,16 deve ovviamente ritenersi racchiudere l’intero contenuto della conversazione tra il

Grasselli ed il Loi atteso che il colloquio termina in modo rituale (Roma: “*va bene, OK grazie*”, Marsala: “*prego*”) e che la trascrizione di quella telefonata come registrata a Marsala (70**MARS-2** 20,18) corrisponde perfettamente a quella risultante dalla registrazione avvenuta a Ciampino.

E’ pertanto da escludere che sia stato nel corso di quella telefonata che Marsala possa aver poi parlato di razzolamento.

Tale telefonata ha la durata di un minuto circa e termina quindi alle 20,17.

E’ delle ore 20,23 l’inizio della telefonata Guidi/Fiorito; però, come già notato, la “notizia” del traffico americano si era concretizzata già alle ore 20,20.

Pertanto la validità dell’ipotesi del P.M. dovrebbe necessariamente avere come presupposto una comunicazione inviata da Marsala in un arco temporale ricompreso tra le 20,18 e le 20,19 -della quale non vi è traccia nelle registrazioni sia di Ciampino che di Marsala- e con la quale si informerebbe Ciampino di un traffico di aerei americani che razzolano nella zona dell’incidente, traffico che però immediatamente dopo verrebbe da Marsala inopinatamente negato all’Ente superiore cioè al SOC di Martina Franca (cfr. telefonata 188-**MARS-2** 27/20,28 (20,31): Patroni: “*Abate, di un pò,ma voi in questo periodo qui avete notato traffico americano in zona?*”- Moro: “*no, no*”- Patroni: “*nemmeno uno?*”- Moro: “*niente*”).

Si tratta di ipotesi chiaramente insostenibile.

2) Il P.M. poi prospetta l’eventualità che l’origine della frase derivi da esercitazioni svoltesi non nel Tirreno ma nel mare davanti a Siracusa alle quali avrebbe partecipato un aereo Atlantic.

Osserva al riguardo la Corte che il “razzolamento di diversi aereoplani americani” e “l’intenso traffico americano” di cui alle telefonate Guidi/Fiorito e Bruschina/Marzulli, come già più volte rilevato, è un razzolamento ed un traffico concernente la **zona dell’incidente**, come espressamente afferma Bruschina (“*..eh se...siccome c’era traffico americano in zona molto intenso.*”) e come implicitamente, ma senza ombra di dubbio, ritiene il Guidi posto che ipotizza “una eventuale collisione con il DC9” .

Pertanto, a parte il fatto dell’assenza, anche in questo caso, di alcuna prova circa una notizia di tal genere pervenuta a Ciampino, non si comprenderebbe come Bruschina e Guidi possano aver trasferito di alcune centinaia di chilometri la zona

del traffico americano andandola a collocare in corrispondenza a quella dell'incidente.

Anche tale ipotesi pertanto appare del tutto infondata.

3) La terza ipotesi del P.M. è così articolata:

Guidi riferisce inizialmente al Fiorito di traffico americano autonomamente percepito nell'ambito della sala radar di Ciampino per poi parlare di "esercitazioni" con riferimento a siti della Difesa aerea, ma quando poi pronunzia il "vedono razzolà" torna invece a fare riferimento a quanto direttamente percepito da Ciampino

Il P.M. ha perspicacemente sottolineato al riguardo le peculiari caratteristiche dell'andamento del parlare del Guidi nel corso della telefonata con il Fiorito; in particolare il P.M. ha così osservato: *" Il discorso diventa peraltro più problematico nel passaggio successivo della telefonata, quando Guidi con il suo intercalare, vedremo che poi ha importanza questa particolare scansione del discorso, queste pause, questo spezzamento delle frasi, dopo aver parlato dell'esercitazione fa riferimento al fatto che sarebbero stati visti razzolare degli aerei"*.

Una tale considerazione del P.M. è chiaramente intesa a sostenere lo iato che si ravviserebbe tra il riferimento all'"esercitazione" ed il "vedono razzola" nel discorso del Guidi:

Guidi *".....dice che non stavano guardando perché c'hanno l'esercitazione"*

Fiorito: *"c'era l'esercitazione?"*

Guidi: *"si c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aereoplani americani..";*

il che appunto comproverebbe la diversificazione tra chi aveva l'esercitazione e chi ha visto razzolare.

Osserva però la Corte che se, in via generale, è esatta la notazione del PM riguardo a quelle caratteristiche del procedere del discorso del Guidi, nella fattispecie invece, come è dato palesemente desumere dall'ascolto della registrazione della telefonata, nella risposta data dal Guidi alla domanda del Fiorito -"c'era l'esercitazione?"- non si percepisce alcuna pausa od indugio tra il "si c'era l'esercitazione" e il "perché dice, dice che vedono razzola".

Inoltre è da rilevare che nel corso di tutta la conversazione con il Fiorito il Guidi usa sempre la prima persona plurale e la terza persona plurale quando riferisce di attività concernenti rispettivamente Ciampino o altri enti. Non si vede quindi per quale ragione in questo caso avrebbe dovuto decidere altrimenti utilizzando il “vedono” e non il “vediamo” per un avvistamento verificatosi nella sala radar di Ciampino senza poi, soprattutto, fornire al Fiorito alcuna specificazione circa i particolari di un tale avvistamento (orario, zona precisa etc) che senza dubbio costituiva un elemento di particolare importanza..

Peraltro il PM ed anche le Parti Civili hanno fondato il loro convincimento concernente la individuazione della genesi della notizia del traffico americano sulla base di cognizioni acquisite autonomamente all'interno del sito di Ciampino, facendo anche riferimento ad una serie di deposizioni testimoniali ritenute al riguardo significative: trattasi in particolare delle dichiarazioni rese da Cucchiarelli, Colonnelli, Diamanti, Chiappelli, Lucioli, Carico.

La Corte pertanto ritiene doveroso esaminare una tale ipotesi che, se fondata, potrebbe eventualmente ricomprendere anche la spiegazione dell' origine del “vedono razzolà” come derivante direttamente da quelle cognizioni.

Al riguardo però è subito da formulare un preciso rilievo e cioè che la valutazione della congruità del risultato dell'indagine concernente la fonte o le fonti delle notizie deve esser fatta tenendo ben presente che la ricerca ha per oggetto quelle notizie, ben specifiche – presenza di intenso traffico americano nella zona dell'incidente e di aerei americani razzolanti in tale zona- acquisite, tra le ore 20,20 e le ore 20,23Z, dal personale della RIV, tali da determinare immediatamente sia il tentativo di contatto con l'ambasciata americana e con la base aerea americana di Sigonella, sia la loro comunicazione all'ente preposto all'organizzazione dei soccorsi e cioè all'RCC di Martina Franca, comunicazione poi rimbalzata ai vari siti radar.

Ciò considerato, passando alla valutazione delle dichiarazioni rese dai soggetti poc'anzi indicati la Corte osserva:

Dalle dichiarazioni di Colonnelli e Cucchiarelli, delle quali è già stata fatta menzione, si evince sostanzialmente che entrambi, intorno alla 20,30 locali (18,30Z), avevano notato due o tre tracce di traffico, sicuramente militare in quanto

non in contatto con la sala operativa, nella zona a sud-ovest di Ponza. Colonnelli non ricordava se le tracce, da lui notate sullo schermo radar del settore TSR, portassero indicazione di codice e quota; Cucchiarelli invece asseriva che erano tracce “vestite” di codice e quota, questa aggirantesi tra i 19 mila e i 24 mila piedi; “*non era il vero e proprio razzolare*” perchè con questo termine si intendeva il volo intorno ai 10.000 piedi. L’area in cui aveva notato il traffico era ai margini dell’area di interesse del controllo; dalla verifica del “librone” delle esercitazioni era risultato che c’era stata un’esercitazione che però era già terminata.

Nel corso dell’udienza dibattimentale il Colonnelli precisa che quel traffico notato non aveva impronta dell’eccezionalità...non era una situazione che poteva creare allarme. Il Cucchiarelli, dal canto suo, asserisce che per lui quella sera non era successo nulla di eccezionale perchè in quel periodo era molto comune notare tracce operative di quel tipo anche se era una situazione che gli faceva ricordare quella che si verificava quando c’era una portaerei. Aveva cercato di telefonare alla trasmissione “Telefono giallo” in quanto si insisteva che, contrariamente a quanto egli ricordava, a quell’ora non ci fosse traffico operativo in giro.

A specifica domanda se, verificatosi l’incidente, non avesse ritenuto doveroso riferire quanto aveva in precedenza visto sullo schermo radar, risponde che il traffico da lui notato interessava tutt’altro settore rispetto a quello nel quale si era verificato l’incidente, non c’era una relazione immediata.

Osserva la Corte che le tracce menzionate dal Colonnelli e dal Cucchiarelli potrebbero trovare riscontro sia per posizione sia, grosso modo, anche per orario, nelle tracce PR6 e PR7 di cui alla perizia Dalle Mese+2, anche se è da notare che tali ultime tracce risultano essere state rilevate dal solo radar primario il che contrasterebbe con quanto asserito dal Cucchiarelli circa il fatto che quelle da lui notate si presentavano “vestite” con codice e quota. Al riguardo la parte civile ha sostenuto che il Cucchiarelli potrebbe avere avuto un cattivo ricordo.

Anche data per ammessa una tale corrispondenza, nessun elemento significativo ne verrebbe comunque a trarre l’ipotesi sostenuta dal PM e dalle parti Civili ciò in quanto non soltanto quelle due tracce non interessavano la zona dell’incidente, come espressamente dichiara il Cucchiarelli e come è obiettivamente riscontrabile tenuto conto della distanza tra le due zone (circa 110/120 km.) ed erano state notate circa mezz’ora prima della perdita di contatto del DC9, ma soprattutto

perché entrambi i testi hanno esplicitamente dichiarato l'uno –il Colonnelli- che “non aveva riferito a superiori di questo traffico. Non era una situazione che poteva creare allarme”, l'altro -il Cucchiarelli- che “nell'immediatezza si parlava di incidente normale. Non aveva parlato perciò subito di quanto aveva visto, ne aveva parlato qualche giorno dopo.....”.

E' pertanto da escludere che Colonnelli o Cucchiarelli abbiano potuto diffondere quella sera una qualunque informazione tale da determinare l'insorgere della notizia di un intenso traffico americano razzolante nella zona dell'incidente.

Per quanto poi concerne le dichiarazioni rilasciate dal Diamanti la Corte osserva che il teste nel corso della prima deposizione aveva affermato che riteneva che quella sera vi fossero esercitazioni militari sotto l'aereo Ambra 13 e che lo scopo della telefonata all'ambasciata americana era quello di conoscere se vi era traffico americano nella zona di scomparsa del DC9.

Nel corso della seconda deposizione, resa a breve distanza, il Diamanti asseriva di essere stato a conoscenza di manovre Nato nel Tirreno tra Ponza e la Sicilia, ad est ed ovest dell'Ambra 13 e a quote più basse di quelle dei velivoli civili; precisava inoltre che dal momento in cui aveva preso servizio (ore 20 locali) a quello in cui il DC9 era scomparso aveva notato sugli schermi la presenza di manovre militari: gli aerei militari avevano i trasponder, si vedevano solo i numeretti e le quote mantenute. Si era avvicinato alla postazione Settore Sud ed aveva chiesto al controllore La Torre come mai non si vedeva più niente e quello aveva risposto “è stato spento tutto” o frase simile. Le telefonate all'ambasciata avevano lo scopo di sapere dove erano finite tutte le tracce viste prima dell'incidente e sapere se le esercitazioni erano o meno finite.

Osserva la Corte che le affermazioni del Diamanti, attinenti all'asserita osservazione di manovre militari in prossimità dell'Ambra 13, non possono ritenersi attendibili: invero non si comprende a quale esercitazione Nato svolgessero tra Ponza e la Sicilia e che avrebbe consentito, già dalle ore 20 e sino al momento della scomparsa dagli schermi del DC9 e cioè alle ore 21, la visione sugli schermi radar di tracce di aerei militari con trasponder in funzione, possa aver fatto riferimento il Diamanti, quando si considerino le seguenti circostanze:

- a) risulta documentalmente provato che in quella giornata era effettivamente in programma una esercitazione Nato denominata “Patricia”, esercitazione peraltro che era terminata alle ore 15. Nessun'altra esercitazione era prevista in orario successivo eccezion fatta per un'esercitazione H24 (cioè per l'intera giornata del 27 giugno) presso Capo Teulada avente per oggetto tiri a fuoco di unità navali, esercitazione quindi del tutto irrilevante per la presente indagine non coinvolgendo attività di mezzi aerei;
- b) in quello spazio temporale ricompreso tra le ore 20 e le ore 21 locali, nei tabulati radar di Ciampino non si rinviene nemmeno una di tutte quelle tracce menzionate dal Diamanti il quale parla di aerei con il trasponder in funzione, tant'è che egli ne poteva rilevare le quote, e che quindi, avrebbero dovuto essere compiutamente individuati dal sistema radar;
- c) nessuno dei testimoni che prestavano la loro opera presso la RIV di Ciampino ha fatto menzione di una tale intensa attività volativa; il Colonnelli ed il Cucchiarelli, che proprio alle ore 20, ora locale, avevano preso servizio, hanno parlato, come già visto, soltanto di due tracce notate, tra le 20,15 e le 20,30 a sud-ovest di Ponza e quindi in zona ben delimitata e per un periodo molto limitato;
- d) il La Torre ha escluso di aver avuto quella sera un colloquio con il Diamanti, rilevando inoltre di non essere addetto al settore Sud ma al settore TSR.

In ogni caso, la Corte osserva che appare di difficile interpretazione la frase “è stato spento tutto” che il Diamanti attribuisce a quel controllore al quale avrebbe chiesto “che fine avessero fatto le manovre”. Il significato più logico parrebbe quello inteso a motivare il venir meno delle tracce, relative agli aerei partecipanti alle manovre, con lo spegnimento dei trasponder che avrebbe pertanto impedito la continuazione del rilevamento da parte del radar. Ma, come è ovvio, tutto questo discorso si basa sul presupposto che in precedenza in effetti il radar avesse rilevato tracce di aerei impegnati in manovre il che, come già evidenziato sub b), è da escludere per la totale assenza di alcun conforto documentale sui tabulati dei radar di Ciampino:

- e) il controllore del settore TSR, cioè proprio il La Torre, aveva preso in carico il DC9 nella zona di Latina e l'aveva seguito sino a circa 42 miglia a sud di Ponza. Le comunicazioni TBT sulla frequenza 127,35, iniziate alle

18.44.44Z e terminate alle 18.56.00Z, evidenziano che il La Torre segue attentamente il percorso del velivolo tanto che, nel corso dell'ultimo colloquio (ore 20,56 locali), alla comunicazione del pilota –“E' sull'Alfa la 870”- risponde affermativamente ma facendo presente che è lievemente spostato sulla destra di circa quattro miglia. E' quindi del tutto assurdo ritenere che il La Torre, al quale, secondo il racconto del Diamanti, non sfugge la visione sullo schermo di quelle manovre militari tra Ponza e la Sicilia ad est e ad ovest dell'aereo via Ambra 13, manovre non risultanti dal notam e quindi non note ovviamente al pilota, non si periti di avvertire costui della situazione in atto, tanto più quando si consideri che, come è emerso da plurime deposizioni testimoniali, uno degli incubi dei controllori era proprio costituito dall'apparizione inopinata di veicoli militari che pericolosamente volteggiavano in prossimità delle aerovie riservate al traffico civile.

Che se poi si volesse ritenere che il Diamanti abbia confuso il La Torre con il Corvari, posto che riferisce di essersi avvicinato alla postazione del Settore Sud dove appunto non il La Torre ma il Corvari svolgeva il suo ruolo di controllore procedurale, anche in questo caso il racconto del Diamanti non troverebbe alcun riscontro dato che anche il Corvari, che era stato l'ultimo ad essere in contatto radio con il pilota sulla frequenza 128.8, nulla di rilevante segnalava a questo e addirittura nella comunicazione inviategli alle 19.04.28 lo autorizzava a scendere da 290 a 110 (cioè da 29.000 piedi a 11.000 piedi) il che sarebbe stato veramente inconcepibile in presenza di aerei che svolgevano manovre a quote più basse.

In relazione alle considerazioni formulate alla sopraindicata lettera b), la Corte rileva che sia il PM che le Parti Civili hanno osservato che sussisterebbe la possibilità del mancato riscontro sui tabulati di plots che in effetti il sistema radar avesse captato ed evidenziato a video. A sostegno di tale ipotesi hanno fatto riferimento a quanto dichiarato dal Russo nel corso dell'udienza del 20.02.2001; appare opportuno riportare integralmente il contenuto del verbale dell'esame dibattimentale concernente l'argomento:

AVV. P.C. MARINI: *Presidente, solo due domande. Vorrei sapere dal teste se conosce l'espressione "plot grezzo".*

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: *"plot grezzo"?*

AVV. P.C. MARINI: *sì*

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: *per me è una contraddizione in termini.*

AVV. P.C. MARINI: *quindi non l'adopera, non lo conosce.*

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: *no, perché plot è... è diciamo una... un qualcosa dovuto a una presentazione di tipo sintetico, cioè mentre per grezzo non si usa la parola plot, si usa eco, segnale, quello che vogliamo.*

AVV. P.C. MARINI: *e grezzo senza plot quindi che cosa significa?*

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: *il grezzo è semplicemente il ritorno del radar, così come viene presentato su uno schermo radar e... adesso si usano delle presentazioni di tipo digitale, quindi con una creazione di punti fatta con certe logiche, invece i primi schermi radar erano basati su un... il pennello elettronico del tubo a raggi catodici percorreva radialmente dal centro alla periferia il tubo radar e mentre poi l'antenna girava, quindi dava un certo, una certa serie di segnali luminosi uno accanto all'altro, che formavano un segnale di determinate dimensioni da un punto di vista angolare, che naturalmente più era distante il bersaglio, sempre per la proprietà degli angoli che occupano sempre più spazio mano a mano che ci si allontana dal centro, più era lontano il bersaglio e più grosso era il segnale.*

AVV. P.C. MARINI: *e questo sul radar, sullo schermo radar appariva come una sorta di baffetto, di...?*

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: *questo sullo schermo radar dell'80, siccome erano presentati, per i radar "Selenia" e "Marconi", anche i segnali grezzi; la presentazione era fatta da tre elementi: il segnale grezzo, così come tornava dal... veniva estratto, diciamo così, dal radar ed era formato da una serie di piccole aste, una accanto all'altro, che descrivevano una specie di arco luminoso sul...(incomprensibile); poi al centro di questo c'era una crocetta che era il plot primario, oppure una... una... diciamo un per, che segnava il plot secondario, oppure la somma dei due, quindi un asterisco, per i plot combinati.*

AVV. P.C. MARINI: *combinati.*

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: *poi, oltre a questo tipo di presentazione, quindi avevamo presentazione di tipo grezzo, presentazione di tipo estratto, come veniva chiamato il plot, e poi c'era la presentazione di traccia, che era creata dal centro di calcolo IBM, tramite gli elaboratori, e che presentava appunto, oltre queste informazioni, un simbolo di traccia dotato di una targhetta con... contenente i dati di identificazione dell'aereo e la quota e poi un vettore velocità.*

AVV. P.C. MARINI: *e questo grezzo trova una corrispondenza sul tabulato?*

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: *no, il grezzo sul tabulato non compare, perché non era un segnale trasferibile in maniera così semplice sui... sui dati di elaborazione. Tant'è vero che ai dati di elaborazione arrivava, alla parte di elaborazione arrivava il centro del segnale, cioè la posizione del grezzo.*

AVV. P.C. MARINI: quindi, alla luce di questa considerazione, deve modificare la risposta che ha reso...

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: se vogliamo...

AVV. P.C. BENEDETTI: ...sulla corrispondenza...

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: ...se vogliamo, certo, certo.

AVV. P.C. MARINI: mi faccia finire la domanda perché lei...

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: no, no, ma...

AVV. P.C. MARINI: ...capisce ovviamente al volo, ma non... vorrei che fosse chiaro a tutti insomma.

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: certo, certo, si capisce.

AVV. P.C. MARINI: allora, lei ha risposto affermativamente alla domanda sulla corrispondenza tra tutto quello che si presentava sul video dello schermo radar e su quello che veniva poi registrato e trascritto sui tabulati. Alla luce delle considerazioni svolte, deve correggere questa...

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: certo, a meno, a meno di... dei segnali grezzi, che non erano quantizzabili e quindi non si prestavano, diciamo, alla... al trattamento, tranne attraverso, appunto, gli estrattori.

AVV. P.C. MARINI: senta, quindi l'affermazione che i controllori davanti allo schermo radar possono, all'epoca possano aver visto di più di quello che ha visto chi ha letto i tabulati o ha rivisto i...

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: mah, di più, di più, vede, a un certo punto...

AVV. P.C. MARINI: questi grezzi.

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: sì, ma vede, c'è una...

AVV. P.C. MARINI: la differenza, credo che sia questa.

