

PARTE TERZA

L' OMESSO RIFERIMENTO DELL' ANALISI DEI TRACCIATI RADAR DI FIUMICINO / CIAMPINO

LE ANALISI DEGLI ESPERTI SUI DATI RADAR

L'interpretazione dei dati progressivamente acquisiti attraverso le registrazioni dei radar dei sistemi del controllo del traffico aereo e della difesa aerea ha sempre costituito oggetto di acceso dibattito tra gli esperti nella prospettiva di verificare se i relativi dati costituissero o meno un riscontro alle diverse ipotesi prospettate in ordine alle cause del disastro. Infatti, se si prescinde dalla posizione estrema espressamente affermata dal prof. TAYLOR secondo cui l'accertamento della presenza di altri aerei in prossimità del luogo del disastro era assolutamente irrilevante ai fini delle conclusioni da assumere sulla causa della caduta del DC9, l'analisi dei dati radar è stata invece approfondita nell'ambito del processo sul presupposto che il complesso dei dati a diverso titolo acquisiti non era tale da orientare in termini decisivi le conclusioni sulle cause del disastro verso una delle diverse ipotesi formulate. L'analisi dei dati radar si è pertanto sviluppata nel corso degli anni, evolvendosi progressivamente in base alle diverse cognizioni che erano progressivamente acquisite (e alla differente valutazione della loro correttezza, valutazione e rilevanza ai fini della ricostruzione del contesto in cui si verificò il disastro) ed incentrandosi anche al dibattito in sofisticate e approfondite analisi tecniche spesso adducanti a conclusioni contrastanti, in relazione alle quali è stato ovviamente difficile orientarsi per qualunque soggetto non dotato di specifiche cognizioni in materia radaristica.

Ai fini del presente processo deve logicamente essere nettamente distinta la tematica attinente alle analisi e alle cognizioni acquisite nel corso dell'anno 1980, direttamente incidenti ai fini della ricostruzione dell'atteggiamento assunto dai vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica nel periodo al quale si riferiscono i fatti oggetto di imputazione, da tutto il complesso di elementi che di cui si è venuti a conoscenza soltanto in una fase di gran lunga successiva dell'istruttoria,. Eppure

anche questi ultimi non sono logicamente privi di valenza processuale non solo nei limiti in cui le accertate modalità di funzionamento dei diversi sistemi radar fossero già conosciute all'epoca dei fatti per cui è processo (pur emergendo solo in momenti successivi nel corso della fase istruttoria), ma anche perché, ad avviso della Corte, da una globale valutazione sulla fondatezza dell'ipotesi già emersa nel corso dell'anno 1980 che i dati del sistema ATCAS di Fiumicino fossero indicativi della presenza nell'area del disastro di almeno un altro aereo in prossimità del DC9 (senza comunque collidere con esso) non può comunque prescindere per una valutazione della condotta degli attuali imputati: in termini più specifici qualora dovesse pervenirsi in termini di certezza alla conclusione che l'originaria ipotesi era priva di fondamento, anche se sulla base di cognizioni successivamente acquisite soprattutto a seguito di analisi più approfondite, dovrebbe comunque verificarsi se tale accertamento fosse suscettibile di assumere rilevanza quanto meno soggettivamente ai fini di una corretta ricostruzione della posizione assunta in quel momento storico dagli attuali imputati, pur se solamente alla luce dei dati di cui erano concretamente a conoscenza in tale periodo.

In questa prospettiva strettamente funzionale alle esigenze probatorie processuali, può rilevarsi che la prima analisi dotata di oggettivo spessore tecnico dei dati radar resi disponibili dal sistema per il controllo della RIV di Roma relativi al periodo dalle 18 e 45Z alle 19 e 15Z. è quella elaborata dalla Selenia nella relazione dell'8 ottobre 1980 su richiesta della Commissione LUZZATTI e in seguito acquisita al fascicolo processuale anche a titolo di allegato alla relazione della Commissione BLASI.. Nel quadro di tale analisi gli esperti della SELENIA hanno cercato di stabilire possibili correlazioni tra i plot successivi all'ultima risposta del transponder del DC9 individuando in particolare –quale primo esempio di associazione – tre tracce. La prima, definita veloce, associava i plot relativi alle battute 2B -5- 8B -9A - 12 con velocità media pari a circa 700 nodi e presentava due altri possibili plot che, anche se molto distanziati, sarebbero stati corrispondenti alle stesse velocità (plot registrati alle battute -17 - 18. 58. e 11- e -12 -18. 58. e 39 - e riportati graficamente unitamente al punto 2 delle 18. 59. 57 a ovest della traccia del DC9 con la sequenza numerica 1-2-3 nella figura 3 allegata alla relazione). Unitamente a questa ipotesi di associazione elaborata con i dati del canale 3 MARCONI ne erano prospettate altre e all'esito dell'analisi la prudente valutazione era nel senso che non

sembrava possibile con i soli dati radar validare statisticamente queste ipotesi, che non esaurivano tutte le possibili correlazioni. In termini più ampi peraltro la relazione forniva elementi di conoscenza di significativa utilità ai fini del possibile inquadramento della questione con alcune informazioni sul funzionamento dei radar SELENIA (maggiormente preciso in azimut per la maggiore direttività dell'antenna) e MARCONI e sulla problematica dei falsi plot. In merito a quest'ultimo fenomeno costituito dalla presenza di echi non dovuti a velivoli era normale avere 2-3 falsi allarmi primari per una proporzione di 10 alla meno 6 per giro di antenna con punte anche dieci volte maggiori; per il radar secondario i falsi plot erano dovuti essenzialmente a false interrogazioni legate a riflessioni dell'onda elettromagnetica irradiata e il loro numero era legato alla posizione del sito radar nei confronti degli elementi riflettenti circostanti. Mentre quelli del radar SELENIA erano confinati nella zona soggetta a riflessioni dal terreno (CLUTTER), la più probabile causa dei falsi plot del radar Marconi era individuata nel rumore termico, potendosi escludere sia fenomeni meteorologici –la copertura a bassa quota del radar Marconi oltre le 80 miglia nautiche era insufficiente per rilevare tali fenomeni – sia interferenze con la banda TV che si presenta come flash continuo –vedere direzione est-ovest). Un'analisi della distribuzione dei falsi plot nel tempo e nello spazio aveva posto in evidenza che, nell'ambito dell'intervallo di tempo considerato, la frequenza media di occorrenza era di 1 falso plot ogni 3 giri di antenna, con punte massime di 3 plot al giro e minime 1 plot ogni 10 giri(distribuzione da ritenersi uniforme e indipendente dal settore analizzato. I falsi plot secondari erano legati a riflessioni multiple sul collegamento terra-bordo-terra).

In sede di esame dello svolgimento della fase istruttoria si è già rilevato che la richiesta di collaborazione della Selenia e di altri organismi era stata formulata, in un contesto più ampio, dalla commissione LUZZATTI nella prima relazione preliminare del 31 luglio 1980 con la sottolineatura dell'esigenza di *valutazione delle tracce che ad un primo esame sono ritenute non coerenti*. E' pertanto indubbio che già nel corso del mese di luglio, nel periodo immediatamente successivo al disastro, fosse indispensabile approfondire tecnicamente i dati dei radar in quanto anche ad una prima valutazione era sottolineata l'anomalia di qualcuno dei dati registrati dal sistema. Per quanto risulta, il primo a segnalare l'esigenza di tale approfondimento per l'incoerenza di alcuni dati fu l'ingegnere aeronautico della

Douglas Steve LUND, il quale, giunto a Roma per partecipare alle indagini per conto della società, entrò in contatto con la commissione LUZZATTI (in particolare con i suoi componenti BOSMAN e PERESEMPIO) e ricevette una copia di dati del radar MARCONI registrati sui tabulati: per quanto lo stesso ha riferito in istruttoria, li aveva sviluppati e trasposti graficamente su una carta millimetrata individuando alcuni punti che apparivano estranei alla traiettoria dell'aereo (secondo la dichiarazione resa in sede di rogatoria l'11 dicembre 1991 *quando ho fatto il tracciato ho notato che c'erano tre punti che non sembravano appartenere alla traiettoria dell' Itavia...due dei punti erano paralleli, l'altro invece era dall'altra parte...questi punti potevano indicare un altro aereo volando parallelo al DC9 ad alta velocità, e i tracciati si incrociavano*). Al teste sono stati esibiti alcuni documenti inseriti nel fascicolo processuale (vol.I, fasc.2) e il LUND ha confermato la sostanziale conformità di taluni di essi – in particolare quello a f.374 recante la data *9 July 1980* e intitolato REGISTRAZIONI PLOT ITAVIA 870 DEL 27 GIUGNO 1980 – con i fogli contenenti i dati su cui aveva lavorato. Al dibattimento il teste, ascoltato in videoconferenza alle udienze del 14 giugno e 12 luglio 2002, ha sostanzialmente ribadito, pur nel contesto di una deposizione frammentaria e piuttosto confusa, le precedenti dichiarazioni rammentando in particolare di aver svolto il lavoro durante una domenica e di aver consegnato nei giorni successivi l'elaborato grafico redatto all'ing. BOSMAN. Quanto alla data del 9 luglio manoscritta sul foglio, secondo quanto riportato dal funzionario che aveva svolto la rogatoria Laurie BARSELLA, la risposta di LUND era stata di essere stato lui a scriverla, mentre non erano di suo pugno altre annotazioni presenti sul foglio. In ordine alla data la risposta era stata “credo che indichi il giorno che ho avviato l'indagine”, quindi “può darsi che sia il giorno in cui ho ricevuto i dati”. Al dibattimento il LUND ha invece risposto, quanto alla data, di non sapere se si trattasse della sua calligrafia. In particolare il difensore del generale MELILLO ha accuratamente esaminato la deposizione di LUND, sottolineando che nei fogli esibitigli non erano presenti i plot in seguito definiti -17 e -12, circostanza che svalutava il rilievo accusatorio secondo cui l'evidenza dell'anomalia dei dati registrati dal radar MARCONI era tale da essere stata percepita da qualunque soggetto dotato di cognizioni anche solo generiche in materia radaristica. L'osservazione sembra avere oggettivo fondamento almeno in relazione ai fogli

allegati al fascicolo processuale in quanto negli stessi che riproducono dati elaborati dal solo estrattore 1 del radar MARCONI non risultano riprodotti i dati relativi ai plot primari -17 e -12 e la spiegazione di tale circostanza potrebbe rinvenirsi in una stratificazione temporale dei ricordi del LUND, il quale aveva preso visione in un momento successivo delle analisi condotte dalla SELENIA e dal NTSB (v. lettera del 9 dicembre 1980 al dr. LUZZATTI nel vol. XII Traduzioni). D'altra parte la consegna dei tabulati alla Commissione non avvenne nell'immediatezza dei fatti e quindi verosimilmente si verificò in un momento successivo a questa prima analisi del LUND, né vi sono elementi per affermare che lo stesso LUND abbia approfondito la sua analisi dopo la consegna dei tabulati alla Commissione, anche se comunque la notizia sull'esistenza di *tracce sconosciute sul radar* filtrò alla stampa prima della fine di luglio (vedi l'articolo pubblicato su La Repubblica del 26 luglio 1980 nella rassegna stampa della Commissione Stragi).

Il rilievo peraltro si presta anche a valutazioni di segno diverso rispetto a quelle della difesa: il fatto che, pur non essendogli stati posti a disposizione i dati più rilevanti tra quelli che saranno approfonditi nelle analisi successive, un soggetto dotato di generica competenza come il LUND abbia agevolmente percepito l'apparente anomalia di alcuni plot rispetto allo scenario dell'incidente (anomalia sicuramente esistente, fatte salve le motivazioni che in seguito saranno addotte per giustificarla) conferma che il quadro pur parziale disponibile si presentava oggettivamente complesso e che comunque già la sola posizione del plot 2B, macroscopicamente distante da quella di un ipotetico relitto dell'aereo e correlabile con alcuni soltanto tra gli altri plot primari rilevati dall'estrattore 1 del radar MARCONI era idonea a sollecitare quelle analisi più approfondite che all'epoca sembrarono confermare le prime ipotesi abbozzate dal LUND, così come avrebbero dovuto indurre gli esperti dell'Aeronautica Militare a un approccio alla questione ben diverso da quello di apparente sottovalutazione che ne caratterizzò l'atteggiamento.

Sempre nell'anno 1980 un'analisi dei dati radar registrati dal sistema ATCAS fu svolta su impulso della commissione ministeriale e richiesta del governo italiano dall'ente per la sicurezza dei trasporti degli Stati Uniti di America (NTSB – National Transportation Safety Board), in quanto si trattava di un organismo notoriamente affidabile per la specifica esperienza in tale materia. Il risultato nella valutazione dei dati radar fu esposto in due successive relazioni del 13 e del 25 novembre 1980

redatte da John MACIDULL, esperto a capo del gruppo di verifica delle caratteristiche del volo. L'esigenza di una seconda relazione fu determinata da specifiche richieste del MACIDULL, aventi per oggetto in particolare le tolleranze di errore dei radar Marconi e Selenia e i dati relativi alle registrazioni di un radar militare. Originariamente l'esperto aveva avuto a disposizione oltre ai dati radar registrati e derivanti dai tracciati dell'aereo precipitato e di altri aerei presenti nella zona dell'incidente, le coordinate dei due siti radar (MARCONI e SELENIA), informazioni sulle varie caratteristiche del velivolo e i venti in quota nella zona (260 a 100 nodi). Le successive informazioni sulle tolleranze di errore del radar MARCONI erano: in relazione a ritorni del transponder 0,05 miglia marine in distanza e 0,24 gradi in azimuth; in relazione ai ritorni primari, 0, 1 miglio marino in distanza e 0,22 gradi in azimuth. In merito ai dati del radar militare l'esperto osservava che essi avevano confermato la traiettoria di volo del DC9 con i ritorni degli altri due siti radar fino all'ultimo ritorno del transponder, che non erano stati ricevuti i ritorni primari e che, a causa di motivi di sicurezza, la posizione del radar militare non era stata rivelata. Nella sua prima relazione il MACIDULL osservava che durante l'ultimo minuto e mezzo di volo regolare il velivolo procedeva a velocità normale a una quota di 25000 piedi con velocità effettiva, angolo di incidenza e rotta normali. Dopo l'ultima risposta del transponder alle 18. 59. 45 nei due minuti successivi furono ricevuti circa 40 riflessi causati da tempi casuali e mancanza di traiettoria apparente, la cui distribuzione seguiva dal punto di vista generale e dei tempi, i venti spiranti in quel momento. Nello stesso arco di tempo il radar registro tre riflessi primari e la relativa analisi indicava un oggetto viaggiante a velocità compresa tra 300 e 550 nodi, ad una quota sconosciuta: esso viaggiava parallelamente all'aereo precipitato durante le prime due risposte, successivamente virò verso il velivolo precipitato. L'ultima risposta dell'oggetto si era avuta 12 secondi dopo l'ultima risposta in codice del transponder del velivolo precipitato, al momento della quale l'oggetto si trovava a una distanza di circa 5,7 miglia nautiche da esso (v. in copia l'allegato 2 alla relazione).

Tuttavia a causa delle notevoli tolleranze degli errori nel calcolo dell'azimut da parte di radar a grandi distanza – in questo caso a circa 120 miglia) esisteva la possibilità che tale valore fosse affetto da errore, in eccesso o in difetto, di alcune miglia, per cui si imponeva una analisi dettagliata del radar MARCONI per

verificare l'esistenza e l'entità di tali errori e non poteva essere raggiunta alcuna conclusione certa a proposito della possibilità di una collisione in volo, pur essendo possibile che la relativa distanza al momento dell'incidente fosse molto più ridotta.

Nella seconda relazione l'analisi era approfondita sulla base dei dati relativi alle tolleranze acquisiti: il metodo era stato quello di costruire intorno a ciascun ritorno una scatola all'interno della quale sussisteva una probabilità del 95% che vi si trovasse l'aereo (scatole orientate generalmente con l'asse lunga in direzione est-ovest di 2 miglia nautiche per 0,2 per i ritorni del radar secondario, di 1,84 per 0,4 miglia marine per i ritorni primari). Eseguita questa operazione in relazione all'ultimo ritorno del transponder del DC9 e al ritorno primario proiettato allo stesso orario delle 18.59.45 dell'altro oggetto, l'analisi indicava che a tale momento l'aereo e l'oggetto erano distanti tra 3,7 e 7,6 miglia marine. Se i ritorni del transponder del DC9 sono proiettati lungo la sua traiettoria di volo al momento del ritorno primario (18.59.57) e se intorno all'oggetto e al DC9 viene costruita la predetta scatola, dall'analisi emerge che essi distavano tra 1 e 4 miglia marine l'uno dall'altro (ma questa proiezione del DC9 lo collocherebbe oltre l'asse della traccia dei pezzi dell'aereo). La conclusione era pertanto nel senso che, pur se l'analisi non escludeva la possibilità di una collisione in volo del DC9 con qualcosa, la probabilità che si trattasse dell'oggetto non identificato registrato dal radar con le informazioni ricevute era remota. In questa seconda relazione il MACIDULL ha sinteticamente effettuato una valutazione della traccia dei pezzi dell'aereo, rilevando che, date le tolleranze di cui sopra, era stato possibile dedurre che un oggetto o più oggetti avevano attraversato la traccia dei pezzi dell'aereo ad est del luogo dell'incidente a una velocità tra 300 e 700 nodi, ma ha onestamente riconosciuto di non aver potuto per ragioni di tempo studiare lo studio dettagliato in cui erano contenute due ipotesi per spiegare per spiegare i ritorni ad alta velocità presenti nella zona; gli era comunque apparso importante il fatto che fosse stato visto qualcosa che viaggiava ad alta velocità in una zona poco tempo dopo occupata da ritorni radar corrispondenti ai pezzi dell'aereo e che la direzione della prua e la velocità di questo o questi oggetti fossero simili a quelle dell'oggetto non identificato registrato in precedenza ad ovest del luogo dell'incidente.

Ad avviso della Corte, assolutamente ingiustificate appaiono le critiche formulate dalle difese degli imputati alla presunta superficialità delle analisi svolte dal

MACIDULL, che sostanzialmente si sarebbe limitato a prendere atto come dati oggettivi di quelle che per gli esperti della Selenia erano solo ipotesi. Dalla lettura e dalla sequenza delle relazioni appare evidente che per una corretta ricostruzione dei plot -17, -12, 2B il MACIDULL opera in piena autonomia e approfondisce l'analisi per verificare l'ipotesi della collisione, giungendo a ritenerla remota una volta che gli sono forniti i dati relativi alle tolleranze di errore del radar MARCONI. Se poi questi dati sono inesatti o comunque incompleti, la circostanza non è ovviamente addebitabile al MACIDULL. Quanto alla valutazione degli ulteriori ritorni primari valutati ai fini delle ipotesi della relazione della SELENIA, la relazione è assolutamente corretta nel sottolineare che tale profilo non è stato oggetto di esame approfondito e nel limitarsi alla formulazione di mere ipotesi ovviamente tratte dall'analisi dei dati risultanti della lettura della relazione SELENIA. Ma non è ovviamente questo il nucleo delle analisi svolte dall'esperto del NTSB: il dato centrale è che il MACIDULL tiene conto dei dati relativi alle tolleranze del radar MARCONI, li valuta giungendo sostanzialmente ad escludere l'ipotesi di una collisione, ma non manifesta esplicitamente alcun dubbio sul fatto che i plot -17, -12 e 2B rappresentino un oggetto reale. L'indagine sostanzialmente si conclude nel momento in cui si rileva che tale oggetto non è venuto a collisione con il DC9, perché palesemente era questa la verifica che agli esperti del NTSB era stata richiesta, ma mantiene comunque fermo il dato concernente la reale esistenza di tale oggetto sul presupposto della piena correlabilità dei tre plot in questione.

A distanza di quasi nove anni nella relazione del 17 marzo 1989 la Commissione BLASI sottolineava il collegamento ipotizzabile tra i plot -17 e -12 e quattro tra i plot doppi rilevati dal radar MARCONI successivamente all'ultima risposta del transponder (il già citato punto 2B e i punti 8B, 9B e 13B) in posizioni così distanziate da non poter essere assimilate a uno stesso oggetto; ciò anche perché nella ipotizzata ricostruzione della dinamica dell'evento il relitto si sarebbe mantenuto sostanzialmente integro fino all'impatto in mare. Inoltre il punto 2B era spostato di circa 3 miglia marine a ovest rispetto alla traiettoria del DC9 e quindi non era in ogni caso riferibile a un frammento del velivolo, tenuto conto di una corrente a getto sostanzialmente in direzione ovest-est che avrebbe dovuto spingere eventuali frammenti in tale direzione. Anche l'eco singolo n.12 era di circa 6 miglia

marine avanti verso est rispetto al punto che lo precedeva e a circa 5 miglia da quello che lo seguiva e non poteva essere né il DC9, né un suo frammento.

Nel quadro del supplemento di indagini richiesto dal giudice istruttore alla Commissione BLASI, una svolta sicuramente significativa nella valutazione dei dati del sistema ATCAS e principalmente dei plot oggetto di discussione fu determinata dalla collaborazione in qualità di ausiliari di esperti radaristi indicati dalla SELENIA (gli ingegneri GIACCARI e PARDINI e il prof. GALATI), alla cui relazione del 5 febbraio 1990 fecero integrale riferimento i periti BLASI e CERRA all'atto della spaccatura verificatasi all'interno della commissione peritale.

Nella relazione la accurata e analitica descrizione, ribadita dagli esperti anche al dibattimento, della configurazione del sistema ATCAS, delle caratteristiche dei radar MARCONI e SELENIA, del funzionamento dell'estrattore EAF-7/C utilizzato per entrambi i radar, della logica di rivelazione di distanza e stima dell'estrattore era logicamente funzionale all'individuazione di profili specifici potenzialmente incidenti ai fini dell'analisi dei dati radar registrati il 27 giugno 1980. Tra le indicazioni generali fornite è utile ricordare che l'estrattore utilizzava un sistema basato su 1024 celle di risoluzione in distanza, la cui dimensione era determinata dal passo di campionamento dell'estrattore impostabile in funzione della portata dei radar; nel caso specifico per entrambi i radar il passo era fissato in 1,930ms, corrispondenti a una cella in distanza pari a 0,156 miglia marine (circa 290 metri), associato a una portata strumentale di circa 160 miglia marine (non coincidente e di solito superiore alla portata del radar).

Gli istanti di campionamento sul ricevitore radar e sull'estrattore erano generati da orologi (oscillatori) asincroni anche relativamente ai due estrattori associati a uno stesso radar e ciò giustificava il diverso comportamento di coppie di estrattori omologhi (1 e 3 per il radar MARCONI, 2 e 4 per il SELENIA).

La logica di rivelazione era basata sulla tecnica della *finestra mobile* di lunghezza pari a 15 *sweep* (ossia spazzata radar, l'intervallo di tempo tra un impulso e il successivo. La presenza di un oggetto avveniva quando si avevano almeno 7 presenze su 15 *sweep* consecutivi. Per ogni impulso trasmesso dal radar l'estrattore costituiva una sequenza lunga 1024 celle (di 0,156 miglia marine) di 1 o 0 in base al segnale ricevuto (con ogni nuova riga corrispondente all'ultimo impulso era eliminata la riga più vecchia). A ciascuna riga era associata la posizione angolare

dell'antenna durante il movimento di scansione meccanica del cielo radar, con passo di circa 0,15 gradi –intervallo angolare percorso dall'antenna tra due *sweep* consecutivi.

Quando nella finestra il numero di 1 raggiungeva il valore 7 era dichiarato *inizio bersaglio* con la memorizzazione della riga corrente e quindi dell'angolo in cui si verificava l'evento. A seguito del progressivo scorrimento di posizione della finestra era scartato l'elemento più vecchio e introdotto quello nuovo, con nuovo conteggio degli 1. La dichiarazione *fine bersaglio* aveva luogo quando il numero di 1 scendeva sotto il valore 2, con contestuale memorizzazione della riga e quindi dell'angolo in cui ciò avveniva. Era inoltre memorizzato il massimo contenuto di 1 durante il processo di rilevazione compreso tra inizio e fine bersaglio e tale contenuto, il cui valore massimo era 15 e minimo 7 costituiva la *forza* del bersaglio. Sostanzialmente per distanza dell'oggetto era assunto il valore corrispondente alla cella in cui era avvenuta la detezione, mentre la misura angolare era determinata dal baricentro tra gli angoli di inizio e fine bersaglio con un correttivo fisso destinato a compensare la asimmetria tra i valori di inizio (7) e fine (2) bersaglio.

Nel caso di impulso più esteso della cella di elaborazione l'estrattore non aveva la capacità di aggregare detezioni su celle contigue e ragionevolmente provocate dallo stesso oggetto. Per evitare che a seguito di ciò si verificasse più di una detezione su celle adiacenti esisteva una logica, operante a livello di singolo *sweep* (prima della detezione del plot) consistente nel *blanking* (mascheramento) di un dato numero di celle successive in distanza al verificarsi di un 1, nel senso che la presenza di un 1 a una qualsiasi cella poneva a ZERO il contenuto di un dato numero di celle a distanze successive. La peculiarità era che per il radar MARCONI il blanking era stato fissato in una misura corrispondente a 7 celle in distanza corrispondenti in base ai calcoli effettuati a circa 2026 metri (1,09 miglia marine), mentre per il SELENIA il blanking era pari a una cella in distanza, ossia circa 290 metri (0,156 miglia marine). La conseguenza era che per il radar MARCONI la dimensione radiale (ossia lungo la distanza del radar) della *zona di interferenza* tra due oggetti si allungava al valore di circa 1,09 miglia marine indipendentemente dalla durata dell'impulso, fenomeno da valutare attentamente nel caso di più detezioni vicine o comunque di più oggetti vicini, anche non determinanti detezioni separate e ciò sia ai fini della detezione stessa sia ai fini della precisione di misura in distanza e

soprattutto in angolo. In sostanza, riducendo in termini elementari e semplificati le articolate analisi degli esperti, l'ipotesi più significativa e maggiormente rilevante secondo la loro valutazione era la seguente: *in presenza di due o più oggetti interferenti, quello a distanza maggiore dal radar, se rivelato, è affetto da un errore nella misura dell'angolo più alto di quello nominale; se l'oggetto a distanza minore dà luogo a detezone, l'oggetto a distanza maggiore, se rivelato, risulta necessariamente spiazzato in angolo di una quantità che può variare indicativamente tra mezzo fascio fino ad anche un fascio di antenna (nel caso che l'estensione angolare dell'oggetto a distanza maggiore sia dell'ordine di due fasci d'antenna)*. Per il radar MARCONI esisteva un'ulteriore imprecisione dovuta al fatto che il dispositivo di integrazione in azimut nel ricevitore, la cui funzione è nei radar quella di migliorare la capacità di rivelazione dei bersagli, produceva un allungamento dell'estensione angolare nel senso delle rotazioni dell'antenna e in funzione della forza dell'eco radar e quindi un errore aggiuntivo rispetto alla indeterminazione dovuta alla larghezza del fascio d'antenna e alla logica di estrazione (errore non rilevabile nell'integratore del radar SELENIA, diversamente strutturato).

Avrebbe potuto verificarsi anche l'ipotesi di un oggetto con segnale radar molto forte in grado di estendersi su più celle di risoluzione e conseguentemente molto lungo anche in angolo, tale da determinare un fenomeno di *splitting* in distanza e dare luogo a più detezioni su celle in distanza distinte, ma l'ipotesi era ritenuta meno probabile e comunque verificabile analizzando la qualità (che nel caso di più detezioni dello stesso oggetto sarebbe verosimilmente bassa).

Queste sono le conseguenze che da tali rilievi sono tratte in sede di analisi dei dati del radar Marconi:

Correlando le misure in distanza che sono sempre affidabili secondo criteri di continuità si individuano due curve uscenti dallo stesso punto e costituite da tali sequenze:

curva 1 - 2A 5 7 8A 9A 10 11 13A 15 16 17 18 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31;

curva 2 - 2B 3 4 6 8B 9B 12 13B 19.

La separazione in distanza tra le due curve non supera mai secondo gli esperti 0,6 miglia marine, per cui la curva 1 interferisce sulla curva 2 a causa della logica

dell'estrattore. Le misure angolari dei plot appartenenti alla curva 2 (più distante dal radar risultavano, a giudizio degli esperti, non affidabili a seguito della sopra descritta logica del mascheramento.

Nei dati numericamente inferiori registrati dal radar Selenia gli esperti distinguevano analogamente due curve:

curva 1 - plot 3 5 6 7 8 14 15; curva 2 - plot 2 4.

Nel quadro dell'analisi della velocità media trasversale, pur non essendo affidabili le misure angolari relative alla curva 2 del radar Marconi, gli esperti ritenevano di poter comunque utilizzare le informazioni estreme (2B e 19) *considerando che 2B, se spiazzato, come assai probabilmente è per la presenza di 2A, è spiazzato a sinistra, mentre 19, se spiazzato, è spiazzato a destra (per analogia con plot 8B, 9B, e 13B). pertanto la stima di velocità trasversale basata su tali plot risulta con molta probabilità una maggiorazione della velocità effettiva.*

In particolare effettuano un'analisi comparata dei dati registrati dai due radar, previa allineamento delle rispettive misure: risultava infatti un disallineamento in distanza tra i due radar di circa 0,2 miglia marine e in angolo di circa 0,2- 0,3 gradi (valore individuato elaborando la traiettoria stimata prima dell'incidente). A tal fine appare utile allegare, al fine di una più agevole comprensione dell'analisi operata, la copia della figura 4.10, allegata alla relazione, rappresentante le misure fornite da entrambi i radar (tra loro allineati di 0,2 miglia marine in distanza e di 0,25 gradi in azimut) riferite al centro di sistema con sovrapposte le traiettorie stimate, nonché la figura 4.11 relativa al solo radar MARCONI in quanto nella precedente è omessa la posizione del plot 2A.

La velocità trasversale media del secondo oggetto stimata al meglio combinando le misure fornite dai radar Selenia e Marconi vale, secondo gli esperti al più 240 nodi (direzione ovest-est), per cui la velocità differenziale rispetto all'aria (tenuto conto del vento) è al più di 140 nodi, valore ovviamente indicativo perché non è detto che la velocità trasversale sia costante e perché nulla si può dire sulla componente nel piano verticale.

Con riferimento ai plot doppi rilevati dall'estrattore 3 (l'estrattore 1 aveva dato detezione doppia solo alle scansioni 2 e 9) la separazione in distanza tra ciascuna coppia variava da 0,19 a 0,63 miglia marine, ampiamente al di sotto della soglia di non interferenza di 1,09 miglia marine, mentre lo scarto in angolo tra plot omologhi

variava tra -2.07 gradi e più $1,29$ gradi, dati compatibili con i valori dello piazzamento prevedibile (di circa mezzo fascio ed oltre) più il disallineamento naturale (lo piazzamento generalmente avviene nello stesso senso del disallineamento).

Ancora la logica di blanking dell'estrattore e la presenza di due o più oggetti interferenti poteva spiegare il grosso errore nella misura dell'angolo anche per plot singoli in altre relazioni considerati anomali e non giustificabili con la sola statistica del rumore di misura (plot 1 e 12).al riguardo si è osservato che si trattava di plot adiacenti a quelli 2 e 13, che avevano determinato plot doppi per cui *risultava verosimile pensare che fossero prossime le condizioni di plot doppi (che poi non si sono verificate), ma che hanno ugualmente condizionato le stime dell'oggetto più lontano (come risulta dal valore della distanza del plot rivelato).*

Con riferimento ai plot primari **spuri** rilevati dal radar Marconi nell'intervallo di tempo a cavallo dell'incidente, essi sono ad alta qualità, per cui si ritiene che non siano dovuti a rumore di sistema ma probabilmente a emissioni elettromagnetiche della banda del radar Marconi; il loro insieme non è uniforme in azimuth, ma potrebbero essere dovuti alle suddette interferenze causate da ricezione su lobi laterali d'antenna. A queste interferenze potrebbero essere attribuiti anche i due plot -12 e -17 , non rilevati dal radar Selenia. Tuttavia la probabilità che una interferenza generi una coppia di plot di quelle caratteristiche globali è definita **bassa** nel senso che pur non potendosi fare una valutazione analitica precisa a causa della ritenuta disuniformità spaziale del fenomeno, **l'ordine di grandezza della probabilità di una coppia A, B è risultata inferiore al "per cento"**, e tale estremo superiore è confermato da un'analisi esaustiva delle coppie di plot spuri nella mezz'ora a cavallo dell'incidente (equivalente a 330 scansioni, cioè 330 prove indipendenti) durante la quale si è rilevato solamente un paio di tali coppie. L'espressione **inferiore al per cento** e il significato dell'analisi sono state precisate al dibattimento dal prof. GALATI all'udienza del 7 febbraio 2002 (f.160 trasc.): *Questo l'ho scritto io, l'ordine di grandezza di questa probabilità è inferiore al per cento, queste sono sicuramente una mia, diciamo, valutazione....poi c'è un secondo punto che dice – e tale estremo superiore, cioè io ho detto alla migliore stima della mia conoscenza, anche in presenza di disuniformità, mi sembra che sia abbastanza difficile una probabilità superiore all'un per cento, come ordine di grandezza...*

A conclusione dell'indagine basata per quanto ribadito dagli esperti solo sulle misure radar interpretate alla luce del funzionamento degli apparati l'associazione più probabile tra traiettorie e oggetti appariva attribuire la traiettoria 2 alla parte principale del relitto del DC9 ITIGI e la traiettoria 1 ai suoi frammenti (attribuzione comunque da convalidare in base a valutazioni di carattere aeronautico, analisi del relitto e altro specialmente per validare la possibilità della lunga permanenza in quota dei frammenti; per altro qualora si volessero attribuire la traiettoria 1 alla parte principale del relitto del DC9 e la traiettoria 2 ad altro oggetto (per es. velivolo) resterebbe di difficile spiegazione l'elevata dispersione della misura della distanza.

L'analisi tecnica elaborata nella relazione degli ausiliari ha costituito indubbiamente un momento di svolta nelle indagini radaristiche per quanto concerne il dato oggettivo della singolare entità del mascheramento predisposto per il radar MARCONI, costituente un elemento del tutto nuovo per gli esperti e i periti che avevano indagato sui dati radar. D'altra parte la circostanza che il *blanking* nel radar MARCONI fosse stata fin da epoca antecedente al 1980 determinato con tale modalità è stato confermato al dibattimento nel corso di un'articolata deposizione dal tecnico Bruno GIORDANI, che aveva preso parte alle relative operazioni e ha descritto i motivi e i particolari dell'intervento operato specificando di aver constatato nel corso di un sopralluogo con gli esperti nell'anno 1990 che la situazione era rimasta inalterata (v. udienza del 28 giugno 2002 f.50 e segg. trascr.).