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: ...c'è una differenza sostanziale, che mentre il grezzo lo vede nel momento, solo nel momento in cui praticamente l'antenna passa sul bersaglio, invece il plot viene mantenuto sempre vivo, perché la presentazione viene...

AVV. P.C. MARINI: e questo è chiaro.

IMP. R.C. RUSSO GIORGIO: ...completamente rinnovata con una frequenza molto elevata, in maniera che caso mai è molto più facile perdere la visibilità di un segnale analogico che non del segnale del plot.

Osserva la Corte che il Russo ha sostanzialmente detto: il grezzo era il ritorno del radar, cioè l'eco percepita dal radar, così come appariva sullo schermo radar; sul video dell'operatore del 1980 si presentava come una serie di piccole aste una accanto all'altra che descrivevano una specie di arco luminoso. A seconda che l'eco fosse stata percepita dal radar primario o dal radar secondario, al centro del

grezzo, sul video, compariva una “crocetta” + che era il *plot primario* o un “per” x che era il *plot secondario*. Compariva invece un “asterisco” * che era il *plot combinato*, nel caso in cui entrambi i radar avessero percepito l’eco.

Il *grezzo*, cioè l’arco luminoso, non compariva mai sul tabulato perché non era un segnale trasferibile sui dati di elaborazione: sul tabulato compariva il plot -primario, secondario, combinato- corrispondente alla tipologia di percezione dell’eco da parte del radar.

Non sembra alla Corte che nel discorso del Russo si rinvergano elementi che ne consentano quella interpretazione quale prospettata dal PM e dalle Parti Civili e cioè che *grezzi*, presentati dal sistema sullo schermo dell’operatore, potessero non generare sui tabulati il relativo plot. Del resto nessuno degli esperti radaristici esaminati nel corso del dibattimento ha avallato una tale ipotesi.

Il Pm nella sua requisitoria scritta depositata al termine della fase istruttoria, allo scopo di sostenere la tesi della genesi interna al sito di Ciampino della presenza di tracce di aerei militari, ha fatto anche riferimento (cfr.pag.481 e segg.) alle dichiarazioni di Chiappelli il quale aveva affermato che, recatosi quella sera con il Luciola nella Sala Operativa di Ciampino, aveva constatato che *“circolavano a livello ufficioso notizie provenienti dal Centro di Controllo di Roma, la notte stessa dell’incidente, secondo cui nella zona del disastro c’era stato un intenso traffico militare”*.

Al riguardo la Corte osserva: non è dubbio che nel periodo successivo alle ore 20,20Z nella RIV di Ciampino si sia potuta diffondere quella notizia dell’intenso traffico militare nella zona del disastro che formava oggetto specifico delle note telefonate Guidi/Fiorito e Bruschina/Marzulli e che continuava ad esserlo anche in altre telefonate successive (cfr.telefonate 89**Ra2** 20,39; 90**Ra2** 20,41; 102**MFpzB** 21,54).

Ciò considerato e tenuto conto di quanto sin qui evidenziato dalla Corte, appare quindi ovvio che il racconto del Chiappelli potrebbe essere rilevante, al fine perseguito dal PM, ove il teste avesse riferito di aver sentito “circolare” quella notizia in un orario anteriore alla telefonata Grasselli/Marsala delle ore 20,16Z, o di aver avuto cognizione di elementi tali da consentire l’individuazione della fonte primaria della notizia stessa.

Entrambe le ipotesi sono da escludere:

la prima, in quanto il Chiappelli ha dichiarato, nel corso del dibattimento, di essere giunto presso la RIV “verso mezzanotte” e quindi verso le ore 22,00Z; è ben vero che ha però anche precisato che già aveva avuto cognizione di quella notizia del traffico americano a seguito di comunicazioni telefoniche intercorse con la sala controllo di Ciampino mentre ancora si trovava negli uffici dell’Itavia, ma tale circostanza potrebbe assumere rilevanza solo se fosse emerso che tali comunicazioni fossero avvenute in un momento anteriore, grosso modo, alle 20,30Z;

la seconda, in quanto il teste, sempre in sede dibattimentale, pur ribadendo la circostanza della percezione della notizia del traffico militare nell’ambito della Sala di controllo di Ciampino, ha ampiamente precisato, come risulta dalle dichiarazioni già in precedenza citate, di non essere in grado di indicarne l’origine ed il grado di affidabilità, ricordando soltanto che si trattava di voci secondo le quali nell’area dell’incidente c’era stato traffico di aerei militari.

Il Lucioli, dal canto suo, in sede dibattimentale, rispondendo alla domanda se avesse sentito voci riguardanti traffico non civile intorno al DC9, ha anch’egli fatto riferimento soltanto a voci molteplici aggiungendo: “quella sera si parlò certamente anche di traffico: “chi sarà stato, ci sono aeroplani...c’erano aeroplani in giro” le solite cose che si dicono quando succede una catastrofe di questo tipo”.

E’ altresì da rilevare che dal problematico episodio di quella visione sul video del tracciato radar del DC9, che sarebbe avvenuta presso la sala radar di Ciampino, emergerebbe, secondo il racconto del Lucioli, l’assenza assoluta di indizi di alcun tipo di traffico vicino al DC9. Che poi la persona che gli avrebbe consentito quella visione lo avesse invitato a mantenere il “segreto sul fatto” è ben spiegabile ove per “fatto” si intenda la possibilità di visione concessa a persona non autorizzata.

Riguardo poi all’ulteriore elemento, messo in rilievo dal P.M. nella requisitoria scritta, costituito dalla circostanza emergente dalla telefonata delle ore 19,42Z tra Ciampino e Siracusa (registrazione rinvenuta negli atti della Commissione Luzzatti), nel corso della quale Siracusa segnalava la presenza di “due traffici in discesa” sulla aereoavia militare G8, è da osservare che dalla deposizione resa nell’udienza del 20.09.2001 da Arena Giuseppe -all’epoca sergente maggiore presso il sito radar di Siracusa con funzioni di lettore al PPI- è emerso che l’aereoavia G8 era

un corridoio aereo proveniente da est (da Grecia o Turchia) che entrava in Italia sopra Caraffa di Catanzaro e che il termine “in discesa”, nel gergo dei controllori del sito di Siracusa, non era da intendere per una rotta dell’aereo da nord verso sud ma nel senso che l’aereo che veniva da est era entrato nell’aereovia in direzione del territorio italiano (“...noi per discesa, intendiamo, no, in discesa, nel senso in discesa dell’aereo, in discesa nel senso che viene da un altro paese, che si avvicina sulla Green... entra sulla Green 8”.i)

E’ pertanto evidente, tenuto conto dell’orario e della zona di avvistamento e della provenienza di quei traffici, l’assoluta irrilevanza di tale circostanza ai fini di una qualche correlazione con traffico americano nella zona e nell’ora dell’incidente.

Infine, per quanto poi concerne il riferimento del P.M. alle dichiarazioni di Carico, la Corte osserva:

Nel corso dei plurimi esami testimoniali resi nella fase istruttoria il racconto del Carico, per quanto d’interesse per questa parte della motivazione, è sostanzialmente il seguente:

la sera del 27 giugno prestava servizio presso sala operativa del 35° CRAM come IO. Era montato alle ore 20 locali.

Qualche minuto prima delle 19Z, verso le 18,50-18,52Z, si era soffermato su due aerei che viaggiavano sull’Ambra 13 perpendicolarmente allo schermo con direzione P.Raisi. Aveva allora fatto al ten Giordano, che gli sedeva accanto, una battuta scherzosa : *sta a vedere che quello di dietro mette la freccia e sorpassa*”. Secondo i piani di volo si tratta del DC9 e del Boeing per Malta che lo seguiva a velocità superiore e ad una distanza di 10-11 miglia. Dopo qualche giro di antenna il grezzo del primo aereo era venuto ad affievolirsi e la traccia era poi scomparsa dal video; constatata la stranezza dello scadimento di qualità della traccia ne aveva informato il Giordano il quale gli aveva detto di essersene accorto; contemporaneamente aveva contattato Punta Raisi e Fiumicino utilizzando la linea diretta non la RITA (ndr:in verbale successivo dichiara: “ritengo di aver chiamato P.Raisi e Ciampino sulla RITA).

. Avevano cercato, ma inutilmente, di contattare l’aereo sulla frequenza radio; era stato anche contattato il Boeing Non ricordava se sul monitor erano

comparse altre tracce, né fino a che punto avevano seguito il grezzo del Boeing. Dal momento in cui, dopo lo scadimento, la traccia del DC9 era scomparsa dal video non aveva notato sullo schermo ulteriori tracce né plots. Non era in grado di dire se la Synadex fosse partita o meno; per il tempo che era stato davanti alla consolle il video era stato sempre in reale. Aveva visto il secondo grezzo proseguire la traiettoria.

Nel corso dell'audizione dibattimentale il Carico precisava che, nel momento della perdita di qualità della traccia del DC9, il secondo grezzo si trovava dietro ad una distanza di poche miglia e confermava che aveva proseguito nella sua rotta.

Queste le dichiarazioni di Carico riguardo alle quali la Corte rileva:

Nella Track History Recording di Marsala non si rileva la presenza di una traccia in quella posizione al momento della perdita di qualità da parte della traccia del DC9. Il Boeing dell'Air Malta, che viaggiava in ritardo rispetto all'orario del piano di volo, si trovava ben distante.

Carico afferma di aver contattato Punta Raisi e Roma Fiumicino nell'immediatezza della constatazione della perdita di qualità della traccia del DC9 e quindi in orario coincidente o comunque di poco posteriore alle ore 19,00Z. Per la verità per quanto concerne la telefonata a Roma non è stato in grado di ricordare esattamente se aveva telefonato a Fiumicino o a Ciampino.

Nelle registrazioni di Ciampino e Palermo non risultano tali telefonate.

L'ipotesi che queste comunicazioni possano essere passate su linee telefoniche non soggette a registrazione appare in questo caso alquanto problematica in base alla logica delle cose: invero sia Palermo (cfr.telefonata 111-PA1 19,10) che Ciampino (cfr.telefonata 140Ra1 19,11 nonché le varie telefonate seguenti intercorse con Marsala) contattano Marsala allo scopo di chiedere notizie del DC9 e, in particolare, se quel sito lo abbia avvistato; tali contatti ovviamente non avrebbero avuto alcun senso se già fosse pervenuta da Marsala quella comunicazione della quale parla Carico e alla quale, in ogni caso, nessuno degli interlocutori accenna.

Ma, comunque ammessa la telefonata di Carico a Ciampino, è di tutta evidenza che non si vede quale elemento, anche minimo, tale telefonata avrebbe potuto contenere per concorrere a formulare o a rafforzare l'ipotesi dell'intenso traffico militare nella zona dell'incidente, posto che il Carico, secondo quanto dallo

stesso dichiarato, si sarebbe limitato a segnalare la perdita di qualità della traccia del DC9.

D'altra parte, una volta ritenuta l'attendibilità del Carico, si dovrebbe coerentemente considerare che, a parte quella traccia "veloce" attribuita al Boeing diretto a Malta, il Carico non ha mai riferito di aver visto sul video in quella zona i grezzi di altri aerei, anzi lo ha esplicitamente escluso: "*Dall'osservazione diretta del traffico reale sul mio monitor, fino al momento in cui le tracce del DC9 scaddero di qualità, non rilevai altre presenze oltre il DC9 stesso ed il Boeing 720 di cui ho parlato*" (cfr. esame istruttorio del 26.9.1989). E' ben vero che, successivamente, in una memoria difensiva datata 20.06.97 sottoscritta dal Carico, con firma autenticata dal difensore avv. Rosanna Cafaro, al punto 39 è dato leggere: "*Intorno al DC9 Itavia vi erano molte altre tracce di altri velivoli, ed era ben possibile che vi fossero uno o più aerei –anche stranieri- a sorvolare lo spazio aereo nazionale, dal momento che possono esservi autorizzazioni a sorvolare il cielo italiano in favore di velivoli identificati secondo classi differenti.....*"; ma, nel corso del dibattimento (udienza del 19.09.2001) il Carico ha ben precisato in quale senso doveva essere interpretata quella frase:

PRESIDENTE: *senta, lei nella... questa è una memoria perché non è veramente una... è l'ultimo atto istruttorio che la riguarda ed è quella del 20 giugno '97, lei fa appunto di nuovo il resoconto di tutta la vicenda, poi al numero 37 di questa memoria dice: "l'esponente veniva particolarmente colpito dal segnale DC9 <<Itavia>> che scadeva gradualmente", poi al numero 39 dice: "intorno al DC9 <<Itavia>> vi erano molte altre tracce di velivoli, ed era ben possibile che vi fossero uno o più aerei anche stranieri a sorvolare lo spazio aereo nazionale"*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *si.*

PRESIDENTE: *che si significa intorno al DC9 vi erano molte altre tracce di aerei?*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *beh, intorno al DC9, diciamo, sempre intorno sullo schermo, lo schermo essendo piccolino, però le dimensioni attorno, cioè... sì... tra l'uno e l'altro trascorrono dieci miglia e si vedono attaccate, ecco, attorno cioè il visionario è ampio, attorno cioè, ci stanno varie aerovie, quindi il traffico c'era, normale come tutti gli altri giorni, come sempre.*

PRESIDENTE: *ecco, ma lei perché lo ha evidenziato addirittura come... ha puntualizzato questa...*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *ma bisogna vedere la domanda...*

PRESIDENTE: *...circostanza.*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *...quale sia stata se...*

PRESIDENTE: *no, non era una domanda, era...*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *no no, quella...*

PRESIDENTE: *appunto dico, è una memoria sua, non è una risposta...*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *ah, no ho capito.*

PRESIDENTE: *...a una domanda.*

AVV. DIF. FILIANI: *scusi Presidente, è una memoria Difensiva dell'Avvocato o memoriale della parte?*

PRESIDENTE: *qua è il sottoscritto Maresciallo Carico Lu... memoria difensiva, questa sta agli atti è del 20 giugno '97*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *cioè lo scenario è...*

AVV. DIF. FILIANI: *depositata da chi?*

PRESIDENTE: *depositata, depositata non lo so da chi, la firma, cioè la firma, qui è fotocopia, "Maresciallo Luciano Carico, per autentica Avvocato Rosanna Cafaro", questa è. Quindi ecco...*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *cioè, lo scenario era sempre ampio...*

AVV. DIF. FILIANI: *scrittura autografa oppure scritto a macchina?*

PRESIDENTE: *e non lo so, perché io ci ho la stampa, io non lo so, insomma io comunque... Comunque lei ricorda di aver presentato una...*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *sì sì, ricordo benissimo..*

PRESIDENTE: *quindi, ecco, volevo capire se lei aveva, così, fatto un'affermazione generica...*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *no, un'affermazione generica nel senso...*

PRESIDENTE: *...cioè...*

IMP. R.C. CARICO LUCIANO: *...la visione era ampia ogni giorno, cioè ogni ora, ogni minuto, cioè della giornata, non facevo riferimento a quel punto in quella occasione e in quell'attimo, assolutamente.*

Ed allora quando si consideri che il radar di Marsala, rispetto a quello di Fiumicino-Ciampino, aveva in quel punto una possibilità di detezione ben superiore (si rammenti, al riguardo, che nella nota telefonata delle 20,16 con il Grasselli il Loi afferma che addirittura "certe volte anche su Ponza li vediamo") e che quindi quel che avrebbe potuto vedere Ciampino a maggior ragione non sarebbe sfuggito al radar di Marsala né al Carico che proprio in quel momento era intento al controllo del video e quindi ben avrebbe dovuto notare i molteplici "grezzi" di aerei razzolanti, ove mai ci fossero stati, si deve trarre l'ovvia conclusione che le dichiarazioni di Carico non sostengono affatto l'ipotesi della genesi autoctona della

notizia dell'intenso traffico militare americano nella zona dell'incidente diffusa da Ciampino, ma addirittura concorrono a respingerla definitivamente.

Pertanto, ad avviso della Corte, non può ritenersi acquisita prova che la fonte delle notizie concernenti esercitazioni di aerei militari americani ed intenso traffico di aerei militari americani “visti razzolare” nella zona dell'incidente -di cui alle telefonate 104Ra2 20,23 tra Guidi e Fiorito e 124Rb2 20,25 tra Bruschina e Marzulli- possa essere individuata, anche parzialmente, in dati acquisiti autonomamente all'interno della Sala Controllo di Ciampino.

Conferma indiretta ma concludente al riguardo può ben desumersi dalla telefonata tra il capitano Trombetta dell'RSC di Roma ed il tenente Smelzo di Martinafranca (102MFpzb 21,54):

T: “senti un po', sei riuscito a sentì qualcosa per gli americani?”

S:” dunque Weststar mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona”

T:”quindi non esiste traffico militare in quella zona”

S:”così sembra”;

T:” oh, qui è sparito un aereo.....eh è sparito due so le cose o è esploso in volo o qualcuno se lo sta portà a spasso per il mondo.....”;

T:”Senti....Marsala potresti interessare Marsala per vedere se loro hanno visto del traffico strano eccetera nel, col loro radar?”

S: “chiederò”;

T:”da parte degli americani lungo quella fascia non c'era niente?”;

S:”sì”.

Come emerge dalla conversazione il Trombetta si manifesta ben coinvolto nella vicenda della scomparsa del DC9 ed alla risposta dello Smelzo circa l'esito della ricerca presso Weststar, che farebbe ritenere inesistente il traffico militare nella zona dell'incidente, insiste perché lo Smelzo continui nelle sue ricerche suggerendogli di verificare presso Marsala “se loro hanno visto del traffico strano nel loro radar”.

Appare allora ovvio dedurre che ove mai il Trombetta fosse stato in possesso di un qualche dato significativo circa la esistenza di quel traffico “strano”, da individuare possibilmente interpellando Marsala, ne avrebbe certamente messo a parte immediatamente lo Smelzo facendogli presente, ad esempio, che i controllori di Roma avevano notato esercitazioni militari lungo l’aereovia percorsa dal DC9 - così come poi affermerà il Diamanti- e invitandolo non già ad interpellare Marsala ma a contestare a Weststar la circostanza al fine di migliori accertamenti.

D’altra parte è da ritenere per certo che il Bruschina, il quale alle 20,25 trasmette al Marzulli la notizia “dell’intenso traffico americano in zona” comunicatagli dall’ufficiale dell’ACC, ne abbia ovviamente informato immediatamente anche il suo diretto superiore e cioè il Trombetta sopraggiunto poco dopo. La sopra menzionata telefonata tra Trombetta e Smelzo avviene alle ore 21,54Z e quindi oltre un’ora e mezzo dopo le telefonate Guidi/Fiorito e Bruschina/Marzulli, quando quindi la notizia del traffico americano si era ben già diffusa (tant’è che, come si è visto, anche il Chiappelli ne viene subito a conoscenza) e non appare dubbio, data anche la contiguità spaziale tra la sala dell’RSC e quella del Controllo, che il Trombetta, che era il responsabile dell’RSC e quindi dell’attività del soccorso, abbia avuto contatti con i responsabili del Controllo; il che è comprovato per tabulas dal contenuto della telefonata 126**Rb2** 20,33 (nel corso della quale il Trombetta parlando con Martina Franca, che chiede chiarimenti riguardo alla “notizia della nave americana”, risponde: “ma qui se...stava parlando il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei”), ed anche dalle dichiarazioni rese dal Grasselli (cfr.esame istruttorio del 21.06.1991) il quale appunto asserisce di essersi più volte recato, quella sera, presso l’SCC ubicato nello stesso piano e stesso corridoio.

E’ quindi evidente che il Trombetta, al momento della telefonata con Smelzo delle 21,54, doveva essere ben al corrente di tutte le notizie rilevanti che fossero pervenute ai responsabili del Controllo; il particolare suggerimento fornito allo Smelzo legittima l’ipotesi che l’unica informazione di rilievo a sua conoscenza, acquisita dal Bruschina o dai responsabili dell’ACC, fosse proprio quella che coinvolgeva il sito di Marsala e che traeva spunto dalla ormai ben nota telefonata Grasselli/Loi delle 20,16.

- d/4 -

L'IPOTESI DELLA CORTE SULLA GENESI DELLA FRASE: "DICE CHE VEDONO RAZZOLÀ..."

Esaurita l'indagine concernente gli elementi di prova prospettati dal PM e dalle Parti Civili a sostegno dell'assunto della genesi interna al sito di Ciampino della notizia circa il traffico militare americano, la Corte ritiene comunque di doversi dar carico di fornire una spiegazione circa la frase "*dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani americani*" riguardo alla quale, come già accennato, non è dato rinvenire alcun specifico elemento di prova che consenta di individuare, stando alla lettera di quella frase, colui il quale possa aver detto al Guidi di aver personalmente visto o di aver saputo che qualcun altro aveva visto "razzolare aerei americani"; è qui il caso di ribadire ancora una volta che le dichiarazioni di coloro che avrebbero potuto fornire chiarimenti (Guidi, Massari, Grasselli, Fiorito) in relazione a tutta la vicenda dell'intenso traffico americano sono in prima battuta del tutto negative e, successivamente, di fronte all'evidenza del contenuto delle telefonate, trincerate dietro il non ricordo.