Per altro verso il contenuto della relazione nei suoi profili valutativi ha invece costituito la premessa di un vasto ed estremamente complesso dibattito tra gli esperti, che si è protratto con successivi approfondimenti nel corso delle successive fasi dell'istruttoria e nel dibattimento, investendo in particolare la valutazione operata sull'analisi dei plot successivi all'ultimo ritorno del transponder del DC). Oggetto di accesa discussione è stata altresì l'analisi che ha seguito a interessare i plot -17 e -12 e la probabilità che non rappresentassero oggetti reali, ma fossero invece *plot spuri*.

Alcune osservazioni sulla oggettiva rilevanza degli errori angolari ipotizzati nella relazione degli ausiliari emergevano già in sede di risposta in data 26 maggio 1990 dei periti IMBIMBO, LECCE, MIGLIACCIO ai quesiti supplementari del giudice istruttore: si osservava in particolare come l'ipotesi che l'oggetto della curva 2 producesse un'eco di intensità così elevata da determinare fenomeni vistosi di

piazzamento era molto poco probabile: in particolare non vi erano fenomeni di sdoppiamento in azimuth per cui la lunghezza dell'immagine radar non doveva essere comunque superiore a 30 celle e i punti della curva 2 (ad eccezione dei plot 4, 9B e 19 avevano qualità inferiore a 15 (anche una qualità 13 presupponeva un oggetto costituito da solo 8 "1" consecutivi oppure da una stringa più lunga, ma intervallata da "0", indice di bersaglio di bassa intensità); inoltre alcuni dei relativi plot erano stati rilevati solo dal più sensibile estrattore 3 e il radar era al limite della sua portata. Conseguentemente ipotizzavano che lo spiazzamento medio non fosse superiore a 3,5 celle e cioè a circa 0,5 gradi.

Per quanto riguardava in particolare i plot -17 e -12 i tre periti si avvalevano della collaborazione del prof. DALLE MESE, il quale redigeva una relazione allegata al supplemento di indagini del 26 maggio 1990 analizzando i due plot unitamente a un terzo (definito C e presente nel settore 8 del radar MARCONI alle ore 18.54.07Z): questi per l'analisi statistica muoveva dal presupposto che la stessa poteva essere lecitamente operata considerando la distribuzione spaziale e temporale dei falsi plot in un area qualificata come "intorno dell'incidente" (settore compreso tra 135° e 315° corrispondente al settore in fronte la mare con distanza dal radar maggiore di 80 miglia marine e un intervallo di + e - 15 primi a cavallo dell'incidente nel tempo) e contestava l'ipotesi di una disuniformità della distribuzione spaziale e temporale dei falsi plot. A seguito della sua analisi giungeva alla conclusione che la probabilità che si trattasse di falsi plot fosse trascurabile, dell'ordine del 6% per un solo plot e addirittura inferiore a 10 alla meno 6 per la terna di plot. In termini più specifici, esclusa la significatività del plot C, osservava che i plot -17 e -12 correlavano tra loro e in particolare con il plot 2B: la probabilità che fossero falsi plot era a suo avviso estremamente bassa e comunque non significativa in pratica in presenza di una ipotesi alternativa fondata sulla correlabilità tra di loro. Riteneva inoltre lo spiazzamento del plot doppio 2B difficilmente quantificabile, ma comunque assumibile secondo una stima attendibile in circa 1- 4 celle pari al massimo a 0,532 gradi.

Si è già osservato che l'indagine degli esperti radaristi della Commissione MISITI, forse perchè profondamente inserita nel contesto di un sofisticato dibattito con i consulenti delle diverse parti, presenta profili di complessità tecnica e di difficoltà di lettura ancora superiori a quelle degli altri esperti, tali da rendere sotto

molti aspetti incomprensibili al soggetto non esperto i procedimenti logici posti a fondamento delle conclusioni esposte all'esito delle diverse analisi. Nei limiti della finalità della presente verifica e in termini elementari può osservarsi che l'analisi statistica è stata rivalutata giungendo alla conclusione che la regione dell'incidente possa essere considerata di uniformità spaziale e temporale "per un livello di significatività del test 0,05" e che la probabilità che una cella di risoluzione sia un falso allarme è pari a 0.13/12500, valore pari a 10 alla meno 5. Ma al tempo stesso è stata elaborata una complessa analisi per valutare i plot -17 e -12 al fine di osservare l'eventuale compatibilità con un aereo nella vicinanza del DC9 e all'esito si è giunti a ritenere che, ammesso abbia un senso parlare di probabilità di un aereo associato all'evento specifico, detta probabilità è in ogni caso inferiore al 20%. È stata inoltre formulata l'ipotesi che i due plot potessero essere considerati come *plot di seconda traccia* relativi all' Air Malta Boeing 707 (volo KM 758 a sud della Sicilia) ipotesi che in effetti al dibattimento non è stata peraltro sostenuta in modo significativo da alcun esperto (lo stesso perito GUNNVALL ha espresso riserve su tale possibilità all'udienza del 17 dicembre 2002).

Per quanto invece concerne l'analisi della corrispondenza plot- relitti si è rilevata una buona corrispondenza temporale, in particolare per i primi plot,, ritenendosi possibile l'associazione con i relitti di cui ai ritrovamenti nella zona dei motori (B), della fusoliera anteriore (C) e della coda (A) e con quelli della sezione alta delle zone E e F, giustificabili dagli stessi plot ritenendosi presenti nella stessa cella radar più relitti; i ritrovamenti nelle parti inferiori di E e F potrebbero invece essere dovuti al progressivo distacco dei pezzi. Alcuni plot del radar MARCONI sono stati oggetto di specifiche analisi: in particolare il plot 1 potrebbe essere notevolmente spostato per una notevole diminuzione del livello del segnale, anche se l'esaltazione dell'errore angolare potrebbe essere dovuto alla presenza di più pezzi (motore distaccato dalla fusoliera) nella stessa cella radar: i plot 8A 9A 12 13A e 19 appaiono essere ai limiti della tolleranza azimutale e polarizzati nello stesso verso di circa 1 grado per effetto del blanking (analogamente al 2B): la distanza angolare tra 2A e 2B è di circa 1.5, ossia inferiore alle dimensioni del fascio. Per quanto riguarda il radar SELENIA si è ritenuto che il plot 1 faccia parte dell'aereo che abbia continuato il suo volo regolare.

Al dibattito il DALLE MESE, che nella sua qualità di perito radarista aveva toccato queste tematiche solo nelle note aggiuntive dell'8 aprile 1999, delle quali è stata dichiarata la nullità, ha ribadito di ritenere che i plot -17 e -12 correlati ad alcuni dei primari successivi all'incidente concorrano a formare una traiettoria, sottolineando come i dati dell'esperimento dell'aprile 1985 relativi al velivolo F104 mostrino un quadro molto simile a quello registrato la sera dell'incidente (le differenze di distanza tra le relative battute non debbono essere sopravvalutate in quanto si tratta sempre di un sistema di rivelazione probabilistico). In tale sede ha ribadito analiticamente quali siano a suo avviso i plot correlabili con -17 e -12 (2B 3 4 6 8A 9A 12 13A 19) sostanzialmente corrispondenti a quelli indicati nella relazione degli ausiliari della SELENIA anche se in una diversa prospettiva interpretativa.

L'analisi comparativa con l'esperimento del 1985 è stata elaborata in termini più approfonditi in un contesto molto più ampio e articolato anche dai consulenti di parte civile, i quali nel documento esplicativo del 2 maggio 2003 hanno sottolineato come nel primo intercettamento il velivolo F104 diede luogo sull'estrattore MARCONI 3 a tre rilevamenti di solo primario, due dei quali alle ore 17. 46. 50 e 17. 48. 01 separati tra loro da 12 battute radar senza risposta primaria (si precisa come il dato N, relativo alle possibile traiettorie passanti per entrambi punti passa dal valore 93 per i due plot rilevati nel 1980 a 2844 nel caso di separazione di 12 battute).

In effetti il riferimento all'esperimento da parte dei consulenti si colloca nel contesto di analisi che gli stessi hanno riferito di aver progressivamente sviluppato e approfondito attraverso le cognizioni che nel tempo erano acquisite in merito a tutti i particolari potenzialmente utili alla completezza delle indagini tecniche. Le analisi di primo livello svolte con una metodologia di studio basata sull'impiego delle curve delle origini e finalizzata ad individuare tra i vari plot successivi al momento dell'incidente quelli eventualmente attribuibili a oggetti volanti diversi dai frammenti del DC9 ha indotto i consulenti a ritenere non accettabile tecnicamente per svariati plot l'ipotesi che questi rappresentino frammenti dell'aereo (in particolare quelli definiti con i numeri 1, 2B, 3, 8A, 9A,12,13A,19 e in modo meno inequivoco il plot 7). Tanto premesso, le indagini tecniche sono state oggetto di verifica con analisi che muovevano da un approccio completamente indipendente e

soprattutto con analisi di secondo livello svolte attraverso l'utilizzazione di ulteriori informazioni: in particolare le informazioni aggiuntive ottenibili dall'indice di qualità dei plot primari e quindi dalla struttura dei plot e quelle comparative e congiunte desumibili dai diversi estrattori e da entrambi i radar. Un'analisi estremamente lunga e complessa è stata svolta in particolare attraverso uno studio approfondito degli indici di qualità del radar MARCONI: dai dati acquisiti (per esempio la qualità massima 15 non rappresenta il numero di "1" presenti nella moving window, ma un numero maggiore o eguale a 9, qualità 14 un numero di 8, qualità 13 alternativamente 7 o 8 e un'impronta quanto meno sdoppiata) è stato possibile risalire ad alcuni elementi della struttura dell'impronta e definire un catalogo delle impronte; applicando questo metodo di analisi alle prime 13 battute radar dopo l'ultima risposta del radar secondario del DC9 i consulenti sono giunti a conclusioni che hanno ulteriormente confortato l'ipotesi della presenza di altri oggetti (v. in particolare la conclusione che il plot 2 SELENIA rappresenterebbe un oggetto diverso da quelli visti dal radar MARCONI, tanto che alla battuta 2 l'analisi porterebbe a individuare ben quattro oggetti diversi).

Anche la connessa problematica relativa allo scenario prima dell'incidente e ai rilevamenti -17 e -12 è stata approfondita con metodologia autonoma e critica rispetto alle conclusioni della relazione della Commissione MISITI (puntualizzata e precisata anche a seguito di alcuni rilievi critici del prof. SANTINI con una analisi comparativa con i rilevamenti del volo simulato del 30 aprile 1985), supportando la valutazione espressa dal consulente PENT all'udienza dell'8 aprile 2003 che comunque tre plot, escluse le ipotesi di errore, rappresentano la traiettoria di un oggetto reale e che nel caso specifico le altre evidenze non sono in contrasto, ma si inquadrano in uno scenario compatibile.

Ritiene la Corte che non possa prescindere, ai fini della presente analisi, dalle conclusioni a cui sono pervenuti attraverso metodi diversi e progressivamente più approfonditi molti tra gli esperti che si sono interessati della problematica.

E' indiscutibile che la probabilità che i plot -17 e -12 siano una coppia di falsi plot è estremamente bassa anche per gli esperti della SELENIA, che pure non ritenevano configurabile una correlazione degli stessi con il plot 2B nel contesto di una ricostruzione dell'evento diversa da quella proposta dalla commissione MISITI; al tempo stesso sembra alla Corte, in relazione al quadro sopra delineato,

particolarmente difficile una accettazione dell' ipotesi che giustifica solo con macroscopici errori del radar MARCONI la presenza di un numero così consistente di plot apparentemente correlabili secondo molti esperti in una traiettoria non riferibile ai frammenti del DC9. D'altra parte, secondo la stessa tabella 5 allegata alla relazione degli esperti della Selenia del 1990, le differenze in angolo tra i plot doppi rilevati da entrambi gli estrattori del radar MARCONI era rilevantissima : per esempio, 1 grado e 24 primi e, per l'estrattore 3, 1 grado e 29 primi tra i plot 2A e 2B; 1 grado e 45 primi e, per l'estrattore 3, 2 gradi e 07 primi per i plot 9A e 9B. In tale quadro, pur se non decisivi, non possono essere d'altra parte globalmente trascurati nell'ambito di una valutazione complessiva dei dati disponibili anche i rilievi relativi all'esperimento del 1985 o alla presenza del serbatoio di un velivolo militare in un'area della zona di recupero individuata proprio in relazione a questa traiettoria che si ipotizzava rappresentasse il relitto del DC9.

D'altra parte, in relazione ai limiti della presente valutazione finalizzata esclusivamente a verificare se i tre plot rappresentassero un oggetto reale e non scenari più vasti e articolati, non può non condividersi logicamente il rilievo dell'esperto DALLE MESE sul fatto che comunque i dati dell'esperimento rappresentavano un quadro simile a quello della sera del disastro, non potendosi attribuire rilevanza decisiva in senso contrario alla differenza rilevabile tra alcune battute (una riproduzione corrispondente in termini assoluti sarebbe sostanzialmente impossibile).

Alla luce di tutti questi elementi di valutazione, ritiene pertanto la Corte che i dati del radar MARCONI, emergenti dai tabulati della sera del 27 giugno 1980 e relativi al settore 7 interessante il percorso del DC9 IH870, siano indicativi, con una probabilità apprezzabile e significativamente superiore a quella ipotizzata dalla commissione MISITI, della presenza di almeno un velivolo intersecante la rotta del DC9 in corrispondenza della zona del disastro. Si tratta d'altra parte di una conclusione a cui, come si è già rilevato, la Corte ha ritenuto comunque di dover pervenire alla luce di tutte il complesso di cognizioni tecniche che sono state progressivamente acquisite nel corso dell'istruttoria e nella piena consapevolezza di tutte le argomentazioni sottolineate in primo luogo dagli esperti della SELENIA nel 1990 – in seguito ampiamente riprese dalla Commissione MISITI e dai consulenti degli imputati – sugli elevati margini di errore del radar MARCONI. Nel momento

in cui invece la valutazione si sposta all'anno 1980 è logico che l'analisi critica della condotta posta in essere dagli esperti radaristici dell' AM a brevissima distanza di tempo dal fatto non potrà in alcun modo tener conto di queste nozioni acquisite in epoche successive, ma dovrà essere fondata esclusivamente sul patrimonio di conoscenze disponibile a tale momento. In sostanza, se è vero che il radar MARCONI presentava secondo le persone che vi erano addette una serie di problemi non riscontrabili per il più recente e innovativo radar SELENIA (circostanza da più parti affermata , ma forse sopravvalutata dal momento che anche secondo le dichiarazioni del controllore LA TORRE nel periodo dei fatti il monitor era sintonizzato proprio sul MARCONI e non sul SELENIA e che le prime analisi furono elaborate sui dati dei tabulati relativi all'estrattore 1 del radar MARCONI), ad ogni modo è solo a questo complesso di problematiche conosciute nel 1980 che dovrà farsi riferimento per inquadrare correttamente il complesso di dati a disposizione degli esperti dell'AM, essendo da escludere che gli stessi al momento fossero a conoscenza delle ulteriori e più rilevanti problematiche sottolineate solo a distanza di molti anni (è sufficiente al riguardo rammentare i dati relativi alle tolleranze degli errori in azimuth che furono forniti al MACIDULL per la sua analisi). Per completezza espositiva deve, per altro verso, osservarsi che le prime analisi furono effettuate in base ai dati elaborati dall'estrattore 1 del radar MARCONI e non dal più sensibile estrattore 3, ma tale la circostanza non assume sotto il profilo che qui interessa rilevanza significativa in quanto tutti i plot che hanno maggiormente contribuito a determinare l'attenzione degli esperti erano stati rilevati da entrambi gli estrattori.

L' OMESSO RIFERIMENTO DEI DATI RADAR

Sulla base di questa necessaria premessa, l'indagine deve necessariamente muovere dalle dichiarazioni in ripetute occasioni rese in istruttoria e anche al dibattimento (nella qualità di imputato in procedimento connesso) dal ten. col. Giorgio RUSSO, capo ufficio operazioni della RIV di CIAMPINO.

Deve premettersi che il RUSSO, il quale nelle sue prime dichiarazioni in qualità di imputato dei reati di abuso innominato d'ufficio e falsità ideologica si è espressamente riportato alle precedenti dichiarazioni rese in qualità di testimone (parte II, vol.13., int. del 24.9.1992) viene ascoltato dal giudice istruttore a più di dieci anni dai fatti, ma a differenza di altri soggetti dimostra di aver sempre seguito a interessarsi dei problemi connessi alla caduta del DC9 IH870. Se ne era sicuramente interessato nel primo periodo, avendo occasioni di dare delucidazioni sulle rappresentazioni grafiche redatte a richiesta della Commissione LUZZATTI che in più occasioni si era riunita a CIAMPINO; ma anche in seguito aveva ritenuto di contribuire alle indagini tecniche della Commissione BLASI *“stilando un'analisi che ho consegnato al col. GUIDI perché fosse trasmessa all'Aeronautica e dandone una copia al comandante DENTESANO, che era un perito della Commissione BLASI”* (parte III, vol.21, p.4850, esame del 10.10.91 e p. 4854-1864 allegate *“Note esplicative sui plotting della traiettoria del volo IH870”*; in realtà il DENTESANO era un consulente della parte civile ITAVIA). Documento che nel 1991 il RUSSO riteneva tecnicamente superato, in quanto era basato sugli elementi a sua disposizione e cioè su plotting eseguiti sul canale di estrazione n.1 del Radar Marconi.. Inoltre il RUSSO era stato anche ascoltato dalla Commissione PISANO il 14 aprile 1989 (Parte IV bis: Copie provenienti dalla Commissione Stragi). Si tratta pertanto di un soggetto che non solo nel 1991 era – quale dirigente della società Ciset - il responsabile della manutenzione del centro di CIAMPINO limitatamente alla parte hardware, ma nel corso degli anni aveva anche rielaborato con una approfondita indagine le iniziali analisi tecniche svolte. Per la valutazione delle dichiarazioni rese dal RUSSO pertanto non possono assumere alcuna rilevanza né il tempo trascorso, né una eventuale dequalificazione professionale connessa alla desuetudine nello studio della materia tecnica per significative modifiche del settore di lavoro trattato. Ma prima dell'analisi della versione processuale del RUSSO ciò

che merita attenzione è il contenuto della Nota esplicativa dei plotting da lui stesso allegata, utile ad avviso della Corte in quanto redatta in un momento in cui la posizione era totalmente svincolata da eventuali condizionamenti riferibili a un qualsiasi ruolo assunto nel procedimento penale. Infatti in tale documento, di cui si assume la paternità, il RUSSO, che sarebbe stato mosso esclusivamente da finalità collaborativa con persone che indagavano sull'evento, fa alcune affermazioni che non possono non suscitare interesse: *“Il tracciamento della traiettoria del volo IH870 è stato eseguito su richiesta della Commissione di indagine nominata a seguito del tragico incidente subito da tale aeromobile il giorno 27-6-1980 sulla base dei dati radar registrati su nastro magnetico presso il Centro di Calcolo ATCAS”* (III – 21 - 4854); *“L'esecuzione dei plotting della traiettoria del volo IH870, relativamente ai radar Marconi e Selenia di Fiumicino, è stata effettuata manualmente, limitatamente, in aderenza alla richiesta formale della Commissione di inchiesta, ai plot attribuibili all'aeromobile oggetto di indagine”*; *“Si è notato ... che, terminati i plot combinati registrati, erano presenti per successive 26 scansioni radar (per il Marconi 264AH) plot primari che, in relazione alla posizione e in funzione del fatto che non risultavano presenti nella zona interessata altri aeromobili, potevano essere attribuiti all'aeromobile oggetto di indagine”*; *“Altri plot primari, presenti sul tabulato ma con posizioni certamente non correlabili con la traiettoria del volo, non sono stati riportati sul grafico in quanto, come già detto, la richiesta formulata dalla Commissione riguardava esclusivamente il tracciamento della traiettoria del volo IH870. Come è noto, il trasferimento alla Commissione dei tabulati e dei nastri ha consentito, in una successiva fase di indagine, di estendere l'analisi ad un'aria più ampia esterna allo spazio aereo interessato dal volo IH870”* (p.4857).

Ad avviso della Corte, il contenuto di tali affermazioni è sconcertante in primo luogo perché tende ad addebitare ai limiti formali delle richieste provenienti dalla Commissione LUZZATTI la responsabilità del mancato inserimento nelle rappresentazioni grafiche di altri plot primari presenti sul tabulato: in sostanza il RUSSO assume una posizione che muove da una premessa palesemente falsa in quanto è assolutamente pacifico che l'iniziativa della redazione dei plottaggi nacque all'interno della RIV e dell' ITAV quando la Commissione LUZZATTI non era stata ancora costituita, mentre è logicamente pretestuoso il rilievo che dati già

acquisiti e comunque significativi non sarebbero stati comunicati solo perché l'organo richiedente, ancora all'oscuro della complessità dei diversi profili radaristica, non aveva formulato la richiesta in maniera adeguata. Ma il tenore delle affermazioni è altresì inaccettabile per quanto concerne più specificamente i profili di analisi dello sciame di plot primari successivi all'incidente, sia in termini oggettivi sia se posto in relazione a tutte le successive versioni del RUSSO: Dal primo punto di vista i rilievi formulati dal RUSSO sono palesemente ambigui: infatti è incontestabile che la posizione del plot 2B, rilevato ad ovest a una distanza di quasi 15 chilometri dall'ultima battuta del DC9 non poteva allo stato delle conoscenze del 1980 essere interpretata acriticamente come segnale emesso da uno dei relitti del velivolo e già di per se sola doveva richiedere una analisi più approfondita; questo dato non può non essere stato valutato da un esperto come il RUSSO, come emerge dal fatto che questi ritenga necessario supportarlo con il rilievo che non risultavano presenti nella zona altri aeromobili, quasi che si trattasse di un dato oggettivo e non di un dato da approfondire e verificare, come si è già lungamente spiegato, in relazione all'esistenza dei noti plot -17 e -12. Ormai imprigionato in questo contorto procedimento logico, nel quale implicitamente riconosce di aver rilevato gli altri segnali primari presenti sul tabulato (del resto l'affermazione che risultava esclusa la presenza di aerei nella zona interessata non poteva in alcun modo prescindere dalla lettura dei dati registrati diversi da quelli relativi al DC9) il RUSSO non trova altra soluzione che rifugiarsi ancora una volta nella improponibile giustificazione della lacunosità della richiesta della Commissione. Questa è purtroppo la desolante portata della sconcertante collaborazione che il RUSSO sostiene di aver voluto dare agli esperti dell'autorità giudiziaria per una corretta lettura interpretativa delle rappresentazioni grafiche redatte. Ma, come si è già rilevato, tale analisi esplicativa proveniente dall'autore dei plottaggi dovrà essere inevitabilmente valutata anche in relazione alle successive dichiarazioni dello stesso RUSSO nel processo.

Invero, nel corso del primo esame testimoniale davanti al GI (18.3.91 – III. 14. 3230) RUSSO dichiara di essere stato colui che ha redatto il giorno successivo all'incidente, il primo plotting manuale, rappresentazione grafica trasmessa al comando della RIV di cui era titolare il ten.col. GUIDI e all'ITAV "parlando, mi sembra, con il col: FIORITO DE FALCO. Dopo aver descritto le modalità di

preparazione del grafico mediante la formazione di un reticolo di coordinate polari e la lettura dei tabulati, riportando per ogni plot i valori di distanza e angolo, aggiunge che nel caso concreto avevano (il plurale sarà successivamente spiegato con la collaborazione del cap. MARTINO) cominciato la traiettoria del DC9 Itavia poco prima dei Ponza sino all'ultima battuta SSR e in seguito avevano correlato tutti i successivi plot di solo primario rilevati sul canale di estrazione 1 del radar MARCONI. Nel corso del successivo esame (23.7.91 – III. 19. 4635) precisa che era stato fatto per ogni radar un primo plottaggio in scala 1/1.000.000 o 1/1.500.000 e successivamente un plottaggio del radar MARCONI in scala 1/100.000 per meglio interpretare i dati radar.. Non essendo in servizio la notte del 27 giugno, si era recato in ufficio il mattino successivo e gli era stato riferito quanto era successo nella notte: non ricordava da chi, ma ne aveva parlato sicuramente con il ten. col. GUIDI. Sin dall'indomani del disastro era già operante una Commissione, che aveva avocato a sé tutti i compiti di ricostruzione dell'incidente, con la relativa raccolta dei dati.

Nel corso dell'esame in cui produce la nota esplicativa sopra analizzata (10.10.91 – III. 21.4848) precisa ulteriormente (dopo essere stato ammonito dal GI): *“Mi era stato chiesto dall' ITAV di fare il grafico della traiettoria ITAVIA, sulla base dei dati registrati sul sistema di calcolo. Ciò al fine di individuare il preciso punto di caduta dell'aereo. Non ricordo chi mi abbia fatto questa richiesta . Ritengo che provenisse dal mio direttore, cioè il col. GUIDI”*. Il grafico su scala diversa era stato redatto qualche giorno dopo i primi, elaborati il 28 giugno con la collaborazione del cap. Bruno MARTINO. Le rappresentazioni grafiche erano state consegnate al GUIDI, ma sapeva che una copia era stata data anche alla Commissione LUZZATTI perché uno dei suoi componenti l'ing. BOSMAN ne era in possesso. *“dall'esame che noi facemmo limitato ad uno spazio relativamente ristretto rispetto alla rotta, non risultarono altri dati radar correlabili al volo in esame o ad altri voli. Il nostro esclusivo interesse era quello di individuare il punto di caduta e quindi non estendemmo la nostra analisi ad altre aree. Il col. FIORITO DE FALCO mi chiese, mi sembra per telefono – e ciò il giorno o qualche giorno dopo- cosa risultasse dal tracciato. Io gli risposi che a un certo momento si interrompeva il segnale secondario, c'erano successivamente dei primari, ma nulla d'anormale attorno all'area.”*

I plot -17 (erroneamente indicato come -11) e -12, aggiunti a matita nelle cartine sequestrate l'8 ottobre 1991 all'ing. BOSMAN (copie dei lucidi originali da lui redatti) non erano presenti nel suo plottaggio: dovevano esserci sul tabulato, ma non erano stati presi in considerazione "per i motivi detti in precedenza circa l'obiettivo da raggiungere e cioè l'individuazione del punto di caduta dell'aeromobile". In risposta alle contestazioni che gli venivano mosse dichiarava di non ricordare che l'incarico fosse stato espletato nella ricerca delle cause dell'incidente, anche se ovviamente l'ipotesi della collisione era stata da lui tenuta presente. In conclusione, i due plot non erano stati considerati perchè l'analisi era stata condotta in una regione di spazio ritenuta sufficiente al tracciamento della rotta dell' ITAVIA, mentre con riferimento alla posizione del punto 2 (B) si trattava di un solo segnale e alla stessa distanza degli altri primari, per cui "lo interpretammo come un errore particolarmente grande nella misura in azimuth".

Interrogato quale imputato dal GI in data 24 settembre 1992 (III. 21. 3684/6 e trascr. 3690-3720), il RUSSO premette espressamente di far riferimento anche a quello che è stato già in precedenza verbalizzato. Ribadisce che il direttore lo aveva chiamato il mattino del 28 per eseguire il tracciato della traiettoria del velivolo incidentato allo scopo di determinare con precisione il punto di caduta. Aggiunge che il suo collaboratore MARTINO leggeva sul tabulato i dati che erano stati riportati sul grafico. Sottolinea che per l'esperienza acquisita fino a quel momento da lui e dal collega non avevano ritenuto di individuare nessun altro aeromobile nei pressi della traiettoria del DC9. I documenti redatti erano stati consegnati al Direttore perché li trasmettesse alla Commissione d'indagine già in opera il mattino stesso. In relazione alla mancata trascrizione sul grafico dei plot -17 e -12 osserva che se un programma di elaborazione automatico mediante plotter riproduce tutti plot presenti, ivi compresi i falsi echi e il clutter, senza alcun filtro logico, il soggetto che opera fra l'altro allo scopo di determinare il punto di caduta di un aereo evidentemente trascurerà di riportare singoli plot di primario "estremamente privi di significato particolare" considerati distanti dalla traiettoria e non pertinenti. Pur non rammentando se i relativi dati gli fossero stati letti dal suo collaboratore, aggiunge di ritenere che comunque il MARTINO, persona estremamente seria gli avesse trasferito tutte le informazioni che potevano essere pertinenti all'obiettivo. In sede di commento della cartina sequestrata osserva in generale che nei tabulati c'erano

questi come altre centinaia di altri plot”, valuta che la distanza dall’ultima battuta del DC9 era di circa 15 miglia nautiche, dichiara di aver tenuto presente l’area tra le radiali 160 e 170, non riportando altri dati neppure nella cartina più estesa perché (ancora una volta) è evidente il solo scopo del tracciamento “determinare al meglio il punto di caduta”, essendo l’aereo in un settore procedurale in cui nessuno sapeva esattamente dove poteva essere caduto. Non era a conoscenza del ritrovamento di “resti galleggianti” già avvenuto al mattino, né alcuno gli aveva detto di sospendere il lavoro. Comunque non si trattava di attività peritale, ma di supporto con le proprie conoscenze all’attività della Commissione competente. Per la fase antecedente alla caduta avevano osservato solo i segnali del radar secondario, mentre quando non vi erano stati più ritorni di secondario si era tenuto conto dei plot primari correlabili (e a specifica domanda del PM in merito ai plot primari antecedenti una risposta secca “non mi risulta: Tutto ciò che mi è stato letto io l’ ho riportato, non avevo motivo di non riportarlo”). Anche ammesso che fossero già stati trovati i “resti galleggianti”, l’analisi poteva avere comunque un senso per il vento che c’era e il tempo trascorso. In quel momento non era mosso da interesse professionale alla ricerca della causa dell’incidente, né gli era stata data informazione della presenza di altri aeromobili. Comunque avevano dato un’occhiata abbastanza seria al tutto per verificare se potesse esservi stata una collisione in volo, ma a tal fine era necessaria la presenza della traiettoria di un altro aereo, che invece secondo la sua opinione non esisteva. (“per due punti passano infinite traiettorie”). Ma all’obiezione del PM “per due si, per tre no” la risposta è “Non lo so... non voglio essere considerato un esperto di queste cose, non ho mai fatto parte di uffici di sicurezza specializzati in cose di questo genere” si trattava per me di una esperienza nuova, io parlo della mia esperienza di controllore. Infine dichiara di ricordare di aver ricevuto alcune telefonate durante l’esecuzione del lavoro.

Prima di procedere all’analisi delle dichiarazioni rese al dibattimento dal RUSSO nella sua qualità di imputato in procedimento connesso deve osservarsi che nel corso dell’istruttoria formale, a seguito della specifica indicazione dello stesso RUSSO è stato esaminato quale testimone il MARTINO, ufficiale tecnico presso l’ ACC di Ciampino dal 1973 al 1987, inserito anche nello staff dell’Ufficio Operazioni della RIV alle dipendenze del RUSSO. Ascoltato il 14 aprile 1994 dal GI (III. 78. 17478/81), il MARTINO, che sarà esaminato anche al dibattimento, precisa di

essere stato in servizio la notte del disastro quale supervisore tecnico del sistema e di essere rimasto in ufficio anche la mattina successiva per collaborare con il RUSSO nella redazione del plottaggio. Pur non avendo informazioni specifiche sull'incarico ricevuto dal superiore, sapeva che il plottaggio doveva essere trasmesso all'ITAV nella stessa giornata del 28 giugno e riteneva che fosse motivato all'esigenza di verificare se ci fosse "qualche anomalia intorno...cioè se ci fossero state battute mancanti o battute di altro SSR e cioè di un altro aereo... perché si faceva anche l'ipotesi di una collisione". Nel confermare di aver riferito al RUSSO i dati radar, tratti dai tabulati, il MARTINO aggiunge un particolare di grande interesse: "considerammo i dati del settore in cui si vedeva l'SSR dell' A/M e quelli dei due settori adiacenti. Ogni settore è 22 gradi perché i settori in cui è suddivisa la stampa sono 16 Un settore alla distanza da Fiumicino al punto di caduta dell'aereo abbraccia 50 miglia. Con gli adiacenti si arriva a circa 150 miglia". Precisando che ci si concentrava "sugli SSR" e aggiungendo di non ricordare se aveva notato gli ormai famosi plot -17 e -12 osserva "se stavano sul tabulato analizzato per dare le coordinate al col. RUSSO sono stati sicuramente visti. Se sono stati visti io glieli ho sicuramente riferiti...Prima del punto d'impatto presumo che siamo partiti da un certo numero di battute antecedenti per prendere in considerazione anche i primari". Richiamato a breve distanza di tempo per esaminare, su sua richiesta, i tabulati (18.04.94, III. 78. 17529/31), il MARTINO individua, con le relative coordinate, i plot -12 e -17, aggiungendo di averli sicuramente letti; ma in questa occasione aggiunge che non furono presi in considerazione perché distanti dall'aereo, forse perché il tipo di analisi prevedeva di tracciare la traiettoria dei dati SSR dell'aereo e di analizzare dopo "l'impatto" l'andamento dei primari, mentre se si fosse presa in considerazione anche l'ipotesi della collisione "avremmo dovuto rappresentare un'area più vasta tentando di correlare tutti i primari del tabulato".

La modifica dell'inquadramento delle finalità del lavoro eseguito a distanza di soli quattro giorni è di assoluta evidenza: nel frattempo aggiunge il teste sono intervenuti due colloqui con il RUSSO, che già in precedenza lo aveva informato di averlo indicato come teste; era stato lui stesso a chiamarlo il pomeriggio del primo esame testimoniale per descriverglielo, informandolo della richiesta di visionare i tabulati; RUSSO lo aveva richiamato il giorno dopo e nel corso del colloquio avente ad oggetto anche affari personali avevano "convenuto che due plot da soli sono

difficili da correlare” Comunque, sicuramente la decisione di non trascrivere sulla rappresentazione grafica i plot in questione non era del MARTINO.

In un periodo precedente le modalità e le finalità dell’incarico conferito al RUSSO erano state richieste anche al ten. col. GUIDI, che esponeva la seguente versione in qualità di testimone:(10.10.91; III.21. 4865/7): *“La lettura, con la conseguente redazione di rappresentazioni grafiche, dei dati radar,, da me ordinata al col. RUSSO la mattina del 28 giugno, era finalizzata in primo luogo all’individuazione del punto di caduta dell’aereo. Ciò non escludeva che si cercassero nello stesso tempo le cause del disastro. Effettivamente notai che vi era qualcosa di anomalo e in particolare un paio di echi ad ovest della traiettoria, ma furono interpretati come echi spuri, determinati dalla massa del DC9. Il giorno dopo riferii al col. Fiorito De Falco del 2° Reparto ITAV, mio superiore sulla linea operativa che era stato localizzato il punto in cui si era verificato l’incidente e che però dall’esame del tracciato non erano emersi elementi significativi per individuarne la causa: non so se questa comunicazione fu fatta per le vie brevi o per iscritto”*.