Ciò premesso, la Corte osserva:

Nel corso dell'esame dibattimentale del 19.01.2001 il Guidi, come già in precedenza enunciato ha, tra l'altro, riferito del grave inconveniente costituito per il controllore di volo dall'"*apparire improvviso nello spazio di copertura radar di tracce di velivoli americani che nel termine di due o tre minuti raggiungevano anche il numero di venti, trenta...e che arrivavano addirittura a saturare quelle venti miglia di larghezza dell'aereoia, a saturare nel senso di farci macchia per quanti erano.....questo solo nel caso che le facessero nella copertura radar nostra, ma se quando le facevano ovviamente al disotto della copertura radar nostra, noi ne eravamo informati molte volte perché avevamo per radio proteste....o rilievi dal traffico civile che riportava nelle sue vicinanze del traffico militare di aviogetti*".

Il Patroni Griffi nell'udienza del 28.03.2001, alla domanda del P.M. --che gli chiedeva come mai il m.llo Acampora del sito di Licola fosse stato in grado di rispondere immediatamente "negativo comandante", senza fare accertamenti, alla richiesta del Patroni che gli domandava se nella serata avessero controllato traffico americano (cfr. al riguardo telefonata 42MFpzD 20,26)-- così rispondeva: "*beh,*

*il traffico americano, quando c'è,non si può fare... non si può fare a meno di non sapere, di non notare, perché sono diversi aerei che volano, **quindi nuvolette di aerei che volano**, quando c'è traffico di portaerei, quindi non è possibile che uno che sta in sala operativa non se ne accorga, della presenza del traffico alleato”.*

Il Chiarotti nell'esame istruttorio del 31.01.1992 così dichiarava:

“.....si sente certe volte urlacci vari, porco qui, porco là perchè in effetti il traffico da portaerei in queste zone è sempre stato un traffico notevole..... in effetti questi aereoplani civili, questi piloti, diciamo, che ogni tanto ci dicevano: abbiamo visto sfrecciare due aereoplani, abbiamo visto qui, abbiamo visto là.

*Quando si vedono sul radar è dovere del controllore avvisare il pilota.....ma spesso e volentieri si vedono un **sacco di traccette** che non si sa bene, poi non abbiamo la quota di quelle tracce.....*

*.....allora io non posso dire se ho visto o non ho visto traffico, ma a detta di tutti i controllori che lavoravano in quel settore, traffico visibile veramente da dar fastidio non c'era, dico questo paragonando ad altre situazioni. Mi è capitato spessissimo, non ho nessuna difficoltà di ammetterlo, come supervisore di vedermi piombare addosso un controllore che dice: **così non si può continuare a lavorare, questi stanno da tutte le parti;***

e, successivamente, in sede dibattimentale (udienza del 21.02.2001):

*“..... Per quanto riguarda la visualizzazione di questo traffico (ndr: traffico operativo da portaerei) su un tubo catodico radar, diciamo che è piuttosto noiosa dal punto di vista di quello che possa essere il mantenimento dell'identificazione, specialmente quando non avevamo i transponder, quando non avevamo il raggio... ehm, il radar secondario. **Una piccola traccia luminosa, con una luminosità molto limitata che passa su delle macchie molto grosse generate da un traffico su una portaerei ovviamente viene momentaneamente persa di vista, cioè quello che a noi interessa è la macchia, ma non abbiamo... noi sappiamo che il traffico della portaerei è limitato ad una certa quota e gli aeroplani della portaerei non salgono...**(pagg.25.26 trascrizioni udienza 21.02.2001);*

*“...Cioè, molti Ufficiali dell’Aeronautica Militare sono stati convocati dagli americani sulla portaerei per renderci edotti del fatto che la loro organizzazione era la organizzazione perfetta per eccellenza. Cioè il loro controllo, il loro sistema di controllo era tale che non dovevamo preoccuparci, questo a prescindere dall’incidente, è successo in altri momenti, che non dovevamo preoccuparci assolutamente della presenza di quegli aerei a parte la faccenda tecnica che **la presenza degli aerei genera una macchia sullo schermo radar che rende difficile visualizzare altre macchie, cioè il plot degli aeromobili nel momento che ci passano sopra.** Praticamente, se posso visualizzare con le due mani, dico questo: questo è il tetto del loro traffico, e gli altri aerei sotto il nostro controllo ci passano sopra, praticamente questa macchia però non viene identificata perché... comunque sia la macchia non si sa a che livello sia, la **macchia** può essere praticamente a qualsiasi livello. Ma infatti la preoccupazione del controllore è quella, è duplice, cioè è dire... diciamo: “Vedo che li ci sono degli aeroplani ma non li visualizzo in quota, li visualizzo solamente in presenza sullo schermo radar. Dove staranno, a che quota?”. Allora gli americani ci hanno invitato proprio per questo, coordinamento e ci hanno fatto vedere come la loro... la loro organizzazione fosse, diciamo, ben organizzata. Siamo stati sulla portaerei a gruppi, non solamente io, anche altri. (pagg.50-51 trascrizioni udienza 21.02.2001).*

Tenendo presente il contenuto di queste dichiarazioni la Corte ritiene legittimo proporre la seguente ricostruzione dell’origine di quella frase pronunciata dal Guidi:

Grasselli apprende da Marsala che quel sito radar non ha “visto” il DC9 perché “avevano le esercitazioni” ma, nel contempo, è ben consapevole che Marsala aveva seguito il traffico reale atteso che, tra l’altro, aveva fornito la posizione di altri aerei e in particolare anche dell’Air Malta che seguiva il DC9 percorrendo la stessa rotta.

Grasselli riferisce queste notizie al Guidi e ovviamente anche al Massari; le esercitazioni di Marsala vengono sicuramente ritenute reali, al punto che appare lecito al Guidi ipotizzare anche un’eventuale collisione; la circostanza che non

fossero riportate sul notam giornaliero non contrastava il convincimento della “realità” delle esercitazioni in quanto non era infrequente, specialmente quando c’era la portaerei, che vi fosse traffico militare operativo non preventivamente segnalato e del quale, a volte, i controllori di volo venivano informati dai piloti degli aerei civili che ne lamentavano la pericolosità.

Marsala aveva visto l’Air Malta; come mai invece non aveva visto il DC9?

E’ ovvio che il Guidi, ma sicuramente anche Grasselli e Massari si siano posti un tale interrogativo, interrogativo che in effetti sostanzialmente già il Grasselli aveva esplicitato quando, avendogli il Loi detto che non avevano visto il DC9 perché stavano facendo un’esercitazione, gli aveva contestato: “*“no, siccome quando io t’ho chiesto notizie...mi hai dato esattamente la posizione del kilo Mike.....l’altro che seguiva.....io pensavo che stesse seguendo anche l’Itavia, voi l’Itavia non l’avete mai seguita?...”* (cfr.49**Ra2** 20,16) ricevendo poi all’ulteriore domanda –“quindi voi questo non l’avete seguito”- un’ulteriore risposta negativa che ribadiva non che a Marsala non lo avessero seguito ma che proprio non l’avevano visto: “*no, non l’abbiamo visto”* .

Il motivo di un possibile mancato avvistamento di un aereo civile durante lo svolgimento di un’esercitazione militare poteva trovare spiegazione in quanto contenuto nelle affermazioni di Guidi, PatroniGriffi e Chiarotti: sul video del radar si configurano delle nuvolette di aerei militari le cui tracce arrivano a formare come un’unica macchia che, come espressamente dichiara il Chiarotti, “*rende difficile visualizzare altre macchie, cioè il plot degli aeromobili (ndr: quelli del traffico civile) nel momento che ci passano sopra*”.

Appare quindi logico ritenere che i responsabili del Controllo di Ciampino, assolutamente convinti che il sito di Marsala fosse impegnato in una esercitazione reale, abbiano addebitato il mancato avvistamento del DC9 da parte di Marsala a quella “macchia” configurata dalla nuvoletta di aerei impegnati nella esercitazione a quote più basse e che quindi stavano “razzolando” in prossimità della zona riservata all’aereo via.

E’ quindi possibile supporre che il Guidi, sulla base di tale convincimento, nel rendere noto al Fiorito quanto appreso da Marsala circa il mancato avvistamento del DC9, sia dia carico di renderne esplicito il motivo specifico non evidenziato dal Loi che si era limitato genericamente a far riferimento all’”esercitazione”.

L'uso di quell'intercalare –*“dice..dice che”*– è a volte riscontrabile, specialmente nel gergo romanesco, nell'ipotesi in cui Tizio riferisce a Caio una notizia appresa da Sempronio cercando di arricchirla di particolari dedotti da una valutazione logica della circostanza: ad esempio se Sempronio ha detto a Tizio che ha suonato il campanello dell'abitazione di Mevio ma nessuno ha aperto la porta, Tizio, parlando con Caio, riferendo quanto appreso da Sempronio, potrebbe esprimersi dicendo: *“dice...dice che Mevio era uscito”*, ciò in quanto è appunto logico ritenere, secondo il *“quod plerumque accidit”*, che Mevio (il quale magari non ha sentito il campanello perché ascoltava la radio ad alto volume) non ha aperto la porta perché era fuori casa.

Analogamente nella fattispecie il Guidi, il quale sta riferendo ad un suo superiore (essendo il Fiorito capo del 2° Reparto ITAV dal quale dipendeva la RIV di Ciampino), cerca quindi di fornire all'interlocutore un quadro il più esauriente possibile della situazione e pertanto, sul mancato avvistamento di Marsala, espone quella che la logica, fondata sull'esperienza del controllore di volo, induce a ritenere la causa diretta connessa con l'esercitazione: non hanno visto il DC9 perché hanno l'esercitazione e quindi invece del DC9 vedono razzolare gli aerei americani. E' qui il caso di ribadire quanto già in precedenza notato circa l'assoluta contiguità temporale della pronuncia da parte del Guidi delle parole della frase: *“si c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzola' diverso diversi aereoplani americani”*.

D'altra parte che il Guidi ci metta del suo nel contesto della esposizione risulta anche, nel prosieguo della conversazione, dalla risposta data alla domanda del Fiorito: *“e qui c'era un'esercitazione a noi sconosciuta?”* -Guidi: *“no, no l'esercitazione è...che probabilmente la conosciamo eh, l'esercitazione, però per...evidentemente non, non, non dava nessuna interferenza con la...con la nostra attività, forse qualcosa a basse quote, eh..”* -. E' evidente che al Guidi interessa evitare che il Fiorito possa ritenere che ci sia stata una qualche negligenza da parte del Controllo e pertanto, poiché verosimilmente non ha ancora preso cognizione dell'elenco ufficiale delle esercitazioni in programma per quel giorno ma è però ben convinto della sussistenza di una esercitazione reale, risponde quel *“probabilmente la conosciamo”* -il che sostanzialmente significa che non è in grado di dare una risposta- mettendo però subito *“le mani avanti”* circa il dubbio di una qualche

responsabilità dei controllori asserendo che “evidentemente non dava alcuna interferenza con la nostra attività, forse qualcosa a basse quote”.

- e -

LE CONCLUSIONI DELLA CORTE IN MERITO ALLA NOTIZIA DELL'INTENSO TRAFFICO AMERICANO NELLA ZONA DELL'INCIDENTE E DELLA PROBABILE PRESENZA DI UNA PORTAEREI-

Le considerazioni finora enunciate inducono pertanto la Corte a ritenere che la diffusione da parte del Controllo di Ciampino della notizia dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente e, conseguentemente, della probabile presenza di una portaerei, sia stata determinata esclusivamente dal fraintendimento di quella comunicazione ricevuta da Marsala -*“non l'abbiamo visto perché avevamo l'esercitazione”*- interpretata dai responsabili dell'ACC nel senso di un mancato avvistamento determinato dal traffico, derivante da un'esercitazione reale non resa preventivamente nota, di aerei militari americani di stanza, presumibilmente, su una portaerei presente nel Tirreno.

D'altra parte, l'indagine effettuata nel corso di quella notte da parte del 3° ROC di Martina Franca -presso i siti (Marsala e Licola) la cui copertura radar raggiungeva la zona dell'incidente ed anche, tramite l'ADOC, presso il RAOC cioè il centro operativo del comando AIRSOUTH (Comando Aereo Nato del Sud Europa) di Bagnoli- ha acquisito notizie del tutto negative circa la presenza di traffico militare in quella zona (cfr. telefonate: 188-**MARS-2** 20,31; 42**MFpzD** 20,26; 142**MFpzB** 20,27 e 143**MFpzB** 20,37).

Del pari esito totalmente negativo (come risulta dalle dichiarazioni di Coe, Mc Bride e May) hanno avuto anche le ricerche effettuate nell'immediatezza dal personale dell'ambasciata americana presso i vari enti statunitensi di stanza in Europa che in qualche modo avessero potuto fornire notizie circa esistenza di aerei militari americani in volo al momento dell'incidente (quartier generale dell'aeronautica USA di Ramstein, Cinsusnaveur a Londra, Sesta Flotta a Napoli e a Gaeta, basi di Decimomannu e di Aviano). Il Coe addirittura dichiara che aveva interpellato anche l'addetto militare francese ed altri addetti militari europei ricevendo da tutti risposte negative.

Non è stato possibile accertare con precisione se l'innescò della ricerca da parte dell'ambasciata sia stata una telefonata proveniente dalla Riv di Ciampino nel corso della notte o una richiesta da parte dell'Aeronautica militare italiana. L'ultimo contatto con l'ambasciata, risultante dalle registrazioni di Ciampino, è quello di cui alla telefonata delle 20,41Z (cfr. 90Ra2 20,41) nel corso della quale l'interlocutore fa presente che "deve chiamare qualcuno a casa" e poi, dopo aver chiesto quale sia l'aeroporto che sta chiamando, chiede di aspettare un momento. Peraltro, poiché le registrazioni di Ciampino terminano alle ore 21Z, non può escludersi che successivamente vi possano essere state altre comunicazioni.

In ogni caso, quel che rileva in questa sede è che anche la conclusione dell'indagine da parte dell'ambasciata escludeva aerei militari americani in volo al momento dell'incidente e quindi, a maggior ragione, un intenso traffico in quella zona.

Infine, risulta acquisita al fascicolo processuale la relazione tecnica datata 16 giugno 1997, redatta, a seguito della richiesta formulata dal G.I., dagli esperti del Centro di Programmazione Nato e contenente un'interpretazione di una serie di codici IFF/SIF nei modi 1-2-3. ottenuti sulla base dell'estrapolazione dei dati radar registrati intorno all'ora dell'incidente.

Le conclusioni contenute in tale documento, ai punti 6 e 7, sono le seguenti:

6. *"Attività di esercitazione. Non risultano attività aeree militari su larga scala".*

7. *"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 od occidentale."*

Tali conclusioni escludono quindi attività di esercitazioni ed ammettono, sulla base dell'attività aerea marittima riscontrata, l'eventualità di presenza di una portaerei ma non nel Tirreno bensì nel Mediterraneo centrale od occidentale e quindi in zone assolutamente distanti dalla zona del Tirreno interessata all'evento, presenza inoltre ipotizzata in base al rilevamento, non già di intenso traffico, ma di pattugliamenti di routine e voli in transito.

- f -

**LA CONOSCENZA DA PARTE DEGLI IMPUTATI DELLA NOTIZIA
DEL TRAFFICO AMERICANO E LE VERIFICHE COMPIUTE CIRCA
LA PRESENZA DI AEREI DELL'A.M., DELLA NATO E DEGLI USA-**

- f/1 -

I POSSIBILI CANALI DI INFORMAZIONE DELLO SMA RELATIVAMENTE ALLA NOTIZIA
DELL'INTENSO TRAFFICO AMERICANO NELLA ZONA DELL'INCIDENTE-

Tra i vari soggetti che nella notte tra il 27 ed il 28 giugno 1980 risultano, dalle trascrizioni telefoniche, essere comunque venuti a conoscenza della notizia del traffico militare americano nella zona dell'incidente, l'unico, dalle cui dichiarazioni può desumersi il riferimento della notizia al generale Bartolucci, è il generale Mangani Romolo all'epoca comandante del 3°ROC di Martina Franca.

Per la verità nel corso delle sue testimonianze il Mangani minimizza inizialmente la circostanza del traffico americano asserendo di ricordare soltanto che nella sala operativa era venuta fuori la proposta di chiamare l'ambasciata americana al fine di accrescere le possibilità di soccorso e aggiunge: *“contemporaneamente sentii qualcuno che diceva che americani non ce n'erano e quindi tutto finì nell'ambito di pochi minuti”*. Ma immediatamente dopo, sempre nel corso di quella audizione (esame a teste del 26.07.91), avendo preso atto del contenuto della telefonata delle ore 21,40 (cfr. 23MFpzC 21,40) -nel corso della quale informato da Smelzo che Weststar ha escluso traffico americano nella zona, sollecita lo Smelzo a far presente a Weststar l'incongruenza tra quella risposta e la notizia del traffico come pervenuta dalla RIV di Roma- è posto in grado di ricordare con sicurezza che quegli accertamenti, sia pure finalizzati ad un eventuale aiuto nei soccorsi, trovavano ragion d'essere soprattutto in relazione a quanto appreso proprio dalla RIV.

Dalle successive registrazioni telefoniche del sito di Martina Franca emerge che, dopo la telefonata delle 21,40, nella quale Smelzo gli comunicava la risposta negativa di Weststar, il Mangani riceve ulteriore decisa conferma da Lippolis dell'accertata assenza di altri velivoli alle 22,39 (cfr. 53MFpzC 22,39). Da quel momento in poi in tutte le registrazioni telefoniche di Martina Franca, che proseguono fino alla mattina sin dopo il rinvenimento dei primi relitti del DC9, non

vi è più alcun cenno alla notizia del traffico americano: in particolare anche nelle telefonate tra il Mangani ed il Lippolis delle 06,17 e delle 07,06 del 28 giugno (cfr: **200MFpzC** 06,17 e **214MFpzC** 07,06).

Il Mangani così dichiara riguardo alle informazioni ricevute, circa il traffico americano, e alle persone alle quali a sua volta, la mattina dopo, aveva riferito quanto era a sua conoscenza di quel che era avvenuto nella nottata:

Esame istruttorio del 26.7.1991-

A d.r.: per quanto concerne l'argomento presenze militari statunitensi nella zona del disastro, ricordo ben poco. ricordo soltanto che venne fuori in sala operativa la proposta di chiamare l'ambasciata americana. si trattava di una proposta premurosa al fine di accrescere le possibilita' di soccorso. Contemporaneamente sentii qualcuno che diceva che americani non ce n'erano e quindi tutto fini' nell'ambito di pochi minuti. Se non ne avessero parlato i giornali recentemente, non me ne sarei ricordato proprio piu'.....

.....Prendo atto del contenuto della telefonata ad h. 21.40/z del 27.06.80, giro 007. Il Comandante che interloquisce nella conversazione con Smelzo sono sicuramente io. Il dottore di Bari era il responsabile delle relazioni esterne della 3^ regione. Chiedo della Saratoga, perche' evidentemente avevo saputo che in quei giorni la portaerei americana era nel Mediterraneo. Per me era un problema, perche' io per diverse ore sono rimasto convinto della collisione. e cio' sino a quando Marsala non mi ha convinto che l'aereo civile non aveva altre tracce in prossimita'.

a d.r.: non ricordo con esattezza l'ora in cui ricevetti queste informazioni da Marsala. Di certo nelle prime ore del mattino prima che andassi a riposare.

a d.r.: non so dire la ragione per cui invitavo Smelzo a riferire al Cosma.

Probabilmente perche' con il Cosma avevamo linee dirette, mentre con il C.O.P. dovevamo passare probabilmente attraverso centralini.

Prendo atto del contenuto della telefonata ad h. 22,39/z del 27.06.80, giro 559.

La persona che parla con me potrebbe esser il comandante del soccorso e cioe' Lippolis. In effetti fino all'ultimo mi sono interessato alla presenza di americani. Ribadisco che io sono rimasto propenso all'ipotesi della collisione sino a quanto Marsala, come ho detto, mi ha convinto del fatto che il dc9 era "solo".

Esame istruttorio del 12.10.91-

a d.r.: ritengo di aver riferito a qualcuno quanto era successo nella notte del 27.06.80. Dovrei aver riferito a Bari e a Roma. Probabilmente piu' a Bari che a

Roma. A Bari al comandante della 3^a regione o al suo vice. all'epoca il comandante della regione era il gen. Piccio; il suo vice era un generale di cui ora non ricordo il nome, di origine casertana. A Roma Capo di S.M. era il gen. Bartolucci, e il suo vice Ferri. Se ho parlato con lo S.M. ho parlato con uno di questi due. Non ho ricordo se ho parlato con lo S.M., ma sono sicuro di si'.....

a d.r.: ai miei superiori sicuramente ho riferito che escludevo la collisione, dopo aver compiuto gli accertamenti necessari.

a d.r.: io feci accertamenti, come ho già detto, sia sui dati radar della D.A che sull'eventuale presenza di velivoli della portaerei. E' presumibile che abbia parlato anche delle ricerche oltre che del loro esito. Comunque lo avro' riferito al C.O.P., la notte stessa, affinché lo riportasse al Capo di S.M. l'indomani mattina. Sicuramente ho riferito della assenza della portaerei e della prima investigazione di Marsala, che dava il velivolo per isolato.

a d.r.: La mattina successiva ritengo di aver sentito personalmente Bartolucci, al quale ho confermato quanto presumibilmente avevo già detto al C.O.P. avro' di sicuro riferito anche le ulteriori informazioni, che riferivano del ritrovamento di parti ed oggetti dell'aereo.

A d.r.:non credo di aver chiamato il 3^aReparto avendo già colloquiato con il COP che è un organo di questo Reparto.....

a d. p.m. r.: io non richiesi direttamente a Ciampino come fosse emersa la notizia della portaerei. diedi incarico a Smelzo di fare accertamenti in merito.

Non ricordo esattamente cosa mi rispose; ricordo però che fui tranquillizzato.

esame istruttorio del 14.01.1992:

Prendo atto delle dichiarazioni rese dal gen. Piccio Pietro. Io gli avro' sicuramente riferito solo la sintesi delle ricerche e della situazione. Sono sceso in maggiori particolari con il C.O.P. ed anche con il gen.Boemio.

Prendo atto delle dichiarazioni rese dal gen. Boemio. Io ricordo di avergli parlato, ma non riesco a ricordare a che ora. Per me traffico americano significa collisione in volo; una volta esclusa la collisione per me non esisteva più il problema del traffico americano. La risposta l'avemmo da Weststar intorno a mezzanotte. a me lo riferì però qualcuno della cabina della D.A. della " vasca " di Martinafranca.

a d.r.: io sono in rapporti con Bartolucci da diversi anni. gli ho riferito di sicuro in modo molto informale. gli ho riferito l'indomani mattina, almeno così ricordo. come

prassi il Capo di S.M. va in ufficio anche di sabato e quindi ritengo di averlo contattato in ufficio.

Sulla base di tali ultime dichiarazioni del Mangani, da parte dell'Accusa si è pertanto evidenziato che il Bartolucci sarebbe stato informato, la mattina del 28 giugno, della notizia del traffico americano nella zona dell'incidente quantomeno appunto nel contatto informale che con lui avrebbe avuto il Mangani.

Il Bartolucci esclude di aver avuto notizie da Mangani la mattina del 28 giugno (cfr. pag.48 trascrizioni udienza 10.6.03):

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: *sa che il Generale Mangani purtroppo è deceduto...*

IMPUTATO BARTOLUCCI LAMBERTO: *e lo so.*

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: *...ha detto che probabilmente parlò con lei.*

IMPUTATO BARTOLUCCI LAMBERTO: *io lo escludo nella maniera più assoluta, perché non aveva nessun... nessun scopo di parlare, sapevamo già tutto eravamo messi al corrente di tutto, d'altra parte se mi avesse telefonato, mi avrebbe detto che aveva fatto quell'indagine la notte e non avremmo disturbato gli alleati.*

Al riguardo la Corte osserva: il Mangani ha dichiarato, per quanto riguarda le persone alle quali avrebbe comunicato quanto avvenuto nella notte, che riteneva di aver riferito al generale Piccio, comandante della terza Regione aerea di Bari o al suo vice gen.Boemio; non ricordava se aveva parlato con lo Stato Maggiore a Roma, ma era sicuro di sì; riteneva di aver sentito personalmente il Bartolucci, con il quale era in rapporti da diversi anni; gli aveva riferito di sicuro in modo informale l'indomani mattina, almeno così ricordava. Riteneva anche di aver riferito al COP.

Per quanto poi concerne il contenuto del "quanto successo nella notte" trasmesso a questi suoi interlocutori, il Mangani così dichiarava (si riportano i brani rilevanti contenuti nelle varie deposizioni):

.....ai miei superiori sicuramente ho riferito che escludevo la collisione, dopo aver compiuto gli accertamenti necessari.....

a d.r.: io feci accertamenti, come ho già detto, sia sui dati radar della D.A che sull'eventuale presenza di velivoli della portaerei. E' presumibile che abbia parlato anche delle ricerche oltre che del loro esito.

Sicuramente ho riferito della assenza della portaerei e della prima investigazione di Marsala, che dava il velivolo per isolato.

a d.r.: La mattina successiva ritengo di aver sentito personalmente Bartolucci, al quale ho confermato quanto presumibilmente avevo già detto al C.O.P. avro' di sicuro riferito anche le ulteriori informazioni, che riferivano del ritrovamento di parti ed oggetti dell'aereo.

d.r.: io sono in rapporti con Bartolucci da diversi anni. Gli ho riferito di sicuro in modo molto informale. gli ho riferito l'indomani mattina, almeno così ricordo. Come prassi il Capo di S.M. va in ufficio anche di sabato e quindi ritengo di averlo contattato in ufficio.

Osserva la Corte: appare ben presumibile, nonostante la negativa del Bartolucci, che il Mangani lo abbia contattato la mattina del 28 giugno. Invero è del tutto logico ritenere che il Comandante del 3°ROC, del quale faceva parte l'RCC che si stava occupando delle ricerche del DC9, abbia ritenuto di dover mettere al corrente direttamente il Capo di Stato Maggiore quantomeno nel momento in cui gli era pervenuta la notizia dell'avvistamento dei primi relitti dell'aereo (cfr.telefonata Mangani-Lippolis 214MFpzC 07.06) e quindi la triste conferma dell'avvenuta tragedia; ciò anche in considerazione del particolare rapporto di amicizia che intercorreva con il Bartolucci, come del resto da questi confermato nel corso dell'esame dibattimentale. Ed è poi del tutto congruente ritenere che nel corso di quel colloquio il Mangani, sia pure in modo "molto informale" come precisato dal teste, abbia informato il Superiore/amico, di quel che era "successo nella notte". Nella notte era sicuramente circolata la notizia dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente, ma altrettanto indubbiamente quella notizia era poi venuta meno a seguito di una serie di specifici accertamenti effettuati proprio dal ROC di Martinafranca e dei quali il Mangani, come sopra già riportato, era stato compiutamente informato sia da Smelzo come da Lippolis.

Pertanto se, come sostiene l'Accusa, è da ritenere fondato il convincimento che in effetti il Bartolucci sia stato informato dal Mangani della notizia circolata nella notte dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente, deve però altrettanto fondatamente ritenersi, come del resto lo stesso Mangani espressamente afferma ("*io feci accertamenti, come ho già detto, sia sui dati radar della D.A che sull'eventuale presenza di velivoli della portaerei. E' presumibile che abbia parlato anche delle ricerche oltre che del loro esito..... Sicuramente ho riferito della*

assenza della portaerei e della prima investigazione di Marsala, che dava il velivolo per isolato”.), che l’informazione abbia incluso anche l’esito delle indagini circa la fondatezza di quella notizia, esito assolutamente negativo.

D’altra parte è anche da considerare che la notizia diffusa da Ciampino con la nota telefonata Bruschina/Marzulli (124**Rb2** 20,25) era stata lapidaria –“traffico americano in zona molto intenso”- ma del tutto generica in quanto non conteneva la benché minima indicazione di qualsiasi ulteriore elemento che ne consentisse di individuare l’origine e, di conseguenza, la fondatezza, tant’è che lo stesso Mangani dichiara (esame istruttorio del 12.10.1991): *“io non richiesi direttamente a Ciampino come fosse emersa la notizia della portaerei. Diedi incarico a Smelzo di fare accertamenti in merito. Non ricordo esattamente cosa mi rispose; ricordo però che fui tranquillizzato.”*

Pertanto, ammessa la telefonata al Bartolucci da parte del Mangani nella mattina del sabato, occorre considerare che quella notizia del traffico americano risultava per il Mangani già nettamente smentita nel corso delle prime ore della notte dalle assicurazioni a lui fornite dallo Smelzo e dal Lippolis circa l’esito negativo delle ricerche che avevano interessato sia i siti radar interessati alla zona del sinistro, sia anche il sito NATO West Star, esito successivamente confermato anche dagli accertamenti documentali eseguiti da Marsala tramite la data reduction dei quali il Mangani aveva avuto cognizione e che davano il velivolo “come isolato”. Inoltre, come già rilevato, nessuna informazione aveva acquisito il Mangani circa la fonte primaria, e quindi l’attendibilità della notizia, tale da poter mettere in dubbio i risultati negativi delle ricerche, ricerche effettuate ad ampio raggio.

E’ pertanto lecito ritenere che lo stesso Mangani, pur se abbia fatto menzione al Bartolucci dell’insorgere di quella notizia, la abbia poi definita come un falso allarme completamente e rapidamente dissoltosi già nelle prime ore di quella notte.

Il Bartolucci dichiara che già nel corso della notte aveva chiesto di verificare se vi fossero in volo aerei militari italiani e che, anche dietro suggerimento del Sottocapo Ferri, la mattina del sabato aveva altresì sollecitato un’indagine analoga presso il comando Nato di Bagnoli (Com Air South) nei confronti degli aerei NATO, ciò in quanto la “loro preoccupazione” era quella di un’eventuale collisione con aerei militari, in considerazione anche dei noti precedenti di aerei militari che a volte avevano intersecato le aerovie civili.

Il generale Melillo, capo del terzo Reparto dello SMA, dichiara appunto che il Capo di Stato Maggiore aveva disposto, la mattina del sabato, quella verifica riguardante i velivoli militari italiani e NATO; per la precisione il Bartolucci aveva usato l'espressione "vorrei saperne di più".

La verifica, eseguita tramite il quarto ufficio del Terzo Reparto, aveva accertato che in prossimità dell'ora del disastro, erano in volo quattro aerei dell'A.M. ma in zone assolutamente distanti. Per quanto concerneva gli aerei NATO aveva egli stesso chiamato, a Napoli, il generale Bagatti vice-comandante del Comando alleato del Sud Europa.

Altri soggetti, oltre al Mangani, i quali potrebbero aver appreso la notizia del traffico americano, in considerazione dei contatti sicuramente avuti nell'immediatezza con persone che figurano protagonisti di colloqui telefonici nel corso dei quali si faceva comunque riferimento a quella notizia, e i quali poi, a loro volta, tenuto conto del ruolo ricoperto, avrebbero potuto esserne stati possibili informatori dei vertici dello SMA, potrebbero essere individuati nelle persone del Fazzino, dell'Arpino e del Giangrande.

Tutti costoro però, come emerge dalle dichiarazioni rese, negano recisamente di aver mai avuto una tale informazione e, d'altra parte, i loro possibili informatori e cioè il Fiorito -per quanto concerne il Fazzino- ed il Berardi -per quanto concerne il Giangrande e di conseguenza l'Arpino- hanno reso dichiarazioni tali da non consentire una sicura ipotesi della "salita" della notizia verso i vertici. Infatti il Fiorito, dopo aver recisamente negato che il Guidi gli avesse riferito del traffico militare, posto di fronte alla contraria evidenza emergente dalla telefonata con quello delle 20,23Z, così commentava: "ora ricordo di aver fatto questa telefonata ma il termine con la quale l'ho fatta non me lo ricordo assolutamente".

Anche il Berardi, dal canto suo, solo dopo aver sentito la registrazione della telefonata con Smelzo delle 20,25Z (64MFpzB 20,25), ne ammetteva il ricordo, precisando però di non ricordare se ne aveva riferito il contenuto all'ufficiale di servizio, cioè al Giangrande.

In effetti sul brogliaccio del Giangrande non c'è alcuna menzione di notizie ricevute dal Berardi, per quanto poi non possa non sembrare alquanto strano che in quel brogliaccio di tutta la vicenda concernente il DC9 sviluppatasi nel corso di

quella notte risultino soltanto due annotazioni, la prima, delle ore 21,30 locali, relativa alla iniziale comunicazione da parte del COSMA della perdita di contatto del DC9, alla posizione del velivolo a quel momento, al numero dei passeggeri, alle comunicazioni di rito ed al coordinamento delle ricerche con l'ufficiale di servizio dello Stato Maggiore della Marina; la seconda annotazione, delle ore 7,30 locali, relativa al primo significativo avvistamento della macchia d'olio e materiale galleggiante da parte di uno degli elicotteri del soccorso.

Trattasi inoltre di annotazioni sicuramente effettuate in un momento successivo alla percezione delle informazioni e opportunamente rielaborate come può inequivocamente desumersi dalla valutazione del contenuto dell'annotazione con orario 21,30, ora locale, ma dove sono riportati i dati relativi all'ultima posizione del DC9 che risultano acquisiti sulla base dei seguenti colloqui telefonici avvenuti tra il COP e Martina Franca ben due ore dopo:

17MFpzD 21,19Z- M.llo Berardi chiama e parla con Attanasi al quale chiede l'ultimo avvistamento della traccia e Attanasi gli dice 39,00 nord e 13,10 est alle 19,00 zulu e che l'ultimo contatto radio con Roma era a livello 250 a 115 miglia da Palermo, radiale 177 di Palermo. Attanasi precisa poi che il contatto con Roma è stato alle 18,55 e che *"..può darsi 'sti cinque minuti siano e perchè gli enti della difesa quando non controllano più le tracce danno uno, due, tre nulle.....lo sai, che quindi l'ultimo avvistamento come orario bisogna prenderlo un po' con le pinze"* e poi dice a Berardi di segnare *questa posizione che è meglio: Ambra 13 Alfa che è un punto stimato dell'aereo* via";

20MFpzD 21,32Z- Ten.col.Giangrande parla con Patronigriffi al quale dice che gli serve *"quella comunicazione che il velivolo è stato avvistato l'ultimo rilevamento.....su 39,00nord e 13,20est"* al che Patronigriffi dice che *"l'ultimo punto del contatto radio è 40,00nord e 13,20est ...noi come Difesa abbiamo osservato una traccia in quella posizione..alle 19,00 che potrebbe essere correlata al velivolo DC9...però questa posizione non è dei nostri siti radar ma è del controllo radio...quindi 40 nord e 13,20 est"*. Giangrande dice *"ah invece m'avevano dato 39nord"*..

In definitiva, l'assenza di annotazione sul brogliaccio dell'ufficiale di servizio di quanto appreso dal Berardi nel corso della telefonata con Smelzo delle 20,25Z relativamente alla presenza in zona del traffico militare americano, non costituisce prova certa del mancato riferimento di tale notizia al Giangrande da parte del Berardi.

Peraltro è da rilevare, anzitutto, che al momento di quella telefonata il Giangrande non era presente come si desume dalle frasi iniziali della conversazione (Smelzo: *"salve maresciallo, ci sta l'ufficiale?"* – Berardi: *"eh, guardi, dica a me per cortesia, non cerchiamo sempre l'ufficiale"*) e quindi non aveva avuto modo di

percepire direttamente quanto contestato dal Berardi allo Smelzo circa la competenza per la ricerca della “portaerei” e, di conseguenza, di chiedere al Berardi spiegazioni al riguardo: si può quindi dare per accertato che la “salita” della notizia del traffico ne richiedeva necessariamente, come primo scalino, il riferimento al Giangrande da parte del Berardi.

Il Berardi, dal canto suo, come risulta dal tono e dalle espressioni, usate tra l'altro nei confronti di un suo superiore, è palesemente infastidito da quella comunicazione dello Smelzo che annuncia la “caduta” dell'aereo ma non in forma ufficiale ponendolo quindi in una situazione equivoca riguardo al dar corso, o meno, a tutte le comunicazioni “di rito” (“*..noi dobbiamo fare un sacco di telefonate...*”) di spettanza del COP. In effetti si deve anche considerare che il Berardi aveva già chiamato per due volte Palermo per avere notizie precise (cfr. telefonate 72-PA2 19,32 e 242-PA2 19,37) riguardo alla sorte del DC9 e che proprio nel momento in cui gli perviene la telefonata dello Smelzo (ore 20,25Z di Martina Franca corrispondenti alle 20,27Z di Ciampino) era in contatto telefonico con Ciampino per chiedere notizie relativamente ai soccorsi (cfr. 78Ra2 20,26 :nella trascrizione di questa telefonata si dà atto che il Berardi interrompe il colloquio con Ciampino proprio per rispondere alla telefonata che gli perviene da Martina Franca).

In ciò può forse trovare una qualche spiegazione, ma non certo giustificazione, quell'arroganza del tono e del contenuto della domanda rivolta al tenente Smelzo (“*ma chi glielo ha detto che è caduto*”).

Per quanto poi concerne l'ulteriore contenuto di quel colloquio con lo Smelzo è da osservare che una qualche possibile conferma al mancato riferimento al Giangrande della notizia del traffico americano potrebbe derivare dalla considerazione che altra notizia significativa, comunicata dallo Smelzo nel corso di quella telefonata, sembra non essere stata riferita dal Berardi al suo superiore e cioè quella relativa all'ultimo punto noto della posizione del DC9: 40,00 nord e 13,20 est: infatti il Giangrande nel corso della già menzionata telefonata delle 21,32Z con Patroni Griffi, alla conferma da parte di questi del 40,00 nord e 13,20 est, osserva “*ah invece m'avevano dato 39,00 nord*”; dal che si desume che il Berardi gli aveva comunicato il dato ricevuto successivamente nel corso della telefonata delle ore 21,19Z con Attanasi ma non il precedente comunicatogli dallo Smelzo.

Inoltre -tenuto conto anche del fatto che il Berardi aveva “rigirato al mittente” la richiesta di Smelzo intesa ad ottenere accertamenti sulla presenza di portaerei e che questi aveva tagliato corto non insistendo sulla richiesta ma anzi formalmente rinunziandovi, come si evince dalle sue parole finali: “*vabbe’, non lo sapete..?!.....vabbe’, allora io vi ho informato soltanto di questo, adesso faccio altre telefonate, arrivederci*” - non può escludersi che il Berardi, posto che nessuna incombenza era stata demandata al COP, abbia trascurato di far menzione al Giangrande di quella richiesta anche perché molto preso dalle formalità da rispettare per le comunicazioni di rito. Infine, sembra ben strano che il Giangrande, ove ne fosse stato messo al corrente, nessun chiarimento al riguardo abbia richiesto al Patroni Griffi nel corso di quella telefonata delle ore 21,32Z

 si riportano i brani della telefonata **64MFpzB** 20,26 ai quali si è fatto riferimento:

Smelzo:: benissimo, un'altra cosa...

Berardi : sì.

S: l'ufficiale dell'ACC di Roma...

B: eh!

S: mi ha detto che in zona c'era del traffico militare americano.. ora io vorrei sapere se c'è qualche portaerei...perché in tal caso...

B: se c'è la portaerei deve saperlo Martina Franca

S: cioè perché se così è...noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli americani.

B: ho capito, dicevo se c'è la portaerei in zona...

S: eh!

B: deve saperlo Martina Franca perché c'ha i radar nella zona.

S: Martina Franca non lo sa se c'è la portaerei in zona (verso l'interno: lo sai tu?).

B: e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore!

S: eh?

B: e più di loro non lo sa nessuno.

S: guardi (verso l'interno: un attimo (Pietro))... senti qui non non c'è...noi non lo sappiamo se c'è, ce l'ha detto l'ACC di Bri...di Roma.

B: no lei, la sala operativa del SOC di Martina

S: non lo sa, non lo sa, non ha controllato niente.

B - perché deve sapere se c'è la portaerei in zona.

S: qui non lo sanno (verso l'interno: eh, (inc.) sai se c'è la portaerei in quella zona?)... no, non sa niente.

B: e nemmeno noi.

S: voi non lo sapete?

B: come facciamo a sapere se c'è la portaerei lì?

S: vabbe’, che ne so, voi siete lo Stato Maggiore, centro operativo...

B: eh...

S: vabbe’, non lo sapete..?!

B: no.

S: vabbe’, allora io vi ho informato soltanto di questo, adesso faccio altre telefonate, arrivederci.

 La Corte pertanto in definitiva ritiene che l'unica ipotesi comprovata di informazione pervenuta ai vertici dello SMA circa la notizia del traffico americano nella zona dell'incidente sia quella concernente il riferimento al riguardo effettuato

dal generale Mangani nel corso del colloquio telefonico con il generale Bartolucci e contenuto peraltro nel contesto del racconto complessivo di quanto avvenuto nel corso della notte tra il 27 ed il 28 giugno 1980 .

D'altra parte è da considerare che quand'anche quella notizia fosse pervenuta allo SMA anche da qualcuna di quelle che sono state indicate come possibili altre fonti, nessun ulteriore elemento significativo, riguardo ad una effettiva presenza del traffico americano, questa comunicazione avrebbe potuto contenere posto che non emerge da alcun dato probatorio, e in particolare dal contenuto delle registrazioni telefoniche, l'acquisizione nel corso della nottata di notizie al riguardo che non fossero quelle contenenti l'esito negativo dell'indagine disposta nell'ambito del terzo ROC.

- f/2 -

-LA VICENDA DEL MESSAGGIO DI CINCUSNAVEUR-

Riguardo poi a velivoli statunitensi della Sesta Flotta eventualmente operanti in zone comunque d'interesse, la relativa indagine avrebbe dovuto essere attivata per le vie diplomatiche e quindi, giusta il riparto di competenze interno allo SMA, dal secondo Reparto SMA.