Per la stretta connessione ovviamente meritevoli di approfondimento sono anche le molteplici dichiarazioni rese nel corso dell’ istruttoria in ordine a questi specifici profili dal ten. col. FIORITO DE FALCO, capo del 2° Reparto ITAV, con sede al Piazzale degli Archivi, nel quartiere EUR di Roma (il FIORITO DE FALCO è deceduto prima della celebrazione del dibattimento). Dopo aver affermato nel corso di un primo esame testimoniale (16.10.90; III. 6. 1079/85) di aver ricevuto rapporto sul fatto dal direttore della RIV di Ciampino il giorno seguente l’incidente, FIORITO DE FALCO è ascoltato più dettagliatamente sull’argomento, così come il RUSSO, in data 10 ottobre 1991 (III. 21. 4868 –4870). Nel riferire di essere stato informato della scomparsa del DC9 ITAVIA la sera stessa e di non aver informato il suo superiore FAZZINO (“il quale veniva autonomamente avvisato prima di me”), FIORITO DE FALCO specifica che il rapporto di GUIDI all’indomani del disastro era orale e aggiunge: *“Il giorno dopo l’evento, che credo fosse sabato, venne presso di me il col. RUSSO che mi portò un grafico su cui si vedeva la traccia del DC9. Io gli chiesi se era sicuro che il DC9 non s’era scontrato con qualche **paperozzo**, cioè qualche altro aereo. Ricordo che egli mi rispose che all’ora in cui si era verificato l’incidente era chiaramente visibile la traccia del velivolo e che dopo poche battute dal momento dell’incidente s’erano viste delle tracce che potevano essere attribuite*

a rottami, perché prive di velocità orizzontale. La nostra funzione è quella di separare il traffico ai fini della sicurezza e quindi noi ci preoccupiamo principalmente di verificare se non vi siano state collisioni. RUSSO mi fece vedere una cartina su cui c'erano i dati di cui ho parlato. In quella circostanza gli chiesi espressamente se era rilevabile qualche elemento che potesse far pensare ad una collisione. Egli rispose negativamente, rassicurandomi..... Il rapporto orale, l'indomani mattina, me lo fece RUSSO, non ricordo se fosse accompagnato da GUIDI: Non ricordo se ho fatto rapporto al gen. FAZZINO". Risponde con la frase "L'altra volta consultavo degli appunti" al rilievo che nel precedente esame aveva detto di aver ricevuto rapporto dal direttore della RIV e conclude nei seguenti termini: "In effetti il giorno dopo io richiesi informazioni su presenze di traffici certamente al RUSSO, che era venuto a rapporto da me, e forse anche a GUIDI che probabilmente lo accompagnava.... I due interpellati escludono la presenza di qualunque traffico che avesse potuto far pensare a una collisione, poiché a quel tempo si pensava solo a una collisione, prima che questa ipotesi venisse esclusa.". Esaminato ancora a distanza di alcuni anni in relazione al più ampio contesto delle ipotesi formulate nel corso della notte (11.04.95; III. 93. 19443/9), FIORITO DE FALCO ribadisce di essersi comunque attivato nel senso di aver avuto la conferma verbale da parte del GUIDI che un'eventuale collisione non era dovuta a errore da parte del controllo. Aggiunge: "In linea gerarchica io riferii delle presunte atipicità riscontrate dai miei subordinati in linea funzionale e cioè GUIDI all'isoettore delle Telecomunicazioni che era il gen. FAZZINO. Questo sempre dopo il disastro. FAZZINO ne prese atto nel senso che interiorizzò il dato secondo cui vi era stata una caduta della traccia dell'aereo e si convinse come me che nella fattispecie non era avvenuto nessun evento atipico....Il giorno dopo cambiò ovviamente lo scenario alla luce di quello che era accaduto e si venne a sapere che non c'era stata nessuna collisione con aereo che era sotto la responsabilità del controllo di Roma, né venne fuori che c'era stata una collisione con un aereo americano impegnato nell'esercitazione perché gli americani non ne parlarono. Quindi la cosa finì lì **con la specificità tuttavia del mio colloquio con il gen. FAZZINO al quale assistettero sia GUIDI che il ten. col. RUSSO che era esperto nel controllo del t.a. con il radar.** Era doveroso addivenire a un confronto e quindi a questa sorta di riunione stimolata un po' da tutti, alla luce del grave incidente occorso al DC9. Da questo

*momento il fatto oggetto di confronto non fu più analizzato se non a distanza di anni allorché sortì la versione del missile.... Ricordo che subito dopo la telefonata di GUIDI io telefonai a FAZZINO con il quale poi ci vedemmo il giorno dopo...La riunione di cui ho già parlato avvenne il giorno dopo nell'ufficio di FAZZINO dopo che confluirono nel mio ufficio il GUIDI e il RUSSO a darmi i dettagli dello scenario della sera precedente e i resoconti. FAZZINO si limitò come suo dovere a prendere atto che tutte le adempienze di legge erano state osservate.... La circostanza di una telefonata all'ambasciata americana devo averla appresa nel corso della riunione che si tenne la mattina dopo il disastro". Fornisce ulteriori dettagli sul plottaggio redatto dal RUSSO: "Quando il RUSSO mi mostrò la carta millimetrata su cui aveva riportato i plot relativi sia al tracciato del del DC9 che ad altri nell'intorno, io in effetti notai che ve ne erano sia ad est che ad ovest del punto supposto di caduta del velivolo. Quelli ad est furono interpretati, come ho detto, in considerazione della presenza di un vento da ovest verso est, come sciame dei rottami dell'aereo e quelli a sud e a ovest come fotografia di altri rottami sempre originatisi dall'esplosione. Queste spiegazioni le da RUSSO che era la persona più esperta, ma su di esse convenimmo tutti. **Prendo atto che i due plot a ovest del punto terminale della traiettoria del DC9 erano il -17 e il -12 e quindi rilevazioni di echi precedenti il punto di caduta del velivolo. Tale particolare non fu posto in risalto né dal RUSSO né dagli altri:**". FIORITO DE FALCO fornisce qualche ulteriore particolare della riunione del 28 giugno nel corso dell'esame testimoniale del 9 maggio 1995 (III. 95. 19712/13): "GUIDI e RUSSO si presentarono presso me all' ITAV; mi riferirono quanto accaduto la sera precedente; mi mostrarono una carta millimetrata su cui era stata tracciata a mano la rotta seguita dall'aereo con cerchietti e vari orari fino a un certo punto dopo il quale, secondo quanto detto da RUSSO, nei pressi di questi punti apparivano dei plot che lo stesso RUSSO attribuiva a agli echi primari dei rottami in caduta. Insieme ci recammo presso il gen. FAZZINO – all'epoca Ispettore dell' ITAV – che aveva l'ufficio al piano superiore.... RUSSO non mi parlò, né ne parlo nella riunione con il gen. FAZZINO di due plot definiti -17 e -12. Non sono tecnico, ma comunque se ne avesse parlato me ne sarei ricordato. Disse che tutti i plot rilevati nei pressi della traiettoria dovevano essere attribuiti ai rottami del DC9 ITAVIA".*

All'epoca del fatto Ispettore delle telecomunicazioni e Assistenza al Volo dell' AM era, come si è detto, il gen. Cesare FAZZINO, il quale ricopriva anche l'incarico di Commissario governativo presso il ministero dei Trasporti per la costituzione dell'Azienda per il Controllo del GAT (Traffico Aereo Generale), nel quadro della programmata e al momento non ancora realizzata smilitarizzazione dei servizi del controllo del traffico e delle informazioni aeronautiche. Il FAZZINO, che al dibattimento si è avvalso della facoltà di non rispondere, ascoltato per la prima volta dalla Commissione Stragi in data 23 novembre 1989 (IV. 8. 2669 –2786), conferma preliminarmente, con ulteriori precisazioni, le relative dichiarazioni nel corso del primo esame testimoniale davanti al GI del 10 ottobre 1991 (III. 21. 4871/2). In particolare, alla Commissione parlamentare esponeva la sua versione sul modo in cui era venuto a conoscenza del disastro di USTICA , rispondendo alla domanda del Presidente se avesse avuto contatti, colloqui, legati al caso USTICA con gli organi dell' Aeronautica e della Difesa: ***“No, il giorno dell'incidente, ripeto, seppi del disastro ascoltando come faccio sempre il giornale radio delle 6 e 30, questo proprio perché non ero inserito nella catena operativa, perché chi deve essere informato immediatamente è il sottocapo, il capo di S.M. e naturalmente la catena operativa, quella che tra le altre cose deve anche attivare in caso di bisogno i soccorsi... quindi andai in ufficio dove chiamai il responsabile del reparto T. A. e D. A., in particolare quello del T. A., e mi feci riferire a voce, come si fa subito dopo un incidente, i dati delle comunicazioni TBT... e dei tabulati delle registrazioni....Allora mi riferirono: sì, l'abbiamo registrato, l'abbiamo visto sparire dagli schermi, subito dopo lo spegnimento del trasponder...; sono state registrate tracce primarie, una nuvola di tracce primarie... Chiesi: ma c'erano velivoli intorno? No, fu la risposta , no, non c'erano velivoli intorno.”***

Al GI ritiene di dover subito sottolineare il più ampio tema già affrontato davanti alla Commissione delle particolari caratteristiche del radar MARCONI che lo portavano a generare *“per ciascuna battuta numerosi echi anomali”*. La precisazione ha una motivazione specifica subito illustrata. *“Per questa ragione mi sembrò irrilevante che nei pressi della traccia del DC9 vi fossero degli echi che a questa traccia apparentemente non si correlavano. Ciò vidi per la prima volta quando mi fu portata da uno dei miei collaboratori, che mi sembra fosse FIORITO DE FALCO, una rappresentazione grafica del plottaggio. Ciò accadeva nei giorni*

*immediatamente successivi al fatto. Non ricordo se sulla cartina che mi fu fatta vedere si vedevano anche degli 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, ovviamente diversi dal DC9, ma non demmo gran peso a tali echi, perché non vi erano conferme né dal Selenia, né dai radar della D. A.....Preciso che quando il giorno successivo chiesi ai miei collaboratori e cioè al col. FIORITO DE FALCO e al capo del 1° Reparto col. SGUERRI se vi erano state delle possibili collisioni con aerei militari, mi fu risposto che questa possibilità non vi era perché non vi erano velivoli militari nelle immediate vicinanze dell'aereo del DC9.” . Ancora una volta, inoltre, il diniego su un'informazione nella notte è secco e in equivoco **“Io non fui avvisato la sera stessa del fatto perché vi è una catena operativa che fa capo ai comandi operativi (ROC), mentre per l'ITAV non vi è un obbligo di comunicazione”**.*

Il successivo esame da parte del GI in data 31 gennaio 1992 (Trascr.: III. 31. 7168-7210) avrà inizio con una nuova domanda sul primo momento di conoscenza della notizia del disastro. La risposta non è solo ferma e convinta, ma anche supportata da articolate motivazioni: **“L'incidente ne venni a sapere al mattino alla radio. Che era un sabato, siccome tutte le mattine mi sentivo il giornale radio, l'ho appreso dalla radio. Poi sono andato in ufficio e, naturalmente, ho chiamato i miei collaboratori per avere notizie di questo incidente. Questo è come io ho appreso dell'incidente, quel giorno li esattamente”**. In relazione a una più specifica domanda FAZZINO insiste nel negare di aver ricevuto alcun rapporto o telefonata e aggiunge: **Questo l'ho già specificato alla Commissione stragi...quasi si meravigliarono, ma io spiegai che non ero nella catena di comando e di controllo, ma essendo un Ispettore, quindi nell' Ispettorato ero colui che dirigeva l'organismo preposto alla preparazione normativa, all'addestramento e al controllo dell'addestramento degli operatori: Anche all'organizzazione tecnica, all'installazione degli apparati, al loro controllo, le procedure...quindi per questo motivo qui non sono stato neanche chiamato quella sera lì”**. Invero è ormai noto (e il GI lo contesterà al FAZZINO nella fase immediatamente successiva dell' esame) che nel corso della conversazione telefonica delle 20 e 23Z FIORITO DE FALCO, risponderà affermativamente alla domanda di GUIDI (**“Sei riuscito a parlare con FAZZINO”**), aggiungendo che il superiore gli aveva chiesto se il COP era stato

informato. Di fronte a tale dato incontestabile (FIORITO non solo risponde affermativamente a GUIDI, ma aggiunge anche un particolare specifico in relazione al colloquio) FAZZINO inizialmente insisterà nel diniego (“*No, assolutamente, nessuno ha parlato con me quella sera*”), poi finalmente attenuerà la posizione (“*adesso se mi dice che, mi viene pure il dubbio perché...io ho sempre ricordato che l’incidente l’ho saputo alle sette dell’indomani mattina alla radio*”), ma sempre ribadendo “*no, non me lo ricordo assolutamente perché non c’era motivo di non ricordarselo*”.

Nei successivi sviluppi dell’esame incentrato anche sulle notizie diffuse nella notte del 27 giugno 1980 in ordine alla presenza nella zona di traffico americano IL FAZZINO ha esposto ripetutamente e con fermezza il suo convincimento che comunque i plot rappresentati nei tabulati del radar MARCONI e analizzati dai diversi esperti fossero falsi: “*Il fatto che vi siano degli echi fasulli sullo schermo radar in una battuta è una cosa normale: può variare da 3 a 30, questo è risaputo..... non bastano 3 presi a differenti battute, ci vuole una battuta sì una battuta no, una battuta sì una battuta no, una battuta sì per lo meno per tre, quattro volte , ma non si prende un eco a meno 17 battute rispetto al zero, 5 battute a vuoto poi a meno 12 e poi a più 12 dopo la bellezza di 14 battute*”.

Pertanto alla domanda del PM se avrebbe considerato comunque irrilevanti tali plot pur sapendo che vi erano aerei nella zona, la risposta è: “*Anche sì, irrilevanti perché sono battute tanto è vero che il computer...non ha neanche presentato questi echi sugli schermi radar. Nessun operatore ha visto niente, per il semplice fatto che rispondono a una logica ben precisa al computer dopo l’estrattore*”.

Né FIORITO DE FALCO, né GUIDI gli avevano riferito le ipotesi formulate nel corso della notte, ma comunque “*quei tre echi di cui si parla tanto, va bene, per me sono sempre echi falsi e sono stati opportunamente collegati perché 3 punti non fanno – fanno una traiettoria in teoria, va bene – in pratica su un radar come quello non fanno una traiettoria e Macidull questo lo dovrebbe sapere benissimo*”. Solo in conclusione la constatazione che “*comunque rimane il fatto che non è escluso che ci possa essere un altro aereo sempre in relazione a questi 3 punti*” e la immediata successiva precisazione: “*Non è, vi sono 3 punti non correlabili con i criteri normali, soprattutto per il radar Marconi, questo è chiaro: Però non potrei giurare*”.

al mille per cento e dire: no, non c'era assolutamente, mi sono spiegato? Può anche darsi che ci fosse magari uno solo dei 3:".

In merito alle iniziative intraprese dal FAZZINO la mattina del 28 giugno il col. Ferdinando SGUERRI, che all'epoca era capo del I° Reparto dell' ITAV, ha inizialmente dichiarato di non ricordare una riunione con FAZZINO l'indomani dell'incidente, precisando che con ogni probabilità era rimasto a casa quel sabato in quanto appena tornato da una missione NATO a Bruxelles (22.04.93; III. 59. 13604/5); ha quindi ipotizzato che vi avesse partecipato il suo sostituto ten.col. VESPASIANI, in seguito deceduto:. Nel corso di un successivo esame dell'8 novembre 1996 (III°. 28261/5) ha preso atto di una annotazione estratta dal Diario Storico dell' ITAV (*Incivolo ITAVIA del 27.6.1980 – Riservato - Su richiesta della Procura di Palermo questo reparto ha provveduto a rilevare tutte le registrazioni del tracciamento radar sulla direttrice Latina/Ponza/Palermo relative al DC9 ITAVIA – I-TIGI – inabissatosi il 27. 6. 80 nel mare di Ustica. Le predette registrazioni e relative riduzioni grafiche effettuate dai siti D. A. di P. Ballone, Licola e Marsala nonché le comunicazioni T/B/T esistenti sono state consegnate al ° Reparto per il successivo inoltro alla Commissione d'Inchiesta. T. Col. VESPASIANI – St.216 – Tel. 4455*) e la ha commentata rilevando che il VESPASIANI aveva trattato personalmente l'intera vicenda in quanto aveva partecipato alla riunione del 28 giugno con il gen. FAZZINO e che probabilmente in tale occasione aveva avuto l'incarico di collaborare con il 2° Reparto ITAV.

Il ten. col. Mario VALENTI, capo della Sezione Inchieste dell' ITAV – gerarchicamente inserita nel 2° Reparto – la sera del disastro fu convocato telefonicamente e giunse presso la Sala Operativa di Ciampino intorno alle ore 23. L'esigenza di chiamarlo era stata rappresentata dal GUIDI al MASSARI (v. l'inciso nel corso della telefonata dello stesso GUIDI con FIORITO DE FALCO iniziata alle 20 e 23Z e la relativa ricerca del recapito da parte del MASSARI registrata nel contesto di una conversazione delle 20 e 37Z *“Ce l'hai scritto là Valenti...”*). Si trattene sul posto fino alle 8 e 30 del mattino successivo ***“quando fu acquisito con certezza il punto di caduta del velivolo: io avevo partecipato infatti principalmente alla individuazione del punto di caduta del velivolo”*** (verbale e trascr. esame del 31.01.92: III. 31. 7283 – 7318). Quella stessa mattina si era recato presso la sede dell' ITAV e aveva chiesto al gen. FAZZINO (inizialmente lo confonde con il gen.

BARTOLUCCI, che aveva in precedenza ricoperto la carica di Ispettore Generale dell' ITAV) di essere esentato dalla partecipazione alla Commissione d'inchiesta ministeriale in quanto era impegnato in altre 3 inchieste e si era reso conto che sarebbe stato difficile giungere a conclusioni non indiziarie perché il relitto era in fondo al mare a 3500 metri di profondità. Non aveva mai avuto occasione di parlare delle indagini della Commissione LUZZATTI con il ten. col. MOSTI, che era stato designato a farne parte (*“quando è nominato un altro membro della Commissione non vado io ad interferire....oltretutto MOSTI in quel periodo stava transitando all' Azienda autonoma assistenza al volo”*). Nonostante la sua specifica esperienza in materia di inchieste, ipotizza che *“per togliere le pizze e per riportare dei tracciati radar...ci vogliono alcuni giorni”* in quanto in altre occasioni di mancate collisioni aveva richiesto i tracciati radar all' ACC di CIAMPINO e gli era stato risposto che era necessario parecchio tempo.

Al dibattimento la versione del RUSSO, il cui esame in qualità di imputato in procedimento connesso era stato richiesto da tutte le parti, è stata oggetto di particolare approfondimento nel corso di due successive udienze (20 febbraio 2001 e 21 maggio 2002). In primo luogo RUSSO sottolinea che il controllore era poco abituato a notare singoli plot di primario a meno che essi non ricorressero in modo tale da configurare la traiettoria di un aereo; in tale diversa ipotesi il controllore, dovendo come sua funzione primaria assicurare la separazione e cioè mantenere distanti gli aeroplani sotto il suo controllo da eventuali altri aerei definiti sconosciuti doveva chiaramente prestare attenzione; tuttavia per riconoscere la presenza di un aereo sconosciuto era necessario che queste risposte si presentassero con una certa continuità. L'incarico ricevuto da GUIDI era finalizzato a indirizzare i soccorsi, per cui era necessario tracciare la traiettoria dell'aereo per individuare il punto di caduta, mentre non vi erano altre motivazioni, né gli era stato detto del ritrovamento dei primi relitti in un momento antecedente al suo arrivo in ufficio. Logicamente fu fatta anche una verifica per constatare un'eventuale collisione, così come aveva riferito GUIDI davanti alla Corte, nel senso che anche lui aveva *“dato un'occhiata”* nella zona dell'aeromobile per vedere se ci fossero altri aerei. Nella descrizione del lavoro effettuato premette che gli estrattori inviano i dati riportati nei tabulati non per singoli plot ma a gruppi secondo settori circolari (in totale 15, mentre l'aerovia AMBRA 13 si trovava nel settore 7). Nella ricerca si era partiti dal

NORD di PONZA (in corrispondenza con l'inizio del tabulato) per giungere fino all'ultima risposta del radar secondario. Individuati i molteplici plot primari successivi a tale risposta, si era reso conto che la scala iniziale del grafico (1:500.000) non era idonea a una rappresentazione chiara per cui aveva elaborato un grafico più ampio con una diversa scala(1:100.000). Dalla presenza del plot doppio 2A e 2B – quest'ultimo spostato ad ovest della traiettoria nonostante un vento fortissimo in direzione EST – aveva compreso che vi era stata un'esplosione. I punti -17 e -12 effettivamente erano dello spazio riprodotto nella cartina, ma aveva scartato l'ipotesi della collisione per l'assenza di punti successivi prossimi all'aeromobile. In tal senso era significativo il fatto che nell'esperimento svolto dalla Commissione BLASI il velivolo F104 era perfettamente visibile nonostante si trovasse a una distanza superiore di dieci miglia. Per altro verso, la sera del disastro, pur essendosi ai limiti della portata del radar, la visibilità dei relitti in caduta gli aveva fatto comprendere che si era in presenza di una propagazione superstandard (la quale non aumenta necessariamente il numero degli echi spuri, ma può determinare la presentazione di ostacoli a distanza più ravvicinata rispetto a quella reale). Al momento si era proprio posta l'ipotesi della presenza di un aereo militare, che gli era stata prospettata solo nel mese di ottobre 1980 dall'ing. BARALE della SELENIA in termini molto ipoteteci (*“mi disse che c'erano un paio di punti di poco conto”*). Non sapeva perché nel corso della notte nessuno lo avesse chiamato (forse era difficile acquisire i tabulati), non gli risultava che MARTINO, il quale sapeva che dovevano disegnare la traiettoria del velivolo, gli avesse indicato i punti -17 e -12, per quanto ricordava non aveva avuto notizia del fatto che i rottami dell'aereo erano stati localizzati. In merito alle opinioni dell' Ing. BOSMAN, conosciuto quando lo stesso RUSSO aveva portato il grafico del tracciato alla Commissione LUZZATTI (la quale aveva ricevuto anche i tabulati e i nastri del radar), si era sorpreso del fatto che un ingegnere ipotizzasse la presenza di un aereo lungo la traiettoria in quanto tutti i plot erano correlabili con il DC9. Credeva di essere stato il primo, con MARTINO, a individuare il punto di caduta del DC9. A suo avviso si trattava di falsi plot (battute non consecutive a distanza di 15 miglia) mentre sono necessarie 3 battute consecutive per individuare la presenza di aeromobili, a prescindere dal rilievo che un aereo in fase di attacco si sarebbe posto trasversalmente e sarebbe stato percepito meglio dal radar. Il radar MARCONI era

affetto da errore nella rappresentazione dell' azimuth e nel caso del plot 2 (B) tale errore si era verificato al limite massimo possibile. FIORITO DE FALCO era incorso in errore quando aveva dichiarato che si erano incontrati all' ITAV il 28 giugno, per cui, ad avviso di RUSSO, era stato GUIDI a mostrargli la cartina. Dal punto di vista tecnico i segnali grezzi non si presentano idonei a essere riprodotti sui tabulati, ma esistono al passaggio dell' antenna e sono visibili solo sullo schermo.

Al momento dell' inizio della ricerca non aveva avuto informazioni particolari, né aveva parlato con l' ultimo controllore che seguiva il DC9; conosceva la forza e la direzione dei venti perché aveva ovviamente avuto le informazioni metereologiche. Ribadendo la procedura della ricerca operata con il MARTINO, la logica era di ricercare i plot combinati e il primario nel solo caso che non vi fosse stata associazione tra primario e secondario. Alla contestazione che, seguendo tale procedura, sarebbe stato impossibile rendersi conto non solo dell' esistenza dei plot – 17 e –12, ma anche di una eventuale serie continua di plot tali da costituire inequivocamente una traccia la risposta è stata la seguente : *“non so se lui li ha visti o non li ha visti, non ne ho idea, perché anche il MARTINO ...ha dichiarato questa cosa, cioè che prima abbiamo fatto la traiettoria dell' aeromobile, una volta arrivati indietro siamo tornati indietro alle precedenti rotazioni del radar per vedere se c' erano altre presenze. Allora io non so se lui poi sarebbe arrivato al –12 e –17, oppure se ci siamo fermati nell' ambito o nell' intorno, non lo so. Ecco questo francamente non lo posso dire”*.

Nel corso dell' esame svoltosi il 21 maggio 2002 il RUSSO puntualizza con convinzione che MARTINO non gli aveva “trasferito” i plot –17 e –12 , né d' altra parte ve ne era motivo perché, come aveva constatato in seguito, erano molto precedenti all' incidente, in una fase in cui il DC9 volava regolarmente. Specificando ulteriormente i rilievi già formulati in tema di segnali grezzi del radar, sottolinea che il radar MARCONI originariamente funzionava solo come radar primario, per cui le separazioni tra i diversi aerei erano operate proprio sulla base di questi echi radar grezzi o analogici. In sostanza il suo convincimento, sia all' epoca sia attuale è nel senso dell' esclusione della collisione: in effetti il plot 2b era spostato di un' entità che si può considerare al limite della tolleranza del radar, però, come è noto e come è stato verificato anche in seguito il MARCONI risentiva di un forte errore angolare in funzione dell' ampiezza del fascio di radiazione, per cui *“non sembrava che*

questo plot fosse poi un qualcosa di estraneo". D'altra parte si trattava di plot doppi e anche il successivo tracciamento del radar SELENIA (di cui RUSSO non ricorda la data di elaborazione) aveva confermato che il plot 2B non era a destra della traiettoria. In base alla sua analisi al GUIDI e, solo per telefono, al FIORITO DE FALCO aveva riferito che non c'era niente di anomalo o di anormale nel tracciato. La ricerca era stata inizialmente operata sui dati estratti dal radar MARCONI perché era ritenuto da tutti i controllori il radar effettivamente più attendibile dal punto di vista proprio della capacità di rilevazione, in particolar modo in relazione a una verifica da eseguire in zone prossime ai limiti di portata dei due radar.

Anche Bruno MARTINO è stato esaminato al dibattimento nella sua qualità di testimone in due distinte occasioni: all'udienza del 20 febbraio 2001 e successivamente, con specifico riferimento alla sua conoscenza della configurazione del sistema ATCAS operativo a Ciampino nel 1980, all'udienza del 19 marzo 2002 (trascr.149-162). Nel corso della prima deposizione ribadisce di aver svolto un ruolo di supporto all'Ufficio Operazioni per il sistema ATCAS, confermando che dopo aver prestato servizio nella notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 anche la mattina successiva era rimasto al lavoro per collaborare su richiesta del RUSSO alla elaborazione dei tracciati radar (attività già svolta in altre occasioni per esigenze di controllo dei dati radar). Secondo il programma disponibile i dati radar erano divisi per settori e il problema maggiore era costituito dalla conversione dei dati risultanti dal tabulato in coordinate geografiche riportabili sulle carte. Analizzando il tabulato con l'ausilio di una calcolatrice, fu seguita la rotta del DC9 e in un secondo momento fu effettuato il percorso a ritroso per verificare l'esistenza di altre battute radar. MARTINO dichiara di non ricordare quale sia stata la zona interessata da questo "*lavoro all'indietro*", né rammenta se in tale fase individuò plot primari e li comunicò al RUSSO. Dopo aver ovviamente individuato su un tabulato i plot -17 e -12, notando sull'estrattore 3 del radar MARCONI un plot non riportato (in seguito preciserà che l'analisi fu svolta sui dati del canale 1 MARCONI, quello operativo nella Sala di controllo) osserva che sicuramente nel corso della prima fase del lavoro "*in discesa*" aveva visto i plot primari, aggiungendo che nella seconda fase li aveva egualmente letti se il lavoro era stato portato avanti fino a quel punto (avuto riguardo alla loro posizione e distanza dalla traiettoria del DC9). Il lavoro era destinato all'ITAV e MARTINO dichiara di ricordare GUIDI che più volte sollecitava risposte

nel corso della giornata per poterle inviare all' ITAV. Nel corso della notte non era stato interpellato, ma aveva visto il tabulato già stampato in sala operativa probabilmente perché si cercava di individuare l'ultima battuta del codice SSR: tra le persone presenti indica oltre al ten. col. GUIDI, MANCINI definendolo come responsabile dell'Ufficio Inchieste: in realtà l'indicazione è inesatta perché la relativa qualifica competeva al VALENTI, mentre Francesco MANCINI - persona che in seguito avrebbe proceduto alla trascrizione delle comunicazioni TBT e da lungo tempo deceduta - aveva portato in sala operativa il tabulato. Nel corso del successivo esame del 19 marzo 2003 MARTINO specificherà di aver visto il tabulato in sala operativa nelle prime ore del mattino, verso le 5 o le 6.

All'udienza del 9 febbraio 2001 il col. SGUERRI ha confermato che, per quanto gli sembrava di ricordare *“l'Ispettore, nella riunione famosa del 28, aveva dato incarico al Tenente Colonnello VESPASIANI, di stare appresso e dare tutte le informazioni che fossero ritenute necessarie oche...fosse stato possibile riferire al Capo del Secondo Reparto dell' ITAV, che era il Colonnello FIORITO DE FALCO, il quale era stato incaricato, per quello che mi risulta, di seguire personalmente la questione di questo aeroplano di USTICA”*.

All'udienza del 10 maggio 2002 (f.1-57 trascr.) il ten. col. VALENTI ha sostanzialmente ribadito le precedenti dichiarazioni rese nel corso dell'istruttoria. In particolare, è stato fermo e convinto nell'escludere di aver richiesto la stampa dei tabulati contenenti i dati radar, in quanto l'operazione di trasposizione sulla carta di tali dati era complessa e richiedeva alcune ore; inoltre si trattava di materia non devoluta alla sua competenza e comunque non riteneva che i relativi dati potessero essere più significativi di quelli appresi dai controllori che avevano seguito la rotta del DC9. Ha anche escluso in termini più recisi che i tabulati siano stati stampati. (f.41 trascr.). La mattina del 28 giugno aveva lasciato la sala operativa intorno alle ore 8 solo dopo che gli elicotteri avevano avvistato i primi cuscini e la macchia d'olio; verso le ore 9 si era recato all'ITAV per illustrare quanto era emerso nel corso della notte al gen. FAZZINO e per chiedergli di essere dispensato dall'incarico di far parte della Commissione ministeriale. Aveva parlato con il RUSSO quella mattina, ma non ricordava se a voce o per telefono.

Prima di procedere a una valutazione complessiva del quadro probatorio emergente da queste diverse dichiarazioni non può non procedersi a un sintetico esame della

posizione espressa in relazione a questo specifico tema dagli imputati e in particolare dal gen. BARTOLUCCI, che nella sua qualità di Capo di Stato Maggiore aveva un rapporto diretto con l'Ispettore dell' ITAV FAZZINO, dal gen. FERRI e dal gen. MELILLO.

Il BARTOLUCCI nel primo interrogatorio quale imputato del 26 maggio 1992 (II. 6. 1307-148; vi era stato anche un esame testimoniale in data 21 novembre 1986 – III, 1. nel quale erano stati peraltro affrontati temi di carattere più generale) dichiara che presso il centro radar di CIAMPINO erano stati estratti i dati delle registrazioni e non si erano rinvenuti dati relativi a interferenze con il volo del DC9 (era logicamente assurda la presunta affermazione – e la relativa contestazione - che fosse impossibile esaminare i nastri in quanto già in possesso della magistratura). Nel successivo interrogatorio del 2 giugno 1992 (II. 9. 2186-2314) esclude di aver preso visione all'epoca dei fatti del tracciato elaborato dal ten. col. RUSSO, che gli viene esibito e osserva che il personale incaricato, quale avesse notato qualcosa di sospetto a prescindere dal tema che gli era stato affidato – e cioè quello di individuare il punto di caduta dell'aereo – sicuramente lo avrebbe fatto presente. Al dibattimento l'esame si svolge nelle udienze del 10, 17 e 18 giugno 2003: il gen. BARTOLUCCI nella sua premessa sottolinea di essere stato Ispettore generale dell' ITAV dal 1976 al mese di marzo 1980 e dopo aver descritto le competenze e l'organizzazione dell' ITAV osserva che l' Ispettore da cui è diretto risponde direttamente al Capo di Stato Maggiore, con il quale tratta personalmente per le decisioni che rivestono importanza. Aggiunge in seguito su richiesta del suo difensore all'udienza del 18 giugno 2004 che l'ITAV era sostanzialmente una propaggine dello Stato Maggiore, che il sistema radar di CIAMPINO era stato automatizzato nel periodo di cui egli rivestiva il ruolo di Ispettore e che tale incarico richiedeva una profonda conoscenza dei meccanismi del controllo del traffico aereo sia civile che militare. Nella descrizione di quanto si era svolto allo Stato Maggiore la mattina del 28 giugno esclude di aver parlato della vicenda con il gen. FAZZINO nel corso di quella mattina. In merito all'attività svolta presso il Centro di controllo di CIAMPINO dichiara di averne avuto notizia nel corso della stessa mattina; erano stati richiesti i tracciati (*non ricordo se li avessero già fatti*), ma lo stesso BARTOLUCCI non li aveva visti anche se gli era stato detto che *non c'era nulla*. In termini più specifici sul plottaggio elaborato dal RUSSO, lo stesso era stato fatto quella mattina per

verificare il punto di caduta del DC9 (non erano state riferite analoghe verifiche svolte nel corso della notte). La finalità del plottaggio era l'individuazione del punto in cui era terminato il tracciamento del velivolo e l'operazione risultava comunque utile anche se in quel momento i centri di soccorso già conoscevano il luogo di caduta dell'aereo, avendo individuato rottami e cadaveri. Il gen. BARTOLUCCI dichiara di ritenere che il tracciato, elaborato da un soggetto che, dipendendo gerarchicamente dal ten. col. FIORITO DE FALCO, era subordinato all' Ispettore dell' ITAV FAZZINO, fosse stato portato al 5° Ufficio del 3° Reparto dello Stato Maggiore. Nell'immediato non era a conoscenza del fatto che fosse stata stampata copia dei nastri delle registrazioni radar di CIAMPINO in quanto i nastri erano stati sigillati: evidentemente per consentire il lavoro svolto dal RUSSO i nastri erano stati disigillati e poi nuovamente sigillati. In merito a una dichiarazione del gen. FAZZINO (10 ottobre 91) secondo cui nei pressi della traccia del DC9 vi erano echi che a questa traccia apparentemente non si correlavano, dichiara che non gli era stata data alcuna informazione al riguardo, mettendo in dubbio che il FAZZINO avesse visto i plot -17 e -12 riportati solo a matita sul grafico. Anche nel corso dell'udienza del 17 giugno, rispondendo a una domanda del difensore di parte civile avv. OSNATO ribadisce che il RUSSO verificò il tracciato per dare un aiuto ai soccorsi, pur non sapendo spiegare una frase pronunciata nell'interrogatorio al GI del 26 maggio 1992 (*"e quelli oramai erano partiti"*: f.114 trascr.).

In merito a questo specifico profilo di indagine era stato dettagliatamente ascoltato nel corso dell'istruttoria il gen. MELILLO, il quale nel corso dell'interrogatorio del 28 maggio 1992 (II. 8. 1780-1990) si era così espresso: già nel corso della mattina del 28 giugno un ufficiale dell'ACC di CIAMPINO aveva riportato l'esito dell'esame dei tracciati radar: si trattava di dati valutati nell'immediatezza e già nella notte in quanto era necessario disporre subito per poter dare attraverso le tracce radar le prime indicazioni ai soccorsi. La risposta era stata che non risultava alcuna traccia estranea che avesse impattato il velivolo. Leggendo gli atti della Commissione Pisano si era ricordato del ten. col RUSSO, che probabilmente aveva riferito i dati al 5° Ufficio del 3° Reparto dello Stato Maggiore (al Colonnello SABATINI o a un suo sostituto). In tal modo aveva saputo che non vi erano tracce estranee, ma non aveva comunque visto il grafico anche perché non sarebbe stato in condizioni di valutarlo. Secondo il RUSSO al momento dell'incidente la traccia del

DC9 “*si sfaldava*” e probabilmente ciò stava a significare che l’aereo perdeva pezzi. Lo stesso MELILLO era amico ed aveva cordiali rapporti con il gen. FAZZINO, per cui probabilmente gli aveva parlato anche il 28 giugno. Comunque FAZZINO, nella sua qualità di capo dell’ ITAV, prendeva contatti direttamente con il Capo di Stato Maggiore perché dipendeva direttamente da lui (e non dallo Stato Maggiore). In termini più specifici il gen. MELILLO si pronuncia nell’interrogatorio del 24 febbraio 1997 (II. 59. 15277-15476): *“Il generale FAZZINO, capo dell’ ITAV, visto che avevamo questo ufficio che era in comune al livello superiore il mio, ma lui era generale di squadra e io ero generale di brigata, era stato mio anziano in accademia, quindi tutto il rispetto e la riverenza che gli competevano. Lui era costantemente dal sottocapo e dal Capo di Stato maggiore perché l’ITAV...non è vero che dipende funzionalmente dallo Stato Maggiore, nel modo più assoluto...ma dipendeva direttamente dal Capo.*

In particolare, nella memoria del 22 marzo 1999 il gen. MELILLO, nel contesto di una articolata analisi del quadro probatorio emergente in ordine a questo specifico profilo della contestazione osserva (p.54): *“I risultati del plotting del t. col. RUSSO pervennero al 3° Reparto dello SMA, quanto meno come anticipazione per le vie brevi, nella stessa mattinata di sabato 28.6.1980 e furono subito comunicati al gen. MELILLO. E’ possibile che il plotting sia poi materialmente giunto in visione il mattino del lunedì 30.6.1980. Esso fu esaminato dal 5° Ufficio –TLC ed assistenza al volo – del 3° Reparto, che a livello di Stato Maggiore aveva competenza in materia di controllo del traffico aereo. E’ anche possibile che quel plotting sia stato portato in visione al Capo/Sottocapo di SM: Se ciò avvenne potrebbe avervi provveduto lo stesso gen. FAZZINO, Ispettore dell’ ITAV. Ebbene, quel plotting non comprendeva sicuramente i due plot –17 e –12 sia perché il gen. MELILLO non ne ebbe notizia dal 5° Ufficio del 3° reparto, sia perché, fatto del massimo rilievo, copia del medesimo plotting fu consegnata anche alla Commissione LUZZATTI ed è certo che non vi comprendeva i due menzionati plot”.* Ed ancora (p.62): *“Non vi sono dubbi che i plot –17 e –12 esistono, ma vi sono sufficienti elementi a supporto del fatto che essi non vennero riportati dal RUSSO nel suo plotting; quello stesso posto in visione del 3° Reparto e distribuito alla Commissione LUZZATTI. Sul motivo per il quale tali plot non compaiono nella trascrizione di RUSSO possono essere fatte tante supposizioni, compresa quella che egli falsificò volutamente il*

documento e tante altre ipotesi ancora più nebulose, ma dobbiamo sempre ricordare che le supposizioni sono sospetti e non altro. Si può semmai condividere che le motivazioni addotte dal RUSSO per giustificare la mancanza dei plot -17 e -12 dal plotting sono quanto meno artificiose". Ma il fatto incontrovertibile è che al 3° reparto dello Stato Maggiore giunsero, in un primo tempo, per le vie brevi, informazioni su quel plotting che poi fu posto in visione al 5° Ufficio. E in entrambe le circostanze nessuno riportò al gen. MELILLO l'esistenza di quei due plot e, di conseguenza, egli si comportò sulla base di quanto riferitogli".

Al dibattimento alla domanda del PM se il 28 giugno o nei giorni immediatamente successivi avesse avuto modo di parlare della vicenda con il gen. FAZZINO il gen. MELILLO così risponde (ud. 8.7.2003 p.32/33 trascr.): *"Non lo ricordo, ricordo che il generale FAZZINO in qualità Ispettore dell' ITAV... in quell'epoca di Commissario per la civilizzazione del traffico aereo...aveva intanto numerosissimi contatti con il Capo di Stato maggiore e il sottocapo di Stato Maggiore...ma ne aveva anche con il 3° reparto perché ricordo che il 3° Reparto c'è un 5° Ufficio che si chiama Telecomunicazioni e assistenza al volo, cioè ha un legame diretto con l'ITAV per quanto riguarda per esempio il controllo del traffico aereo, le radioassistenze, quindi lui era sovente allo Stato maggiore e spesso devo dire passava a prendere il caffè da me, perché per quanto fosse un ufficiale di rango superiore al mio, ci conoscevamo da troppi anni e lui veniva, ma non so nel ricordo se lui mi abbia mai parlato delle questioni di Ustica e io a lui. C'è stato un momento in cui pensavo di ricordare che probabilmente lui e... portava dei documenti in visione al Capo di stato maggiore, ma questi li portava regolarmente non so di quale natura."* Ed ancora con più diretto riferimento al plotting (p.69-72 trascr.): *"Mi sembra di aver già anticipato la risposta che con il generale FAZZINO mi vedevo molto spesso per le ragioni che ho espresso e non posso ricordare se ne abbiamo parlato, anzi io pensavo addirittura che fosse stato il generale FAZZINO a parlarne con il Capo e il Sottocapo di Stato maggiore, ma mi risulta che non è stato così".* In relazioni a precedenti dichiarazioni del 24 febbraio 1997 secondo cui il plottaggio sarebbe stato visto il lunedì mattina dal Sottocapo...*"credo di aver fatto una specie di confusione fra registrazioni della Difesa Aerea e registrazioni della...di CIAMPINO, perché mi ha detto, mi ha ricordato che venne fatto il plottaggio al mattino...no, proprio devo dire che presso lo Stato Maggiore non è*

stato fatto nessun plottaggio dei radar della...del controllo del traffico...delle registrazioni radar del controllo del traffico aereo, mentre venne fatto il plottaggio di quelle registrazioni che pervennero per messaggio” ; “l’equivoco è stato in questo senso, che quando parlo del plottaggio di registrazioni radar, sono quelle della Difesa aerea che vennero fatte il lunedì mattina presso il 5° Ufficio, quelle del radar di CIAMPINO vennero fatte al mattino del sabato, dicevamo di questo colonnello RIZZO o ROSSI, perché io non lo conoscevo, adesso sappiamo che è RUSSO, e...e ricevemmo esclusivamente in anteprima il sabato stesso che era stato fatto il plottaggio e che non risultava niente, mi sembra e credo di ricordare ma abbastanza vagamente che poi quel plottaggio fatto da e... dal tenente colonnello RUSSO sia pervenuto in visione al 5° Ufficio che ne prese visione e mi riferì che dal plottaggio fatto presso il...la RIV non risultava nulla, anzi credo che mi fu detto, non so se il sabato o il lunedì che appena dopo l’incidente si vedeva uno sparpagliamento della traccia, qualcosa del genere”.

Per quanto riguarda il gen. FERRI, in istruttoria lo stesso nell’interrogatorio del 27 maggio 1992 (II. 7. trascr. P. 1555-1741) risponde “*Non credo*” alla domanda del PM se avesse parlato con il gen. FAZZINO il 28 giugno 1980 ed esclude che il FAZZINO avesse fatto alcun rapporto a lui nei giorni immediatamente successivi al fatto. Anche al dibattimento il gen. FERRI ribadisce di non aver avuto a che fare con il gen. FAZZINO in ordine alla vicenda, insistendo sulla mancanza di un rapporto gerarchico tra l’ ITAV e lo Stato Maggiore (ud. 20 giugno 2003, p.21-24 trascr.).

Ad avviso della Corte, la ricostruzione di queste dichiarazioni - sinteticamente riprodotte nei loro aspetti più significativi - rese da testimoni o da soggetti che rivestono la qualità di imputati nel presente processo o la hanno assunta in procedimenti connessi, se deve essere ovviamente fondata su una rigorosa e puntuale analisi di ciascuna delle diverse versioni, non può logicamente prescindere da una valutazione della posizione globalmente emergente dal complesso delle dichiarazioni stesse; esse risultano infatti inquadrabili in un contesto di stretta interdipendenza logica per cui nel caso specifico questa valutazione unitaria appare più che mai indispensabile ai fini di una corretta ed esaustiva lettura interpretativa delle molteplici circostanze di fatto riferite sotto tutti i profili necessari alla verifica della fondatezza della prospettazione accusatoria.

In sintesi, il filo unitario che sembra legare logicamente (pur se con alcune, non secondarie differenze tra i diversi soggetti) queste versioni anche all'esito di una lenta evoluzione progressivamente maturata durante l'istruttoria e confermata al dibattimento può essere rappresentato nei seguenti termini. L' ITAV avrebbe avuto un ruolo non particolarmente significativo nelle iniziative maturate ai vertici dello Stato Maggiore per indagare sulle cause del disastro., infatti l'analisi dei tabulati dei radar di Ciampino e la relativa riproduzione grafica della traccia del DC9 da parte del RUSSO sarebbero state motivate principalmente se non esclusivamente dalla finalità di prestare aiuto ai centri del soccorso nell'individuazione dell'ultima risposta del transponder del DC9. L'eventualità di una collisione con altro velivolo sarebbe stata comunque valutata, ma immediatamente esclusa da parte del RUSSO anche se sulla base di una non approfondita "occhiata" in ordine alla presenza di altre tracce nella zona prossima all'ultima battuta del DC9. Il FAZZINO, che pure avrebbe seguito nel suo ufficio l'esito di questa ricerca svolta nell'ambito della struttura di cui era a capo, non avrebbe avuto alcun diretto contatto nella giornata o quantomeno nella mattina del 28 giugno né con il diretto superiore gen. BARTOLUCCI, né con il Sottocapo FERRI o il gen. MELILLO (con i quali non esisteva invece rapporto gerarchico). In sostanza le notizie che dall'analisi del tracciato non emergeva alcuna anomalia e, in un secondo momento, la cartina riprodotte la traiettoria del DC9 sarebbero pervenute attraverso contatti o trasmissioni di documenti non coinvolgenti direttamente il vertice dello Stato Maggiore, ma indirizzati al 5° Ufficio del 3° Reparto in quanto tecnicamente competente in materia di analisi dei dati radar. In termini più specifici, il gen. BARTOLUCCI non aveva preso visione del grafico elaborato dal RUSSO, ma aveva appreso che "non c'era nulla". Ovviamente alla luce di questa versione nessuno allo Stato Maggiore era stato posto a conoscenza della presenza dei plot -17 e -12, che d'altra parte non erano neppure riprodotti nel grafico redatto dal RUSSO (né nella sua elaborazione originale, né nella copia in seguito consegnata alla Commissione LUZZATTI).

In relazione a questa versione può in primo luogo formularsi un rilievo logico di ordine generale fondato sulla constatazione di quanto in base alle dichiarazioni degli stessi imputati si sarebbe verificato allo Stato Maggiore la mattina di sabato 28 giugno 1980. E' in sostanza indubbio che, pur in un contesto che è rappresentato

come scervo da eccessivi allarmismi, l'atteggiamento del Capo di Stato Maggiore BARTOLUCCI fu correttamente improntato alla volontà di approfondire le indagini volte a verificare l'eventuale presenza di aerei alleati nella zona in cui era caduto il DC9 ai fini della verifica di un'eventuale collisione e dallo stesso efficacemente trasmesso ai suoi collaboratori con l'espressione "*vorrei saperne di più*" (d'altra parte erano le stesse modalità improvvisate dell'interruzione dei contatti radio con l'aereo, non precedute da alcuna segnalazione di anomalie da parte del pilota, a suggerire l'inclusione, tra le altre, dell'ipotesi della collisione, che poteva essere oggetto di immediata verifica).

Se questo è vero, appare logicamente impensabile che questo approccio metodologico – seguito anche in relazione all'acquisizione dei dati provenienti dai Centri radar della difesa aerea - non sia stato adottato esclusivamente in relazione ai dati dei radar di CIAMPINO mediante un diretto contatto dello stesso BARTOLUCCI con l'ispettore dell'ITAV FAZZINO, suo naturale referente per il controllo del traffico aereo. e ciò per una serie di motivi inequivocamente significativi. Il BARTOLUCCI non solo era all'epoca dei fatti, nella sua qualità di Capo di Stato Maggiore, il responsabile del controllo del traffico aereo, ma prima di assumere tale carica nel mese di marzo 1980, era stato proprio ispettore dell' ITAV ed aveva pertanto acquisito una specifica competenza anche in ordine alle complesse problematiche attinenti a tale materia. Aveva d'altra parte certamente – come ha confermato anche il gen. MELILLO – contatti continui con il gen. FAZZINO, che quella stessa mattina del 28 giugno era presente nella sede dell' ITAV e certamente si attivò per verificare quali fossero le iniziative eventualmente da adottare. E' pertanto logicamente inverosimile - a prescindere dall'approfondimento di tutti i complessi profili dell'analisi dei dati radar – che nel quadro di tale rapporto collaborativo non riducibile al profilo strettamente gerarchico le iniziative sicuramente maturate all'interno dell' ITAV si siano verificate senza un preventivo contatto di FAZZINO con il suo superiore e in ogni modo senza che delle stesse e dei relativi sviluppi BARTOLUCCI fosse informato direttamente dal suo collaboratore. In sostanza, come confermerà l'analisi specifica di tutti gli aspetti concernenti la rappresentazione grafica elaborata dal RUSSO, la prospettazione da parte di BARTOLUCCI e FAZZINO dell'assenza di qualsiasi contatto in relazione alle fasi immediatamente successive alla caduta del DC9 appare inaccettabilmente

riduttiva e fuorviante, in quanto non vi era motivo alcuno perché il BARTOLUCCI non chiedesse la collaborazione dell' ITAV e perché fosse sostanzialmente tenuto all'oscuro di accertamenti, il cui contenuto non era ovviamente limitato alla individuazione del punto di caduta del DC9.

D'altra parte lo stesso tenore della prima risposta che sarebbe pervenuta al generale MELILLO relativamente all'analisi dei dati radar di Fiumicino, individuata esclusivamente nell'indagine affidata al RUSSO (risposta secondo la quale dal plottaggio non risultava niente) non avrebbe significato alcuno se la relativa analisi fosse stata finalizzata esclusivamente alla ricerca del punto di caduta del DC9 e al plottaggio della traccia dell'aereo e non anche, e principalmente, alla verifica dello scenario emergente dalla registrazione dei dati radar nella zona dell'incidente in relazione a un ipotesi di collisione.

Questo rilievo, che alla Corte appare logicamente incontestabile, trova d'altra specifica conferma in una più approfondita analisi critica dei diversi elementi utili alla ricostruzione dell'accaduto, univocamente indicativi della concreta inattendibilità della versioni finalizzate a inquadrare in termini riduttivi sia l'analisi dei dati radar di CIAMPINO sia la valutazione operata sul loro contenuto.

E' in primo luogo di assoluta evidenza come la versione o per essere più esatti le versioni proposte dal RUSSO siano palesemente inattendibili per la loro macroscopica incongruenza logica, l'inverosimile prospettazione della finalità dell'analisi intesa a giustificare la apparente sottovalutazione da parte di un esperto di aspetti tecnici inequivocamente significativi, lo scoperto tentativo di richiamarsi a cognizioni acquisite solo in epoca successiva per proporre una versione dotata di una minima coerenza logica.. Se è necessario porre la massima attenzione in ordine a qualsiasi versione proveniente da soggetti del processo, anche se a prima vista priva della minima credibilità , è peraltro indubbio che il caso in esame si presenta emblematico sotto tale profili. E' in qualche modo possibile che, quando persino il VALENTI, le cui iniziative presso l' ACC di CIAMPINO pure non si segnalano per particolare efficacia o consapevolezza (non si rende neppure conto del fatto che i tabulati dei radar sono stati stampati nel corso delle prime ore del mattino) è venuto a sapere intorno alle ore 8 del mattino della notizia dell'avvistamento dei primi relitti del DC9, del resto ampiamente diffusa dagli organi di informazione radiotelevisiva, proprio la persona incaricata di approfondire l'analisi tecnica sulla scomparsa del

DC9 sia stata tenuta all'oscuro di una circostanza così decisiva ai fini del suo lavoro o comunque non si sia attivata personalmente per acquisire informazioni sull'evoluzione delle ricerche? Si può credere realmente che il compito affidato al RUSSO fosse principalmente se non esclusivamente quello di individuare l'ultima risposta del transponder del DC9, quando il grafico riporta compiutamente lo sciame di plot successivi a tale risposta e dopo l'iniziale elaborazione è redatto in una scala che consenta una migliore leggibilità di tali dati riportati sulla carta e quando l'incarico ricevuto secondo lo stesso RUSSO dall' ITAV gli era trasmesso da quel ten. col. GUIDI, che nel corso della notte aveva apertamente manifestato i suoi sospetti su una collisione e che durante lo svolgimento del lavoro più volte prendeva contatto con lo stesso RUSSO secondo quanto riferito dal MARTINO (ovviamente non per trasmettere ai centri del soccorso le coordinate relative all'ultima risposta del DC9)? D'altra parte il fatto che vi sia una diretta correlazione tra il mancato inserimento del grafico dei plot -17 e -12 e questa grossolana falsità nella descrizione della finalità del lavoro è pienamente presente allo stesso RUSSO, quando in istruttoria alla relativa domanda dopo l'esibizione del grafico su cui i plot erano stati annotati a matita da BOSMAN risponde che i plot dovevano essere sul tabulato ma non erano stati presi in considerazione perché l'obiettivo da raggiungere era l'individuazione del punto di caduta dell'aeromobile. Ma tale assunto è comunque improponibile, come emerge dal fatto che anche una persona esperta e rigorosa come il gen. MELILLO nella memoria del 22 marzo 1999 non può far a meno di ritenere le motivazioni addotte dal RUSSO al riguardo "*quantomeno artificiali*". La relativa valutazione è suffragata dal rilievo che la presunta inesistenza di anomalie risultanti dalla lettura dei dati del tabulato è contrastata dal rilievo oggettivo che già il solo plot 2B, di gran lunga spostato ad ovest rispetto all'ultima risposta del transponder del DC9, doveva imporre a qualsiasi persona dotata di minima competenza tecnica la massima attenzione in quanto difficilmente correlabile con lo sciame dei relitti del DC9; e al riguardo è palese la situazione di disagio in cui si trova il RUSSO, che anche al dibattito, per cercare di giustificare ciò che non è spiegabile logicamente è costretto a esasperare la circostanza dell'errore angolare da cui era affetto il radar MARCONI facendo riferimento a cognizioni tecniche sicuramente apprese in anni successivi e, ciò malgrado non è né convincente né convinto nell'analisi del dato esprimendosi in

termini perplessi e dubitativi (*non sembrava che questo plot fosse poi un qualcosa di estraneo*) incompatibili con la conclusione ferma ed inequivoca che il 28 giugno sarebbe pervenuta a BARTOLUCCI (*non c'è nulla*). Incompatibili soprattutto perché è inevitabile che proprio l'esistenza del plot 2B abbia imposta l'analisi "*a ritroso*" rispetto all'ultima risposta del transponder del DC9, nell'ambito della quale è impensabile che i plot -17 e -12 – i quali si trovavano nello stesso settore 7 del radar e non in quelli adiacenti (pure oggetto di verifica secondo le prime e più genuine dichiarazioni del MARTINO) potessero in alcun modo sfuggire all'attenzione di soggetti dotati di specifica competenza in materia; salvo ovviamente che si possa ritenere credibile la tesi secondo la quale in una materia in cui tutto è fondato sulla rigorosa analisi di dati numerici complessi e sulla loro trasposizione in coordinate geografiche, le persone incaricate dai superiori gerarchici di procedere alle relative analisi destinate comunque a pervenire ai vertici dell' AM si siano limitate a dare *un'occhiata* per escludere una ipotetica collisione.

Alla luce di quanto è stato esposto, appare pertanto indubbio che la rappresentazione da parte del RUSSO del lavoro svolto il 28 giugno 1980 sia inaccettabile sotto qualsiasi punto di vista (la finalità dell'incarico, il reale contenuto dell'indagine tecnica svolta, le sue stesse modalità per quanto concerne il presunto isolamento in cui si sarebbe trovato lo stesso RUSSO al di fuori di qualche contatto con il solo GUIDI, evidentemente non significativo se non gli era stata riferita neppure la notizia del rinvenimento dei primi relitti); e in questo senso è incontestabile che – una volta accertato attraverso le dichiarazioni di FIORITO DE FALCO e SGUERRI che il giorno 28 vi fu una riunione nell'ufficio di FAZZINO alla sede dell' ITAV – nel contrasto tra le dichiarazioni dello stesso RUSSO e del FIORITO DE FALCO sulla partecipazione del primo alla riunione, queste ultime siano su questo specifico profilo dotate di maggiore coerenza logica e credibilità: infatti se il quadro emerso dalle analisi svolte doveva essere prospettato a un soggetto come il gen. FAZZINO che, per quanto ha rilevato anche il generale MELILLO, era dotato di specifica competenza in materia, è evidente che la situazione rappresentata nel grafico e tutti i dettagli dell'analisi non potevano essere esposti compiutamente al FAZZINO se non dal RUSSO, in quanto né il GUIDI, né il FIORITO DE FALCO erano dotati delle cognizioni tecniche necessarie per illustrare tecnicamente il lavoro svolto e rispondere ad eventuali richieste di

chiarimenti da parte del superiore. Anche su questo punto pertanto, ad avviso della Corte, il RUSSO non dice il vero e la conferma di questa conclusione e del contesto in cui la posizione assunta dal RUSSO si inquadra emerge compiutamente da una valutazione critica delle dichiarazioni rese nella sola fase istruttoria dal gen. FAZZINO. Invero la analitica descrizione dell'atteggiamento che il FAZZINO ha assunto in ordine al particolare del mancato avviso notturno della scomparsa del Dc9 è apparsa indispensabile, a prescindere dal rilievo della circostanza specifica, per una più ampia e consapevole valutazione della posizione assunta dal soggetto. Solo a seguito della contestazione da parte del GI del contenuto della conversazione telefonica delle 20 e 23Z tra FIORITO DE FALCO e GUIDI, nella quale il primo non solo risponde di aver parlato con FAZZINO ma aggiunge l'ulteriore particolare della richiesta del superiore se il COP era stato informato, FAZZINO, che pure inizialmente tenterà ancora di negare la circostanza, sarà finalmente costretto dall'evidenza ad accettarla pur se in termini ancora dubitativi. Invero, l'episodio rappresenta una delle espressioni più evidenti e quasi stupefacenti di quale sia stata l'approccio di molte persone chiamate a rendere testimonianza in ordine al disastro di Ustica: FAZZINO è un soggetto qualificato, al quale dovrebbero essere ampiamente noti i doveri connessi all'assunzione della qualità di testimone non solo davanti all'autorità giudiziaria, ma anche davanti alla Commissione parlamentare di Inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi; viene sentito per la prima volta a quasi dieci anni di distanza dal fatto e - pur in presenza dell'onere di solidarietà che in base all'art.2 Cost. costituisce il fondamento della testimonianza - avrebbe potuto comunque (in assoluta buona fede perché il ricordo è davvero sfumato ovvero per un atteggiamento dettato da prudenza o, al limite, da reticenza) limitarsi a dichiarare di non ricordare perfettamente i particolari dell'acquisizione della notizia. Ma non agisce così: al contrario, in primo luogo alla Commissione parlamentare e quindi pervicacemente davanti al giudice, dice apertamente il falso, lo spiega logicamente con l'estraneità alla "catena operativa", sottolinea anche lo stupore dei parlamentari di fronte a tale affermazione. Evidentemente, se si deve ricercare una logica in qualsiasi comportamento, il rilievo per cui non vi era motivo per non ricordare l'informativa notturna formulato a sua giustificazione dal FAZZINO deve lasciare spazio a un diverso ordine di considerazioni: deve esservi un motivo di

particolare rilevanza perché un generale, che ha giurato fedeltà alla Repubblica, prospetti in termini tanto smaccati un quadro così riduttivo del proprio ruolo e delle proprie funzioni : eppure secondo le norme di procedura dello Stato Maggiore per la trattazione delle pratiche relative ad incidenti di aeromobile (II. 27 –allegato a esame di ARGIOLAS) in caso di incidenti ad aeromobili civili l'ITAV deve essere comunque informato (e in particolare telefonicamente qualora vi siano persone decedute o possa comunque essere interessata l'opinione pubblica); eppure il ten.col. VALENTI dell'Ufficio inchieste dell'ITAV – gerarchicamente dipendente dal ten. col. FIORITO DE FALCO – nel corso della notte fu immediatamente cercato e si recò presso il centro di CIAMPINO (ma FAZZINO non ricorda neppure questo nome, anche se non gli risulta nuovo). La conseguenza che deve trarsi dalla valutazione di un simile atteggiamento è che la posizione del FAZZINO è profondamente lontana da quei principi di imparzialità, schiettezza, genuinità e responsabilità che devono ispirare la deposizione del testimone: è d'altra parte logico che tale valutazione non si limita alla sola circostanza sopra esaminata, ma necessariamente investe tutto il contenuto della deposizione in quanto è di assoluta evidenza che tutte le circostanze riferite e i rilievi formulati, per la intima connessione tra i temi trattati, non sono suscettibili di particolare credibilità per la loro provenienza da un soggetto sicuramente non disinteressato. Inoltre per quanto concerne le osservazioni di carattere tecnico che lo stesso FAZZINO sviluppa ampiamente nel corso dell'esame (così, ad esempio, la convinta asserzione della falsità dei plot del radar Marconi, con le ovvie conseguenze sull'analisi dei dati dei tabulati e del plottaggio che era stato predisposto dai suoi collaboratori e il rilievo che tre plot consecutivi non erano idonei a formare una traccia), non può non tenersi conto della finalità dell'indagine (ovviamente disancorata dalla stretta logica di applicazione dei parametri utilizzati per il normale controllo del traffico aereo) e del fatto che un soggetto esperto come FAZZINO non poteva essere all'oscuro della difficoltà di rilevare tutti i ritorni primari di un velivolo di sezione ridotta che volasse in una zona ai limiti della portata del radar, quale era appunto quella in cui furono registrati i tre plot. In questo contesto non possono pertanto condividersi i rilievi formulati dalla difesa del BARTOLUCCI in merito alla aggressiva conduzione degli esami testimoniali del FAZZINO nel corso della fase istruttoria e ai conseguenti effetti sul contenuto delle sue dichiarazioni in quanto deve purtroppo

constatarsi che il FAZZINO, con consapevole determinazione, non ha detto il vero nelle sedi più diverse, indipendentemente da qualunque presunta pressione psicologica dei soggetti che lo ascoltavano.

Ad avviso della Corte, il rilievo da attribuire alla posizione assunta nel procedimento dal FAZZINO è determinante, come si è già osservato, per un corretto inquadramento delle dichiarazioni del RUSSO, ma lo è soprattutto, per altro verso, per la valutazione della versione difensiva dell'imputato BARTOLUCCI. Sotto il primo profilo, deve infatti rilevarsi che, se in astratto non potrebbe escludersi l'ipotesi di un atteggiamento del RUSSO determinato dalla acquisita consapevolezza della erronea sottovalutazione iniziale di dati rilevanti ai fini dell'analisi affidatagli, è proprio la posizione espressa da FAZZINO, da GUIDI e dallo stesso BARTOLUCCI che consente di escludere qualsiasi margine di fondamento a tale ipotesi. Invero, tutti gli interessati, nelle loro rispettive posizioni, si sono sempre impegnati, così come il RUSSO, a ribadire la versione assolutamente inaccettabile della finalità di assistenza al soccorso asseritamente alla base della analisi effettuata in un momento in cui non solo i primi relitti erano stati già individuati, ma le indagini sulla eventuale presenza di aerei sconosciuti (anche se solo alleati) erano ancora in atto per iniziativa dello stesso BARTOLUCCI; il FAZZINO ha prospettato un'immagine inverosimilmente riduttiva dei suoi compiti e delle funzioni dell'ITAV in relazione a un incidente a un aereo civile italiano di portata così devastante; non può in alcun modo prestarsi fede – per i rilievi sopra esposti – alle dichiarazioni convergenti di FAZZINO e BARTOLUCCI di non essersi in alcun modo sentiti in relazione a una vicenda di tale portata che poteva comportare responsabilità nel controllo del traffico aereo, così devolvendo al personale subordinato in contrasto con una abituale frequentazione la trasmissione di informazioni potenzialmente rilevanti in quella prima fase delle verifiche sulle cause dell'evento; la prospettazione di un atteggiamento di prudente e schiva autodeterminazione per la contestuale competenza in ordine all'evento della Commissione ministeriale, sostenuta dal RUSSO in termini francamente inaccettabili nella sola analisi di supporto alla Commissione BLASI e in termini più generali abbracciata dagli imputati è oggettivamente contrastata dal complesso di iniziative dei diversi organi dell'Aeronautica Militare a tutti i livelli, logicamente riconducibile a quel patrimonio di cognizioni tecniche in materia di cui solo questa

Forza era in possesso in Italia; per tutto questo ordine di ragioni la sola conclusione cui si può pervenire logicamente, con esclusione di ogni altra, è che tutto questo complesso di falsità e di reticenze supportato da argomentazioni prive di un reale fondamento sia determinato da un unico filo conduttore e cioè quello di coprire la iniziale decisione di occultare il dato più significativo che emergeva dall'analisi del tabulato del radar MARCONI e cioè la possibile presenza di un aereo sconosciuto in zona prossima alla rotta del DC9 e più specificamente al punto dell'ultima risposta del transponder dell'aereo dell' ITAVIA per l'inevitabile collegamento che qualsiasi esperto avrebbe ipotizzato come possibile tra il plot 2B e i plot -17 e -12.

In sostanza, la decisione che matura nelle prime ore del mattino all' ITAV è ovviamente quella di analizzare i dati del radar di CIAMPINO sotto ogni profilo utile all'accertamento delle modalità e delle cause del disastro. E' assolutamente coerente, non solo dal punto di vista dei rapporti gerarchici nell'ambito dell'Aeronautica ma anche sul piano strettamente logico che alla base dell' iniziativa vi sia stato uno scambio di informazioni tra FAZZINO e il suo diretto superiore BARTOLUCCI in quanto qualsiasi informazione disponibile al momento o acquisibile nel corso della giornata poteva essere utile ad orientare l'analisi affidata al RUSSO. L'indagine svolta da questi con la collaborazione del MARTINO, inquadrata in questi termini, necessariamente portò all'individuazione di tutti i dati suscettibili di attenzione in tale ottica e pertanto anche dei plot -17 e -12, che non potevano passare inosservati anche all'analista più sprovveduto. I risultati dell'analisi furono seguiti costantemente tramite il GUIDI, ma furono sicuramente verificati presso l' ITAV, nella riunione emersa attraverso le dichiarazioni di SGUERRI e FIORITO DE FALCO, in quanto era logico che una persona esperta come FAZZINO volesse verificare personalmente l'esito dell'indagine. D'altra parte se non vi fosse stato nulla di significativo, non vi sarebbe stata alcuna necessità di una riunione in cui il RUSSO veniva chiamato a illustrare e spiegare i risultati dell'analisi. Il fatto che anche il FIORITO DE FALCO, che pure descrive lo svolgimento della riunione, dichiara di non avere ricordo di un riferimento da parte del RUSSO ai plot -17 e -12 non appare particolarmente significativo in quanto anche il comportamento del FIORITO DE FALCO non è mai stato qualificato nel corso degli anni da una prospettiva di corretta collaborazione con l'autorità

giudiziaria e l'atteggiamento assunto nella vicenda dell'esecuzione del decreto di sequestro dei nastri del radar di MARSALA ne è l'esempio più lampante. Ma comunque, è indubbiamente da escludere, in base al quadro oggettivo dei dati emergenti dal tabulato e della più approfondita verifica presso l'ITAV, che l'esito di questa verifica si sia concretizzato solo nella generica e tranquillizzante informativa diretta al competente ufficio del 3° Reparto, di cui parla anche il gen. MELILLO, i cui risultati erano pervenuti al gen. BARTOLUCCI solo per via indiretta e contrastante con la realtà dei dati desumibili dai tabulati. Una risposta del genere, pur se errata, potrebbe aver un senso solo se all'ITAV fosse stata effettivamente operata quella secondaria verifica finalizzata all'individuazione del punto in cui era terminato il tracciamento del velivolo da parte del radar ed eventualmente a un ausilio al soccorso, della quale seguita a parlare anche al dibattimento lo stesso BARTOLUCCI (in partic., f. 59 trascr. ud. 10.6.2003). Ma è pienamente comprensibile sul piano logico come quest'ultimo non possa in alcun modo riconoscere di aver appreso dall'ITAV (e inevitabilmente dal suo diretto interlocutore FAZZINO) dell'esistenza di una situazione comunque problematica e suscettibile di approfondimento e di essere pervenuto alla determinazione di non rappresentarla all'esterno. Sarà proprio questa determinazione a condizionare tutta la successiva condotta processuale dei soggetti coinvolti nella vicenda, uniti in una falsa rappresentazione della realtà insostenibile per la sua macroscopica incoerenza e comunque incapaci di modificarla, così da ostacolare la piena percezione non solo di quanto era realmente accaduto, ma anche delle finalità di tale comportamento.