Nel corso dell'udienza dell'8 luglio 2003 il Melillo, che in precedenza aveva dichiarato di aver preso visione del telex inviato da Cincusnaveur il 3 luglio, precisava ulteriormente che il venerdì 4 luglio si era recato a Firenze per motivi di lavoro; tornato nel suo ufficio, nel pomeriggio o l'indomani mattina, "si era trovato sul tavolo" il comunicato di Cincusnaveur che escludeva la presenza di velivoli della VI Flotta nel Tirreno e del quale aveva immediatamente dato notizia ai superiori. Ignorava le modalità attraverso le quali quel documento fosse giunto al Terzo Reparto; poteva al riguardo formulare soltanto ipotesi alternative circa l'ente che lo aveva inviato: o il Sios del Secondo Reparto (ma Tascio, capo del Secondo Reparto, smentisce la cosa), o lo Stato maggiore della Difesa, o il Sios dello Stato Maggiore della Marina.

Osserva la Corte che appare ben probabile che lo SMA sia stato informato nell'immediatezza dell'esistenza e del contenuto del messaggio di Cincusnaveur posto che il McBride ha espressamente dichiarato di averlo telefonicamente comunicato al Sios della Marina e che anche la stampa quotidiana il giorno 4 luglio aveva dato notizia delle informazioni diffuse dall'Ambasciata concernenti l'assenza di velivoli americani.

D'altra parte la stessa Ambasciata aveva interesse a diffondere tempestivamente quel comunicato: invero il McBride ha dichiarato che il Dipartimento di Stato era stato informato delle notizie giornalistiche sull'ipotesi che l'aereo fosse stato abbattuto da un missile statunitense; il che aveva determinato l'esigenza di svolgere al più presto gli accertamenti necessari, ovviamente allo scopo di smentire la notizia. In effetti già nella parte finale del messaggio di Cincusnaveur era dato per ben probabile che il contenuto venisse diffuso attraverso i "media" e veniva espressamente richiesto di conoscere quali sarebbero state le reazioni

conseguenti (cfr. frase finale: “*REQUEST ADVISE IF RESPONSE IS PROVIDED TO MEDIA AND SUBSEQUENT USE/REACTION*”).)

E' però problematico ritenere che l'ambasciata USA abbia in quel momento inviato copia del messaggio, ciò in quanto, come concordemente riferito da tutti i testi dipendenti dell'ambasciata (ed in particolare proprio dal Mc Bride con specifico riferimento alla vicenda del messaggio di Cincusnaveur), i rapporti con le autorità italiane si erano svolti oralmente. Inoltre, è ben dubbio, data la notoria riservatezza in materia, che l'ambasciata di propria iniziativa abbia mandato in giro copie di quel messaggio contenente, tra l'altro, anche tutta l'elencazione dei destinatari. D'altra parte però, posto che il messaggio era pervenuto all'ambasciata nel tardo pomeriggio del 3 luglio (n.b.: in testa al messaggio risulta indicata dalle cifre “ 185 1643 “ la data e l'orario di spedizione: 185 corrisponde al 185° giorno dall'inizio dell'anno e quindi al 3 luglio dato che il 1980 era anno bisestile) è presumibile che il contenuto di quel messaggio possa essere stato comunicato per le vie brevi, già nella giornata del 3 luglio, o nella mattina del 4 luglio, al quarto ufficio del terzo reparto SMA o, come ipotizza il Melillo, dal Sios della Marina, che ne aveva ricevuto notizia dal Mc Bride, oppure direttamente dall'Ambasciata, posto che il quarto ufficio del Terzo Reparto, come riferisce il Coe, era deputato ai rapporti con l'ufficio dell'addetto aeronautico dell'ambasciata ed era stato proprio dal Coe prontamente informato dei primi accertamenti negativi da costui effettuati , unitamente al McBride, nella mattina del 28 giugno. Del resto il McBride ha ben specificato che, sebbene non avessero ricevuto richieste formali dalle autorità italiane circa ulteriori ricerche “naturalmente parlammo con la controparte riguardo all'informazione raccolta”.

E' quindi ben probabile che il Melillo si sia “trovato sul tavolo” non già la copia del messaggio di Cincusnaveur ma una qualche annotazione riassuntiva del contenuto di tale messaggio del quale il quarto ufficio del suo Reparto aveva acquisito conoscenza informale e che, stante la sua momentanea assenza da Roma, si era ritenuto di trascrivere e lasciare a sua disposizione sul tavolo della sua stanza.

Ma che in effetti il Melillo abbia all'epoca ricevuto soltanto la notizia del contenuto del messaggio e non la copia del messaggio stesso è confermato in modo decisivo, sul piano logico, dall'appunto, datato 19 luglio e redatto di pugno dal Melillo, inserito nella pratica SMA relativa all'interrogazione del deputato Ciccio Messere ed altri del 30 giugno'80, diretta ai Ministri dei Trasporti e della

Difesa, intesa, tra l'altro, a "conoscere la consistenza dell'ipotesi avanzata ufficiosamente dall'Itavia di una collisione con un aereo militare".

Il generale Melillo in quell'appunto manoscritto così osserva:

"Para 2. E' incompleto Ciccio messere ha parlato di aerei militari e non di aerei AM. Bisogna dare chiarimenti anche per altri. Il 5° Reparto sa cosa si deve rispondere. Mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati. Cosa altre nazioni? Chiedere 5° Reparto e coordinare con lui. Fare attenzione!!! 19/7 Melillo".

In tale appunto quindi il Melillo scrive tra l'altro: *"mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati"* senza fare alcun specifico riferimento alla fonte della notizia. Dovendo essere fornite al Ministro le informazioni necessarie alla elaborazione di un atto formale -risposta ad una interrogazione parlamentare- e di particolare rilevanza in quel momento avuto riguardo alle illazioni correnti sul possibile coinvolgimento di aerei americani nel disastro del DC9, non è assolutamente concepibile che in una siffatta circostanza il Melillo abbia potuto omettere di citare espressamente quel messaggio optando per un *"mi risulta"* che avrebbe sicuramente lasciato adito a molte perplessità circa la serietà dell'informazione ed avrebbe quindi messo in difficoltà il Ministro al momento della risposta all'interrogazione.

Gli elementi processuali acquisiti convergono invece a ritenere comprovato, come già evidenziato dal G.I., che la copia del messaggio di Cincusnaveur sia materialmente pervenuto allo SMA il 18 o il 19 dicembre del 1980.

Invero nell'agenda del Melillo relativa all'anno 1980, sequestrata nel 1995, alla data del 17 dicembre vi sono varie annotazioni concernenti elementi attinenti alle indagini, amministrativa e giudiziaria, in corso; in particolare, si legge il seguente appunto:

"Dott.SANTACROCE- Chiesto lettera SMA con cui si afferma che al momento dell'incidente nessun velivolo militare AMI era nella zona coinvolta con l'incidente alla quota e luogo e come dichiarato da Autorità NATO, nessun velivolo NATO lo era analogamente."

Si può da ciò desumere che il Melillo a questo punto si sia attivato allo scopo di reperire gli elementi probatori più concludenti a sostegno delle asserzioni che quella lettera avrebbe dovuto contenere, lettera della quale era stato deciso l'invio allo SMD e al Gabinetto del Ministro della Difesa (Capo di Gabinetto De Paolis), come risulta dall'annotazione del giorno dopo, 18 dicembre, -“*INCIVOLO DC-9 USTICA -Lettera a SMD- rife stampa dare notizie con commenti- FARE POI COPIA PER DE PAOLIS*”- allo scopo di controbattere le illazioni sul comportamento dello SMA che in quei giorni erano apparse sulla stampa e le dichiarazioni rese al P.M. da parte del Davanzali.

Nell'agenda, subito dopo l'annotazione sopra riportata, risulta tracciata una linea continua e poi questa ulteriore annotazione:

*“Bianchino ha ricevuto dalla 6° Flotta
in cui dice che in zona non velivoli né navi,
né ho perso velivoli.*

31414Z luglio '80

*dalla 6° Flotta a CINSUSNAVEUR LONDRA
info a Ambasciata USA a Roma-
Chiesto a Biankino –manderà il
messaggio- questa sera o domani
RICHIAMARE !*

Al riguardo di tale annotazione il Melillo sostiene che era stato il Biankino a telefonargli in ufficio, rendendogli noto di essere in possesso del messaggio della Sesta Flotta e dichiarando di essere disposto a mandarlo ove il Melillo lo avesse ritenuto d'interesse.

Osserva la Corte che appare veramente singolare che, proprio nel momento in cui il Melillo si appresta a redigere la lettera da indirizzare allo SMD per commentare quelle notizie di stampa, arrivi inopinatamente la telefonata del Biankino con l'offerta di un documento di rilevante interesse ai fini di un supporto documentale alle considerazioni che lo SMA si apprestava a prospettare in forma ufficiale. Documento, peraltro, che, ove mai lo SMA fosse già stato in possesso del comunicato di Cincusnaveur in quanto pervenutogli già il 3 o 4 luglio come sostiene il Melillo, nessuna novità di rilievo avrebbe comportato in quanto in quel

comunicato di Cincusnaveur era già espressamente contenuta la notizia che escludeva la presenza di navi o aerei della Sesta Flotta nelle acque del Tirreno e la perdita di qualche velivolo, al momento del disastro. Ciò nonostante il Melillo chiede al Biankino di mandare al più presto il messaggio e quel “RICHIAMARE !” rende evidente l’importanza e l’urgenza di una tale acquisizione, della quale peraltro il Melillo poi non si giova facendo riferimento nella lettera del 20 dicembre esclusivamente al messaggio di Cincusnaveur che allega alla lettera stessa.

A questo punto è utile riportare quanto dichiarato dall’imputato nel corso del dibattimento (udienza del 19.07.2003) relativamente alle annotazioni che si leggono nell’agenda alle date 17 e 18 dicembre:

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *so qual è la natura di queste annotazioni, queste annotazioni (ndr: quelle che figurano alla data del 17 dicembre) precedono il giorno 18 dicembre in cui iniziò presso il Terzo Reparto la stesura della lettera del 20 dicembre, questo credo che sia stato un contatto con il Sottocapo di Stato Maggiore diretto in cui io ho preso annotazione di quello che scaturiva dalla conversazione in modo da poter indicare molto sinteticamente dei lineamenti di un possibile documento da produrre, noto infatti che da questo documento, da questa annotazioni si rilevano diversi punti che poi sono stati ripresi e sviluppati nella lettera del 20 dicembre, sulla base di questi orientamenti che sono stati dati e che sono maturati dal contatto con il Sottocapo vennero poi e... venne poi sviluppata la lettera naturalmente con la collaborazione del compilatore e anche probabilmente con suggerimenti di altri e la lettera prese il corpo definitivo con gli argomenti che erano del massimo interesse relativamente all’oggetto, l’argomento ha lo scopo che si prefiggeva la lettera, quindi i particolari non potrei... io so soltanto che questa è una mia calligrafia di conversazione e non di annotazioni, di riunione fatte da altre, io ho due calligrafie anzi ne ho tre, ma la prima, quella inclinata, è quando scrivo ciò che dicono gli altri, quella dritta è quando scrivo ciò che dico io o che mi dice un altro a me perché io lo annoti e poi la terza è il dattilografo perché capisca la mia calligrafia.*

PRESIDENTE: *ma allora, ecco, allora andando nello specifico...*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *sì.*

PRESIDENTE: *...e iniziando appunto la lettura, va bene DC9 Ustica è chiaro, è l’argomento trattato.*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *esatto.*

PRESIDENTE: *poi abbiamo primo, “Fiorito - sottolineato - ha i plotting dei radar, non risulta niente”.*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *non risulta niente, i plotting dei radar sono...*

PRESIDENTE: *no, scusi...*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *sì.*

PRESIDENTE: *...siccome lei nelle scorse udienza verificando diciamo, evidenziando quello che risultava dalla sua agenda, in particolare per quanto riguardava l'appunto “Bianchino ha ricevuto dalla Sesta Flotta...”.*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *sì sì, esatto.*

PRESIDENTE: *ecco, lei ha detto: “ci sono decine di esempi nella mia agenda che il nome sottolineato significa che io ricevo la telefonata dal Bianchino”, è esatto?*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *è corretto.*

PRESIDENTE: *ecco, ora siccome qui c'è Fiorito sottolineato...*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *no, mi scusi Presidente...*

PRESIDENTE: *ecco.*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *...se guarda soltanto quello precedente dove c'è scritto Pisano allora si comprende meglio, una cosa è un argomento che ha un nome sottolineato e quindi poi la conversazione, questa invece è una conversazione fra me e il Sottocapo e gli argomenti sono Fiorito, A.T.C.A.S. relazione U.S.A., Dottore Santacroce, adesso che abbia sottolineato Fiorito, non è che Fiorito parlava con me in quel momento, no perché ero in riunione del giorno 17, cioè non è un... non c'è un collegamento con una telefonata, è quella... su quella precedente per esempio, c'è scritto Pisano ed è uno degli esempi, ma io ne ho una... credo una ventina qui da poter presentare e che però sono tutti qua dentro, faccio...*

PRESIDENTE: *sì sì, no, ma io appunto le stavo chiedendo...*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *sì, no, non...*

PRESIDENTE: *...la spiegazione dato che io...*

IMPUTATO MELILLO CORRADO: *era soltanto un'annotazione...*

Afferma quindi il Melillo che le annotazioni sull'agenda alla data del 17 dicembre concernenti il DC-9-USTICA erano scaturite dalla conversazione avuta con il Sottocapo Ferri e riguardavano i lineamenti del documento da elaborare; in effetti erano stati poi diversi i punti di quelle annotazioni che erano stati ripresi e sviluppati nella stesura finale della lettera che aveva avuto inizio già il giorno 18.

E' interessante notare che in quelle annotazioni del 17 dicembre, dove appunto si evidenziano gli elementi di fatto più significativi per un'eventuale utilizzazione nella stesura della lettera, si menziona genericamente, per quanto concerne l'assenza di velivoli nella zona e nell'ora dell'incidente, quanto già fatto presente al momento dell'interrogazione parlamentare senza fare alcun cenno, in relazione ai velivoli USA, al comunicato di Cincusnaveur ma soltanto ad una considerazione logica basata sulla notorietà della circostanza che il venerdì e a tarda ora *"tutti USA fanno festa"*, considerazione che però poi non viene affatto tenuta presente nella lettera del 20 dicembre dove invece, al riguardo, è dato leggere:

"non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della Sesta Flotta U.S.A. come dichiarato dal Cincusnaveur con il messaggio in allegato" .

E' pertanto del tutto logico chiedersi come mai già il 17 dicembre, nel colloquio con il Sottocapo Ferri, non si sia minimamente accennato a quella prova documentale così concludente.

L'unica spiegazione è che la situazione del 17 dicembre, per quanto concerne la documentazione in possesso dello SMA, era rimasta quella del 19 luglio cioè di quando il Melillo, in quel suo appunto, aveva scritto *"Mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati"*.

Stando così le cose, è ben presumibile che, all'esito di quelle analisi del 17 dicembre maturate nel colloquio con il Ferri, il Melillo, considerata l'evidente debolezza dell'argomentazione a sostegno dell'assenza dei velivoli USA, si sia conseguentemente attivato per reperire la documentazione ufficiale alla quale aveva fatto riferimento in quell'appunto del 19 luglio.

Al riguardo la Corte osserva:

Il 18 dicembre quindi, come afferma Melillo, ha inizio la stesura della lettera; annota al riguardo il Melillo il programma di massima:

-“INCIVOLO DC-9 USTICA -Lettera a SMD- rife stampa dare notizie con commenti- FARE POI COPIA PER DE PAOLIS”-

e, immediatamente dopo,

*“Bianchino ha ricevuto dalla 6° Flotta
in cui dice che in zona non velivoli né navi,
né ho perso velivoli.*

31414Z luglio '80

dalla 6° Flotta a CINSUSNAVEUR LONDRA

info a Ambasciata USA a Roma-

Chiesto a Bianchino –manderà il

messaggio- questa sera o domani

RICHIAMARE !

queste le dichiarazioni testuali rese dal Melillo nell'udienza dell'8.07.2003:

IMPUTATO MELILLO CORRADO: Quindi Bianchino mi ha chiamato, è un amico, è un addetto militare, si rivolge a me, ma si doveva rivolgere al Secondo Reparto, ma se uno si rivolge a me io non posso dire: “scusa Bianchino ti saluto, ma è bene che queste cose le fai tramite il Secondo Reparto”, a parte la scortesia eh, mi passa gli estremi di un messaggio che noi certamente avevamo già e non è il messaggio di Cincusnaveur, io durante l'interrogatorio mi sono imbrogliato, perché nel guardare, nel leggere questo... questo rapporto, questa annotazione, non mi è stata detta intanto la data, affinché non... non avevo detto tutto quello che era necessario, ma mi è stato detto che... mi è stato fatto capire che al messaggio di Cincusnaveur, comunque io l'ho capito, è su quello ho incominciato a ragionare, ma quando poi a casa ho visto che non era il messaggio di Cincusnaveur, era chiaro, perché se Bianchino ha detto: “militare straniero, parla con me”, io non posso impedirglielo, ma la seconda cosa è se lui mi dice: “guarda che io ho questo messaggio”, non sono un computer, io non posso sapere se questo messaggio io ce l'ho o non ce l'ho, ma mi dice: “guarda che io ho questo messaggio in cui si dice che non ci sono velivoli”, primo ho ritenuto che quello fosse un altro messaggio e infatti lo è, ma avevo anche un dovere di cortesia verso il... supponiamo che me ne fossi ricordato e il che devo dire, no, non posso essermi ricordato mentre lui mi parla di 3 4, 14Z della Sesta Flotta, io non sono un archivio, avrei dovuto verificare, guardare, far verificare, dopo di che mi dice: “allora questo messaggio ti interessa?”, “sì, mandamelo” anche se lo avessi avuto e non me ne ricordavo, ma anche se lo avessi saputo per dovere di cortesia me lo sarei fatto mandare, perché sono fatto così, non voglio fare...” “

Sostanzialmente la ricostruzione finale, da parte del Melillo, della vicenda riassunta in quell'appunto è la seguente:

Bianchino invece di telefonare al Secondo Reparto, come avrebbe dovuto in considerazione dell'argomento, telefona a me, forse perché siamo amici, e

mi informa di essere in possesso di un messaggio, che non era quello di Cincusnaveur, nel quale si dice che non ci sono velivoli. Io ritengo che si tratti di un altro messaggio, ma comunque avrei dovuto verificare. Biankino mi dice: “allora questo messaggio ti interessa?” io nel dubbio ed anche per un dovere di cortesia gli dico “si mandamelo”.

Trattasi, ad avviso della Corte, di una ricostruzione del tutto inattendibile sulla base delle seguenti considerazioni:

a) E' anzitutto molto significativo osservare che il Melillo alla data del 18 dicembre non è ancora a conoscenza dell'esatta sigla CINCUSNAVEUR: inizialmente scrive “CINSUSNAVEUR” che poi corregge in “CINUSNAVEUR” cancellando con tratti di penna // la prima S: dal che si desume che non si è trattato di un “lapsus calami” ma dell'effettiva ignoranza del termine esatto.

Appare allora del tutto legittimo consequenzialmente ritenere che, al momento dell'annotazione del 18 dicembre, non sia stata ancora da lui redatta quella copia conforme del messaggio di Cincusnaveur che poi sarà allegata alla lettera del 20 dicembre, ciò in quanto in quella copia la sigla esatta CINCUSNAVEUR compare in bella evidenza;

b) Melillo annota scrupolosamente i dati essenziali contenuti nel messaggio in possesso del Biankino sottolineando in particolare la data del messaggio

c) *“chiesto a Biankino –manderà il messaggio- questa sera o domani*

RICHIAMARE !

Non è stato Biankino a proporre l'invio del messaggio; è stato Melillo che lo ha chiesto e con urgenza. E che la cosa rivesta particolare importanza lo lascia intendere quel “**RICHIAMARE !**” corredato da punto esclamativo e sottolineatura.

E' di tutta evidenza che è Melillo ad essere particolarmente interessato ad ottenere quel messaggio e non certo per un “dovere di cortesia”: che motivo infatti avrebbe avuto il Melillo, ove già in possesso del messaggio di Cincusnaveur, di annotare il contenuto del messaggio della VI Flotta, di sottolinearne la data, di chiedere l'invio urgente del documento, di evidenziare con quel **RICHIAMARE !** l'assoluta esigenza di un eventuale sollecito al Biankino, che motivo avrebbe mai avuto di far tutto questo dal momento che già nel messaggio di Cincusnaveur in

asserito suo possesso, pur esso del 3 luglio e di orario di poco posteriore (185 16.43), si faceva espresso riferimento proprio al fatto che la VI Flotta non aveva navi o aerei operanti nel Tirreno e che non risultavano mancanti aerei della VI Flotta di stanza su portaerei o su basi terrestri?

-f/3 -

-LE VARIE COPIE DEL MESSAGGIO DI CINCUSNAVEUR CONTENUTE
NEL FASCICOLO PROCESSUALE-

A questo punto dell'indagine la Corte ritiene comunque opportuno procedere, quantomeno per una esigenza di chiarezza, ad una attenta valutazione delle copie del messaggio di Cincusnaveur che risultano acquisite al processo.