Al riguardo, in assenza di una credibile prospettazione da parte del gen. BARTOLUCCI, ovviamente preclusa dalla sua scelta difensiva, l'analisi non può che essere fondata su rilievi di ordine logico. In primo luogo, è sicuramente prospettabile l'ipotesi che nelle prime fasi della verifica e in primo luogo nella giornata del 28 giugno il BARTOLUCCI, consapevole della esigenza di approfondire ulteriormente le ricerche in ordine alla presenza di aerei alleati nella zona del disastro, fosse preoccupato da una eventuale divulgazione all'esterno di dati, anch'essi suscettibili di verifica, la cui conoscenza avrebbe potuto determinare a tutti i livelli conseguenze di indubbio rilievo, quali ad esempio iniziative a livelli politico o una eccessiva pubblicizzazione per la inevitabile trasmissione delle relative informazioni alla Commissione ministeriale, con la conseguente possibilità

di campagne di stampa focalizzate sul controllo del traffico aereo e sulla responsabilità dello stesso all'epoca ancora affidata all' AM.

E' innegabile che questo complesso ordine di ragioni era potenzialmente idoneo a determinare la decisione maturata in ambito ristrettissimo di mantenere il più assoluto riserbo su gli aspetti più preoccupanti dei risultati dell'analisi dei dati radar, in attesa che le ulteriori verifiche ai diversi livelli contribuissero a chiarire in termini positivi o negativi la reale rilevanza dei dati. Il silenzio in ordine a tali dati fu effettivamente assoluto anche nel periodo successivo, come dimostra il fatto che anche la informazione nei confronti della Commissione LUZZATTI fu orientata in questo senso in quanto non soltanto il grafico trasmesso non rappresentava i plot -17 e -12, ma anche la prima illustrazione dello sciame dei plot successivi al disastro non sottolineava in alcun modo la posizione comunque anomala del plot 2B. E' verosimile che in questo arco di tempo la informazioni acquisite presso i comandi alleati avessero almeno in parte sfumato l'attenzione dei vertici dell' AM in ordine ai dati radar, ma è incontestabile che la decisione fosse quella di tenere comunque occulti i dati fin quando fosse possibile; è sufficiente rilevare che già nella settimana successiva alla prima domenica di luglio attraverso BOSMAN erano sicuramente trapelate all'interno della Commissione LUZZATTI (di cui faceva parte il maggiore MOSTI) le notizie sulle prime analisi operate da LUND, sulla ipotesi da questi prospettata della presenza di un secondo aereo e sulla esigenza di approfondire le relative verifiche, senza che da parte dell' AM sia rilevabile alcun segnale di riscontro positivo o negativo in merito a una circostanza di tale rilievo di diretto interesse perché, essendo come quella del RUSSO fondata sull'analisi dei dati del radar MARCONI, traeva dagli stessi dati ovvero da alcuni soltanto di essi, conclusioni apparentemente antitetiche nel senso di ipotizzare la presenza di un secondo aereo.

Al tempo stesso è egualmente significativa la circostanza che, per quanto risulta dalla rassegna stampa elaborata presso la Commissione Stragi, fino alla pubblicazione in data 26 luglio 1980 sul quotidiano LA REPUBBLICA dell'articolo *Com'è finito il DC9 Itavia? Sul radar tracce sconosciute*, nel quale erano poste in rilievo le questioni connesse all'interpretazione dei dati del radar di CIAMPINO, nulla era emerso in relazione a questo tema specifico a conferma del fatto che la consegna del silenzio sul punto era stata pienamente rispettata negli

ambienti militari e aveva avuto un sostanziale successo per un periodo di quasi un mese.

GLI INTERVENTI DEI MINISTRI IN SENATO

Nel quadro di questo atteggiamento omissivo l'aspetto che ai fini del presente processo presenta i profili di maggiore gravità e rilevanza è indubbiamente costituito dal fatto che delle problematiche connesse all'interpretazione dei dati del radar MARCONI fu sicuramente tenuto all'oscuro il ministro della Difesa LAGORIO. In questo senso è in primo luogo indicativa la lettura del resoconto delle sedute della Commissione Difesa del Senato tenutesi nei giorni 9 e 10 luglio 1980 (I. 21. 5336-5348). La seduta del 9 luglio aveva come più ampio oggetto le comunicazioni del ministro sui problemi di indirizzo generale della politica militare, ma nel corso del dibattito il senatore Salvatore CORALLO concludeva il suo intervento *“richiedendo una dichiarazione ufficiale da parte del ministro della Difesa di quanto è stato rilevato dai radar dell' Aeronautica Militare in occasione del disastro di Ustica. Infatti non ha senso l'attuale polemica sulla presunta collisione: l'aereo era sotto il controllo radar e quindi si deve essere in grado di sapere se tale evento sia avvenuto o, altrimenti, il ministro ha l'obbligo di smentire con fermezza le illazioni in atto”*. Nella successiva seduta del 10 luglio 1980 la risposta del ministro LAGORIO è stata così trascritta nel resoconto: *“Relativamente poi alla sciagura di Ustica il ministro della Difesa riferisce che l'aereo è stato sotto il controllo civile di Roma radar secondo le prescrizioni, fino a circa 40 miglia a sud di Ponza, passando successivamente, quando si era già sintonizzato su radiofaro di Palermo, sotto il cosiddetto controllo procedurale (cioè sotto controllo radio) del settore sud di Roma, mentre la sua traccia restava – fuori da obblighi tecnico-legali – sugli schermi radar civili di Roma e su quelli della Difesa aerea: appena il velivolo è mancato all'appuntamento programmato della richiesta di istruzioni per la discesa verso Palermo, sono state effettuate tutte le chiamate possibili: da terra e da altri velivoli in volo, in particolare da un velivolo della società AirMalta che seguiva l'apparecchio perduto a dieci minuti di distanza e a*

*una quota duecento piedi più alta. **Questi ultimi** non hanno avvistato tracce che non fossero correlabili con il traffico conosciuto e giunto regolarmente a destinazione, prima, durante, e dopo il presumibile momento dell'incidente, nell'area in cui questo si è verificato. Il ministro aggiunge che il traffico era relativamente rarefatto e che non sono stati rilevati disturbi o inefficienze ai radar e ai collegamenti radio. Al ministero dei Trasporti, che ne ha fatto richiesta, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha risposto che è da escludere l'ipotesi di una collisione con un velivolo militare italiano; analoga risposta è stata fornita dalle autorità militari alleate per quanto riguarda velivoli militari alleati. Il ministro della Difesa precisa ancora che i resti, presumibilmente di apparecchiature militari, rinvenute in mare in prossimità del punto di caduta dell'aereo, sono attualmente all'esame della Commissione d'inchiesta per appurare a quale oggetto appartengano, di quale provenienza e nazionalità siano e da quanto tempo risultino dispersi in mare".*

Nonostante la scarsa chiarezza del riferimento al termine **questi ultimi** ed anche ipotizzandosi che lo stesso fosse riferito ai radar della difesa aerea, il significato della risposta in ordine alle rilevazioni dei radar è globalmente inequivoco nel senso che la relativa analisi porta ad escludere l'ipotesi della collisione in volo per l'assenza di qualsiasi "traccia" non correlabile con aerei identificati. Nella sostanza, si tratta comunque della risposta di un soggetto, al quale sono state trasmesse informazioni palesemente incomplete e fuorvianti e che sulla base di tali dati si espone in prima persona davanti al Parlamento, fornendo una rappresentazione distorta del quadro emergente dall'analisi globale dei dati radar, di cui era in possesso l' Aeronautica Militare.

Questa valutazione emergente dalla lettura della risposta del ministro della Difesa ha d'altra parte pieno riscontro anche nell'analisi dell'intervento molto più articolato che due giorni prima il ministro dei Trasporti FORMICA aveva tenuto nell'aula del Senato in risposta a molteplici interrogazioni dei parlamentari. In relazione al tenore delle questioni sottoposte al suo esame il ministro aveva affrontato soprattutto i temi connessi allo stato di manutenzione dell'aereo, ai controlli del RAI, alla gestione della società ITAVIA; ma è significativo il fatto che limitatissimo spazio era stato dedicato alle ipotesi di una collisione o di un atto terroristico: *"Per quanto riguarda l'ipotesi di collisione, gli elementi sono stati raccolti presso il ministero della Difesa, il quale ha dichiarato la propria*

disponibilita' a fornire i dati di cui e' a conoscenza ed ha escluso qualsiasi collisione con aerei dell'A.M. Inoltre sono stati rimessi alla Comm.ne d'inchiesta i dati e le informazioni che a tal fine sono pervenuti al ministero dei Trasporti. Circa l'ipotesi di sabotaggio, sono stati interessati gli organi di sicurezza ed il ministero dell' Interno". La genesi di questo intervento è stata ampiamente esposta dal FORMICA nel corso del suo esame dibattimentale alle udienze del 6 e 17 dicembre 2001: il 3 luglio era stata presentata in Senato una mozione – primo firmatario proprio il senatore GUALTIERI - in cui tutti i gruppi non tanto si interrogavano sulle cause del disastro quanto piuttosto pronunciavano una sorta di sentenza sull'incidente, chiedendo la revoca delle concessioni all' ITAVIA. Il generale RANA, con il quale FORMICA aveva colloqui quotidiani e al quale aveva immediatamente imposto di effettuare verifiche rigorose sui controlli operati dal RAI (se l'esito fosse stato nel senso di un cattivo adempimento dei propri compiti da parte del RAI, lo stesso RANA avrebbe dovuto trarne le conseguenze dimettendosi), prima della sua relazione al Parlamento lo aveva invitato a non esporre il governo abbracciando una delle diverse ipotesi e gli aveva esibito un pezzo di carta su cui vi erano alcuni puntini, per cui poteva anche trattarsi di un meteorite o di un missile. FORMICA, non aveva formulato più specifiche domande sulla provenienza del tracciato anche perché riconosceva di aver avuto una riserva mentale sull'atteggiamento del RANA, nonostante fosse un suo amico, in quanto era logico che questi dovesse tutelare l'ente da lui diretto in relazione alle cause del disastro. Sul tema aveva avuto un colloquio con LAGORIO in Parlamento nella prima decade di luglio (verosimilmente prima della risposta al Senato ovvero alla Camera un giorno prima o dopo). Lo aveva informato che il suo orientamento era nel senso di attendere in quanto tutte le ipotesi erano possibili e credeva anche di averlo informato che la fonte delle notizie apprese era il generale RANA(il quale sicuramente, provenendo dall'ambiente militare, aveva accesso alle notizie provenienti da tale ambito ovvero dalla Commissione ministeriale, di cui faceva parte anche un ufficiale dell' Aeronautica); in merito a quest'ultimo rilievo FORMICA ha peraltro dato atto all'udienza del 17 dicembre che si trattava solo di un'ipotesi i quanto la fonte del RANA poteva essere anche diversa, come ad esempio l'ing. BOSMAN, funzionario del RAI. Al presidente del Consiglio COSSIGA aveva naturalmente riferito in ordine al suo convincimento che non era

opportuno sposare una delle cause, ma non gli aveva parlato delle notizie apprese dal RANA in quanto per i rilievi sopra esposti, connessi alla posizione del generale al vertice del RAI, non aveva fatto di tale informazione un dato certo. Nel quadro di questa descrizione il FORMICA inserisce anche una constatazione che non appare priva di rilevanza per una corretta percezione della situazione che si presentava ai ministri e al governo: *“Lagorio era un socialista come me, al Governo da un mese e mezzo, al Ministero della Difesa il... un socialista per trent'anni non era mai andato, la novità era di tale importanza e di tale rilievo che io capii che il Ministro della Difesa ne sapeva meno di me, cioè quasi zero. E d'altro canto non poteva non essere così”* (p.128 trascr. Ud.17.12.2001).

Ad, avviso della Corte, se si inquadra storicamente il contenuto del colloquio riferito dal ministro FORMICA, supportato dalla sua incisiva valutazione, in relazione al tenore della risposta di LAGORIO alla questione proposta dal senatore CORALLO, non può non pervenirsi alla conclusione che effettivamente le cognizioni che lo stesso LAGORIO aveva acquisito dai suoi collaboratori in ordine al disastro erano molto scarse e approssimative. Al tempo stesso, in questa fase assolutamente iniziale della vicenda sembra da escludersi che tale disinformazione sia stata determinata da uno scarso interesse del ministro. Al riguardo LAGORIO ha sostenuto di aver fin dalla sera stessa dell'incidente dato disposizioni ai suoi collaboratori perché si mettessero a disposizione del ministero dei Trasporti, sottolineando la propria preoccupazione per le reiterate segnalazioni da parte di piloti di aerei civili dei pericoli connessi ad esercitazioni militari.; aveva anche richiesto al proprio gabinetto, a capo del quale il generale DE PAOLIS stava subentrando al gen. MAININI, un rapporto, il cui contenuto era nel senso dell'esclusione di una presenza in zona di aerei e navi militari, mentre analoga risposta proveniva dalle forze alleate. Questa iniziale attenzione al disastro sembra d'altra parte confermata dal riferimento al sopralluogo del 4 luglio 1980 a Palermo Bocca di Falco, originato da una specifica segnalazione del Senatore Salvatore CORALLO in merito all'ipotesi della presenza di reperti di un aereo militare tra quelli recuperati nel mare di Ustica. LAGORIO aveva immediatamente approfondito la segnalazione chiedendo notizie al capo di Stato Maggiore della Difesa gen. TORRISI, la cui risposta nel giro di poco tempo era stata nel senso che in base agli accertamenti esperiti dalla Marina si trattava di oggetti che si trovavano in mare da

molto tempo (trascr. ud. 6.12.2001 p.152). Questa indicazione ha puntuale riscontro nel relativo “*Appunto per il signor Ministro*” a firma del gen. TORRISI in data 4 luglio 1980 (v. figura XY). Al riguardo LAGORIO non ricorda di aver saputo di un sopralluogo operato da ufficiali dell’ Aeronautica, così come al dibattito escluderà di aver saputo verso la fine del mese di luglio 1980 delle prime notizie che si stavano diffondendo sulla interpretazione dei dati dei radar di Ciampino e in particolare sulla presenza di tracce sconosciute all’altezza di Ponza (trascr. ud. 6.12. 2001 p.207). In relazione a questi particolari è possibile che il ricordo del ministro non sia del tutto esatto in quanto non solo verso la fine di luglio le prime notizie in questo senso sono più ampiamente divulgate su organi di stampa, ma soprattutto un’annotazione rilevata sul brogliaccio del generale TASCIO in data 29 luglio 1980 ((*Notarnicola 28 11.00: Un suo ufficiale qui Sparsa la voce ad alti livelli DC9 Ponza tracce registrate...*)) sembra far ritenere che, se come osserva il generale Tascio l’espressione *Alti livelli* era utilizzata per indicare il Ministero o meglio il Ministro, la diffusione di tali notizie sulla stampa non fosse passata del tutto inosservata a LAGORIO. Ma se questo è vero, è al tempo stesso innegabile che con specifico riferimento al tema dei dati radar anche l’iniziale disponibilità del ministro non trova il minimo supporto informativo da parte dello Stato Maggiore dell’Aeronautica e progressivamente si vanifica a fronte delle rassicuranti informazioni che escludono con certezza l’ipotesi della collisione. D’altra parte proprio questa disinformazione consente di comprendere perché nonostante l’iniziale interesse il ministro presti una attenzione quantomeno contenuta – se si eccettua la segnalazione del senatore CORALLO - alle diverse informazioni non provenienti dalla struttura del ministero della difesa: e in questo senso sembrano accomunate non solo le ipotesi formulate sulla stampa, logicamente da valutarsi con estrema prudenza, ma anche le informali segnalazioni del ministro FORMICA. A questo riguardo i motivi del blocco che si determina sotto il profilo di una corretta informazione al Governo nel suo complesso emergono nitidamente. FORMICA è molto prudente nel rappresentare l’ipotesi prospettata dal generale RANA in quanto lo stesso è potenzialmente interessato e quando cerca una sostanziale verifica nelle informazioni acquisite in materia da LAGORIO, non riceve alcun riscontro positivo in ordine a tale ipotesi, la quale non acquisisce pertanto quella credibilità e autorevolezza che solo le analisi provenienti dagli organi competenti dell’

Aeronautica Militare potrebbero conferirle. A sua volta LAGORIO non può che prendere atto, in presenza di semplici ipotesi decisamente contrastate dai suoi collaboratori, della posizione assunta dall' AM che, trasmettendogli come dato di fatto inequivoco la notizia dell'assenza di aerei italiani e alleati nella zona interessata al disastro, di fatto rende improponibile alla base qualsiasi ipotesi di collisione. In effetti soltanto con la trasmissione dal ministro dei Trasporti alla Presidenza del Consiglio della prima relazione preliminare della Commissione LUZZATTI in data 31 luglio 1980 (v. nota del ministro FORMICA al sottosegretario MAZZOLA in data 6 agosto 1980 a vol.X fasc. 1), il governo nella sua globalità sarà posto in condizione di acquisire una informazione più articolata e meno parziale sulle ipotesi ricostruttive in ordine alle cause del disastro. Come si è già osservato, in questo documento proveniente dall'organismo pubblico competente in ordine alle indagini si muove dalla premessa dell'esistenza di *tracce che ad un primo esame sono ritenute non coerenti* per sottolineare l'esigenza di più approfondite analisi comparative dei diversi dati radar e di acquisire, *per il tramite dell'autorità di governo*, notizie NATO in merito all'attività militare svolta dagli alleati e/o da altri paesi in quella zona e in quel giorno. Questi dati, valutati congiuntamente all'inerzia dell'autorità politica in ordine alla richiesta di acquisizione di notizie presso la NATO, sono stati logicamente sottolineati dalle difese degli imputati per escludere rilevanza al fatto (per le difese solo ipotetico) della omessa informazione in merito ai risultati dei dati radar; se il governo non si era attivato neppure di fronte a una specifica richiesta della competente Commissione tecnica suffragata da precisi riferimenti alla incoerenza di alcuni dati radar, non sarebbe ipotizzabile un diverso atteggiamento anche nel caso che la problematicità dei dati del radar MARCONI emergente dalle prime analisi dell' AM fosse stata riferita compiutamente ai ministri e conseguentemente all'autorità governativa da parte dei vertici dell' Aeronautica Militare.

Osserva la Corte che, se la valutazione dei profili giuridici di tale questione dovrà essere approfondita in sede di analisi delle problematiche connesse all'ipotesi delittuosa contestata, una sintetica ricostruzione del contesto in cui si inseriscono gli eventi trattati in questa sede appare comunque indispensabile premessa ai fini della completezza e della correttezza di tale valutazione.

Il governo presieduto da Francesco COSSIGA, nell'esercizio delle sue funzioni dall'inizio del mese di aprile 1980, ebbe vita brevissima e travagliata. Invero dopo le elezioni politiche del 3 giugno 1979 solo dopo complesse consultazioni era stato possibile formare all'inizio del mese di agosto un governo presieduto dallo stesso COSSIGA e composto da esponenti della DC, del PLI e del PSDI, con l'appoggio esterno del PSI e del PRI. Il ritiro di tale appoggio nel mese di marzo 1980 aveva determinato la crisi di governo e la nascita del nuovo esecutivo, composto da esponenti della DC, del PSI e del PRI.. Il nuovo governo si insediò in un periodo storico molto difficile, in cui nonostante i primi successi nell'azione contro il terrorismo determinati dalla collaborazione alle indagini dei cosiddetti "pentiti" seguitavano a verificarsi continui, gravissimi fatti delittuosi per finalità eversiva. Nel mese di maggio 1980 in particolare furono uccisi a MILANO il giornalista Mario TOBAGI, vittima di terroristi della BRIGATA 28 marzo, e a Roma l'appuntato Franco EVANGELISTA, colpito da terroristi di destra. Nel frattempo era stato emesso un mandato di cattura che colpiva tra gli altri per il reato di partecipazione a banda armata Marco DONAT-CATTIN, figlio del vicesegretario della DC Carlo. Quest'ultimo, ascoltato dalla Commissione parlamentare inquirente sulle accuse del collaboratore Roberto SANDALO di aver consentito la fuga del figlio dopo aver saputo dal presidente COSSIGA dell'esistenza del mandato di cattura si dimetteva dalla carica di vicesegretario della DC. Il 23 giugno 1980 a ROMA veniva ucciso da terroristi di destra il Pubblico Ministero Mario AMATO.

Dopo un periodo di laceranti tensioni politiche, il 27 luglio 1980, all'esito di cinque giorni di dibattito il presidente del Consiglio era prosciolto in Parlamento dall'accusa di favoreggiamento in relazione al caso DONAT-CATTIN. A distanza di pochi giorni, alle 10 e 25 del 2 agosto 1980 si verificava la strage alla stazione di BOLOGNA, sulla quale inevitabilmente, per la sua devastante entità, si focalizzava l'attenzione delle autorità di governo e degli organi di sicurezza. Il 5 agosto 1980 si teneva a Roma, allo scopo di fare il punto sulla situazione, una riunione congiunta del Comitato interministeriale per le informazioni e la sicurezza (CIIS) e del Comitato esecutivo per i servizi di informazione e sicurezza (CESIS), presieduta dal presidente del Consiglio COSSIGA. Nel quadro di una più ampia analisi delle azioni necessarie a contrastare le diverse manifestazioni del terrorismo di destra e di sinistra e l'eventuale esistenza di collegamenti internazionali con le organizzazioni

eversive di destra si inserivano rilievi e osservazioni dei diversi partecipanti alla riunione, che nella redazione riassuntiva del verbale si presentano talora privi di apparente collegamento (v.III. 89. 18881-18890). Di rilievo ai fini della presente analisi è il richiamo all'intervento del ministro dell'industria BISAGLIA, sintetizzato nei seguenti termini *“L'on. BISAGLIA ha sottolineato la possibilità di un collegamento tra l'attentato di BOLOGNA e l'incidente, accaduto alla fine dello scorso giugno ad un DC9 dell' ITAVIA in viaggio da BOLOGNA a PALERMO, incidente che, secondo i primi accertamenti richiamati dall' on. FORMICA, potrebbe essere dovuto ad una collisione in volo oppure ad una forte esplosione”*. Questa osservazione non sembra aver avuto alcun seguito nei successivi sviluppi della riunione, tanto che in una fase successiva del verbale è annotato un nuovo intervento del ministro BISAGLIA, secondo il quale *“l'ipotesi relativa alla responsabilità dell'eversione di destra deve essere tenuta nella massima considerazione, senza peraltro attenuare l'attenzione nei confronti dell'estremismo di sinistra...”*. Purtroppo manca nel verbale un riferimento espresso alle informazioni del ministro FORMICA sugli accertamenti relativi al DC9, anche se è verosimile che le stesse siano state fornite nel corso della stessa riunione e se appare difficile non collegarle alle conclusioni della relazione preliminare della Commissione LUZZATTI depositata solo pochi giorni prima in data 31 luglio 1980. In effetti in un appunto prodotto nel 1996, ma risalente agli anni 1990-91 (III. 109. 22341/7) il presidente COSSIGA fa riferimento alla relazione trasmessa al Parlamento il 6 agosto 1980, pur non ricordando se gli fosse stata trasmessa ovvero se ne fosse stato informato verbalmente da FORMICA, e ne riporta sinteticamente il contenuto senza peraltro fare alcun riferimento a quelle richieste di indagini e di acquisizioni volte alla verifica delle ipotesi di collisione e di esplosione, che in parte coinvolgevano direttamente anche il Governo. Ma è significativo soprattutto che il tema suggerito da BISAGLIA sia immediatamente abbandonato e che non risulti trascritta una qualunque presa di posizione del ministro della Difesa LAGORIO, né sull'ipotesi di collegamento formulata dal ministro dell' Industria, né sulle informazioni che sarebbero state fornite dal ministro FORMICA . In sostanza ancora una volta sembra riprodursi un meccanismo già rilevabile in occasione del colloquio in Senato tra i due ministri nel mese di luglio. Mentre FORMICA, per quanto sembra desumersi dall'intervento di BISAGLIA, tende a superare la prudenza, più

formale che sostanziale, della relazione nella individuazione delle cause del disastro, nessun supporto in tal senso gli viene da LAGORIO, la cui valutazione per la carica rivestita sarebbe utilissima a consentire una maggiore attenzione sul tema e un corretto inquadramento della problematica da parte del Presidente del Consiglio. In mancanza di questo approfondimento e in un più ampio contesto così allarmante a livello della sicurezza, il governo non presta alcuna attenzione alle richieste della Commissione, che lo coinvolgono direttamente per quanto riguarda l'acquisizione di notizie NATO in merito all'attività militare svolta dagli alleati e/o da altri paesi nella zona e nel giorno del disastro. Si tratta d'altra parte di un governo che è in una situazione di gravissima difficoltà, tanto che già il 27 settembre, a distanza di meno di sei mesi dall'insediamento, il presidente del Consiglio sarà costretto a rassegnare le dimissioni dopo che il governo stesso è stato messo in minoranza sulla conversione in legge di un decreto economico. Tra i partecipanti alla riunione che, ascoltati a distanza di molti anni, in qualche caso non ne rammentavano neppure l'esistenza (in tal senso FORMICA al dibattimento all'udienza del 6 dicembre 2001) nessuno ovviamente ricorderà l'intervento di BISAGLIA (nel frattempo deceduto). Deve a fini di completezza aggiungersi che fin dai giorni immediatamente successivi al disastro erano stati lanciati nei confronti del ministro dell'Industria pesanti sospetti di legami con l'ITAVIA, tanto che in un appunto del SISMI (v. l'appunto e l'allegata nota di trasmissione in data 2 luglio 1980 del Comandante del Raggruppamento Centri C.S. di ROMA col. Demetrio COGLIANDRO) si riportava che *“Secondo fonte occasionale in ambienti stampa” “in merito alla sciagura dell'aereo ITAVIA, si apprende in ambienti delle Partecipazioni Statali, che sarebbe stato un giornalista dell'entourage di BISAGLIA a inventare la notizia dell'attentato con una bomba che recava con sé terrorista di destra”*.

LA COMUNICAZIONE ALLE AUTORITA' POLITICHE DI INFORMAZIONI ERRATE, ESCLUDENDO TRA L' ALTRO IL COINVOLGIMENTO DI ALTRI AEREI ANCHE TRAMITE LA PREDISPOSIZIONE DI INFORMATIVE SCRITTE

L'ultimo specifico profilo della prospettazione accusatoria nei confronti degli imputati è costituito dalla contestazione di **aver fornito alle Autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate** – tra l'altro **escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei** e affermando che non era stato possibile esaminare i dati del radar di Fiumicino /Ciampino perchè in possesso esclusivo della Magistratura - **anche tramite la predisposizione di informative scritte.**

Deve premettersi che in sede di requisitoria dibattimentale lo stesso Pubblico Ministero è pervenuto alla conclusione che non fosse provata quanto ai profili di azione, l'accusa – non collegata all'informativa del 20 dicembre - di aver falsamente affermato che i dati radar di Ciampino, non erano più nella disponibilità dell'Aeronautica Militare, in quanto sequestrati dalla Magistratura (trascr. ud. 19 dicembre 2003 f. 45). A questa conclusione il PM perviene all'esito di un'attenta analisi degli elementi emergenti dagli atti potenzialmente inquadrabili nel contesto di tale ipotesi accusatoria; *irrilevanti, perché non esatte e comunque non riferibili agli attuali imputati, , le affermazioni in tal senso contenute nella relazione della Commissione Pisano e in quella della Commissione PRATIS; generiche quelle – potenzialmente più rilevanti - del ministro LAGORIO, secondo il quale la versione permanente dei militari era stata quella di non avere a disposizione tutti gli elementi di rilevazione perché acquisiti dall'autorità giudiziaria (in mancanza di dati più precisi la fonte di tale affermazione potrebbe anche individuarsi nel Gabinetto del ministro); comunque assorbente il rilievo che, superate le immediate indagini svolte nella fase della prima emergenza presso la RIV di Ciampino (al riguardo il profilo patologico era nel contenuto della comunicazione e non nello svolgimento di tali accertamenti urgenti), , l' Aeronautica Militare non aveva più titolo ad*

approfondire ulteriormente questi aspetti di indagine (v. trascr. 12 dicembre 2003 f. 115-119).

Prescindendo da questo profilo nel quale non si ravvisano nel comportamento degli imputati fatti penalmente rilevanti, è indubbio che il nucleo della contestazione è individuabile nella nota indirizzata dallo Stato Maggiore dell' Aeronautica allo Stato Maggiore della Difesa il 20 dicembre 1980, con la quale sarebbero state fornite notizie errate, in particolare escludendosi il possibile coinvolgimento di altri aerei.

Per la sua rilevanza appare opportuno trascrivere il contenuto di tale lettera, ponendo in evidenza la parte conclusiva non riprodotta nella nota di analogo contenuto trasmessa dal gen. TASCIO al Pubblico Ministero il successivo 23 dicembre 1980 e già riprodotto nella parte relativa all' Istruttoria.

Roma, 20.12.80

Al Stamadifesa

Roma

Stato Maggiore Aeronautica

3^ Reparto

prot. nr. sma-341/03489/g53-1/4

oggetto: velivolo dc9 dell' Itavia precipitato in zona di Ustica il 27.06.80.

1. La stampa si e' ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in piu' occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialita', ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate premature sulle cause e sulla dinamica dell' incidente, precedendo cosi', senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita commissione d'indagine nominata dal ministero dei Trasporti che, secondo la stessa stampa, e' ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile.

2. Allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti

degli articoli di stampa, nonché dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità interessate alla vicenda, si ritiene doveroso precisare quanto segue:

a. Al momento dell'incidente:

- nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'aeronautica militare si trovava in volo;*
- non operavano nel mar Tirreno navi o velivoli della 6^a flotta USA, come dichiarato da CINCUSNAVEUR con il messaggio in allegato;*
- sul poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività;*

b. L'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A. M. sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti.

i tre centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di 3 miglia o, peggio, sarebbe entrato in collisione con il DC9;

c. e' inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal centro di Marsala. e' invece vero che detta registrazione e' interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro). ma proprio perche' l'interruzione e' posteriore di ben quattro minuti al momento dell'incidente, tutti gli eventi ad esso riferiti risultano perfettamente registrati e vagliabili senza alcuna penalizzazione sui risultati delle analisi;

d. nella zona di Ustica ed alla quota di volo del DC9, al momento dell'incidente il vento, secondo i dati forniti dai servizi meteorologico, aveva un'intensità di circa 100 nodi e proveniva da ovest, perpendicolarmente alla rotta del velivolo. questi dati indicano che dopo l'incidente i resti del DC9 sono stati sicuramente trasportati dal vento verso est. e' invece molto opinabile l'affermazione che cio' sia avvenuto a causa dell'impatto con un missile considerato che la traccia radar del DC9, alla scala dello schermo radar, corrisponde ad una macchia delle dimensioni di 200 - 500 metri; di conseguenza lo spostamento del DC9 per urto con un missile od oggetto volante di analoghe dimensioni sarebbe impercettibile sugli schermi radar e difficilmente

rilevabile;

e. in merito poi al relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina, e' confermato che si tratta di parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo Becheraft aqm - 37a.

tale tipo di bersaglio e' stato utilizzato dalla Meteor sul poligono di Salto di Quirra nel corso del programma helip - oplo relativo alle prove di tiro in Europa del missile s/a "improved hawk".

in quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 07.06.79 - 22.01.80. tutti i bersagli erano di color arancione e due di essi sicuramente "coccordati" (come il relitto). va inoltre segnalato che la vernice usata e' resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine, non puo' essere messo in relazione con l'incidente del DC9 della Itavia.

3. quanto sopra si porta a conoscenza di codesto Stato Maggiore sottolineando ancora una volta che, allo stato delle indagini, ogni notizia diffusa o ipotesi formulata in materia e' quanto meno arbitraria e fuorviante. pertanto, qualora la difesa fosse chiamata a fornire elementi o chiarimenti di qualsiasi genere, si suggerisce di attenersi strettamente ai fatti accertati, divulgando al massimo quanto riportato nel presente documento e rinviando ogni altra osservazione o spiegazione alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del ministero dei Trasporti.

La lettera è sottoscritta dal Sottocapo generale FERRI d'ordine del Capo di Stato Maggiore e per tale motivo, come ha spiegato lo stesso FERRI anche al dibattito (f.40-41 trascr. ud. 20 giugno 2003) è indirizzata impersonalmente allo Stato Maggiore della Difesa e non al capo, con il quale lo stesso FERRI “non aveva titolo” per parlare, pur assumendo – con la firma d'ordine del Capo di Stato Maggiore - la posizione della forza armata. Secondo il generale nella lettera non si fa nessuna ipotesi, non si appoggia né la bomba, né il missile, né il cedimento strutturale; “diciamo solo: queste cose che dice la stampa per noi non sono vere, per questo, per questo e per questa ragione, lasciamo parlare e aspettiamo cosa dice la Commissione”. Lo scopo era anche quello di dissipare sospetti che potevano nascere nei contenuti degli articoli di stampa, nonché delle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità interessate alla vicenda...*perché molti parlavano ad orecchio.* In particolare nessuna traccia risultava dall'analisi del tracciamento radar effettuata

dall'AM (e non dallo Stato Maggiore) sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di LICOLA, SIRACUSA (inserito, pur in assenza di documentazione in quanto centro fonetico-manuale asservito a MARSALA) e della stessa MARSALA. In sostanza tali centri della difesa aerea non avevano rilevato la presunta traccia del velivolo che secondo gran parte della stampa aveva attraversato la rotta del DC9 a distanza di tre miglia o, peggio, poteva essere entrato in collisione con il DC9. Come sarebbe stato in seguito confermato dai periti del Giudice Istruttore nessun nastro di registrazione radar era stato manomesso, l'interruzione del nastro era intervenuta quattro minuti dopo l'incidente e cioè molto tempo dopo, considerata la dinamica dei velivoli. In pratica la sola inesattezza era nell'affermazione che l'interruzione era dovuta all'azione di un operatore per dimostrare la procedura di carico dei nastri: *“in senso molto stretto può essere anche vero questo, però in effetti era per la SINADEX; perché noi abbiamo scritto così?; perché così c'è stato detto e così fu detto anche alla LUZZATTI, perché anche nella LUZZATTI sta scritta la stessa cosa”* (f.46 trascr. 20 giugno 2003). L'informazione allo stesso FERRI proveniva dal Capo del 3° Reparto, che la aveva a sua volta ricevuta da altri (la 3° Regione o il ROC). In merito all'ipotesi missile *“noi dicevamo solo: è sbagliato pensare che delle tracce sono spostate verso EST...per l'urto avuto con un oggetto, ma non neghiamo il missile, noi non facciamo mai nessuna ipotesi”*. E dopo la spiegazione dell'inciso relativo al relitto di Acquadolci, la finalità della nota: sottolineare ancora una volta allo Stato Maggiore della Difesa che per quanto ne sapevamo noi in quel momento ogni notizia diffusa o ipotesi formulata in materia era quanto meno arbitraria e fuorviante: nessuna ipotesi, nessuna difesa di una soluzione invece di un'altra; *“dicevamo solo quello che risultava a noi e in stretta relazione con gli articoli di stampa, comunque non avemmo risposta da nessuno, questa lettera fu mandata anche per conoscenza al Gabinetto del Ministro nella stessa data”* (f.52 trascr. 20 giugno 2003).

In effetti copia della lettera indirizzata allo Stato Maggiore della Difesa era stata trasmessa contestualmente anche al Gabinetto con la seguente nota (consegnata dal gen. TASCIO alla Commissione Stragi nel corso dell'audizione del 19 ottobre 1989 e trasmessa a seguita di richiesta del GI in data 9 maggio 1991):

ROMA, 20.12.80

SMA
3^a Reparto
prot. nr. SMA-341/03491/g53-1/4

Al Difegabinetto
ROMA

Oggetto: velivolo DC9 dell' Itavia precipitato in zona diUstica il 27.06.80.

Si invia, per quanto di interesse, copia del foglio SMA-341/03489 datato 20.12.80, concernente l'argomento in oggetto in relazione alle notizie ed ipotesi diffuse in questi giorni dalla stampa sulle cause e sulla dinamica dell'incidente.

Con l'occasione si rappresenta l' opportunità di svolgere le appropriate azioni presso il ministero dei Trasporti per ottenere copia della relazione che risulta essere stata presentata dal presidente della comm.ne d'inchiesta allo stesso dicastero riguardo allo stato delle indagini al 5 dicembre u.s.

*p. il Capo di S.M.
il Sottocapo di S.M.
(gen. s.a. Franco Ferri)*

Al riguardo deve premettersi che la tematica relativa al messaggio di CINCUSNAVEUR e al momento in cui lo Stato Maggiore ne ebbe piena conoscenza attraverso l'acquisizione di una copia è stata ampiamente trattata nella Parte seconda di questa sentenza; in tale sede si è pervenuti alla conclusione che lo Stato Maggiore aveva sicuramente avuto conoscenza del contenuto del messaggio nei primi giorni del mese di luglio 1980, ma anche che non aveva la disponibilità della copia del messaggio stesso all'atto della redazione da parte del generale MELILLO dell'appunto del 18 dicembre 1980 sui relativi contatti con il BIANKINO. Peraltro, in considerazione dell'intima connessione dell'episodio con quello della lettera del 20 dicembre 1980, in questa sede si ribadiranno (per una globale valutazione dei fatti) le versioni degli imputati anche nella parte concernente la recezione del messaggio e l'elaborazione della copia conforme del messaggio nel più ampio contesto della redazione della predetta lettera.

Proprio in merito al messaggio di CINCUSNAVEUR allegato alla lettera, il generale FERRI (v. f. 162-166 trascr. ud. 20 dicembre 2003) crede che sia stato il

generale MELILLO a mostrarglielo in epoca di poco successiva alla data del 3 luglio in cui lo stesso risultava inviato ad altri destinatari (certamente prima del 10 luglio, data dell'intervento del ministro LAGORIO in Senato), aggiungendo che in base al suo ricordo non si era parlato del modo in cui il telex era pervenuto allo Stato Maggiore; aveva informato quantomeno del contenuto del messaggio il generale BARTOLUCCI e in seguito, mentre quest'ultimo ne aveva parlato con il ministro, lo stesso FERRI aveva riferito del messaggio al gabinetto del Ministro; *“credo che il generale BARTOLUCCI incontrò il ministro per le scale del ministero e roba del genere e siccome allora, allora aveva saputo che era arrivato il telegramma, il generale l'ha detto subito al ministro LAGORIO”*. E in merito alla osservazione del PM sulla singolarità del fatto che tali rapporti avvenissero in modo così informale, la risposta del generale è che non era un fatto *“inusuale”* in quanto molti rapporti tra Stato Maggiore e Ministro erano a voce perché si gradiva che non fosse messo niente per iscritto; *“D'altra parte la conferma si ha da una risposta scritta che prevede una domanda”*. Certo in teoria era giusto che il telegramma dovesse pervenire con lettere ufficiali, ma praticamente poi non succedeva (in tal senso il generale ribadisce un'ipotesi formulata nell'interrogatorio del 27 maggio 1992: *“se poi per far prima glielo hanno dato a mano e lo hanno pigliato per buono non glielo so dire, bisogna vedere qual è stata la maniera con cui quel famoso telegramma è arrivato a noi”*). Con riferimento alla allegazione alla nota del 20 dicembre 1980 di una trascrizione del contenuto del telex, pur se definita conforme all'originale, e non di una riproduzione fotostatica dell'originale, per il generale FERRI l'essenziale in quel momento era il contenuto della lettera – *“il telegramma già lo conoscevo, il ministro già conosceva il contenuto di quel telegramma”* – per cui non aveva esaminato l'allegato e d'altra parte lo stesso originale era quasi inintelligibile, mentre era necessario esporre in maniera chiara al ministro l'essenziale del contenuto della comunicazione.

Nella successiva udienza del 2 luglio 2004 il generale FERRI fa un sintetico riepilogo della vicenda (f. 32-33 trascr.) *“Furono fatte due lettere, una indirizzata allo Stato Maggiore Difesa, di carattere tutte e due riservate e quindi non è che noi... noi volevamo fare propaganda di quello che era il nostro pensiero, come ho detto l'altra volta, la ragione, lo scopo per cui viene fatta quella lettera era di rispondere a determinate tesi e accuse fatte all' Aeronautica velate o meno da parte*

della stampa e quindi questo viene bene indicato proprio nel primo paragrafo e diciamo contestiamo alcune eh...tesi sostenute dalla stampa senza prendere posizione su quale possa essere stata la causa del disastro, ipotesi non ne abbiamo mai fatte e anzi noi esortiamo a aspettare gli esiti dell'apposita Commissione d'inchiesta, questa lettera poi l'abbiamo mandata per conoscenza anche al gabinetto del ministro, io firmi questa lettera d'ordine del Capo di stato Maggiore e a tutti e due abbiamo mandato, a uno la lettera con l'allegato e a un altro la lettera con allegata quella dello Stato Maggiore Difesa più l'allegato stesso; in che consisteva questo allegato? L'allegato consisteva in un telegramma fatto dal CINCUSNAVEUR che era il comando delle forze navali americane in Europa, è un comando nazionale non un comando NATO, in cui si diceva che quel giorno, a a quell'epoca e in quell'ora non c'era stato nessun traffico di aerei americani...di forze aeronavali né tanpoco di portaerei, questo telegramma era molto...era poco...si capiva poco perché era una fotocopia che avevamo e questo si può vedere se loro ci hanno...era poco leggibile, allora il 3° Reparto che era stato quello che mi aveva preparato la lettera e adesso non ricordo se io avevo fatto apportare poi delle correzioni o meno, questo non me lo ricordo, comunque concordavo con quanto si diceva nella lettera e l'allegato... Il 3° Reparto fece una copia conforme, la copia conforme non è un documento anonimo ma è un documento firmato, sicché quel telegramma io lo vidi in allegato, lo conoscevo perché l'avevo già visto in data successiva molto vicina al 3 luglio dell'80 e era firmato per copia conforme dal generale MELILLO quindi non avevo nessuna ragione per andare a...confrontare o a sindacare se era tutto conforme o meno questo non l'ho visto, c'era la firma del generale MELILLO che mi dava una certa garanzia”.

Non si era proceduto a una verifica dell'originalità del messaggio, non indirizzato ad alcun ente militare italiano e pervenuto informalmente in copia in quanto “*se uno va avanti a sospetti non si muove più*” e non vi era ragione per ritenere falso quel telegramma, del resto ribadito nel 1995, il cui contenuto corrispondeva a quanto risultava allo Stato Maggiore (f. 118 trascr.). Solo in seguito aveva appreso che il messaggio era “*non classificato*”, nonostante l'autorevolezza della fonte di provenienza, ma “*noi comunque lo consideravamo classificato in quanto che era associato ad un documento classificato... a quella lettera famosa*” (f.128-129 trascr. 5 luglio 2003).

In udienza è stato verificato (f.41-48 trascr. 2 luglio 2003) che nell'allegato trasmesso al ministero della Difesa e ivi acquisito (acquisizione 415) la copia del telex era sprovvista di data, mentre una diversa copia acquisita presso il SIOS dello Stato Maggiore reca la data "3.12.80".

Invece l'originale del telex acquisito presso lo Stato Maggiore dell' Aeronautica (acquisizione 205 del 16 ottobre 1991) reca l'indicazione "03 16:27 zulu, july '80" e quindi la data del 3 luglio 1980. Per il generale FERRI comunque non vi era alcuna ragione perché si dovesse nascondere qualcosa che oramai si conosceva da parecchi mesi.

Ascoltato in merito alla genesi della analoga nota a firma del generale TASCIO inviata il 23 dicembre 1980 al Sostituto Procuratore della Repubblica di ROMA SANTACROCE, il generale FERRI (f.50-52 trascr. 2 luglio 2003) riferisce che vi era stato un colloquio fra due esponenti del 2° Reparto, il colonnello GAUDIO e il maggiore dei Carabinieri GEMMA a seguito della diffusione di voci sull'iniziativa dello stesso PM in data 17 dicembre 1980 di indiziare di reato l'amministratore delegato dell' ITAVIA DAVANZALI per la diffusione di notizie non vere; evidentemente si era parlato della lettera inviata allo Stato maggiore della Difesa, per cui il PM SANTACROCE aveva suggerito di mandare anche a lui la nota "*che avete mandato alla Difesa in cui vi giustificate per quanto dice la stampa*". Il contenuto del colloquio era stato oggetto di un appunto del 2° Reparto – forse del 22 dicembre - in cui si riferiva della richiesta del PM di vedere la lettera "*perché lui ha una visione più completa di ...tutta la faccenda*" e la decisione fu di mandare al PM la lettera, eliminando ovviamente l'ultimo paragrafo che non era riferibile all'autorità giudiziaria.

All'udienza del 10 giugno 2003 (f.85-86 trascr.) il generale BARTOLUCCI ha esposto il motivo per cui la lettera del 20 dicembre non recava la sua sottoscrizione, premettendo che solo nel mese di dicembre aveva avuto sentore attraverso notizie di stampa delle ipotesi che si facevano sulla possibile presenza di altre tracce o altri echi in prossimità dal DC9: "*e a tal proposito io ero all'estero, mi pare negli Stati Uniti, mi telefonò il generale FERRI e ... piuttosto seccato dicendo che sui giornali comparivano queste notizie, eccetera, eccetera, e concordammo il tenore della lettera da fare immediatamente non al ministro, ma al capo di Stato Maggiore, allo Stato Maggiore Difesa e per conoscenza al gabinetto del Ministro; quando tornai*

questa lettera, erano passati alcuni giorni, ancora non era partita, probabilmente perché erano state apportate delle correzioni, ma alcuni giorni, due giorni dopo, un giorno dopo, non è che fossero tanti giorni e dissi : Che parta egualmente, perché se no dovevamo ricominciare a preparare una lettera che io avrei scritto al Capo di stato Maggiore della Difesa, forse al ministro no, per conoscenza al Capo di gabinetto del ministro, ed ero perfettamente a conoscenza ed ho approvato la lettera che scrisse il generale FERRI”.

Nella successiva udienza del 17 giugno 2003 il generale BARTOLUCCI specifica (f.104 trascr.) che per quanto riferitogli per telefono dal generale FERRI la campagna stampa riportava in parte alcuni fatti descritti nella prima (*in realtà la seconda*) relazione della commissione d’inchiesta, della quale lo Stato maggiore non era a conoscenza; aggiunge (f.109 trascr.) in merito al motivo della sostituzione del nastro di Marsala che si trattava di “*una informazione sbagliata che c’è stata data sbagliata e che noi abbiamo riportato sulla...sulla lettera*”, informazione proveniente dal 3° ROC; ancora nel mese di dicembre 1980 “*noi non sapevamo che c’era la SINADEX, non ne sapevamo che era stato interrotto il nastro per fare la SINADEX, allora era piuttosto laborioso cambiare i nastri*” anche perché “*...la SINADEX non...non le deve sapere lo Stato Maggiore*”. Alla lettera non vi erano stati riscontri, “*si è parlato probabilmente anzi sicuramente di questi fatti, ma non ci sono stati riscontri a questa lettera, non ci sono state disposizioni e nè ordini particolari*” (f.132-133 trascr.). In seguito, rivestendo la carica di capo di Stato Maggiore dell’ Aeronautica fino all’anno 1983 e poi quella di capo di Stato Maggiore della Difesa, BARTOLUCCI non si era più interessato della vicenda del DC9 e a tale riguardo non aveva avuto rapporti né con il ministro, né con il Gabinetto (f. 93 trascr. ud. 18 giugno 2003).

Per quanto concerne il generale MELILLO, lo sviluppo del suo esame dibattimentale in relazione alla lettera del 20 dicembre 1980 elaborata presso il 3° Reparto dello Stato Maggiore, del quale era a capo, è stato logicamente collegato alle annotazioni che, relativamente alla seconda metà del mese di dicembre, sono dallo stesso manoscritte nel brogliaccio sequestrato nel corso della fase istruttoria. Al riguardo appare opportuno per completezza espositiva trascrivere tali annotazioni.

P. 118 - *Incivolo DC9 – Chiedere a Santacroce copia della relazione USA su reperti - missile -*

17.12.80 DC-9 USTICA 1°) Fiorito – ha i plotting dei radar, non risulta niente. 2°) ATCAS – radar traffico aereo più precisi, ma non riprendono meno di 4m 2 r... Certamente non vedono un missile. Il velivolo non c'era La pizza è andata in USA.

P.119 - *3°) La relazione USA è in possesso del Dott. Santacroce e del Presidente della Commissione d'inchiesta*

– Dott. Santacroce - Sostituto Procuratore della repubblica del Tribunale di Roma. Inquirente dell'incidente per la magistratura Tel. 3879 Centralino, poi chiedere interni

Dott. Carlo Luzzatti – casa 3455201 tel. 079/930131 (Alghero) – Presidente della Commissione d'inchiesta Ha anche lui la relazione USA La relazione dice solo “Causa probabile dell'incidente è un'esplosione interna o l'impatto con oggetto volante”

Dott. Santacroce - chiesto lettera SMA con cui si afferma che al momento dell'incidente nessun velivolo militare AMI era nella zona coinvolto con l'incidente alla quota e luogo e come dichiarato da Autorità NATO, nessun velivolo NATO lo era analogamente. Le tracce rilevate dai radar della difesa Aerea erano tutte sotto controllo al momento incidente e ben distanti dal luogo, quota incidente e in nessun modo correlate con esse e, peraltro, nessuna di esse risulta mancante all'appello”.

4°) Radiobersaglio trovato a Messina

P.120 - *Il 4° Reparto ha detto che è il relitto di un radiobersaglio Meteor in possesso anche EI e MM – non è stato sparato da Perdas EI e MM hanno negato lanci Nel 1979 – gennaio 1980 sono stati sparati 10 bersagli Meteor per il programma Helip (Appunto 2° Rep.) 2 radiobersagli non avevano congegno autodistruzione. 5°) Vento sul luogo dell'incidente; ore 21,55 del 27.6.80 a 25.000 su Ustica : 260°/90 Kts (quindi verso Est, come le parti del relitto)*

6°) Interrogazioni in parlamento - Detto che velivoli militari A. M. niente nella zona a quell'ora ed a quella quota. Niente esercitazioni (nemmeno USA, essendo venerdì ed a tarda ora tutti USA fanno festa, salvo esercitazioni o emergenza)

P.122 - 18.12.80

P.123 - *INCIVOLO DC-9 USTICA - Lettera a SMD – rife stampa dare notizie con commenti – FARE POI COPIA PER DE PAOLIS -*

Col. Bianchino ha ricevuto dalla 6° Flotta in cui dice che in zona non velivoli né navi 31414Z Luglio '80 dalla 6° Flotta a CIMUSNAVEUR LONDRA - Info a Ambasciata USA a Roma- Chiesto a Biankino – manderà il messaggio – questa sera o domani RICHIAMARE !

P.126 - 19.12.80 Capo SMA – Disastro DC-9 Ustica

Parlare Alati per articolo dando nostre ipotesi contro quelle di ---

Sentire 5° Rep. - CSM parlerà Ferri.

Nel corso dell'esame dibattimentale (trascr. ud. 8 luglio 2003) il generale MELILLO, rispondendo al PM sull'elaborazione della lettera del 20 dicembre 1980, dichiara che sicuramente l'incarico gli era stato conferito il 18 dicembre, sottolineando che nel suo brogliaccio comunque di tale argomento già si parlava il giorno 17. Era legato da amicizia con il colonnello BIANKINO, addetto aeronautico USA, fin dal 1973 ed aveva avuto ulteriori contatti con lui nel periodo in cui MELILLO era allo Stato Maggiore della Difesa. In relazione alla annotazione del 18 dicembre 1980, il contatto nasceva da una chiamata telefonica dello stesso BIANKINO (che prescindeva dal fatto che il suo punto di riferimento presso lo SMA doveva essere il 2° Reparto. Gli estremi che BIANKINO gli aveva fornito non erano quelli del messaggio di CINCUSNAVEUR in seguito allegato in copia alla lettera (messaggio delle 16 e 27Z del 3 luglio), ma di un altro messaggio dello stesso giorno (delle 14 e 14Z). Lo stesso MELILLO inizialmente non aveva compreso che si trattava di un messaggio diverso, né poteva sapere se fosse già disponibile presso lo Stato Maggiore, per cui comunque l'iniziativa sarebbe stata quella di farselo mandare. Fra l'altro BIANKINO, essendo assente da Roma alla data dell'incidente in quanto impegnato a Venezia per il viaggio del presidente CARTER, non aveva seguito personalmente la vicenda delle ricerche, né conosceva i messaggi. Verosimilmente, essendo stata divulgata dalla stampa la notizia dei contrasti tra il

ministro dei Trasporti FORMICA e l'avv. DAVANZALI, che avrebbero portato alla rinuncia dell'ITAVIA alle concessioni, BIANKINO aveva chiamato MELILLO a titolo di amicizia in quanto le polemiche coinvolgevano anche gli Stati Uniti.

Secondo la ricostruzione di MELILLO, fondata non su ricordi specifici ma su deduzioni, egli aveva visto il telex (e forse anche l'altro comunicato di CINCUSNAVEUR) lo stesso 3 luglio: al riguardo vi era stata una anticipazione del generale BAGATTI e quindi un comunicato dell' Ambasciata Americana diramato dall' ANSA che sostanzialmente conteneva un riassunto dei due comunicati. Il 3 luglio il generale era stato in ufficio tutto il giorno (il 4 mattina era impegnato per una Conferenza a Firenze ed era anche festa nazionale per gli Stati Uniti). Era possibile che il documento gli fosse stato lasciato sul tavolo e che, avendolo visto, MELILLO, per la sua rilevanza lo avesse sottoposto in visione al Sottocapo FERRI. Sul modo in cui la copia del telex era pervenuto allo Stato Maggiore si potevano fare ipotesi: ad esempio la ricerca presso l'Ambasciata era stata curata dall'addetto di marina MC BRIDE, che aveva avuto contatti con il SIOS dello Stato Maggiore della Marina, il cui referente presso lo SMA era ovviamente il SIOS; oppure il messaggio poteva essere pervenuto grazie ai contatti acquisiti dallo stesso MELILLO con addetti militari nel periodo di servizio allo Stato maggiore della Difesa. Altra ipotesi era che un collaboratore di MELILLO (SIDOTI) avesse di sua iniziativa senza informarlo richiesto il messaggio al 2° Reparto dello Stato Maggiore. Comunque si trattava sostanzialmente di comunicati stampa relativi al fatto che non vi erano aerei mancanti, che non richiedevano problemi di forma particolari; potevano arrivare direttamente come "*foglio*", non essendo esclusa la prassi del contatto verbale. D'altra parte la richiesta rivolta tramite il generale BAGATTI era informale, ma se è vero che il Capo di Stato Maggiore era comunque in condizione di fornire risposte al ministro, che faceva pressioni in tal senso, comunque un documento è un documento. Sempre secondo la ricostruzione di MELILLO il messaggio, immediatamente sottoposto all'esame del generale FERRI, era stato in seguito archiviato presso il 4° Ufficio, mentre MELILLO non era in grado di dire se fosse stato trasmesso al Gabinetto del ministro della Difesa (gli originali si trovavano anche presso il Gabinetto e presso lo Stato Maggiore della Difesa).

In relazione a questa versione del generale MELILLO sul momento in cui il telex di CINCUSNAVEUR era pervenuto allo Stato Maggiore, il PM ha posto

l'attenzione sullo sviluppo di una pratica per la risposta a una interrogazione parlamentare dell'on. CICCIOMESSERE in data 30 giugno 1980. Infatti in un appunto del 19 luglio il generale MELILLO, evidentemente esaminando una bozza contenente gli elementi di risposta all'interrogazione, osservava: *“Para 2. E' incompleto. Cicciomessere ha parlato di aerei militari e non di aerei A.M. Bisogna dare chiarimenti anche per gli 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!!!”*.

Della verifica era stato incaricato il t. col. ARGIOLAS, autore di una *“nota esplicativa alla pratica”* in cui si riferiva l'esito negativo del contatto con il generale RIPAMONTI (5° Reparto) e si aggiungeva a mano *“Difesa Gabinetto – SPI – non ha avuto alcuna comunicazione ufficiale sull'argomento da parte NATO o di altri Paesi. Il comunicato di AFSOUTH non è stato esteso a MOD ITALIA”*.

L'interpretazione del generale MELILLO in merito ai diversi sviluppi della pratica è che la mancanza di comunicazioni ufficiali al Ministero non esclude il fatto che siano pervenute comunicazioni ufficiose; in sostanza quindi ARGIOLAS gli riferisce dell'esistenza di un comunicato di AFSOUTH che secondo lo SPI il gabinetto del ministro non può trasmettere ad altri. Il riferimento nell'appunto del generale ai comunicati ufficiali USA è spiegabile secondo il generale con il fatto che lo stesso MELILLO non conosceva la sigla CINCUSNAVEUR. D'altra parte la frase *“tutti i velivoli sono rientrati”* era inclusa esclusivamente nei due messaggi del 3 luglio e non in altri comunicati, a conferma della conoscenza di essi da parte del MELILLO.

Peraltro alla successiva udienza del 17 luglio 2004 (f.105 e ss. trascr.) il generale MELILLO, rispondendo a una domanda del PM AMELIO sul momento finale della verifica, indica il giorno 2 luglio e, come fonte il generale BAGATTI, il quale *“ci informò con certezza che da parte delle unità statunitensi non vi era stata alcuna attività sull'area del Tirreno, questo ritorno poteva essere da... come ricordo, o un messaggio della Sesta Flotta al suo comando superiore che allora non sapevamo nemmeno che era Cincusnaveur oppure è un'altra memoria, un altro flash di memoria di un certo comunicato fatto da Afsouth e non Airsouth, Afsouth significa che il comando delle forze alleate di terra, mare e cielo del... di tutta l'area del sud Europa insomma e questo Comandante era un Comandante americano che... un*

Ammiraglio che al tempo stesso comandava anche la Sesta Flotta, ecco perché vi è una difficoltà di memoria, ma non posso escludere nemmeno che addirittura mi vennero dati tutti e due gli elementi, non lo ricordo”. “ può darsi che Bagatti abbia dato sia gli elementi del comunicato in corso di missione o del messaggio o del comunicato superiore comandi del Comando Sesta Flotta in cui veniva detto in tutti i due casi che le attività sul Tirreno non... non vi era stata nessuna attività della Sesta Flotta nell’area del Tirreno”. In merito al particolare del giorno due spiega che “...non è che io lo ricordi, lo ricordo per un altro motivo, perché avendo terminato questa verifica in cui... fatta velocemente, in cui veniva detto che nell’area dell’incidente non vi era alcun velivolo dell’Aeronautica Italiana e dei paesi N.A.T.O. o della N.A.T.O., questa notizia l’abbiamo trovato il giorno 3 sul giornale come comunicato del servizio pubblico informazioni del Ministro della Difesa” e ipotizza che “siano stati i miei solerti Ufficiali che probabilmente dettero qualche informazione e questa informazione fu molto utile al Ministro non allo S.P.I., perché lo S.P.I. parlava esclusivamente al nome del Ministro, in via politica per poter dire che la Difesa aveva fatto una sua... un suo esame e ne era scaturito che aerei N.A.T.O. o italiani non erano... non erano in volo quel giorno e tenne anche a precisare come politico, perché è una risposta politica, - attenzione che non escludiamo che altri velivoli possano essere stati presenti, vi diciamo che i velivoli che non erano presenti sicuramente erano quelli della... italiani e dei paesi N.A.T.O - ”. Con specifico riferimento alla redazione da parte sua di un rapporto scritto la risposta è “non lo ricordo, devo dire a posteriori che almeno un rapporto scritto magari da me, scritto a mano per i miei superiori potrei averlo fatto ma scritto a mano velocemente, perché la richiesta era soltanto quella di sapere queste cose” e motiva comunque la mancanza di rapporti scritti con l’esigenza di non interferire con l’attività della Commissione ministeriale e con il fatto che gli elementi riferiti erano tutti negativi. In conclusione non vi era stato o comunque non era stato trovato un atto finale conclusivo dello Stato Maggiore.

In merito più specifico alla lettera del 20 dicembre 1980, alla cui elaborazione aveva partecipato –visionata dal generale FERRI che vi aveva apposto a titolo di conferma la lettera F - il generale MELILLO così risponde alla domanda del PM sul motivo per cui, sotto il punto 2) relativo ai tracciati radar non si fosse detto che erano stati analizzati i dati dei radar di Ciampino: “una lettera ha un suo obiettivo e

un suo scopo, se lo scopo è quello di commentare gli articoli di stampa che deformando certe verità o certe affermazioni arrivavano a rappresentare delle ipotesi ritenute inverosimili quello era il tema, allora venne naturalmente su questa base individuati quegli argomenti di maggior rilievo che rientravano nel tema quindi non era che mettendo i radar della Difesa Aerea noi... perché erano stati esaminati, noi dovevamo mettere necessariamente anche i risultati del Radar di Ciampino anzi, i risultati Radar di Ciampino erano estremamente delicati infatti sia in premessa, sia in conclusione, cioè per ben due volte, noi indichiamo in questa lettera, che le cose che vengono dette sul giornale sono una anticipazione di conclusioni alle quali la Commissione di indagine nominata dal Ministro dei Trasporti non era ancora arrivata, e quindi era qualche cosa che non aveva senso, invece per quanto riguarda la parte relativa alle risultanze delle registrazioni radar, eh, quelle erano in pieno svolgimento le indagini ed erano estremamente delicate perché addirittura la Commissione Luzzatti era andata negli Stati Uniti questi sono fatti, e negli Stati Uniti gli viene detto e sono fatti anche questi che quei determinati tre plots, potevano essere la traiettoria di un velivolo di un... oggetto sconosciuto che andava contro la traiettoria del DC9, senza tuttavia ad andarsi a infrangere, cioè senza collidervi, senza saperne però naturalmente che quota poteva avere perché si trattava di plots primari, quelli erano indagini non erano illazioni della stampa, se noi avessimo commentato e discusso quella possibile ipotesi che doveva essere ancora realizzata e formalizzata dalla Commissione Luzzatti, noi avremmo fatto qualcosa che era contro quello che... lo scopo della lettera, perché avremmo commentato addirittura ciò che stava facendo la Commissione ufficialmente insediata ed era una cosa grave, ecco perché giustamente, io credo molto correttamente, non sia stato inserito"... "un riguardo a chi aveva delle responsabilità, mentre invece i giornali non hanno responsabilità e scrivono quello che vogliono". In sostanza il riferimento ai soli radar dei centri della difesa aerea era dovuto al fatto che si trattava di analisi svolte direttamente dall' Aeronautica Militare "...questa frase si riferisce ai Centri Radar di Licola, Siracusa e Marsala nella quale in positivo diceva che non conferma niente, ma se noi avessimo detto, peraltro, abbiamo fatto anche l'analisi relativa alle registrazioni di Ciampino e poi avessimo detto anche lì non c'era niente, stavamo inserendoci in un contesto che invece ufficialmente diceva che c'era qualcosa, se lei legge tutti questi paragrafi, hanno tutti un riferimento esclusivo alla stampa che

diceva cose aberranti in quel momento e che se andiamo ad esaminarle, oggi a distanza di vent'anni, non so... quali conclusioni si possono trarre, la mia conclusione è che fandonie erano e fandonie sono rimaste...”

In ordine alla decisione di allegare la copia del messaggio sottoscrivendola per attestarne la conformità all'originale il generale MELILLO se ne assume la responsabilità: “ sono stato io perché sono il Capo del Terzo Reparto ma chi ha in mano la pratica ed è il Quarto Ufficio, sia che me lo abbia suggerito ed io ho detto una buona idea, sia che non me lo abbia suggerito in quanto ha notato che il documento ufficiale, eh... ufficiale che noi avevamo avuto da una via ufficiale ma in via ufficiosa, non era adeguato a livello degli indirizzi ai quali era indirizzata la lettera poteva deciderlo lui e poi portarmela, poteva voler dire che io dico, no, la... la copia conforme non la firmo perché va bene la copia originale, ma visto che l'ho firmata vuol dire primo che potevo aver condiviso un'idea del Quarto Ufficio, secondo potevo averla condivisa prima che fosse stata fatta la lettera, ma certamente avendola firmata io ne sono totalmente responsabile”. Ritiene grave il fatto che non sia indicata la data completa, ma solo il riferimento al giorno e all'orario (31627Z) e spiega: “Ora io ho firmato questa copia conforme e quindi evidentemente ne sono responsabile, ne sono responsabili anche coloro che me l'hanno presentata ma io non posso scaricare niente sugli altri, io credo che sia, credo ma lo ho sempre creduto, che si tratti di un errore, se possiamo chiamarlo errore di questi bravi dattilografi che facevano i salti mortali, del dattilografo il quale ha dimenticato, tra virgolette, il mese e l'anno, lo ha dimenticato fino ad un certo punto, perché lo ho scritto in più occasioni, purtroppo l'Aeronautica, aveva l'abitudine molto spesso di indicare sui messaggi anche operativi che faceva soltanto il giorno e l'ora, il gruppo data, orario si chiamava, c'era un motivo? Non c'era un motivo, anche perché le procedure erano tali per cui non ci poteva essere confusione, il gruppo data orario era quello che veniva inserito sul testo del messaggio, quando il messaggio arrivava colui che era addetto al centro comunicazioni, la prima cosa che faceva metteva il timbro della data, per cui gruppo data, orario, con la data... non c'era errore che quel messaggio fosse giunto in quella data, ma qui evidentemente la data manca, siccome c'era questa abitudine da parte, non dei dattilografi, anche degli Ufficiali di scrivere proprio questi messaggi con il solo gruppo data orario e di fargli battere a macchina dal Sottufficiale e il Sottufficiale probabilmente in buona fede ha fatto questo errore,

ma maggiore lo ha fatto colui che lo ha verificato, maggiore lo ha fatto il Capoufficio e più grosso lo ha fatto il Caporeparto, però credo che sia soltanto una questione marginale, così la considero io, in quanto se lei legge la lettera, sarebbe stato grave in modo diverso, la lettera dice alla pagina 1, al momento dell'incidente, eccetera eccetera, non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della Sesta Flotta U.S.A. come dichiarato da Cincusnaveur con messaggio in allegato, cioè ciò che aveva dichiarato Cincusnaveur è stato trasferito nell'allegato, cioè chi voleva leggere l'allegato, quello che aveva detto Cincusnaveur, lo poteva leggere perfettamente, ecco perché lo considero marginale, teniamo conto che sia il Capo Reparto, sia il Sottocapo, sia il Capo di Stato Maggiore, immagino, io personalmente facevo così, e quando ricevevo una pratica da firmare tutto guardavo meno che la data perché non c'era e veniva posta dopo, il protocollo perché non c'era, perché veniva posto dopo e i riferimenti quando era una fila di riferimenti fatti di sigle e di numeri, io faccio il Caporeparto, quando nell'appunto mi si dice: abbiamo guardato questi documenti e questa è la risposta, io vado a leggere la risposta, non vado a verificare se quel protocollo con quella data corrisponde esattamente al protocollo la data del documento che viene citato questa è la cosa che deve fare l'Ufficiale di più basso grado nell'ambito dello Stato Maggiore per cui qualche volta si verificano questi inconvenienti, purtroppo si è verificato". E aggiunge sul rapporto tra il contenuto della lettera e l'allegato: "questo è la... voleva essere la copia conforme del messaggio del Cincusnaveur come è scritto qui anche nella copia conforme a vari indirizzi fra cui l'Ambasciata di ROMA che è riportata regolarmente per far sapere all'interlocutore da chi avevamo avuto questo messaggio e beh, quel messaggio noto con il quale Cincusnaveur comunicava all'Ambasciata sottoforma di comunicato stampa, se lei legge il testo, lo posso tradurre, dice esattamente nel caso in cui vi fosse qualcuno che facesse domande su questa cosa, la risposta è: negativo, il giorno tale in cui è avvenuto l'incidente non vi erano né navi, né aerei, né cose... che facessero esercitazioni e nessun aereo nostro in aggiunta non è stato, non è entrato in collisione, cioè non è andato perso, quindi era tutto in senso positivo, ci fosse stata un certo... un rigo, di dubbio di messaggio acquisiva una importanza straordinaria, ma quando quello andava a confermare tutto ciò che avevamo esaminato prima, quello è un messaggio di grande conferma, addirittura quando lo avemmo, adesso, diciamo, il 3, il 4 o 5 di luglio noi avevamo già chiuso l'indagine perché intanto

avevamo già saputo via breve che esisteva questo messaggio ma avevamo già fatto tutta quanta l'indagine in tutti i settori che ci erano consentiti e con la velocità che ci era richiesta, primo con pressione... del Capo di Stato Maggiore, che però non premeva soltanto per sé, ma perché aveva pressioni da parte del Ministro per poter avere elementi, perché lui potesse, perché anche il Ministro era interessato a questa piccola indagine e ai risultati". Ipotizza che - dal momento che anche la copia inviata al PM SANTACROCE non recava la data - la data del 3.12.80 presente sulla copia rinvenuta presso il 2° Reparto sia stata apposta da un solerte segretario.