In allegato alla memoria depositata personalmente in data 22.3.1999 il Melillo ha prodotto (allegato 13) una copia del messaggio di Cincusnaveur, definita quale "COPIA DELL'ORIGINALE DEL MESSAGGIO DI CINCUSNAVEUR DEL 3 LUGLIO 1980 GIUNTO ALLO SMA"; non risulta dalla memoria come il Melillo sia venuto in possesso di tale copia: **non certamente tramite acquisizione di copia di un documento esistente agli atti del processo.**

Invero agli atti del processo risultavano acquisite, al momento del deposito della memoria Melillo, quattro copie del messaggio di CINCUSNAVEUR provenienti da quattro acquisizioni effettuate nella seguente sequenza:

- 1) presso lo SMA in data 12.7.1991 fascicolo Acq.ne 140;
- 2) presso SMD in data 12.7.1991 – fascicolo Acq.ne 141;
- 3) presso CONTENDIFE (Contenzioso Ministero Difesa) in data 14.1.1992 - fascicolo Acq.ne 212-
- 4) presso SMD in data 16.1.1992 fascicolo Acq.ne 219.

- Per facilitare la comprensione delle osservazioni che verranno in prosieguo esposte si ritiene opportuno riportare nelle pagine che seguono le varie copie del messaggio come sopra indicate, nonché la copia allegata alla memoria Melillo e, infine, anche la copia del messaggio inviato in data 3 luglio dalla VI Flotta a Cincusnaveur (trattasi del messaggio richiamato nell'annotazione dell'agenda Melillo alla data del 18 dicembre) -

n.b.: le copie risultano nelle pagine 439/a, 439/b, 439/c, 439/d, 439/e, 439/f della copia cartacea della sentenza

Ciò considerato la Corte osserva:

a) le copie sub 1, 2 e 4 sono del tutto conformi tra loro; in particolare su tutte queste tre copie si evidenziano: un timbro nella parte centrale, verso sinistra; la sottolineatura nel quinto rigo delle parole “*JUL 80*”; la incorniciatura ellittica, eseguita con la penna, immediatamente sotto il timbro di cui si è detto, della sigla *N05 720 //*. E’ subito da notare che tale incorniciatura è stata redatta in un momento successivo all’ apposizione del timbro in quanto risulta sovrapposta alla parte terminale inferiore sinistra del timbro;

b) la copia sub 3 è allegata alla missiva datata 21 maggio 1981 firmata dal Melillo e spedita dal Terzo Reparto a CONTENDIFE.

Tale copia si diversifica da quelle sub a) per la mancanza del timbro, della sottolineatura delle parole del quinto rigo e della incorniciatura ellittica di quella sigla. Inoltre l’intero testo del messaggio, con inizio dalla parola “PURSUANT” appare “ripassato” a penna, così come le parole CINCUSNAVEUR LONDON UK, evidentemente per sopperire alla difficoltà di lettura dovuta allo sbiadimento dei caratteri grafici.

Alla minuta originale della missiva del 21 maggio, rinvenuta presso il Terzo Reparto dello SMA il 23.11.96 (volume 27° “Atti provenienti dallo SMA), non è accluso il messaggio di CINCUSNAVEUR allegato ed espressamente richiamato nell’originale inviato; nè comunque presso lo SMA è stata rinvenuta copia del messaggio come sopra rielaborata.

La preparazione della missiva era stata trattata dal Sidoti, capo del quarto Ufficio del Terzo Reparto (vedi appunto, controfirmato dal Melillo il 20 maggio 1981 allegato ad una delle copie della missiva di cui all’acquisizione 141)

c) la copia sub 1 è stata rinvenuta presso lo SMA ; le copie sub 2 e 4, acquisite presso lo SMD, risultano provenienti dallo SMA.

d)) la copia allegata alla memoria Melillo è priva del timbro, presenta sbiadimento dei caratteri grafici del testo del messaggio, sottolineatura delle parole *JUL 80* nonché incorniciatura ellittica analoga, ma indubbiamente difforme come in prosieguo si avrà modo di valutare, rispetto a quella delle copie sub 1, 2 e 4.

e) al momento dell’acquisizione presso lo SMA in data 12.7.1991 (fascicolo Acq.ne 140) la copia conforme del messaggio di CINCUSNAVEUR redatta dal Melillo ed allegata alla nota del 20.12.80 risultava spillata insieme con la copia del

messaggio di CINCUSNAVEUR (cioè la copia sub 1) nonché con la copia del messaggio inviato dalla SESTA FLOTTA a CINCUSNAVEUR, con data e orario 185 1414 ,cioè 3 luglio ore 14.14.

Così delineato il quadro delle acquisizioni e delle peculiarità dei messaggi la Corte osserva:

1) come già rilevato sub e), al momento dell'acquisizione presso lo SMA, risultavano spillate insieme le copie del messaggio della VI Flotta e del messaggio di Cincusnaveur nonché la copia conforme di tale messaggio formata dal Melillo

2) la copia del messaggio inviato dalla VI Flotta a Cincusnaveur in data 3 luglio, e acquisita dallo SMA il 18 o il 19 dicembre dietro invio da parte del Bianchino, presenta il timbro di archiviazione del mittente (6th FLEET); si tratta quindi di una copia acquisita dal Bianchino presso la VI Flotta (inequivoca al riguardo è l'annotazione sull'agenda: *Bianchino ha ricevuto dalla 6° Flotta*) e poi inviata allo SMA;

3) le copie del messaggio di Cincusnaveur sub 1-sub 2 e sub 4 presentano, come già rilevato, un timbro nella parte centrale verso sinistra. Le dimensioni di tale timbro corrispondono esattamente a quelle del timbro di archiviazione della VI flotta ora citato (nb:il timbro qui è stato impresso in senso orizzontale); inoltre si intravedono le linee interne di divisione orizzontale dei vari riquadri e le iniziali delle sigle -DATT e ANA- corrispondenti a quelle di quel timbro. Si deve pertanto ritenere che si tratti proprio del timbro di archiviazione in dotazione alla VI Flotta apposto, in questo caso, dal ricevente il messaggio (in effetti tra i destinatari del messaggio di Cincusnaveur risulta menzionata anche la VI Flotta).

Può altresì osservarsi che entrambi i messaggi presentano alcune particolarità nella conformazione dei caratteri di stampa e nelle loro associazioni (cfr.ad esempio,tra le tante, le parole LONDON, NAPLES, SOUTH, CRAFT, WASHINGTON) che ne evidenziano la provenienza da un'unica matrice di stampa. E' notorio invero che la telescrivente provvede alla stampa sia dei messaggi in entrata che di quelli in uscita: è quindi ovvio che quelle particolarità risultino sia sul messaggio inviato dalla VI Flotta a Cincusnaveur, sia su quello inviato da Cincusnaveur e ricevuto dalla VI Flotta, recanti entrambi il timbro di archiviazione della VI Flotta..

Questi elementi, valutati unitamente alle considerazioni in precedenza esposte concernenti la inattendibilità del possesso da parte SMA del messaggio di Cincusnaveur in data anteriore al 18 dicembre '80, inducono a ritenere che il Melillo il 17 dicembre, all'esito del colloquio con il sottocapo, si attiva per acquisire la documentazione ufficiale che a luglio gli "risultava" esistente; contatta il Biankino chiedendogli di reperirla; il giorno dopo il Biankino gli comunica di aver ricevuto dalla VI Flotta il messaggio inviato a Cincusnaveur il 3 luglio alle ore 14.14; Melillo gli chiede di poter avere il documento e Biankino gli dice che lo manderà la sera stessa o l'indomani. Il documento che arriva dalla VI Flotta è il messaggio con il timbro di archiviazione della VI Flotta, cioè è un messaggio portato in copia al Biankino non trasmesso ufficialmente all'ambasciata, come si desume proprio dall'annotazione sull'agenda del Melillo: "*Col.Bianchino ha ricevuto dalla 6°Flotta*".

Ma dalla VI Flotta arriva al Biankino insieme con questo messaggio anche quello di Cincusnaveur con il timbro di archiviazione: è probabile infatti che la richiesta del Biankino alla VI Flotta fosse stata formulata nel senso di ottenere la documentazione del luglio riguardante la smentita della presenza di aerei americani nella zona dell'incidente ma senza una specifica individuazione del documento da inviare, individuazione che certamente non poteva essere stata suggerita al Biankino dal richiedente Melillo il quale, come già prospettato, era soltanto a conoscenza dell'esistenza di una comunicazione ufficiale che assicurava che tutti gli aerei erano rientrati. Pertanto è ben probabile che a fronte di una tale richiesta la VI Flotta abbia ritenuto congruo trasmettere entrambi i messaggi al Biankino che li ha poi rigirati al Melillo. Il fatto che quei due messaggi siano stati trovati spillati insieme proprio con la copia conforme redatta dal Melillo del messaggio di Cincusnaveur -non già del messaggio della VI Flotta- copia utilizzata poi come allegato della lettera del 20 dicembre, e che entrambe le copie risultino provenire dalla VI Flotta, è del tutto sintomatico di un'acquisizione contemporanea di entrambi i messaggi da parte dello SMA in una data da individuare in quella del 18 o del 19 dicembre 1980.

Inoltre i due messaggi presentano una peculiarità comune e cioè l'evidenziazione con incorniciatura ellittica della sigla di riferimento *N25 720* // redatta a penna sicuramente dalla stessa persona, tenuto conto della particolarità della sagoma; il che ulteriormente comprova la contemporaneità del momento in cui

i documenti sono stati esaminati e valutati. Tale elemento costituisce ulteriore prova, posto che è certo che il messaggio della VI Flotta è stato acquisito dallo SMA il 17 o il 18 dicembre, che anche l'altro messaggio sia pervenuto in tale data.

Del resto nessuno degli imputati, nè in particolare il Melillo, è stato in grado di dare una spiegazione alternativa in relazione al rinvenimento di quella copia del messaggio di Cincusnaveur proveniente dalla VI Flotta, a meno che si voglia ritenere attendibile il Melillo quando afferma di esserselo “trovato sul tavolo il 3 o il 4 luglio”.

Ma, anche a prescindere da tutte le considerazioni fin qui effettuate, è proprio la produzione della copia del messaggio di Cincusnaveur effettuata dallo stesso Melillo con la memoria depositata il 22.3.1999, che smentisce recisamente una tale ipotesi. Invero tale copia, qualificata nella memoria come “COPIA DELL'ORIGINALE DEL MESSAGGIO DI CINCUSNAVEUR DEL 3 LUGLIO 1980 GIUNTO ALLO SMA”, è certamente diversa dalla copia rinvenuta insieme al messaggio della VI Flotta e alla copia conforme redatta dal Melillo nonché dalle copie delle altre acquisizioni sub 2 e sub 4: la diversità più macroscopica deriva dal fatto che non presenta il timbro di archiviazione della VI Flotta.

Non può però a questo punto la Corte esimersi da alcune osservazioni fondate sulla comparazione tra le due copie.

Entrambe le copie presentano quelle stesse particolarità, in precedenza rilevate, nella conformazione e nelle associazioni dei caratteri di stampa che ne fanno ritenere la provenienza da un'unica matrice di stampa e quindi dalla telescrivente della VI Flotta.

La copia della memoria Melillo non presenta il timbro di archiviazione che figura invece sull'altra copia, ma vi si riscontra l'identica sottolineatura delle parole “JUL 80” che figurano nel quinto rigo. Inoltre in entrambe le copie ricorre quella incorniciatura ellittica della sigla “N05 720 //” la quale però presenta differenze minime, ma evidenti, nel segmento che si diparte dal circolo continuo dirigendosi verso la / apposta dopo la parola UNCLAS: nella copia/Melillo quel segmento appare quasi tratteggiato, nell'altra copia invece è costituito da una linea nettamente continua che si mostra inoltre più distanziata dal corpo dell'ellissi. Trattasi però di differenze talmente minime da fare ritenere probabile, per una delle due, la

redazione per imitazione allo scopo di rendere quanto più possibile analoghe le due copie.

Come già in precedenza osservato, l'incorniciatura ellittica, redatta a penna, che figura nella copia con il timbro, è stata sicuramente tracciata quando tale timbro era già stato apposto, ciò in quanto ictu oculi se ne evidenzia la sovrapposizione alla parte terminale inferiore sinistra del timbro.

Infine le copie sub 1), 2) e 4), cioè quelle perfettamente conformi tra loro, e la copia allegata alla memoria Melillo presentano nella parte superiore iniziale del foglio, al centro del foglio, un segno peculiare redatto a penna (**n.b.:** il segno risulta riprodotto nella pagina 444 della copia cartacea della sentenza)

che appare del tutto identico in tutte queste quattro copie.

La copia acquisita presso CONTENDIFE si differenzia da tutte le altre in quanto non presenta né il timbro, né la sottolineatura delle parole del quinto rigo, né l'incorniciatura ellittica, né questo segno peculiare sulla parte superiore del foglio. Inoltre, come già rilevato, l'intero testo del messaggio e le parole CINCUSNAVEUR LONDON UK appaiono "ripassate" con la penna.

Una cosa però associa anche questa copia a tutte le altre e cioè la comune provenienza di stampa dalla telescrivente della VI Flotta, evidenziata, anche in questo caso, dalla presenza di quelle caratteristiche assolutamente peculiari già menzionate in precedenza e riguardanti la conformazione e le associazioni dei caratteri della stampa.

Il documento risulta sicuramente inviato dal Terzo Reparto SMA in allegato alla missiva del 21 maggio 1981 firmata dal Melillo. Presso lo SMA è stata rinvenuta la missiva originale ma non il messaggio accluso. E' probabile che il "ripasso" a penna sia opera del mittente con lo scopo di consentire al destinatario un'esatta lettura del testo.

Non è dato sapere come il Melillo abbia acquisito quella copia da lui prodotta posto che ne è da escludere una provenienza dagli atti del processo in quanto, come già osservato, nel fascicolo processuale non si rinviene un identico documento.

- g -

LE VALUTAZIONI DELLA CORTE IN MERITO ALLE IPOTESI DI ESPLOSIONE FORMULATE NEL CORSO DELLE TELEFONATE ED ANCHE IN MOMENTO SUCCESSIVO-

Le informazioni concernenti l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo che gli imputati avrebbero omesso di riferire, secondo l'ipotesi accusatoria, sarebbero sostanzialmente quelle emergenti da alcune telefonate intercorse nella notte tra il 27 ed il 28 giugno e inoltre, in particolare, quelle successivamente formulate dal Lippolis all'esito della prima sommaria visione di alcuni reperti e dei corpi di alcuni passeggeri.

Le telefonate nelle quali, quella notte, prima del rinvenimento dei primi relitti del DC9, si accenna, da parte degli interlocutori, ad ipotesi relative alla causa della scomparsa del DC9, sono le seguenti:

la telefonata 104**Ra2** 20,23- tra Guidi e Fiorito

Guidi: *.....,sembra che non..dice che non stavano guardando perché c'hanno l'esercitazione* Fiorito: *“c'era l'esercitazione?”* Guidi: *” si c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani..americani, no, eh...io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una eventuale collisione* -Fiorito a questo punto lo interrompe dicendo: *“sì o un'esplosione esplosione in volo”* dopodiché Guidi prosegue dicendo: *...o un'esplo...e sì perché sto fa....se c''avevano 'st'esercitazione, ma e adesso vogliamo vedere un po' cercando di entrà in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella*

La telefonata 23**MFpzC** 21,42-21,43 (21,40)- tra Mangani e Smelzo

M: *“piuttosto una cosa, non sapete mica la...la Saratoga dov'è”*

S: *“ecco ci siamo informati anche di questo particolare eh...da come si chiama dal Weststar e dal Soc cioè...e anche da Bagnoli....ci hanno escluso nel modo più assoluto che si trovasse in quella zona, mentre il personale della Riv di Roma aveva sentito traffico americano in quella zona”*

M: *“ eh..vabbè, fate accertare se non ci fosse stato qualche pollaccione che si è scontrato, eh...eh!;*

la telefonata 102MFpzB 21,56-21,57 (21,54)- tra Trombetta e Smelzo

T: "senti un po', sei riuscito a sentì qualcosa per gli americani?"

S: "dunque Weststar mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona"

T: "quindi non esiste traffico militare in quella zona"

S: "così sembra";

T: "oh, qui è sparito un aereo.....eh è sparito due so le cose o è esploso in volo o qualcuno se lo sta portà a spasso per il mondo.....";

T: "Senti....Marsala potresti interessare Marsala per vedere se loro hanno visto del traffico strano eccetera nel, col loro radar?"

S: "chiederò";

T: "da parte degli americani lungo quella fascia non c'era niente?";

S: "sì".

Tra le varie ipotesi che potevano essere formulate nel caso di scomparsa di un aereo, quelle di collisione o di esplosione che vengono prescelte dagli interlocutori di queste telefonate sono ovviamente soprattutto suggerite dalla notizia diffusasi dell'esistenza di un'esercitazione nella zona dell'incidente.

Dopo che, sulla base dell'avvistamento della macchia oleosa e, in rapida successione, dei relitti dell'aereo si ha la certezza della caduta del DC9, risultano altre due telefonate nelle quali si accenna alle possibili cause:

La telefonata 200MFpzC 06,17 – tra Mangani e Lippolis:

Mangani telefona e Lippolis lo informa dell'avvistamento della macchia alle ore 7,15 Bravo. Ad un certo punto il colloquio così prosegue:

M: ...è chiaro...ma è possibile che...e non c'è altra.... sicuramente non c'è stata altra attività in zona, eh?....Cioè non c'è nessun disperso di altra.....di altro tipo, no?

L: no, no, no, no

M: perchè cascare così, o ci si incrocia

L: no questo.....o è esploso

M: eh, sì, va bene, ma esplodere vuol dire proprio scoppiare, eh

La telefonata 214MFpzC 07,06- anche questa tra Mangani e Lippolis:

Lippolis informa Mangani dell'avvistamento di vari relitti del DC9. Nel corso del colloquio, tra l'altro, si dice

- L: eh, beh, intorno a quella macchia, staranno venendo a galla, ma comunque le porto tutto il piano e le faccio vedere...*
- M: ah, vabbe', ma comunque stata una botta via.*
- L: sì, sì, caduto dentro, esploso secondo me.*
- M: o qualche cosa dentro che ha...*
- L: secondo me qualche cosa nel bagagliaio magari che ha troncato i piani di volo ed andato a fondo secco, insomma...*

In relazione al contenuto di queste ultime due telefonate il Lippolis così ha dichiarato in sede dibattimentale (udienza del 7.3.2001):

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *senta, l'ipotesi dell'esplosione fu da lei riferita a qualcuno?*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *certo...*

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *con chi parlò di questa ipotesi?*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *...certo, con tutti quanti là, anche al Comandante Mangani, fu riferito.*

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *ricorda se ne parlò anche telefonicamente al Colonnello Mangani il giorno dopo, il...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *sì, sì...*

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *...al Generale Mangani il 28 giugno?* **TESTE**

LIPPOLIS GUGLIELMO: *sì, certo che gliene ho parlato, sì.*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *non è che si potesse escludere qualche ipotesi quella notte, quella notte tutte le ipotesi erano valide, il fatto certo era solo che un aereo era caduto. Ora, tutte le ipotesi erano valide, che potesse essere abbattuto da un missile, da una contraerea, da un incrocio con un altri velivolo, che potesse essere esploso, tutto poteva essere valido. Il perché poi ognuno di noi si è fatto una propria convinzione e io mi sono fatto la mia, glielo ho spiegato.*

PRESIDENTE: *mi scusi, se intervengo... no, io, alla sua sinistra...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *chiedo scusa, abbia pazienza.*

PRESIDENTE: *il problema è questo, che lei ci dovrebbe riferire i vari momenti delle sue convinzioni agganciati ad elementi noti a lei in quel momento. Cioè, lei la convinzione del 28 giugno...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *quella notte era un'ipotesi.*

PRESIDENTE: *...se l'era fatta sulla base di quali elementi che a lei erano noti il 28 giugno? Questo è il problema.*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *allora...*

PRESIDENTE: *poi dopo, successivamente...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *quella notte ci furono...*

PRESIDENTE: *...le emittenti private...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *certo, ma comunque quella notte...*

PRESIDENTE: *no, no, questo ora... continui a rispondere, il mio non era... è soltanto...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *no, volevo chiarire che quella notte furono solamente ipotesi, tutte le ipotesi possibili. E le ipotesi di un aereo di quella grandezza che cade sono... non sono poi tante, insomma. O c'è un guasto meccanico o un cedimento strutturale o quello che sia o c'è stata una causa esterna che potrebbe essere ricondotta ad un aereo che ha incrociato o urtato, e quella potrebbe essere anche un'altra ipotesi, oppure che ci sia stata un'esplosione, vuoi interna perché un dirottatore ha fatto scoppiare una bomba, vuoi perché un missile lo ha colpito, quello che sia, ma comunque c'è stata un'esplosione. Queste erano le ipotesi di quella notte, e lei comprenderà che dovendo lavorare sempre su elementi che venivano acquisiti di volta in volta, di volta in volta ognuno magari tirava fuori la sua convinzione personale o la sua ipotesi, ma che rimaneva solamente nel campo delle ipotesi, quella notte.*

Per quanto poi concerne lo specifico episodio concernente gli accertamenti da lui compiuti nel periodo successivo al rinvenimento dei relitti, il Lippolis nel corso dell'esame istruttorio del 1.7.1991 così dichiara:

Effettivamente nei giorni immediatamente successivi all'incidente cercai di comprendere le ragioni del disastro. Dalle notizie ricevute circa lo stato dei reperti e, in particolare, delle bruciature rilevabili su alcuni sedili mi feci la convinzione che vi fosse stata un'esplosione. Telefonai o feci telefonare ad un ufficio dell'Itavia e chiesi la disposizione dei sedili. Seppi così che quelli che presentavano bruciature si trovavano sulla parte anteriore sinistra entrando nel DC9. Quindi pensai che l'esplosione si fosse verificata nella parte anteriore destra del velivolo. Informai subito il mio superiore gen.Mangani, verbalmente. Il generale però riteneva che si

trattasse di un cedimento strutturale. In seguito però, appreso che il velivolo era stato di recente revisionato, parlai nuovamente con il gen. Mangani manifestandogli le mie perplessità sulla tesi del cedimento strutturale.

Nella fase dibattimentale, questi appaiono i passi rilevanti concernenti la circostanza che emergono dalla deposizione del Lippolis:

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *lei, nell'89, fu sentito dal Colonnello Barale, ricorda questa circostanza?*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *sì.*

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *in quella occasione lei fece... parlò di una ipotesi precisa, relativamente alla causa del disastro.*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *certo, sì.*

PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: *vuole riferire questa circostanza?*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *certo, io ho sempre ritenuto e continuo a ritenere, mia personale opinione, che si tratti di una esplosione interna. Le cause non le conosco, il perché non lo conosco, ma io oltre che essere un Ufficiale che si è occupato sempre di soccorso, mi sono sempre occupato in ambito aeronautico di sicurezza del volo. Ho frequentato il primo corso italiano di sicurezza del volo e mi sono occupato sempre di questo, quindi anche di indagine, io ho preso parte anche a commissioni di indagine di altri velivoli, sia in campo nazionale che internazionale. Ora, il problema è questo, un... furono ritrovati, come le ho detto, da quella carta famosa di cui discutevamo prima, furono ritrovati dei cuscini dei passeggeri, cuscini del sedile diciamo così, e furono trovati alcuni con delle macchie di brucia... di sangue, altri con delle bruciature, altri con dei brandelli di sa... di... di... di pelle, di... attaccati vicini. Allora, poiché una volta once a night, always a night, una volta Ufficiale della sicurezza del volo, non è che si cambia, cercammo di capire, cercammo... anche se non fosse il mio lavoro in quel momento, di capire che cosa era successo. Infatti chiamai la Società "Itavia" e mi feci mandare sia il... la situazione dell'aeroplano, quindi la... che tipo di aeroplano era, che cosa aveva fatto, così scoprimmo che questo velivolo aveva fatto il trasporto del pesce, era stato revisionato a zero, era completamente nuovo, mi fu detto addirittura che fu cambiato tutto il polistirolo perché puzzava di baccalà, di pesce che loro trasportavano. Quindi, questo aereo era letteralmente nuovo. Successivamente mi feci dare la disposizione interna di tutti i sedili, e quindi posizionammo, dal numero del... che compare dietro al cuscino della poltrona dell'aeroplano, posizionammo questi sedili, e così trovammo una certa area in cui risultavano qualche cosa, un... c'era stata un esplosione, interna o esterna, non sto qui a*

discutere. C'era stato qualche cosa, perché c'erano delle bruciature sui sedili, perché c'erano queste macchie di sangue e quant'altro. E quest'area era grossomodo, entrando dalla porta anteriore del DC9, verso sinistra, e c'erano... decidemmo anche quali grossomodo dovevano essere le file dei... dei sedili interessati. E qui sorge il problema del perché della bomba, perché appunto una esplosione interna che possa provocare quel danno ai sedili, può essere solamente un'esplosione. Può essere a mio avviso, lascio agli altri di decidere. A mio avviso poteva essere soltanto una esplosione, e siccome lì sotto c'è il vano bagagli, io ho ipotizzato che ci potesse essere stata una esplosione nel vano bagagli, questo è quanto.

AVV. P.C. OSNATO: *sì, sì, ma infatti era una mia curiosità. Io le devo chiedere di... magari di chiarirmi... questa operazione di composizione dei sedili dell'aereo, esattamente quando fu fatta?*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *quando cominciarono ad emergere i pezzi, quando comincio ad emergere qualche sedile bruciato, con segni di bruciature. Ripeto, non mi competeva, e confermo che non mi competeva, perché io dovevo provvedere solamente al soccorso, ma siccome sono un Ufficiale alla Sicurezza e ho sempre fatto questo mestiere, dal primo giorno che sono entrato in Aeronautica, ovviamente seguendo gli opportuni corsi... quindi io mi sono occupato di sicurezza del volo da sempre, e quindi è stato automatico per me cercare di darmi anch'io una ragione.*

AVV. P.C. OSNATO: *ma per entrare nello specifico...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *non mi competeva.*

AVV. P.C. OSNATO: *no, no, voglio dire, quando fu fatta... questa è una mia curiosità... quando fu fatta questa operazione?*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *il giorno in cui cominciarono, dopo...*

AVV. P.C. OSNATO: *il giorno dopo.*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *a venire a galla... il giorno dopo.*

AVV. P.C. OSNATO: *il 28.*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *quando cominciarono... a galla tutti questi sedili, e fu tentata questa composizione, quindi, chiedendo all'"Itavia" il posizionamento dell'interno cabina e poi i dati relativi all'utilizzo del velivolo, alle ore di volo e quant'altro.*

AVV. P.C. OSNATO: *ma si ricorda se erano... cosa erano, sedili, cuscini...*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *cuscini, cuscini di sedile.*

AVV. P.C. OSNATO: *i cuscini.*

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: *sì, quelli che normalmente sono...*

AVV. P.C. OSNATO: furono ritrovati...

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: la parte posteriore delle poltrone, quelle dove c'è il numerino, tiene presente?

AVV. P.C. OSNATO: sì, ho capito.

TESTE LIPPOLIS GUGLIELMO: anche... consideri anche che quelli non erano i sedili di adesso, quelli... aeroplanini di vent'anni fa, quindi... già vecchi, poi, oltretutto, quindi i sedili erano fatti in modo differente da quelli di oggi.

AVV. P.C. OSNATO: va bene, io non ho altre domande al momento, grazie.

Gli imputati negano di essere stati informati non solo delle notizie circa il traffico americano ma anche delle ipotesi correnti nei vari siti circa le cause del disastro: rilevano che si sarebbe comunque trattato di mere congetture non basate su elementi specifici e quindi prive di ogni rilevanza.

Osserva la Corte che in effetti, come già notato, non risulta dalle deposizioni testimoniali, eccezion fatta per il Mangani, o da altri elementi probatori che ipotesi dotate di un minimo di consistenza derivante da fatti concreti siano state portate a conoscenza dello SMA nell'immediatezza dell'evento. Per quanto concerne il Mangani, quand'anche in quel colloquio con il Bartolucci, nel corso del quale avrebbe riferito "quanto successo nel corso della notte", egli avesse accennato all'ipotesi dell'esplosione formulata dal Lippolis in quelle telefonate del primo mattino del 28 giugno, non vi è dubbio che nessun particolare rilievo la cosa avrebbe potuto avere in quanto, come del resto lo stesso Lippolis ha affermato nel corso del dibattimento, "quella notte tutte le ipotesi erano valide; il fatto certo era solo che un aereo era caduto".

E' il caso qui di rammentare quanto analogamente osservato al riguardo anche dal Chiappelli, direttore delle operazioni di volo dell'Itavia, nel corso dell'esame dibattimentale del 23.02.2001: "..... Per cui tutte le ipotesi erano possibili... ripeto... collisione in volo, ehm... una grave avaria... cioè non c'era... non c'era una... una spiegazione in base alla nostra esperienza, in base alle nostre conoscenze, razionale che potesse in quel momento indirizzare, ehm... così, un'ipotesi prevalente sull'altra, perché non eravamo assolutamente in grado di esprimere... tutte le ipotesi, ma nessuna che avesse... che fosse più affidabile o che avesse un senso insomma, che fosse... avesse delle indicazioni, diciamo, di carattere oggettivo."

Riguardo poi alla convinzione di un'esplosione interna maturata nel Lippolis nel momento successivo al rinvenimento dei relitti, la Corte anzitutto rileva che non appare ben chiaro quale potrebbe essere stato lo sviluppo del processo formativo di un tale convincimento.

Invero nella deposizione del 1.7.1991 il Lippolis dichiara di aver svolto una specie di indagine sulla base delle informazioni ricevute, anche da parte dell'Itavia, concernenti bruciature che presentavano alcuni sedili e la collocazione di tali sedili all'interno dell'aereo.

Nella deposizione resa in precedenza alla Commissione Stragi il Lippolis era stato molto più dettagliato nella descrizione dello stato dei sedili, alcuni dei quali, a suo dire, erano integri e recavano il numero sullo schienale mentre altri erano bruciacchiati ed avevano ancora attaccati "brandelli di carne". In un primo momento sembra che il Lippolis riferisca questi particolari in base ad una visione diretta ma, successivamente, si desume che espone quanto, a suo dire, dichiarato dal pilota che raccolse i sedili e quanto è riportato sul "quaderno": *"La compagnia ci fornì i dati e la posizione dei sedili sul velivolo. Da ciò facemmo l'idea di dove fosse avvenuto lo scoppio (l'unica cosa di cui potesse trattarsi): dal numero dei sedili più malridotti (che avevano ripeto ancora attaccati brandelli di carne, "brandelli di pelle" come disse il pilota che raccolse i sedili e come è riportato nel quaderno) si poteva stabilire che il punto in cui era esplosa la bomba fosse presso il secondo sedile dopo la porta d'ingresso, sul lato destro."*

In sede dibattimentale il Lippolis ritorna sostanzialmente su tale ultima versione precisando però che i relitti che avevano consentito quell'indagine non erano stati propriamente i sedili ma i cuscini che costituivano la poltrona dei sedili e che erano numerati. Così specificamente dichiara al riguardo: *"Successivamente mi feci dare la disposizione interna di tutti i sedili, e quindi posizionammo, dal numero del... che compare dietro al cuscino della poltrona dell'aeroplano, posizionammo questi sedili, e così trovammo una certa area in cui risultavano qualche cosa, un... c'era stata un'esplosione, interna o esterna, non sto qui a discutere. C'era stato qualche cosa, perché c'erano delle bruciature sui sedili, perché c'erano queste macchie di sangue e quant'altro. E quest'area era grossomodo, entrando dalla porta anteriore del DC9, verso sinistra, e c'erano... decidemmo anche quali grossomodo dovevano essere le file dei... dei sedili interessati."*

Osserva la Corte che la deposizione del Lippolis appare molto confusa: invero non è dato comprendere quando, dove e come egli abbia effettuato quella indagine all'esito della quale aveva ritenuto di individuare la presumibile zona di una esplosione.

Infatti dalle sue stesse dichiarazioni si evince che egli non abbia avuto visione diretta dei sedili o dei cuscini che presentavano bruciature o ai quali erano rimasti attaccati brandelli di pelle; del resto il Lippolis non aveva partecipato direttamente ai recuperi né risulta che si sia recato là dove i reperti erano stati concentrati subito dopo il rinvenimento.

Non risulta inoltre che vi siano state annotazioni, da parte di coloro che effettuarono i recuperi, contenenti l'indicazione di numeri apposti sui sedili o sui cuscini che presentavano quelle caratteristiche. Invero nè nella documentazione acquisita presso il 3° ROC di Martina Franca, nè tanto meno nel "quaderno di stazione" menzionato dal Lippolis nel corso dell'audizione presso la Commissione Stragi, è dato rinvenire alcuna informazione del genere.

Ma addirittura è da escludere che i sedili o i cuscini dei sedili recassero una numerazione dalla quale poter risalire alla posizione all'interno dell'aereo. Invero al riguardo è da rammentare non solo quanto dichiarato dal direttore dell'aeroporto di Bologna all'udienza del 29.10.01 (*..sugli aeroplani di cosa... c'era la prima e la seconda classe, però non c'era il numero del biglietto e il posto, un affare del genere, uno gli dava la carta di imbarco e andava dentro...*) quanto, e soprattutto, ciò che emerge dagli appunti (cfr.vol.III testi. fascicolo 148 pagg.28863/28864) del perito Cantoro allegati all'esame da questi reso in fase istruttoria. Invero, alla data del 9.10.1980, il Cantoro al punto 3) così annota:"*Chiedere ITAVIA se in base alla data e alle sigle di sostituzione delle imbottiture dei sedili, sono in grado di posizzionarli sulla pianta dell'aereo*". La risposta pervenuta dall'ITAVIA in data 16/10/80 ("*Non è possibile per i cuscini è invece possibile per le parti meccaniche*") risulta annotata, trasversalmente, nella pagina datata 8/10/80 perchè in tale pagina era stata considerata l'opportunità di una indagine al riguardo.

E' ulteriormente da rilevare che di tutta questa attività di ricerca del Lippolis, che avrebbe poi confortato la tesi dell'esplosione a bordo dell'aereo e che, tra l'altro, avrebbe visto l'Itavia fornire i dati circa il posizionamento dei sedili in netto contrasto con quanto comunicato al perito Cantoro, non è rimasta alcuna traccia

documentale; del resto, lo stesso Lippolis afferma di aver informato il suo superiore, cioè il generale Mangani, solo verbalmente (cfr.esame istruttorio 1.07.91).

- h -

LE CONCLUSIONI DELLA CORTE PER QUANTO RIGUARDA L'ADDEBITO DELL'OMESSO RIFERIMENTO ALLE AUTORITÀ POLITICHE E A QUELLA GIUDIZIARIA DELLE INFORMAZIONI CONCERNENTI LA POSSIBILE PRESENZA DI TRAFFICO MILITARE STATUNITENSE, LA RICERCA DI MEZZI NAVALI STATUNITENSI A PARTIRE DAL 27 GIUGNO 1980 E L'IPOTESI DI UN'ESPLOSIONE COINVOLGENTE IL VELIVOLO.

Come già puntualmente osservato dal P.M. in sede di discussione, la contestazione dell'omesso riferimento all'Autorità giudiziaria non appare pertinente alla tipologia del reato di cui alla contestazione: invero l'oggetto giuridico del reato di cui all'art.289 cp è costituito dalla esigenza che non venga impedito, anche parzialmente, l'esercizio delle attribuzioni e delle prerogative conferite dalla legge al Governo; non vi è alcuna previsione di analoga tutela per le funzioni dell'Autorità giudiziaria.

Ciò considerato, la Corte osserva che sono già state ampiamente esposte le motivazioni che inducono a ritenere priva di fondamento la notizia della presenza dell'intenso traffico americano, e della conseguente possibile presenza di una portaerei, diffusasi nei siti radar nella notte tra il 27 ed il 28 giugno, in quanto notizia originatasi nella sala Controllo di Ciampino a seguito dell'errata interpretazione di quella comunicazione ricevuta da Marsala: *“non l'abbiamo visto perché avevamo l'esercitazione”*.

In sede di discussione finale si è sostenuto da parte dell'Accusa, pubblica e privata, che nonostante l'esito negativo della verifica, quella notizia avrebbe dovuto comunque essere portata a conoscenza del Governo allo scopo di consentire nell'immediatezza un apprezzamento dell'accaduto in tutti i suoi contorni e, di conseguenza, le eventuali iniziative che si fossero ritenute opportune anche in sede internazionale.

Poiché, a volte, le argomentazioni dell'Accusa hanno accomunato la problematica dell'omesso riferimento delle informazioni concernenti il traffico americano con quella concernente l'omesso riferimento dei risultati delle analisi dei

tracciati radar di Fiumicino/Ciampino, la Corte osserva che le due fattispecie devono essere tenute nettamente distinte in quanto completamente diverse ed indipendenti l'una dall'altra per quanto concerne la genesi, la valutazione dei dati probatori che le riguardano, i comportamenti degli imputati e le conclusioni che la Corte ritiene di trarne.

La prima fattispecie –che è quella che è stata oggetto della disamina in questa Parte Seconda- ha come base la notizia diffusa da Ciampino, con la telefonata Bruschina/Marzulli delle ore 20,25Z, concernente la comunicazione da parte di un ufficiale dell'ACC della presenza di traffico americano molto intenso nella zona e nel momento dell'incidente.

La seconda fattispecie, che costituisce oggetto di specifica disamina nella Parte Terza, ha come base il mancato inserimento nel plottaggio redatto dal Russo, dei plots -17 e -12, contenuti nei tabulati dei dati radar di Ciampino, la cui correlazione, secondo l'Accusa, poteva indurre a ritenere la presenza di altro aereo in volo in prossimità del DC9 al momento dell'incidente.

La Corte, come già notato, ha ritenuto che lo SMA, nella persona del Bartolucci, aveva preso cognizione dal Mangani di quanto avvenuto nella notte e quindi anche, per quanto qui interessa, della diffusione, da parte dell'ACC di Ciampino, della notizia dell'intenso traffico americano, sempre però nel contesto di una informazione globale degli avvenimenti succedutisi nel corso della notte, comprensiva quindi anche dell'esito totalmente negativo delle verifiche per accertarne la fondatezza effettuate dal 3° ROC sia presso i siti radar militari interessati alla zona dell'incidente, sia presso la sede NATO di Napoli.

Esito negativo avevano anche avuto le ulteriori verifiche che lo stesso SMA aveva disposto presso le competenti sedi dell'AM e della NATO; inoltre il messaggio di Cincusnaveur, del quale sicuramente lo SMA era stato informato, escludeva presenza di portaerei ed aerei della VI Flotta operanti nel Tirreno.

Ma un ulteriore dato in possesso dello SMA concorrevva, in modo decisivo, ad eliminare qualsiasi dubbio riguardo alla infondatezza della notizia: i tracciati radar di Ciampino.

Invero se è vero, come è vero, che la contestazione dell'imputazione comprende, tra l'altro, l'addebito dell'omesso riferimento dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino-Ciampino e se è vero, come è vero, che da quella analisi

emergeva la presenza di quei tre plots significativi (-17, -12 e 2b), è però altrettanto indubbio che in quei tracciati non si rinviene alcun indizio di intenso traffico militare razzolante nella zona dell'incidente, né mai, sia nel corso della istruttoria formale che in sede dibattimentale, alcun perito o consulente di parte ha inteso sostenere il contrario. Esisteva pertanto la inconfutabile prova tecnico-documentale che, proprio là dove si era originata la notizia, poi diffusasi, dell'intenso traffico militare, il radar non aveva percepito alcunché di significativo.

Dunque quella notizia, già di per se stessa assolutamente generica, era nell'immediatezza risultata del tutto infondata né, dalle verifiche effettuate, era emerso alcun elemento di fatto che potesse indurre ad ulteriori valutazioni o indagini e tale quindi da dover costituire oggetto di informativa alle Autorità politiche.

Per quanto poi concerne le ipotesi di esplosione coinvolgente il velivolo emerse nel corso delle telefonate, delle quali gli imputati, secondo la contestazione, avrebbero omesso il riferimento, è chiaramente risultato che si trattava di mere congetture prive di qualsivoglia fondamento fattuale e pertanto, quand'anche fossero state ricomprese tra gli avvenimenti della notte quali riferiti dal Mangani al Bartolucci, del tutto irrilevanti.

Al riguardo giova qui richiamare quanto dichiarato dal senatore Cossiga, Presidente del Consiglio all'epoca dei fatti, nel corso dell'audizione dibattimentale del 26.02.2002: *"a un potere politico si offrono fatti non le ipotesi"*.

Riguardo poi all'"indagine" che il Lippolis avrebbe condotto nel periodo successivo al rinvenimento dei relitti, a parte tutte le perplessità già in precedenza menzionate circa la fondatezza degli accertamenti svolti, è risultato che egli ne avrebbe solo verbalmente informato il Mangani e non vi è alcuna prova che questi ne abbia a sua volta informato i vertici dello SMA.

La Corte pertanto sulla base delle considerazioni esposte ritiene non sussistente l'addebito dell'omesso riferimento alle autorità politiche e a quella giudiziaria delle informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi navali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980 e l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo.

- i -

**LE CONCLUSIONI DELLA CORTE SULL'OMESSO RIFERIMENTO
DI CIRCOSTANZE DI FATTO NON CONCILIABILI CON LA
COLLOCAZIONE DELLA CADUTA DEL MIG LIBICO SULLA SILA
NELLE ORE MATTUTINE DEL 18 LUGLIO 1980-**

L' IPOTESI DI UN COLLEGAMENTO TRA IL MIG23 LIBICO E IL DISASTRO DI
USTICA

Nel quadro dei diversi profili della contestazione mossa agli attuali imputati un rilievo autonomo e non secondario ha avuto anche nel corso dell'istruttoria dibattimentale quello concernente il fatto di aver omesso di riferire all'autorità governativa l'emergenza di circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del MIG libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 luglio 1980.