In merito alle annotazioni sull'agenda osserva che era sua abitudine indicare inizialmente il nome dell'interlocutore che lo chiamava per cui dal tenore dell'annotazione deduceva che era stato BIANKINO a chiamarlo. L'accordo era nel senso che fosse lo stesso MELILLO a "richiamare": "sì, dovevo chiamare io per vedere quando potevo mandare qualcuno o lui mandava qualcuno per inviarmi questo messaggio, volevo qui però sottolineare una cosa che credo di avere dimenticato la volta scorsa, faccio presente che l'indagine presso la Sesta Flotta non venne fatta dall'Addetto aeronautico, venne fatta dall'Addetto per la Marina Mc Bride, il quale ai suoi atti doveva avere i due messaggi, quindi gli Addetti militari non sono in comune, ciascuno ha il suo archivio, i suoi problemi, la sua... sono Addetti militari dell'Aeronautica, dell'Esercito, della Marina e dei Marines per gli Stati Uniti e l'avermi telefonato e avermi detto: - guarda che io sono in possesso di questo messaggio - che io purtroppo durante i vari interrogatori non ho focalizzato come il messaggio della Sesta Flotta Cincusnaveur, ma ho ritenuto che fosse addirittura quello di Cincusnaveur, quando però sono andata a vederlo, evidentemente il fatto che Bianchino mi abbia mandato questo messaggio della Sesta Flotta, va bene, ne ho avuta una copia in più, del resto io non potevo mica sapere del momento in cui mi ha chiamato cosa voleva dire 31414Z luglio '80, Sesta Flotta Cincusnaveur, Londra. Gli archivi fanno parte del patrimonio dei Sottufficiali, ma io se uno mi diceva, mi dava un protocollo o un dato non è che lo conoscevo, quindi avendomi lui detto: -guarda che io ho questo documento- ho detto: -va bene, mandamelo - ". "secondo me lo avevo già, però non posso dire di... presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica questi documenti sono stati trovati". In relazione alla domanda del PM sul momento in cui BIANKINO aveva ricevuto il messaggio il generale MELILLO non è in grado di rispondere, " ma lì c'è la testimonianza di Mc

Bride che è l'Addetto per la Marina che appena venne costituito quel gruppo di lavoro, task force presso l'Ambasciata con rappresentanti dei vari Addetti e dei Funzionari dell'Ambasciata, lui che era della Marina ed essendo coinvolto nei problemi della Sesta Flotta, fu lui che fece la richiesta di avere elementi alla Sesta Flotta, da lì è nato il fatto che la Sesta Flotta ha mandato il messaggio a Cincusnaveur e per conoscenza l'Ambasciata, perché era l'Ambasciata che lo aveva richiesto e il Cincusnaveur avendo avuto questo messaggio in cui nell'indirizzo c'era l'Ambasciata lo ha rinviato anche all'Ambasciata". E sulla connessa domanda in ordine al motivo per cui a distanza di alcuni mesi BIANKINO dovesse chiamarlo per riferirgli del messaggio il generale ipotizza: quando successe l'incidente fu la Marina che... chiedo scusa, l'Ambasciata che o su input esterno, su input della Forze Armate, su input del Pentagono non lo so, fece questa indagine, perché era un'indagine per loro molto importante, molto importante perché in realtà in quell'area operavano i loro aerei, quindi dovettero preoccuparsi, dovendo... essendosi preoccupati, hanno fatto sapere anche alle... alle Forze Armate tramite i propri Addetti e ho detto io quale poteva essere il canale, perché non lo conosco, analogamente posso ritenere che nel dicembre, dicembre fu un mese molto caldo per le questioni dell'incidente..... perché intanto vennero consegnate e depositate tutte le relazioni fatte dall'"Itavia", dalla "Selenia", dalla "Douglas", ci fu il problema di Macidull che... e quindi era una cosa molto calda, poi ci fu addirittura il collasso dell'"Itavia", quando non avendo più credibilità i passeggeri preferirono altre società, quindi la società "Itavia" pressata oltre tutto dai debiti e non avendo passeggeri non poteva più sostenere le linee e le restituì, no le vennero tolte dal... le restituì spontaneamente e poi vennero rassegnate e però nel restituirle il Presidente dell'"Itavia" fece delle... le voglio chiamare esternazioni, ma molto bonariamente, perché bisogna essere nella mente di colui che ha subito questo.....grosso collasso.... voglio dire che queste cose vennero poi travisate attraverso la stampa e andarono a colpire non solo l'Aeronautica, addirittura dell'immagine dell'Aeronautica e che di conseguenza dette luogo a quella lettera di cui abbiamo parlato, mandava anche ad insinuare dei dubbi sugli Stati Uniti, quindi c'è da immaginare, ecco, da qui in poi immagino, che anche gli Stati Uniti si siano sentiti in difficoltà, e l'aver questo messaggio da parte di Bianchino che era poi Addetto militare dell'Aeronautica e non della Marina, dell'Aeronautica e il sapere Bianchino

che io mi trovavo capo de Terzo Reparto presso lo Stato Maggiore lo sapeva perché poco prima io ero Capo dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa ed avevo avuto anche contatti con Coe e con altri perché mi competevano, e ha ritenuto di telefonarmi per farmi avere questo messaggio che secondo lui scagionava la presenza di questi Stati Uniti..... ..teniamo presente, vorrei concludere il punto, che quando successe l'incidente, Bianchino non c'era a Roma.... quindi lui non avendo vissuto quella parte, probabilmente non vorrei, non si può eludere quello che dico, non è venuto a conoscenza di quei messaggi che poi viaggiavano attraverso l'Addetto militare per la Marina e quando ne ho avuto in mano credo che abbia fatto... ritenuto di fare cosa buona a farmene avere una copia.....". E, a seguito delle perplessità espresse sul punto dal PM il generale MELILLO aggiunge: "no, volevo... volevo ripetere perché forse c'è un punto che mi sembra un po' oscuro, quando si parla di Ambasciata, noi accomuniamo all'Ambasciata gli Addetti militari, gli Addetti militari non sono dell'Ambasciata, sono presso l'Ambasciata, sono Addetti militari del Paese presso l'Ambasciata, evidentemente sono i Consulenti poi Militari dell'Ambasciatore, però non sono Ambasciata, ciascuno ha il suo ufficio, la sua... e la dipendenza infatti dei nostri Addetti non è dell'Ambasciatore, evidentemente... allora essendo in tanto ed essendo stata condotta la parte specifica della sesta flotta, dall'addetto per la Marina, non si può escludere che quell'Aeronautica non fossero venuti a conoscenza di quel messaggio, perché dovevano passarselo fra di loro, probabilmente se lo passavano o forse no, per cui quando Bianchino ne è venuto in possesso, probabilmente non ne conosceva l'esistenza.... e non avendone probabilmente, naturalmente sono ragionamenti, e non avendo avuto resistenza ed avendo sentito attraverso la stampa gli attacchi agli Stati Uniti, credo, ma non so di aver ritenuto di fare cosa buona, invece che inviarli al S.I.O.S. come avrebbe dovuto fare, ha trovato il Generale Melillo amico suo da sette anni, quando ancora non era addetto".

All'udienza del 19 luglio 2003 (f.7 e ss. trascr.) il generale MELILLO precisa ancora che il 3° Reparto era responsabile solo della lettera del 20 dicembre 1980, mentre lo stesso MELILLO non era neppure a conoscenza di quella inviata al PM il 23 dicembre. Al gabinetto del ministro la lettera del 20 dicembre era stata inviata solo in copia e l'inoltro al gabinetto fu dovuto al fatto che "*così mi venne detto dal Sottocapo*". In termini più specifici il 3° Reparto non si era interessato della

problematica relativa al relitto di Acquedolci, che era stata trattata dal 2° Reparto. Quanto alla conoscenza della seconda relazione della Commissione LUZZATTI, la copia richiesta al gabinetto del Ministro il 20 dicembre 1980 pervenne allo Stato Maggiore il 23 gennaio 1981 e il generale anche se in termini piuttosto confusi, ha risposto negativamente alla domanda del difensore di parte civile avv. OSNATO se già avesse comunque piena conoscenza delle conclusioni di tale relazione alla data del 20 dicembre 1980.

A domanda del suo difensore avv. NANNI (f.62 e ss. trascr.) il generale MELILLO ha anche riconosciuto come proprio un appunto, rinvenuto unitamente alla copia della richiesta di acquisizione della prerelazione (n.141 registro acquisizioni), recante l'annotazione "relazione del Presidente della Commissione di Inchiesta DC9 Dottore Luzzatti, del 5 dicembre 1980 al Ministro dei Trasporti. Come risulta dal giornale - Il Tempo - del 18 dicembre 1980".

In conclusione, rispondendo alle domande del Presidente (f.88 e ss. trascr.), il generale MELILLO dà una spiegazione generale delle annotazioni inserite nel brogliaccio:

"so qual è la natura di queste annotazioni, queste annotazioni 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”. Nessuna rilevanza aveva in particolare la sottolineatura del cognome FIORITO nella frase “Fiorito ha i plotting dei radar, non risulta niente”, in quanto “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...”. Quanto ai numeri del centralino della Procura della Repubblica e del dott. LUZZATTI la risposta è “non posso ricordarlo ma credo che o mi sono stati dati o me li sono annotati da... da un’agenda per... perché dice: “la relazione U.S.A. è in possesso del Dottor Santacroce e del Presidente della Commissione” noi non avevamo questa relazione degli Stati Uniti, ricorda del Macidull, quindi nel discutere, nel parlare forse è venuto fuori che sarebbe bene vedere come procurarsi questa relazione che è in possesso sia del Dottor Santacroce, sia della Commissione Luzzatti, e sono stati rilevati i numeri probabilmente da un’agenda e me li sono scritti... me li sono scritti lì, ma lo scopo era quello di cercare di reperire questa relazione, che poi invece non abbiamo reperito”. Il riferimento alla richiesta del dott. SANTACROCE, con il quale il MELILLO non aveva mai avuto colloqui diretti, costituiva probabilmente un’informazione acquisita nel corso del colloquio con il Sottocapo perché “io parlavo soltanto con lui credo, perché la lettera maturò proprio quel 17 con dei lineamenti che poi dopo si sviluppò in modo diverso, perché il lavoro di Stato Maggiore è fatto così, è l’idea che viene lanciata con degli orientamenti, gli orientamenti poi maturano, ci sono delle cose che per esempio possono non essere risultate coerenti e altre cose invece che sono state estratte da altre informazioni e si sono consolidate in paragrafi della lettera, dopo di che viene fatta una selezione e la lettera nasce...ciascuno formula le sue osservazioni, le sue varianti, finché viene definitivamente firmata e inoltrata”. **PRESIDENTE:** ecco, però scusi prima lei ha detto quando io ho fatto appunto la domanda Dottor Santacroce chiesto lettera S.M.A. lei credo mi sembra di aver capito che ha risposto dice: “si vede che il Dottor Santacroce ci aveva chiesto una lettera...”. In merito agli specifici contenuti della richiesta che proverrebbe dal dott. SANTACROCE “queste sono delle annotazioni che io prendo ma io non so minimamente che il Dottor Santacroce vuole avere questa lettera, evidentemente mi è stato detto”. E l’esame sul punto così prosegue: “**PRESIDENTE:** e per quale motivo eventualmente avesse fatto questa richiesta il Dottor Santacroce? **IMPUTATO MELILLO CORRADO:** non lo posso ricordare e né sapere, so soltanto che l’argomento che è scritto in questo paragrafo

venne trasferito nella lettera che non riguardava il... il Dottor Santacroce. **PRESIDENTE:** però è strano che se fosse partito dal Dottor Santacroce la richiesta della lettera, poi la lettera sarebbe dovuta andare in prima battuta al Dottor Santacroce, cioè non so se rendo l'idea. **IMPUTATO MELILLO CORRADO:** no, io ho capito, che rende l'idea... **PRESIDENTE:** e poi com'è che andò al Dottor Santacroce? **IMPUTATO MELILLO CORRADO:** no, io dal Dottor Santacroce non ho mai mandato nessuna lettera. **PRESIDENTE:** eh, sì, dico però come, lei non sa come... **IMPUTATO MELILLO CORRADO:** non ne sono competente, cioè questa è una cosa che è stata scritta, che io ho scritto, credo che l'abbia recepita ma non sono stato certamente io a parlare con il Sottocapo il Dottor Santacroce vuole questa cosa, perché io con il Dottor Santacroce non ho mai avuto nessun contatto in nessun modo, cioè questo contatto che abbiamo avuto via telefono con i funzionari del Dottor Santacroce e con il Quarto Ufficio”.

Durante l'esame dibattimentale del generale TASCIO il tema della lettera del 20 dicembre 1980 è stato affrontato specificamente all'udienza del 19 settembre 2003 (in particolare f.112-116 trascr.) in correlazione con quello della lettera inviata il successivo 23 dicembre dallo stesso TASCIO al PM SANTACROCE. Al riguardo il generale ha premesso che in un primo momento “avevo un ricordo non esatto di come erano andate le cose, perché inizialmente avevo detto di essere stato io a parlare con il Dottor Santacroce, poi invece agli atti ho trovato un appunto firmato dal Tenente Colonnello Gaudio, che era appartenente al Terzo Ufficio del Secondo Reparto e nel quale appunto si dice che su istruzioni ricevute da me si sono recati dal Giudice Santacroce per dire che i giornali scrivevano un certo numero di cose dalle quali traspariva una... la Commissione... diciamo un comportamento dell'Aeronautica e che poteva rivelare anche reati commessi, eccetera, e il Giudice Santacroce nelle... si dice nell'appunto del Colonnello Gaudio che nell'ascoltare queste cose ha detto, dice: -sì, io capisco, però me le dovete comunicare formalmente insomma, non è che...-, una cosa sulla quale lui non concorda, il Giudice Santacroce quando poi è stato interrogato, non ricord... ah, dalla Commissione Stragi perché non poteva essere interrogato dalla Magistratura, nell'audizione alla Commissione Stragi lui dice, siccome Gaudio dice... Santacroce avrebbe detto: -fatemelo sapere affinché io possa anche replicare alla stampa-, e questo indubbiamente era un qualcosa che... il Giudice dice: -io non posso aver detto

questo perché non è che mi metto a fare per conto dell'Aeronautica comunicati stampa-, quindi in sostanza io preavverto il Giudice Santacroce e lui in tal senso conferma e che... desideravo informarli di alcune cose per i quali se potevo me li mandavano due Ufficiali, e sono andati questo Gaudio e questo Gemma”.

Alla domanda del PM se tale iniziativa dello stesso TASCIO fosse stata concordata con i vertici dello Stato Maggiore la risposta è nei seguenti termini: “io ho detto... ho sostenuto questo in un certo senso, perché io avevo partecipato con il Terzo Reparto alla stesura della lettera che viene mandata allo Stato Maggiore Difesa a firma del Generale Ferri, e per conoscenza al Gabinetto del Ministro, quindi io avevo coordinato e partecipato alla stesura per gli argomenti che erano di mia pertinenza, allora dissi al Sottocapo che ne deve aver parlato con il Capo che secondo me era il caso anche di notificare alla Magistratura di questa nostra posizione rispetto a quello che si leggeva nei giornali, il Sottocapo è stato d'accordo e quindi io ho mandato questi Ufficiali dal Giudice Santacroce e poi eliminando il paragrafo terminale... ho mandato questa lettera al Giudice Santacroce...”.... “però per giustificare anche quest'azione è bene tenerla a mente per vedere quali cose avevano detto i giornali sui quali l'Aeronautica era passibile di essere giudicata una organizzazione che stava commettendo dei reati, quali invece le risposte dell'Aeronautica che attestavano che tutto ciò che dicevano i giornali non corrispondeva a...”.

In merito alla collaborazione alla elaborazione della lettera del 20 dicembre vi era stata una partecipazione del generale TASCIO relativamente al paragrafo E concernente il relitto rinvenuto nelle acque di Acquadolci in quanto lo stesso era stato oggetto di una visita fatta da personale del Sottonucleo SIOS di Palermo; sul luogo in cui si trovava il relitto, che era risultato essere un radiobersaglio era stato accompagnato nel mese di settembre un Colonnello/Ingegnere di nome VIGNOLA, il quale aveva accertato che si trattava di un aerobersaglio e in tal senso aveva riferito al 2° Reparto; quest'ultimo aveva interessato per i conseguenti accertamenti il 4° Reparto Logistica, che, tramite la Direzione Generale Costruzioni, aveva interpellato la società METEOR, un cui funzionario aveva riconosciuto il relitto, attribuendolo a un radiobersaglio e individuato l'epoca del lancio:

In merito alla domanda del PM se avesse avuto modo di vedere la copia del telex di CINCUSNAVEUR e di notare che essa era priva della data la risposta del generale TASCIO è stata la seguente: “...francamente quando il Terzo Reparto mi

ha mandato per conoscenza doverosamente la copia che era stata mandata al Gabinetto del Ministro e allo Stato Maggiore della Difesa in allegato c'era il telegramma. Quando io ho fatto la lettera per il Giudice Santacroce ho messo in allegato la fotocopia del messaggio che mi aveva mandato, ma che era citato nel testo, quindi non ho letto l'allegato, non l'ho letto, quindi non ho notato se aveva o non aveva la data...".

Una corretta valutazione della genesi, del contenuto e delle finalità della lettera del 20 dicembre 1980 non può logicamente prescindere dall'analisi del contesto in cui tale iniziativa maturò, espressione – come si è già rilevato in sede di esame degli sviluppi dell'istruttoria del PM – di uno dei rari momenti in cui per motivazioni diverse (le iniziative dell' ITAVIA, i progressi nell'attività della Commissione LUZZATTI, l'attenzione della stampa su specifici aspetti della vicenda) gli accertamenti sulle cause della caduta del DC9 sembrarono avere significativi impulsi. In effetti non risulta che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica avesse integrale conoscenza del contenuto delle diverse relazioni che nei primi giorni del mese di dicembre furono elaborate dalla Commissione ITAVIA e dalla Commissione ministeriale e che riproducevano analiticamente lo stato delle analisi che autonomamente erano state sviluppate nei mesi precedenti: è pacifico che nella nota di trasmissione di copia della lettera al gabinetto della Difesa era inserita anche la richiesta di acquisizione di copia della relazione ministeriale del 5 dicembre 1980, così come dal brogliaccio del generale MELILLO emerge l'interesse dello Stato Maggiore all' acquisizione presso la Procura della Repubblica della relazione redatta dal MACIDULL. Ma al tempo stesso è indiscutibile e in un certo senso inevitabile che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica abbia seguito con la massima attenzione quanto meno attraverso gli organi di informazione, che in quell'arco di tempo avevano nuovamente dato spazio all' evoluzione di indagini e accertamenti sicuramente non caratterizzati da alcuna segretezza, gli sviluppi di una vicenda in ordine alla quale sotto molteplici profili si ipotizzavano responsabilità dell' Aeronautica Militare. In sostanza attraverso gli organi di informazione i contenuti delle diverse relazioni filtravano largamente all'esterno in termini più o meno corretti e in modo più o meno diretto: per quanto riguarda l' ITAVIA l'esito dei lavori della Commissione era ad esempio portato all'esterno non solo attraverso le esternazioni dell' Avv. DAVANZALI, ma anche – formalmente - attraverso il

comunicato stampa del 17 dicembre 1980 secondo il quale la causa dell'incidente era circoscritta alle ipotesi del missile o di una bomba a bordo dell'aereo, ma solo la prima sarebbe risultata valida (i dati radar mettevano in evidenza una manovra di intercettazione del DC9 da parte di un aereo militare e mostravano che il DC9 si è disintegrato in più parti repentinamente deviate a 90° dalla rotta stabilizzata). D'altra parte erano ampiamente diffuse informazioni non solo di fonte ITAVIA, ma anche concernenti gli sviluppi – sicuramente più significativi nell'ottica dell' Aeronautica Militare – dell'attività della Commissione ministeriale. In particolare il quotidiano Il Tempo aveva dedicato alla materia più articoli ovviamente conosciuti dallo Stato Maggiore dell' Aeronautica.: il 14 dicembre un articolo dal titolo “Questo il drammatico mosaico della sciagura del DC9 ad Ustica”, supportato da una mappa con un compendio degli elementi accertati dalla Commissione ministeriale, in collaborazione con gli organi tecnici degli Stati Uniti; il giorno precedente un altro articolo intitolato “ Abbattuto da un ‘evento esterno’ il jet precipitato presso Ustica” (v. allegati all'interrogatorio dell' Avv. DAVANZALI del 18 dicembre 1980 a II, 1...). Né poteva essere ignota allo Stato Maggiore la dichiarazione del ministro dei Trasporti FORMICA, il quale rispondendo alla Camera dei deputati il 17 dicembre 1980, pur invitando alla massima prudenza, aveva pronunciato la frase “quella del missile resta peraltro una ipotesi più forte delle altre”; in questo caso la valutazione proveniva dal soggetto a cui era formalmente destinata la 2° relazione preliminare della Commissione ministeriale e che, evidentemente, sulla base della lettura di essa aveva maturato tale convincimento in merito alle valutazioni formulate dalla Commissione.

La lettera che matura in questo contesto, in cui la massima attenzione viene prestata non solo all'eventuale disinformazione di alcuni organi di stampa ma anche e soprattutto al reale contenuto degli accertamenti svolti congiuntamente nell'ambito delle indagini amministrative e giudiziarie, non è una mera nota di protesta contro informazioni non corrette lesive dell'immagine dell' Aeronautica Militare, ma assume il contenuto di una risposta istituzionale dello Stato maggiore, che in modo perentorio “suggerisce” alla Difesa di attenersi strettamente ai fatti accertati, divulgando al massimo il contenuto del documento. Questo riferimento indica come si attribuisca rilevanza essenziale ai profili contenutistici dei diversi punti della lettera ed è d'altra parte confermato da una lettura del brogliaccio del generale

MELILLO, nel suo sviluppo quotidiano attraverso il 17 e il 20 dicembre 1980. Al riguardo può rilevarsi che come il giorno 17 sia già in corso una verifica dei diversi aspetti che in quei giorni sono oggetto di attenzione e che, in parte, saranno inseriti nel corpo della lettera e come in quello stesso giorno verrebbe portata conoscenza del generale MELILLO la presunta richiesta del PM SANTACROCE di una “lettera SMA” con riferimenti assolutamente precisi all’assenza di velivoli dell’AM e dei paesi NATO e alle analoghe conclusioni desumibili con certezza dai tracciati dei radar della difesa aerea. Solo il giorno successivo, per quanto sembra desumersi dal brogliaccio, risulta espressamente la iniziativa di una lettera che sia indirizzata allo Stato Maggiore della Difesa (e che in copia raggiunga il generale DE PAOLIS presso il gabinetto del Ministro) e che “rife stampa” dia “notizie con commenti”. In sostanza una lettera che prenda le mosse dalle notizie divulgate dalla stampa per rendere note le informazioni di cui lo Stato Maggiore dispone e le relative analisi valutative. Queste notizie e valutazioni sono in primo luogo dirette all’autorità gerarchicamente superiore, ma la finalità primaria che l’informazione raggiunga il ministro della DIFESA trova conferma nella previsione dell’inoltro di copia della lettera al generale DE PAOLIS. Non vi è prova che almeno inizialmente quest’ultima decisione sia maturata per iniziativa dello stesso Gabinetto, derivante dall’esigenza del ministro di aderire a una richiesta verbale del presidente del Consiglio di essere informato sugli sviluppi del quadro informativo in ordine alla sciagura di USTICA. Se peraltro si considera che le dichiarazioni di FORMICA alla Camera sono del 17 dicembre 1980 e cioè del giorno precedente all’annotazione di MELILLO e che il gabinetto del ministro predisporrà un appunto in buona parte riprodotto la nota dello SMA per aderire alla richiesta di informazioni del Presidente del Consiglio, appare difficile da un punto di vista logico tenere rigorosamente distinti questi successivi passaggi nel senso che quantomeno in una fase non assolutamente iniziale della maturazione della decisione di invio della lettera e della elaborazione del suo contenuto il profilo dell’informazione autonoma e quello della richiesta da parte dell’ autorità politica si siano intrecciati, contribuendo congiuntamente a indirizzare gli esatti termini della operazione informativa.

L’ *“Appunto per il presidente del Consiglio on. Arnaldo Forlani”* (allegato 8 alla memoria difensiva del gen. Melillo del 22.03.99), che ha per oggetto il *“velivolo*

DC9 dell' Itavia precipitato in zona Ustica il 27.06.80" e reca la data del 22 dicembre 1980 ha il seguente contenuto:

Come richiesto per le vie brevi, le mando in sintesi la situazione relativa al noto disastro aereo:

a. al momento dell'incidente:

- nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o nato e nessun velivolo dell'aeronautica militare italiana vi si trovava in volo;

- tutte le unita' missilistiche della marina militare italiana risultavano in porto. assolutamente da escludere un lancio involontario in quanto i sistemi sono forniti di numerose sicurezze ed inoltre le armi sono custodite in depositi e non sulla rampa;

- non esistono unita' missilistiche dell'esercito che per schieramento dei mezzi di lancio siano in grado di raggiungere con un loro missile la zona del disastro;

- non operavano nel mar Tirreno navi o velivoli della 6^a flotta Usa;

- nel poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attivita'.

b. l'analisi del tracciamento radar effettuato dall'Aeronautica Militare sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimita' della zona nel momento dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar si riferiscono a velivoli identificati che hanno poi concluso il volo senza inconvenienti.

c. e' inconsistente l'affermazione secondo la quale sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal centro di Marsala. e' invece vero che detta registrazione fu interrotta dall'operatore (per dimostrare la procedura di cambio del nastro) quattro minuti dopo l'incidente; tutti gli eventi ad esso riferiti risultano pertanto perfettamente registrati e vagliabili.

d. e' confermato inoltre che il relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina e' costituito dall'impennaggio di coda di un bersaglio del tipo

beccheraft aqm - 37 a utilizzato in esercizi di tiro terminati il 22.01.80.

Quanto sopra si porta a conoscenza dell'on. S.V. sottolineando che allo stato attuale delle indagini ogni ipotesi formulata in materia e' prematura ed e' opportuno rinviare osservazioni e giudizi alle conclusioni dell'inchiesta in corso, a cura del ministero dei Trasporti.

Già ad una prima lettura dell'appunto non può non rilevarsi la stretta interdipendenza dello stesso con le informazioni trasmesse al Gabinetto dallo Stato Maggiore dell' Aeronautica con la nota del 20 dicembre 1980. In sostanza è innegabile che al vertice dell'autorità di governo- che ne aveva fatto certamente richiesta – pervenne quel complesso di informazioni e valutazioni che erano state acquisite ed elaborate dallo Stato Maggiore e che contestualmente furono riferite anche all'autorità giudiziaria titolare dell'indagine sulla caduta del DC9. Pertanto le notizie e le relative analisi, pur se in parte originate dalla “disinformazione” degli organi di stampa, avevano in primo luogo come destinataria l'autorità politica, che comunque chiedeva di essere più ampiamente informata sul disastro di USTICA. Se questo è vero, l'indagine deve necessariamente incentrarsi sulla qualità del contenuto delle informazioni che al presidente del Consiglio pervennero al fine di valutare, prima in termini oggettivi e poi sotto il profilo soggettivo, il comportamento tenuto in questa vicenda dai vertici dello Stato Maggiore dell' Aeronautica. In questa prospettiva il primo aspetto che immediatamente colpisce il lettore è la mancata informazione sullo svolgimento presso il centro radar di MARSALA dell'esercitazione SYNADEX e conseguentemente la falsa giustificazione sul cambiamento del nastro del radar. Si tratta di una notizia oggettivamente falsa, che a prescindere dal rilievo comunque non determinant e della mancata informazione, è sicuramente significativa perché sintomatica in termini più generali di quello che fu l'approccio alla questione di USTICA dello Stato Maggiore dell'Aeronautica anche e soprattutto nell'ambito dei rapporti istituzionali con l'autorità politica. In questo caso la difesa del Capo di Stato Maggiore di essere stato all'oscuro dell'esistenza della SYNADEX è francamente insostenibile, se si considera – alla luce dell'attenzione sempre prestata al tema dallo Stato Maggiore - che le problematiche della sostituzione dei nastri di MARSALA erano state oggetto di ampia indagine giudiziaria svolta per rogatoria nel mese di

ottobre dalla Procura della Repubblica di quella città e che nel quadro di tale indagine anche l'autorità giudiziaria era stata portata a conoscenza del fatto che la sostituzione era stata determinata dallo svolgimento di una esercitazione simulata. D'altra parte come si è osservato in sede di analisi dello svolgimento della fase istruttoria, era stato proprio lo Stato Maggiore e in particolare il generale MELILLO ad affrontare la tematica del segreto militare relativo al Centro radar di Marsala ed è pertanto da escludere che in tale contesto lo Stato Maggiore non fosse venuto a conoscenza della esercitazione Synadex programmata presso tale centro.

Eppure come si è già visto la notizia relativa alla SYNADEX non solo non emerge nella lettera del 20 dicembre 1980, ma non appare in nessuna delle relazioni della Commissione ministeriale, neppure in quella finale e la sostituzione trova la sua spiegazione nello svolgimento dell'attività dimostrativa a un operatore; spiegazione comunque sconcertante anche nella ipotesi che il fine fosse quello di mantenere il segreto sulle attività collegate alla NATO, in quanto disinformazione non neutra, ma tale da trasferire all'esterno la versione che presso il centro radar di MARSALA nessuno si fosse avveduto della improvvisa perdita di qualità di una traccia (neppure chi fosse vittima di valutazioni ottusamente preconcepite nei confronti degli operatori del centro radar potrebbe ipotizzare lo svolgimento di una banale attività di istruzione in un momento drammatico che richiedeva comunque la massima attenzione al personale). E risulta grave che tale giustificazione sia trasferita anche nell'appunto per il presidente del Consiglio, al quale doveva essere fornita un'informazione corretta e completa in merito all'esercitazione Synadex e alla tematica della sostituzione dei nastri nel centro radar di Marsala e non quella fuorviante ripresa dalla lettera del 20 dicembre 1980. Non possono essere infatti ritenuti validi per l'appunto i motivi connessi al segreto sulle attività collegate alla NATO, che potrebbero aver indotto a sostenere tale versione nella lettera, la quale era comunque suscettibile, anche se indirettamente, di una divulgazione all'esterno.

Ma il nucleo di questa attività di disinformazione da parte dello Stato Maggiore nei confronti dell'autorità di governo è costituito indubbiamente dalla parte della lettera che affronta l'analisi dei tracciati radar.

Le notizie che sono fornite al riguardo sono assolutamente tranquillizzanti:

L'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A. M. sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute

in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti.

E' di immediata evidenza che il quadro prospettato è assolutamente inaccettabile per una pluralità di motivi. In primo luogo è sicuramente incompleta una informazione che, nel rappresentare l'esito negativo dell'analisi dei tracciati dei radar della Difesa aerea, trasmette all'esterno come dato assolutamente certo il messaggio dell'accertamento della mancata presenza di velivoli non identificati nella zona dell'incidente, senza dare atto delle modalità con cui era predisposto il sistema di registrazione dei dati nel sistema radar automatizzato della difesa aerea: modalità che la Commissione ministeriale nelle sue relazioni diceva di aver appreso nei seguenti termini proprio dalle autorità militari: il sistema di registrazione al momento dell'incidente riportava sul nastro magnetico solo i dati delle tracce identificate con certezza a una cadenza più bassa (30") della scansione radar, per cui in sostanza il ritorno radar era identificato come traccia solo in specifiche ipotesi (numero sufficiente e congruo di ritorni radar, identificazione in base a codice e relativo piano di volo; trasferimento – già identificato – da un altro sito). L'omissione di questo dato oggettivo appare gravissima in quanto un lettore non particolarmente esperto non poteva dal contenuto dell'informazione ricevuta non trarre la conclusione che la mancanza di tracce relative ad altri velivoli nella zona dell'incidente rappresentasse sostanzialmente sotto il profilo dell'accertamento oggettivo un elemento assolutamente incontestabile. E' evidente che questo carattere "assoluto" della notizia fornita avrebbe potuto essere temperato da un riferimento alle evidenze quantomeno contrastanti delle registrazioni dei radar del controllo aereo, che proprio nel periodo in esame erano state oggetto della massima attenzione e che comunque erano state comprese nell'ambito dell'indagine conoscitiva alla quale il generale MELILLO fa riferimento nell'annotazione riportata sul brogliaccio in data 17 dicembre 1980. Invero lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, pur non avendone formale conoscenza, non può logicamente ignorare le notizie diffuse a tutti i livelli sulle analisi svolte nella prima relazione SELENIA e nella relazione del MACIDULL, della quale cerca di entrare in possesso, notizie trasfuse nella relazione della Commissione ministeriale del 5 dicembre 1980. E' altresì a conoscenza del fatto che nei plottaggi esistenti presso l'ITAV nulla risulta a tale riguardo, ma – congruamente con l'interpretazione che in questa sede è stata

ricostruita della vicenda del plottaggio elaborato dal RUSSO – non è in condizione su questa sola e invero fragile base di prospettare una propria versione, ignorando totalmente i dati di tenore assolutamente diverso che sono oggetto di accertamento nel quadro delle indagini amministrative e giudiziarie. L'informazione che perverrebbe all'autorità governativa in tale ipotesi sarebbe inevitabilmente più problematica e meno rassicurante di quella, secca e incisiva, che lo Stato Maggiore ha intenzione di fornire per chiudere definitivamente la tematica relativa all'analisi radar, nei suoi potenziali riflessi critici per l' Aeronautica Militare. A questo punto la decisione è nel senso di un globale silenzio proprio sul tema maggiormente dibattuto in quelle campagne stampa che pure sarebbero alla base dell'iniziativa e del solo riferimento – del tutto scorretto per quanto si è in precedenza rilevato - alle analisi dei tracciati radar della Difesa Aerea. Se questo è vero, è di assoluta evidenza il limite logico del rilievo del generale BARTOLUCCI, il quale ha sottolineato che non vi fu nessuna reazione o disposizione da parte dell'autorità politica in risposta alla lettera del 20 dicembre 1980. Una lettera di tale contenuto non poteva avere risposte, determinare sviluppi o iniziative perché prospettava, contrariamente alla realtà emergente in quella fase delle indagini, una situazione di incontrovertibile certezza sull'esito delle analisi radar che di fatto chiudeva qualsiasi spazio secondo la autorevole versione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica alle diverse ipotesi che si stavano sviluppando proprio muovendo dall'analisi dei dati radar. In sostanza la conclusione che chiunque avrebbe tratto dalla lettura di questo e degli altri punti della nota dello Stato Maggiore era che sostanzialmente tutti i temi oggetto di dubbio e dibattito erano stati verificati e risolti in termini tali da dimostrare l'infondatezza di sospetti e ipotesi "arbitrarie e fuorvianti" che a qualsiasi livello erano state fatte.