La contestazione ha pertanto un oggetto più ampio rispetto all'ipotesi primaria di un diretto collegamento tra il disastro del 27 giugno 1980 e la caduta del MIG 23, in quanto abbraccia in termini più ampi l'ipotesi di un evento relativo al MIG verificatosi in un momento comunque antecedente al 18 luglio, ma non necessariamente il 27 giugno 1980, anche se appare evidente sul piano logico come proprio questa ipotesi primaria sia stata alla base della formulazione dell'imputazione nel contesto degli addebiti specificamente attinenti al disastro del DC9 e come alla stessa debba farsi in primo luogo riferimento all'atto della valutazione dei diversi elementi uniti a comporre un quadro probatorio così complesso e intricato (senza logicamente prescindere da una più approfondita analisi finalizzata a una corretta ricostruzione dell'evento in una prospettiva eventualmente diversa, ma comunque pertinente alla più ampia formulazione della contestazione).

In sede di discussione il rappresentante del Pubblico Ministero è giunto alla conclusione che non possa sostenersi con accettabile margine di certezza l'ipotesi che il MIG 23 sia caduto prima del 1980 e il contenuto dell'analisi con cui tale conclusione è stata illustrata è stato ampiamente trattato in questa sentenza nella parte relativa alla discussione della Pubblica Accusa, in quanto ad essa il PM è pervenuto sulla base di una globale valutazione analitica e articolata, in massima parte condivisibile, del complesso di elementi acquisiti nel corso della fase

istruttoria e di quelli – parzialmente diversi – emersi all’esito dell’istruttoria dibattimentale.

In primo luogo, nel quadro di questa analisi pienamente condivisibile è a giudizio della Corte la valutazione sul decisivo contributo derivante dall’esame testimoniale reso all’udienza del 6 aprile 2002 dal prof. Giusto GIUSTI, il quale con la sua elevata esperienza e professionalità nel settore medico-legale ha nel corso di un’articolata deposizione fornito tutte le delucidazioni atte a superare, pur se ovviamente nei limiti della documentazione acquisita al fascicolo e posta a sua disposizione, qualsiasi margine di dubbio in merito all’ipotesi di una significativa retrodatazione del momento della morte del pilota libico. Il prof. GIUSTI, che unitamente al prof. Alberto Maria DINA, esperto anatomopatologo (anche lui esaminato al dibattimento all’udienza del 23 ottobre 2001, f.30 e segg. trasc.), era stato chiamato a collaborare con la Commissione Stragi, ha ribadito con motivazioni assolutamente convincenti il giudizio già in quella sede formulato e, prendendo visione nel corso dell’esame di una serie di fotografie inserite nel fascicolo dei rilievi tecnici, ha genuinamente ribadito che, per quanto era possibile vedere, il cadavere raffigurato gli appariva fresco, così in particolare le mani sembravano presentare la rigidità cadaverica e non erano affatto in preda a putrefazione di alcun tipo ed anche il sangue scuro individuabile nella foto era *apparentemente recente, non sangue vecchio*. A sua volta il prof. DINA è intervenuto su un particolare che aveva sempre suscitato molta attenzione e cioè il fatto che al momento dell’autopsia a distanza di cinque giorni dalla data di rinvenimento del cadavere la pelle della mano si sfilasse *come un guanto* e – così come il prof. GIUSTI - ha sottolineato che in base alla sua esperienza il dato non appariva in alcun modo significativo. Con grande professionalità il prof. GIUSTI ha trattato una tematica, che aveva suscitato l’attenzione dei periti autoptici RONDANELLI e ZURLO, il quali avevano riscontrato la presenza sul cadavere di un grandissimo numero di larve (in origine definite *vermi* nella relazione). In questo caso è emersa palesemente la lacuna dovuta al fatto che nessuno dei due periti avesse come specializzazione primaria la medicina legale, per cui la rappresentazione del fenomeno sicuramente di grande utilità ai fini della determinazione della data della morte era stata generica in ordine allo stato di sviluppo delle larve; e comunque anche in questo caso l’esperto medico legale ha precisato che attraverso le risposte dategli dal prof. RONDANELLI

davanti alla Commissione Stragi era giunto alla convinzione, per l'assenza di mosche adulte sul cadavere riferita dal perito, che le larve non avessero raggiunto lo sviluppo completo per il quale erano necessari più o meno da sette a nove giorni; ulteriore circostanza che, coerentemente alla descrizione dei testi intervenuti sul luogo nell'immediatezza sulla presenza di sangue rosso e quindi fresco sul cadavere, confermava il fatto che la morte del pilota risaliva proprio al 18 luglio 1980.

Questa analisi rigorosa e convincente, perfettamente inserita nel quadro di un complesso di deposizioni testimoniali disinteressate e attendibili rese da soggetti che con diversi ruoli furono presenti sul luogo a breve distanza di tempo dalla divulgazione della notizia della caduta e dell'aereo o presero parte alle relative indagini, è di rilevanza tale da determinare allo stato degli atti, in mancanza di qualsiasi elemento in merito ad ipotesi di una sostituzione del cadavere o di un suo occultamento in una cella frigorifera, non solo la evidenza della prova in merito al fatto che la caduta del MIG23 non fu contestuale a quella del DC9, ma anche la mancanza di prova in merito a una caduta del velivolo libico comunque verificatasi in un momento antecedente a quello ufficialmente risultante del 18 luglio 1980.

Sarebbe peraltro riduttivo, ad avviso della Corte, limitarsi a queste conclusioni univocamente desumibili dalle risultanze progressivamente emerse all'esito dell'istruttoria dibattimentale e pienamente aderenti alla specifica contestazione mossa agli imputati senza tentare di dare – pur se sinteticamente - una ragione del quadro complesso e intricato, che già nelle prime indagini davanti alla procura di Crotone, quindi nel corso dell'istruttoria formale del presente processo e perfino nel dibattimento (si pensi all'esame testimoniale del maggiore Giovanni MAZZONE, che all'udienza del 23 maggio 2002 riferisce di una telefonata del maresciallo DE GIOSA per il generale TASCIO al SIOS – indubbiamente collegabile alla vicenda del MIG libico - ricevuta il 17 luglio 1980 e cioè in un momento antecedente a quello ufficiale della caduta dell'aereo), ha indotto a ipotizzare che, pur alla luce della nuova versione proposta dal Capo della stazione CIA di Roma CLARRIDGE, la realtà dei fatti fosse difforme dalla verità ufficiale risultante dalla relazione della Commissione italo-libica e dalle limitatissime indagini svolte all'epoca dalla procura della Repubblica di Crotone.

Osserva al riguardo la Corte che il PM, rivalutando e selezionando anche alla luce dei diversi elementi emersi nel corso dell'istruttoria dibattimentale i dati suscettibili

di oggettiva valenza probatoria che all'esito dell'istruzione formale avevano indotto la pubblica accusa e il giudice istruttore a sostenere che la caduta del MIG risaliva a una data antecedente e non di poco rispetto al 18 luglio 1980, ha attribuito nella sua ricostruzione già ampiamente sintetizzata un rilievo realmente significativo ai fini di una corretta ricostruzione dell'evento ad alcuni soltanto tra tali elementi: l'annotazione sull'agenda del generale TASCIO in data 14 luglio 1980 (*Clarridge MIG21 e ce lo ritornano con analisi FTD e costa 500 dollari. Tramite lui o tramite addetto*); una valutazione critica comparativa della nuova versione del CLARRIDGE, che ha collocato l'incontro con il generale TASCIO e la richiesta di intervento di esperti nella tarda mattinata del 21 luglio 1980 e di quella resa in istruttoria secondo cui erano stati necessari vari giorni rispetto alla richiesta perché fosse autorizzato l'arrivo in Italia degli esperti, poi giunti dalla Germania e dagli Stati Uniti per visionare nella massima segretezza il MIG libico; l'analisi critica della nuova versione del generale TASCIO, il quale in istruttoria aveva addirittura escluso di conoscere il CLARRIDGE e al dibattito ha invece esibito un'altra agenda, mai sequestrata, recante l'annotazione *10 e 30 mr. Clarridge* e ha collegato il relativo incontro all'esigenza di verificare presso gli americani un'offerta di acquisto di un manuale di volo di un MIG21, spostando alla data del 22 luglio il diverso incontro con il CLARRIDGE connesso alla caduta del MIG23; l'analisi di tutti gli appunti e i documenti redatti in relazione all'episodio (o comunque allo stesso potenzialmente riconducibili) presso gli uffici interessati ai diversi livelli e la valutazione - in relazione a tutti gli elementi di riscontro - delle diverse, successive dichiarazioni del generale MILANI in relazione alla sua funzione di interprete di lingua araba. In sintesi il Pubblico Ministero, pur nel quadro di una ricostruzione diversa da quella originaria oggetto dell'imputazione e a prescindere dall'ipotesi accennata al termine di tale analisi su un possibile collegamento comunque esistente tra la caduta del DC9 e un velivolo libico, ha ritenuto inattendibile anche la nuova versione del generale TASCIO e conseguentemente ipotizzato che comunque questi, alla luce degli appunti redatti, non poteva essere all'oscuro dell'arrivo in Italia del MIG23 già alcuni giorni prima della sua caduta nei pressi di Castelsilano.

Ad avviso della Corte, un primo rilievo di ordine generale in ordine a questo episodio è che innegabilmente il clima di incertezza ed anche di sospetti da cui la vicenda relativa alla caduta del MIG23 fu avvolta fin dal suo momento iniziale

trasse origine da una gestione processuale assolutamente anomala e approssimativa, nella quale qualsiasi iniziativa fu rimessa alle determinazioni dell' Aeronautica Militare. In relazione a un fatto potenzialmente gravissimo, che poteva coinvolgere la sicurezza nazionale, non solo le relative indagini furono delegate al vicepretore e all'ufficiale sanitario di Castelsilano, senza alcun iniziale intervento del procuratore della Repubblica di Crotona o di un suo sostituto, e si provvide al seppellimento del cadavere la sera stessa sulla base di una semplice visita esterna, ma soprattutto il personale dei Carabinieri intervenuto sul posto, pur se dotato di esperienza e qualificazione professionale, omise – contrariamente a quanto si verifica in qualsiasi ipotesi di rilevanza anche minima - di procedere a qualsiasi atto di sequestro relativamente a tutto quanto fosse pertinente a un eventuale reato, ivi compresa la documentazione e gli oggetti rinvenuti sul cadavere o comunque nei luoghi prossimi allo stesso e al relitto del velivolo. E' innegabile che, se voci incontrollabili e spesso contraddittorie si diffusero e furono talvolta riportate anche negli appunti redatti dal personale del SISMI e del SIOS Aeronautica, se solo in un momento successivo a seguito di richiesta della stessa aeronautica militare fu disposto dal PM di Crotona l'accertamento autoptico per il 23 luglio 1980, affidato ai proff. RONDANELLI e ZURLO (rispettivamente primario patologo e di medicina generale presso l'ospedale di Crotona), se anche il PM di Roma SANTACROCE richiese ogni notizia utile in merito alla caduta del MIG23, il clima di mistero e sospetto che circondò le indagini, le esigenze di urgenza che furono segnalate ai medici legali e preclusero analisi e risposte accurate e più motivate, l'immediata chiusura delle indagini preliminari con decreto di archiviazione del Giudice Istruttore presso il Tribunale di Crotona emesso già il 31 luglio 1980 su conforme richiesta del PM contribuirono a far sì che qualsiasi ipotesi potesse essere sostenuta senza che fosse possibile verificarne globalmente l'eventuale infondatezza anche per la mancata acquisizione (in sequestro o comunque in copia) di tutto quanto era stato rinvenuto dal personale operante.

Se in questo contesto si verifica l'ipotesi prospettata dal Pubblico Ministero secondo cui il generale TASCIO era a conoscenza del futuro arrivo del MIG23 nel territorio italiano, può osservarsi che al dibattito un pur generico riferimento alla prospettiva di diserzione di ufficiale libico vicino a GHEDDAFI è emerso nell'esame testimoniale del ministro LAGORIO (f.154 trascr. ud. 6 dicembre 2001):

nel 1980 avevamo notizie dalla Libia che ci dicevano che c'erano stati fermenti anti-gheddafiani fra le forze armate nel corpo degli ufficiali libici e... che c'erano state delle repressioni, e mi ricordo anche che si parlò che ci poteva essere un ufficiale dell'aviazione libica che fosse pronto a disertare, a passare dalla nostra parte. io dissi per mia parte: "incoraggiamo questa cosa", che però non ebbe seguito, non so se per un ripensamento di questo ufficiale che voleva passare da noi portandoci una quantità di notizie che per noi potevano essere interessanti, oppure perché sia stato preso dalle autorità di polizia dello stato libico.

L'ipotesi di una diserzione è stata ripresa al dibattimento, anche se solo velatamente e nel contesto della sua versione in merito all'appunto del 14 luglio 1980, dal generale TASCIO, il quale, come ha sottolineato il PM, ha sostenuto di aver fatto presente al ministro nel corso di un viaggio in Sicilia la diffusione della voce che un pilota libico era disponibile a disertare (al riguardo v. l'udienza del 19 settembre 2003 a f. 16-17: *nei limiti delle nostre possibilità, parlandone anche con il Generale Santovito favorivamo una cosa del genere, ma naturalmente non avevamo un mezzo noi per arrivare a parlare con qualcuno che in Libia... era una materia che noi non potevamo... non soltanto non potevamo, non sapevamo neppure come trattare, però la voce c'era, tant'è vero che lo stesso Ministro Lagorio e... credo sia stato avvertito di questa possibilità e anche lui era diciamo d'accordo sul fatto che ben venga se disertano in un certo senso...; più specificamente a f.9 trascr. ud. 22 settembre 2003: *io di questa possibile fuga del mig ricordo di averne parlato con il ministro....mi ricordo che con il ministro fu un viaggio che fece nel sudministro Lagorio. Con il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica mi sembra che eravamo a Catania o in uno di questi posti... certamente prima dell'episodio del MIG....non ricordo se ci fosse anche il generale Santovito).**

Deve d'altra parte tenersi conto del fatto che LAGORIO esercitava le funzioni di ministro della Difesa solo dal mese di aprile 1980, per cui pienamente logica è l'ipotesi di colloqui e contatti anche cronologicamente collegabili all'episodio del MIG23 . Al tempo stesso inevitabile appare l'ipotesi di una diretta riferibilità degli appunti del generale TASCIO in merito al contatto con CLARRIDGE del 14 luglio 1980 al briefing tecnico del comitato operativo svoltasi a Palazzo Baracchini alle 10e 30 del giorno precedente, **domenica** 13 luglio. In questo contesto indubbiamente fondata può apparire l'ipotesi della diserzione di un pilota a bordo di

un velivolo MIG maturata nell'ambito della Direzione del SISMI e programmata con l'indispensabile collaborazione del SIOS Aeronautica. Del resto questa collaborazione emerge dallo stesso fatto che il generale TASCIO, a seguito della notizia del ritrovamento del velivolo partì alle 18 e 30 del 18 luglio dall'aeroporto di Ciampino con volo CAI diretto a Lamethia Terme (l'autorizzazione del direttore del SISMI alle ore 18 risulta da un appunto del D'ELISEO), mentre alla medesima ora risulta annota la richiesta di un aereo per TASCIO al 31° Gruppo, in seguito annullata (TASCIO ritornerà a Roma solo la sera del sabato 19 luglio proprio con un velivolo del 31° Gruppo). Al tempo stesso la nuova versione del CLARRIDGE, a prescindere da ogni altro rilievo contrasta clamorosamente con le originarie dichiarazioni in merito al fatto che erano stati necessari alcuni giorni per organizzare l'arrivo in Italia del personale richiesto dal generale TASCIO in quanto già entro le prime ore del 22 luglio da Wiesbaden e il giorno successivo dagli Stati Uniti giungono in Italia il maggiore WARREN e l'esperto WILSON. In questo contesto potenzialmente indicativo di una programmata diserzione collocabile temporalmente nel contesto di una esercitazione NATO in modo da rendere verosimile la giustificazione di un errata identificazione conseguente alla presenza di moltissimi velivoli al rientro dall'esercitazione (ipotesi supportabile dal rilievo che in base agli accertamenti peritali il velivolo volava ad alta quota contrariamente alla condotta di volo normalmente tenuta da un aereo che tenti di sottrarsi al controllo dei radar) si inserisce l'evento, ovviamente non preordinato, della caduta del MIG23 e la conseguente esigenza di prendere sotto controllo la situazione e di procedere con urgenza all'occultamento di tutto quanto potesse rendere palese una responsabilità dell'Italia nella diserzione e al prelievo degli oggetti in dotazione all'aereo che consentissero uno studio più approfondito su quel tipo di velivolo. Nel quadro sopra delineato si inseriscono logicamente la mancata acquisizione da parte dell'autorità giudiziaria della carta geografica che, secondo le prime dichiarazioni del colonnello SMACCHIA rappresentava due rotte che partivano o arrivavano su Crotona in direzione Gioia del Colle o Lecce e soprattutto del foglio manoscritto in lingua araba del quale ha parlato il generale MILANI, foglio la cui esistenza sembrerebbe confermata in modo in equivoco dall'appunto del 19 luglio 1980 su carta intestata del Ministero della Difesa Il Capo di Gabinetto redatto dal generale DE PAOLIS (...documenti molto interessanti: una specie di testamento dichiarazione).

Quest'ultima tematica è stata ampiamente sviluppata dal Pubblico Ministero, alla cui puntuale ricostruzione di tutti i profili di fatto che hanno caratterizzato l'evoluzione della versione del generale MILANI fu farsi pienamente riferimento. Al riguardo deve a giudizio riconoscersi che l'ipotesi di un documento elaborato nell'ambito dei servizi di sicurezza italiani con finalità di depistaggio sembrerebbe contrastata dal tenore e dalla data dell'appunto del generale DE PAOLIS anche se appare singolare il fatto che di una circostanza così rilevante lo stesso DE PAOLIS non avrebbe informato il ministro LAGORIO (sul punto vi è piena coincidenza nelle versioni rese da entrambi al dibattimento). Può aggiungersi che l'originaria dichiarazione del MILANI secondo cui, invitato a tornare al SIOS in quanto TASCIO era già partito per la SILA, avrebbe visionato il manoscritto sul quale era leggibile in arabo la frase *io sottoscritto pilota... colpevole della morte di tanti* seguita dal nome KHALIL la mattina del 19 luglio 1980, riferendo il relativo contenuto a TASCIO appare in contrasto con altri dati di fatto: un biglietto redatto dal D'ELISEO (17 e 20 di sabato 19 messa a disposizione di MILANI per le 20 di quello stesso giorno presso il SIOS- MILANI prelevato a Sutri giunge puntualmente) nel quale l'indicazione dell'orario rende manifesto una redazione posteriore, avuto riguardo all'attestazione dell'arrivo di MILANI; la circostanza che sicuramente TASCIO la mattina del 19 luglio si trovava sul luogo della caduta del MIG23. Pertanto, considerato che TASCIO rientrerà a Roma solo la sera del 19 luglio, l'incontro e la lettura del documento, se verificatisi di mattina, dovrebbero collocarsi la successiva domenica 20 luglio 1980, quando invece già dal giorno precedente il gabinetto del ministro era a conoscenza dell'esistenza di un testamento- dichiarazione. Ovviamente non può escludersi che del contenuto del documento il personale operante sui luoghi fosse comunque già venuto a conoscenza attraverso l'interprete che era stato comunque reperito attraverso il SIOS Marina e si era recato sul posto la mattina del 19 luglio unitamente al personale del SIOS ovvero che il MILANI lo abbia visionato la sera stessa del 19 luglio al momento del ritorno del generale TASCIO al momento del suo ritorno dalla Calabria, ma in relazione a quest'ultimo profilo deve riconoscersi che le sue dichiarazioni non sono mai state in questo senso. In termini più ampi, se le successive dichiarazioni sulla sottrazione del biglietto all'insaputa del generale TASCIO per ordine del generale TERZANI sono palesemente inaccettabili in quanto appare inverosimile che una persona

esperta e smaliziata come TASCIO si sia lasciato sottrarre un documento così importante, è comunque indubbio che in generale le dichiarazioni del MILANI appaiono sotto troppi profili confuse e contraddittorie per poter attribuire una decisiva valenza alle precisazione formulata già nella deposizione davanti al giudice istruttore PRIORE secondo cui il contenuto del foglio era di tenore ancora più significativo (*io responsabile dell'abbattimento del velivolo civile italiano*) ai fini di un collegamento con la caduta del DC9 dell'ITAVIA. Deve pertanto prendersi atto che in questo contesto caratterizzato da omertà, falsità, , versioni contraddittorie risulta impossibile pervenire a una conclusione univoca e certa sul reale contenuto di quel documento che indubbiamente doveva esistere e che è stato peraltro dolosamente sottratto alla verifica da parte dell'autorità giudiziaria.