. Si tratta sostanzialmente di una prova di forza nella quale l'Aeronautica Militare mette in gioco la propria autorevolezza e credibilità nei confronti non solo dell'autorità politica, ma anche dell'autorità giudiziaria. Per quanto riguarda in particolare la materia radaristica l'iniziativa sembrerebbe in astratto complessa in quanto proprio nel quadro della collaborazione tra il PM e la Commissione ministeriale le relative indagini si sono sviluppate almeno in parte prescindendo dalle specifiche competenze in materia dell'Aeronautica Militare. Ma, malgrado ciò, l'operazione purtroppo riesce, verosimilmente perché, nonostante l'ausilio di

esperti esterni, la competenza in materia della Commissione è troppo limitata (a prescindere dalla totale dipendenza dall'AM in tema di sistemi radar di difesa aerea) per costituire un'alternativa adeguata agli orientamenti autorevolmente espressi dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, al quale il PM si rivolge logicamente con atteggiamento di piena fiducia, come non può non desumersi dalle modalità con cui nasce e prende corpo la lettera del 23 dicembre a firma del generale TASCIO. D'altra parte il convincimento della Corte nel senso della riuscita di tale operazione, con cui lo Stato Maggiore propone impositivamente e, per le modalità sopra descritte della disinformazione, spregiudicatamente la propria versione dell'accaduto è supportato inequivocamente da un dato oggettivo: in coincidenza temporale con l'invio delle lettere l'analisi radaristica sembra uscire totalmente dal campo di attenzione dell'autorità amministrativa e di quella giudiziaria, le cui indagini – come si è rilevato in sede di esame della fase istruttoria – perdono per anni spessore e comunque si concentrano su problematiche diverse, che fino all'anno 1984 non hanno più come oggetto diretto la tematica dei tracciati dei radar della sera del 27 giugno 1980.

IL DELITTO DI ALTO TRADIMENTO

Inserita nel titolo *“Dei delitti contro la personalità dello Stato”*, la disposizione dell’art.289 cod. pen, nella sua attuale formulazione introdotta con la legge 30 luglio 1957, n.655, prevede il delitto di *Attentato contro organi costituzionali e contro le assemblee regionali* e stabilisce in primo luogo che: *“E’ punito con la reclusione non inferiore a dieci anni, qualora non si tratti di un più grave delitto, chiunque commette un fatto diretto a impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente: 1° al Presidente della Repubblica o al Governo della Repubblica l’esercizio delle attribuzioni o delle prerogative conferite dalla legge; 2° alle Assemblee legislative o a una di queste, o alla Corte Costituzionale o alle Assemblee regionali l’esercizio delle loro funzioni”*. In base al secondo comma di tale norma la pena è della reclusione da uno a cinque anni *“se il fatto è diretto soltanto a turbare l’esercizio delle attribuzioni, prerogative o funzioni suddette”*.

La innovazione legislativa del 1957 ha investito logicamente la individuazione degli organi oggetto di attentato a seguito dell’entrata in vigore del nuovo ordinamento costituzionale e inoltre, per quanto riguarda il secondo comma, l’entità della pena, che era originariamente la reclusione da tre a dieci anni.

Come si legge nella relazione preliminare al codice del 1930 (parte II p.73), la norma aveva un antecedente storico nell’art.118 del codice Zanardelli del 1889, rispetto al quale aveva esteso al Capo del Governo, al Governo (e al Gran Consiglio del Fascismo) quella tutela penale originariamente riservata soltanto al Re, al Reggente e alle due Camere. Nel codice del 1889 la norma era inserita nel capo II (*Dei delitti contro i poteri dello Stato*) del Titolo I *“Dei delitti contro la sicurezza dello Stato”* e nella relazione (parte II p.7) si sottolineava come proprio questa denominazione il nuovo codice voleva abbandonare: *“non è soltanto la sicurezza dello Stato quella che va penalmente tutelata, ma anche quel complesso di interessi politici fondamentali di altra indole, rispetto ai quali lo Stato intende affermare la sua personalità”*.

Nel quadro di questa prospettiva di ampliamento del bene giuridico tutelato si inseriva d’altra parte con carattere innovativo rispetto al codice del 1889 la

disposizione del secondo comma, rilevandosi che la protezione penale era estesa contro qualsiasi turbativa che potesse offendere comunque quella serenità, la quale è necessaria per lo svolgimento delle funzioni stesse; e in particolare si sottolineava che fino a quel momento l'incompleta formulazione dell'art.118 aveva determinato il ricorso alle diverse ipotesi previste dagli artt. 188 e 197 del codice del 1889, compresi nel diverso titolo concernente i delitti contro la pubblica amministrazione. Si trattava in sostanza di norme che in particolare punivano la violenza o minaccia per impedire o turbare l'esercizio delle funzioni di corpi giudiziari, politici o amministrativi o delle loro rappresentanze, ovvero per influire sulle loro determinazioni (art.188) e l'offesa, con parole e atti, in qualsiasi modo di onore, reputazione e decoro di un corpo giudiziario politico o amministrativo al suo cospetto (art.197).

Nel caso in esame la contestazione ha per oggetto il delitto di alto tradimento in quanto l'art. 289 cod. pen. è espressamente compreso tra le norme richiamate dall'art.77 cod. pen. militare di pace, in base al quale alcuni dei delitti contro la personalità dello stato previsti dal codice penale ordinario costituiscono *alto tradimento* quando il soggetto attivo del reato sia un militare e sono puniti con pene più gravi rispetto a quelle delle corrispondenti disposizioni dello stesso codice (la reclusione è aumentata di un terzo).

Si è già osservato che il PM al fine di valutare se le condotte – in gran parte di mera omissione – a suo avviso ascrivibili al Capo e al Sottocapo di Stato Maggiore siano state tali da determinare l'evento che configura il delitto previsto dall'art.289 CP ha preso le mosse dal rilievo che, secondo un orientamento ormai consolidato in dottrina tale reato può consumarsi anche con condotte di mera omissione, in particolare qualora ricorra come nel caso in esame l'ipotesi prevista dall'art.40 cpv. CP (rivestendo gli imputati la qualifica di pubblici ufficiali ed incombendo loro l'obbligo giuridico di impedire l'evento tipico del reato contestato). Ha premesso che oggetto della tutela penale sono le attribuzioni del governo e non dei suoi singoli componenti (salvo che le attribuzioni siano esercitate dal ministro in nome del Governo come nel caso della risposta a interrogazioni o interpellanze parlamentari), per cui le condotte dirette ad impedire o comunque condizionare l'attività di un ministro devono essere sempre valutate nell'ottica del rapporto ministro – Governo. Ha quindi ritenuto che, pur se il legislatore del 1930 aveva probabilmente presenti

ipotesi di impedimento consumato o tentato in forme violente, per la formulazione della norma e il suo carattere di norma di chiusura, la condotta delittuosa può concretarsi in moduli molto più sofisticati e meno appariscenti (ed anche in una omissione) i quali siano però idonei a determinare l'impedimento o il condizionamento delle attribuzioni del governo, svuotandone la concreta capacità operativa. Inoltre, in relazione al tema dell'individuazione delle attribuzioni e prerogative del Governo configurabili secondo l'art.289 CP, per la collocazione della norma e la elevata sanzione irrogabile oggetto della tutela non sarebbe l'attività amministrativa in senso stretto ma piuttosto quel ruolo di indirizzo politico a livello nazionale e internazionale che nel vigente sistema costituzionale è appannaggio esclusivo del Governo e può esprimersi in una serie di iniziative e di determinazioni non altrimenti delegabili (appunto "prerogative"). In particolare vi rientrano risposte a interpellanze e interrogazioni parlamentari, interventi in seno a Commissioni parlamentari, direttive di carattere generale rivolte alla Pubblica Amministrazione, costituzione di speciali commissioni d'inchiesta amministrative e, a livello di rapporti internazionali, tutta la sterminata tipologia delle iniziative che nell'ambito delle relazioni tra stati e tra organismi di rango internazionale solo il governo è legittimato a intraprendere (tra cui certamente le proteste diplomatiche, la richiesta di informazioni e/o di collaborazione).

Al fine di verificare l'idoneità della condotta il PM ha sottolineato che tale idoneità va valutata in concreto, ma ex ante (secondo i principi previsti per il delitto tentato dall'art.56 cod. pen.) e quindi non sulla base di considerazione tratte da comportamenti tenuti successivamente dal Governo, impegnato in quel periodo in diverse e delicatissimi problemi, e al tempo stesso che la condotta omissiva doveva essere idonea a determinare l'impedimento delle attribuzioni governative direttamente e non attraverso una serie di passaggi mediati. In merito alla questione se la condotta configuri sotto il profilo oggettivo un impedimento ovvero una turbativa secondo la previsione dell'art.289 comma 2 CP, ha osservato che la linea di demarcazione tra le ipotesi di impedimento parziale e temporaneo e di turbativa appare molto sottile, mentre il divario sotto il profilo sanzionatorio è notevolissimo dopo la modifica del 1947, che ha grandemente ridotto la pena per le ipotesi del 2° comma (originariamente da 3 a 10 anni di reclusione, attualmente da 1 a 5 anni). Ciò comporta, a suo avviso, una differenza qualitativa tra le due ipotesi molto più

radicale che in altre figure delittuose, nelle quali le relative sanzioni sono equiparate (così l'art.340 ed anche l'art.353 CP), con la conseguenza che la turbativa va intesa soprattutto come un disturbo cioè come condotta che, pur non incidendo sul risultato prefissosi dal soggetto passivo, ne renda più difficile e più tormentato il processo di realizzazione. Rilevato che le tesi espresse al riguardo in dottrina appaiono difficilmente conciliabili con le fattispecie concrete più sofisticate, il PM rileva come proprio in ipotesi di condotta non manifestatesi in forme violente o appariscenti il ruolo d'indirizzo politico del Governo può essere vulnerato non nella materialità dell'estrinsecazione di una iniziativa politica, ma nel processo di volizione e determinazione di tale iniziativa, processo del quale momento essenziale è costituito da quel complesso di notizie e informazioni sulla base delle quali il Governo valuta se prendere o meno una iniziativa. In quest'ottica interpretativa si avrà impedimento se la condotta sia idonea a determinare, tramite un *black out* di qualsiasi informazione o notizia significativa, l'impossibilità che il processo di formazione della volontà politica possa in radice orientarsi nel senso della messa in opera di talune prerogative del Governo, mentre si avrà solo turbativa qualora si introducano in un processo di formazione della volontà già abbozzato elementi di distorsione idonei a condizionarlo, ponendo ostacoli al suo corso e rallentandolo nel raggiungimento delle sue determinazioni. Con riferimento infine all'elemento psicologico del reato, il PM ritiene che l'ipotesi delittuosa contestata sia caratterizzata non da dolo specifico, ma da dolo generico (diretto e non eventuale, in relazione alla configurazione tipica del reato di attentato).

La difesa delle parti civili private (v. in particolare l'ud. del 10 novembre 2003) ha sottolineato la difficoltà di individuazione della natura del concetto di personalità dello Stato, ha osservato che in relazione alla rilevanza dell'esigenza di tutela del funzionamento dell'ordinamento costituzionale è giustificata la previsione di delitti a punibilità anticipata e ha aggiunto che non si può comunque prescindere in base ai principi costituzionali dal requisito dell'offensività della condotta.. Nel valutare il collegamento tra la norma dell'art. 289 cod. pen. e quella dell'art.77 cod. pen. mil. di pace è stato rilevato che il tradimento – infedeltà quanto meno preparatoria di un'offesa – trova un rafforzamento nella qualità del soggetto agente, in particolare se ai vertici dell'amministrazione militare, pur se il dovere di fedeltà, solidarietà, rispetto della patria sussiste per ogni comune cittadino in forza dei principi

costituzionali.. In sostanza la formula *Alto tradimento* non deve essere intesa come un recupero del concetto di lesa maestà, ma come recupero del significato del ruolo del soggetto agente, ruolo che rende l'azione pericolosa per la sua potenziale incidenza sullo svolgimento tempestivo della funzione di governo in quanto la prerogativa politica può essere colpita anche dal silenzio del militare.

Nel caso specifico gli imputati, sui quali incombeva un dovere di fedeltà qualificata, rivestivano un ruolo individuato dalla normativa extrapenale vigente e in particolare dagli artt. 8, 12 e 16 del DPR 18 novembre 1965, che specificava i termini del rapporto tra lo Stato Maggiore dell' AM e l'autorità governativa; tali disposizioni precisavano rispettivamente il rapporto di dipendenza del Capo di Stato maggiore dal ministro della Difesa, del quale era alto consulente, la sua responsabilità nella direzione tecnica e nel controllo dell'intero traffico aereo, la funzione del sottocapo di Stato Maggiore di coadiuvare il capo nell'esercizio delle sue attribuzioni. D'altra parte superando qualsiasi valutazione superficiale, non poteva prescindere dal rilievo che le condotte addebitate agli imputati si inserivano in un quadro di emergenza istituzionale e dal fatto che l'elevato ruolo rivestito le differenziava da quelle poste in essere da soggetti di livello gerarchico inferiore.

Con riferimento alle diverse ipotesi delittuose previste dall'art.289 cod. pen. è stato rilevato che mentre l'impedimento non consente lo svolgimento della prerogativa, la turbativa la rispetta, ma ne altera il regolare svolgimento: Nel caso concreto il complesso di omissioni e di falsità poste in essere avevano impedito l'attivazione immediata del governo e della stessa forza armata indispensabile per sciogliere il nodo sulle verità del disastro di Ustica, non aveva consentito all'origine l'esercizio delle scelte rientranti delle funzioni governative, costituiva un impedimento perché aveva causato un *black out* informativo delle funzioni di governo.

Nell'interesse delle parti civili Presidenza del consiglio e ministero della Difesa, l'Avvocatura dello Stato (ud. del 25 novembre 2003) ha puntualizzato che l'imputazione ha per oggetto il delitto di alto tradimento, un reato proprio in cui l'attività criminosa, identica a quella dell'art.289 cod. pen., è specialmente qualificata dalla posizione giuridica dell'agente che può essere soltanto un militare. Deve pertanto tenersi conto del fatto che i militari, in funzione della loro specialissima funzione di difesa della patria sono tenuti all'osservanza di particolari doveri e che il tradimento di cui si discute è stato in primo luogo in danno delle

forza armata di cui facevano parte. Il fatto di mentire (ivi compresa la rappresentazione equivoca e solo parziale della realtà) costituisce una delle mancanze più gravi che possono essere commesse da un ufficiale, la violazione di un fondamentale dovere morale prima che istituzionale e cioè la lealtà e fedeltà, regole e norme rigide di comportamento incise nel codice d'onore di ogni ufficiale. I riferimenti normativi sono in particolare negli artt. 52 e 54, comma, secondo, della Costituzione, nelle norme di principio sulla disciplina militare dettate dalla legge n.382 del 1978 (che hanno trovato ulteriori specificazioni nelle disposizioni – successive ai fatti contestati – del regolamento di disciplina militare approvato con DPR 18 luglio 1986, n.545, il quale sancisce in particolare il dovere di obbedienza nei confronti del ministro della Difesa,), nella legge 12 novembre 1955, n.1137 sull'avanzamento degli ufficiali. Tra le disposizioni del DPR n. 1477 del 18 novembre 1965 è stata sottolineata anche la rilevanza dell'art.15 (Il Capo di Stato Maggiore di ciascuna forza armata corrisponde direttamente con le autorità militari e civili nazionali per l'esplicazione dei suoi compiti. All'interno di questo quadro normativo la condotta aveva determinato, come già rilevato dalla difesa delle parti civili private, una *rottura del meccanismo istituzionale* per la violazione di tutti i doveri fondamentali tipici fissati nelle norme *doveri violati nel momento in cui si sottrae al ministro la possibilità di libero esercizio delle sue funzioni troncando di netto il meccanismo informativo e disattivando il meccanismo di allarme, proprio e soprattutto non prospettandogli il sospetto dell'esistenza di ipotesi che rendevano necessaria e doverosa la valutazione assolutamente propria di questa situazione da parte dell'autorità governativa sovraordinata al vertice militare.*

In particolare con riferimento alla posizione dei generali MELILLO e TASCIO l'avvocatura dello Stato ha rilevato che questi due ufficiali dovrebbero essere comunque ritenuti responsabili a titolo individuale di alto tradimento ai sensi dell'art. 138 cod. pen. mil. di pace (norma che punisce l'omesso impedimento di reasti militari) e dell'art.4, comma 5° della legge n.382 del 1978 (“il militare al quale viene impartito un ordine manifestamente rivolto contro le istituzioni dello Stato ha il dovere di non eseguire l'ordine e di informare al più presto i superiori”).

Per quanto riguarda i difensori degli imputati, questa problematica giuridica è stata affrontata in termini particolarmente approfonditi dalla difesa del generale MELILLO (ud. del 22 aprile 2004). La premessa è stata che, pur se in un quadro di

diritto pubblico generale profondamente mutato, la condotta punita dal codice Zanardelli era con alcune differenze conforme a quella tipicizzata dalla regola del codice penale vigente, in quanto anche la norma dell'art. 118 cod. pen. si incentrava sulla realizzazione di fatti diretti ad impedire uno svolgimento secondo la libertà di scelta e di valutazione degli organi costituzionali e istituzionali menzionati nella norma stessa; mancava peraltro il riferimento ad una condotta di turbativa, tanto che i fatti determinanti una mera turbativa erano risolti dalla giurisprudenza dell'epoca, ove possibile, nell'ambito dei delitti contro la Pubblica Amministrazione. La innovazione fu introdotta perchè secondo l'ideologia del tempo sembrava disdicevole che fatti tali da turbare la libertà degli organi costituzionali fossero allocati sotto l'etichetta *minimalista* dei delitti contro la Pubblica Amministrazione e si preferì riferirsi alla più solenne qualificazione di delitti contro la personalità dello Stato. Da una intenzione non condivisibile è nato però un frutto positivo in quanto la previsione di due fattispecie fornisce la chiave ermeneutica più efficace per comprendere che cosa rappresenta il fatto diretto ad impedire, prevenendo ogni iniziativa tendente a riportare sotto la configurazione del fatto diretto ad impedire comportamenti che non avevano queste caratteristiche ma rispondevano piuttosto a quelle non previste nella precedente normativa del fatto diretto a turbare. Inoltre, se nel 289 cod. pen si può riscontrare per quanto concerne la formulazione legislativa un reato di mera condotta, si tratta peraltro di una fattispecie causalmente orientata, nel senso che vi è un problema di causalità virtuale, gli atti diretti a impedire debbono essere atti causalmente dotati della efficacia necessaria per raggiungere l'esito, il risultato che il soggetto si propone: *c'è un problema di causalità non effettuale come quando leggiamo: "chiunque cagiona - ad esempio - la morte di un uomo", ma causalità virtuale, pongo in essere un atto diretto a un dato risultato e questo conduce ad un passo ulteriore.* Si deve quindi fare riferimento alla normativa degli artt. 40 e 41 cod. pen. non perché l'evento debba prodursi, ma perché il 289 cod. pen. presuppone proprio questa virtualità causale. Pertanto ponendosi nell'ottica accusatoria le condotte contestate consistenti in linea di massima nel non dire o dire parzialmente determinati dati debbono essere causalmente orientate verso un certo evento che è quello dell'impedimento allo svolgimento di prerogative o attribuzioni; si pone pertanto un problema di causalità e di causalità da condotta omissiva ad evento e qui viene immediatamente in rilievo il capoverso dell'art. 40,

l'obbligo giuridico di impedire all'evento, per cui il nucleo della questione è l'individuazione della norma da cui discende il dovere giuridico di non rendere possibile quel risultato di impedimento che è ipotizzato, sia pure come virtuale, potenziale dalla norma in questione. Al riguardo affrontando la tematica del decreto istitutivo delle funzioni e della struttura dello Stato Maggiore e in particolare dell'articolo primo, dove si definisce compito dello Stato Maggiore quello di svolgere attività di consulenza presso il Ministro della Difesa, è stato in particolare sottolineato che in base all'art.1 del decreto la consulenza con il Ministro competente ha per oggetto tutti i problemi riguardanti la Difesa, cioè tutti i problemi di ordine militare, non le tematiche oggetto del presente processo concernenti rapporti politico diplomatici eventualmente con altri Stati: si tratterebbe secondo la difesa del MELILLO di un'area completamente estranea a quelle che sono le funzioni, i compiti demandati allo Stato Maggiore, la sua consulenza se si vuole in questa locuzione comprende anche un'attività di fornitura di notizie è circoscritta e delimitata alla Difesa e non include i rapporti politico diplomatici i compiti di informativa avrebbe potuto riguardare semmai, ma sono sottratti alle funzioni dello Stato Maggiore rapporti politico diplomatici. Conseguentemente da tale normativa non discenderebbe assolutamente l'obbligo di informativa, la cui violazione determinerebbe la rilevanza giuridico penale della pretesa condotta omissiva.

E' stato inoltre osservato che nelle fattispecie di attentato i requisiti richiesti dall'art. 56 cod. pen. non solo sono presenti ma per un verso si impongono con una perentorietà ancora maggiore, soprattutto nel senso che la direzione univoca degli atti è postulata con maggior rigore nell'art. 289 rispetto all'art. 56, frutto di una mediazione non particolarmente felice:l' 289 invece prevede un'affermazione puntuale, precisa *fatti diretti ad impedire*, il che vuol dire che la direzione univoca va accertata, va riscontrata nel controllo della corrispondenza tra fattispecie concreta e fattispecie astratta. Quanto alla natura e struttura dell'evento alla cui realizzazione devono essere diretti con efficacia causale virtuale e diretti in modo assolutamente univoco i fatti posti in essere dai soggetti agenti, la condotta deve consistere in una coartazione anche se psicologica della libertà degli organi costituzionali e l'impedimento è dato dalla impossibilità di svolgere le prerogative e le attribuzioni che il diritto pubblico conferisce a certi organi, come è confermato dalla connessa previsione dell'ipotesi prevista dal secondo comma dell'art.289 cod. pen., che non

può integrare i fatti costituenti turbamento della serenità degli organi costituzionali, ma storicamente per la genesi della norma le condotte con le quali si mira a rendere più difficile la condotta degli organi nei cui confronti l'azione era rivolta: turbamento è ciò che ostacola, rende più difficile, forse anche più pericoloso, lo svolgimento di certe attribuzioni, mentre impedimento è ciò che rende impossibile l'esercizio delle dette condotte all'organo costituzionale.

Una posizione più radicale è stata invece assunta dalla difesa del generale FERRI (in particolare all'ud. del 5 marzo 2004) secondo la quale la configurazione dell'ipotesi di reato appare nel caso concreto *del tutto inesistente* sul presupposto che nel concetto di impedimento – posto in relazione con quello di libertà – deve ritenersi compresa qualsiasi forma di coartazione esercitata sugli organi costituzionali, una coazione e conseguentemente *l'esercizio di un potere coercitivo cioè di una violenza*. In relazione all'ipotesi concreta contestata già il rinvio a giudizio sarebbe una rottura della legalità repubblicana per la creazione di una nuova fattispecie di reato non presente nel codice in quanto dalla lettura del capo di imputazione non emerge alcuna coercizione, ma solo false informazioni od omissioni. Il delitto di attentato per la sua essenza non potrebbe essere integrato mediante un comportamento di tipo omissivo o disinformativi perché le due categorie sono concettualmente incompatibili. Questa era certamente (e non probabilmente, come ha sostenuto il PM) l'intenzione del legislatore del 1930 e d'altra parte *la sofisticazione e l'insidiosità non sono un equivalente della coercizione (la violenza è maggiore rispetto al dato insidioso o, come lo chiama la Procura, sofisticato)*. Al tempo stesso non si comprenderebbe il metodo in base al quale viene ricostruito il bene giuridico sostenendo che non è possibile ritenere oggetto della tutela le normali funzioni amministrative del Governo, ma le funzioni di indirizzo politico. Questo sarebbe stato un errore di fondo nella ricostruzione giuridica da parte dell'accusa, così come errato sarebbe il carattere di norma di chiusura attribuito dal PM alla disposizione dell'art. 289 cod. pen. (*“Al massimo in questo processo c'è un depistaggio, un depistaggio che non è un impedimento, al massimo ci sarà una falsità ideologica che non è un impedimento neppure nell'ottica del P.M.”*).

Osserva la Corte, nel contesto di una valutazione logicamente connessa ai rilievi in precedenza esposti che hanno indotto a individuare tra le diverse contestazioni

due diversi profili suscettibili di rilevanza penale (il primo, di natura prettamente omissiva, concernente la mancata informazione sui dati radar, il secondo inerente all'informativa del 20 dicembre 1980 nel quale la disinformazione era determinata da un'associazione tra le notizie non riferite correttamente e quelle omesse) che in primo luogo non può condividersi quest'ultima e più radicale contestazione secondo cui l'ipotesi di attentato dettata dall'art.289 cod. pen sarebbe incompatibile con comportamenti di tipo omissivo o disinformativi presupponendo necessariamente una coartazione mediante violenza. In verità questa interpretazione che sembra in particolare originata dalla associazione del termine *impedire* al concetto di coazione non risulta confermata né dal tenore letterale della norma, né da un coordinamento della stessa con altre collocate all'interno dello stesso titolo. Il fatto che il termine *attentato* possa essere stato assunto anche dal legislatore dell'epoca in una accezione più ampia rispetto a quella, comunemente recepita, di fatto caratterizzato dalla violenza emerge, ad esempio, dalla disposizione dell'art. 283 del codice (*attentato contro la costituzione dello Stato*), nella quale l'avverbio "*violentemente*" previsto nell'analogia ipotesi del codice del 1889 era sostituito dalla locuzione "*con mezzi non consentiti dall'ordinamento costituzionale dello Stato*" proprio per includere nella tutela penale le più diverse condotte che dalla violenza non erano caratterizzate e quindi anche quelle in cui fosse adoperata la sorpresa e l'insidia caratterizzanti la frode (v. relazione preliminare parte II p.67). D'altra parte una corretta interpretazione della norma in esame non può prescindere da una congiunta valutazione di entrambe le ipotesi dell'impedimento e della turbativa inserite nella disposizione, comunque configuranti manifestazioni, pur se diverse, di *attentato alla Costituzione*. Al riguardo la lettura della relazione, se conferma che il legislatore aveva presenti in particolare alcune condotte violente o minacciose (ma anche altre soltanto offensive) poste in essere nei confronti degli organi costituzionali, al tempo stesso consente di comprendere la rilevanza dell'ampliamento delle ipotesi punibili a titolo di attentato agli organi costituzionali rispetto a quelle originariamente previste dal codice Zanardelli. E' proprio nella relazione infatti che è espressamente richiamata quella estensione della tutela penale, poi ripresa dalla dottrina, a condotte -comunque qualificabili come *attentato*- che potessero offendere la serenità necessaria per lo svolgimento delle funzioni degli organi costituzionali. Il richiamo al concetto di *serenità* in relazione a una fattispecie che all'epoca prevedeva per la

sola turbativa la pena da tre a dieci anni di reclusione è inaccettabile e storicamente superato, come è stato rilevato nel corso della discussione, ma è comunque utile a un corretto inquadramento dell'ipotesi delittuosa nel vigente ordinamento costituzionale in quanto conferma quanto già rilevato in ordine al delitto dell'art.283 cod. pen.: il termine *attentato* è stato utilizzato dal legislatore in un'accezione assai ampia tale da includere nella previsione normativa non solo le condotte caratterizzate da violenta coercizione, ma anche i più diversi comportamenti diretti e oggettivamente idonei a influire sull'esercizio delle attribuzioni governative, con una sfera qualitativamente e quantitativamente assai ampia nella quale possono essere inclusi fatti diretti a un impedimento totale, a un impedimento parziale e temporaneo, a un impedimento parziale e temporaneo o infine a una mera turbativa dell'esercizio di tali attribuzioni. D'altra parte se si esamina la questione anche da un punto di vista lessicale, dal momento che la norma utilizza, senza ulteriori specificazioni, le espressioni *fatto diretto a impedire* e *fatto diretto soltanto a turbare* appare evidente che l'indagine deve incentrarsi sull'accezione da dare ai termini *impedire* e *turbare*. Escluso logicamente che nel caso in esame tali termini siano utilizzati, come in altre ipotesi, come sinonimi, deve concludersi che, mentre il termine *impedire* è usato nel primario significato di *rendere impossibile*, la sola corretta accezione del termine *turbare*, in relazione al principio di offensività dal quale non si può prescindere nel vigente ordinamento costituzionale, può essere quella di *intralciare, ostacolare* (senza *precludere* integralmente) l'esercizio delle attribuzioni o delle prerogative conferite dalla legge al Governo.

Se a questo punto si passa all'individuazione di quali siano le attribuzioni e le prerogative governative alla cui tutela è finalizzata la disposizione dell'art. 289, ad avviso della Corte sicuramente corretta è la ricostruzione formulata sul punto dalla Pubblica accusa: secondo la quale per la collocazione sistematica della disposizione e la elevata sanzione irrogabile oggetto di tutela non sarebbe l'attività amministrativa in senso stretto, ma quel ruolo di indirizzo politico a livello nazionale e internazionale che nel vigente ordinamento costituzionale è devoluto esclusivamente al governo nel suo complesso. Del resto la volontà del legislatore di assicurare la tutela della funzionalità dell'ordinamento costituzionale nell'esercizio dei compiti primari dei suoi organi risulta inequivoca nel momento in cui nel già

citato passo della relazione preliminare al codice del 1930 si sottolineava come la tutela non investiva solo la sicurezza dello Stato (e logicamente dei suoi organi costituzionali), ma anche quel complesso interessi politici fondamentali rispetto ai quali lo Stato intendeva affermare la sua personalità. Se questo è vero, è indubbio che nell'ambito delle prerogative e competenze governative tutelate rientrano, qualunque sia il fondamento da attribuire agli strumenti ispettivi del Parlamento (il rapporto fiduciario tra Camere e Governo, la responsabilità politica del governo, la funzione di garanzia ovvero la posizione autoritativa del Parlamento), le risposte dei ministri a interpellanze e interrogazioni parlamentari e i loro interventi in seno alle Commissioni parlamentari in quanto in tale ipotesi l'intervento del ministro si inserisce direttamente nel quadro dei rapporti politici tra Parlamento e Governo; vi rientrano altresì, secondo la corretta esemplificazione del PM, iniziative governative quali le direttive di carattere generale nei confronti della Pubblica Amministrazione, la costituzione di speciali Commissioni d'inchiesta governativa e a livello internazionale tutte le iniziative (quali le proteste diplomatiche e la richiesta di informazioni o di collaborazione) che solo il governo è legittimato ad adottare nel quadro delle relazioni con altri Stati o organismi internazionali.

Così inquadrati i diversi ambiti di riferimento verso i quali la condotta del soggetto deve essere orientata, deve comunque riconoscersi che, pur integrando sul piano soggettivo la fattispecie con il riferimento alla qualità di militare del soggetto agente, l'art.77 non fornisce gli elementi costitutivi dell'alto tradimento, tanto che nel periodo immediatamente successivo all'instaurazione del vigente ordinamento costituzionale era stato sottolineato come la locuzione "*commette un fatto diretto a*" ricorrente nell'art.289, così come negli artt.241 e 283 cod. pen., presentava il rischio di tollerare interpretazioni latissime e arbitrarie, demandandosi agli interpreti per l'ipotesi che l'applicazione di tali norme si rendesse necessaria di supplire alla ambiguità del legislatore attraverso i principi generali del diritto penale.

Ciò si è in effetti progressivamente tanto che a distanza di molti anni dall'entrata in vigore del nuovo ordinamento costituzionale queste indicazioni potrebbero apparire superflue, così come ovvia può ormai sembrare l'affermazione delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione (14-18 marzo 1970 PM c. Kofler e altri) secondo cui il principio sancito dall'art.49, secondo il quale è esclusa

l'incriminazione di un puro intento criminoso, vale anche per i delitti di attentato previsti dall'art.241 e 283 cod. pen..

E' infatti indubbio che, come hanno sottolineato le diverse parti del processo, nella fattispecie in esame costituente una ipotesi di delitto a consumazione anticipata giustificata dalla particolare rilevanza degli interessi tutelati trovano applicazione i principi dettati dall'art.56 cod. pen. per il delitto tentato e progressivamente enucleati dalla dottrina e dalla giurisprudenza. Gli atti devono essere idonei secondo una valutazione costituente sostanzialmente una prognosi, formulata *ex post*, con riferimento alla situazione come presentatasi al soggetto al momento dell'azione, in base alle condizioni umanamente prevedibili del caso particolare (in tal senso Cass. Sez. I 10 febbraio 2000, n.3185, Stabile); la loro direzione deve essere in primo luogo inequivoca dal punto di vista dell'oggettività del comportamento materiale nel senso che il dato estrinseco dell'azione deve comunque manifestare *ex se* l'intenzione dell'agente (cfr. Cass. Sez. I 11 maggio 1992, n.6921, Amatesi e altri). Sotto il profilo soggettivo il dolo, che in base alla formulazione della norma dell'art.289 cod. pen. è sicuramente generico, non può che essere intenzionale o diretto, mai eventuale nell'accezione che a tali espressioni dà ormai costantemente la Suprema Corte: *L'azione posta in essere con accettazione del rischio dell'evento può implicare, per l'autore un maggiore o minore grado di adesione della volontà, a seconda che egli consideri maggiore o minore la probabilità di verifica dell'evento: Se questo venga ritenuto certo o altamente probabile, l'autore non si limita ad accettare il rischio, ma accetta l'evento stesso che vuole; se l'evento, oltre che accettato è perseguito, il dolo si colloca in un più elevato livello di gravità: In relazione a a tali diversi gradi di intensità il dolo va qualificato come eventuale nel caso di accettazione del rischio e come diretto negli altri casi, con l'ulteriore precisazione che se l'evento è perseguito come scopo finale si ha dolo intenzionale* (Cass. Sez. 6° 15 aprile 1998, n. 6880, Pilato, conformemente ai principi enunciati dalle Sezioni Unite nelle sentenze 6 dicembre 1991, Casu e 12 ottobre 1993, Cassata).

LA VALUTAZIONE GIURIDICA DELLA POSIZIONE DEGLI IMPUTATI

Alla luce di tutte le considerazioni esposte, ritiene la Corte che, nel quadro delle diverse contestazioni mosse agli imputati, sia emersa in termini oggettivi la fondatezza dei rilievi aventi ad oggetto specificamente l'omesso riferimento all'autorità governativa nel mese di luglio 1980 dei risultati dell'analisi dei dati emergenti dalle registrazioni del radar MARCONI e, nella nota del 20 dicembre 1980, la disinformazione in merito al possibile coinvolgimento nel disastro di altri aerei (realizzata con l'attribuzione di un valore di dato certo all'esito negativo dei tracciati dei radar della Difesa aerea e con la mancanza di qualsiasi riferimento ai dati dei radar del controllo del traffico aereo, che proprio in quel periodo erano oggetto di approfondite analisi atte a supportare l'ipotesi della presenza di aerei non identificati in area prossima al disastro).

Sotto il primo profilo si è già rilevato che delle problematiche connesse all'interpretazione dei dati del radar MARCONI, che indicavano la probabile presenza di aerei non identificati in prossimità del DC9 nella parte terminale del volo, fu sicuramente tenuto all'oscuro il ministro della Difesa LAGORIO, il quale non soltanto aveva dato immediate disposizioni di attivarsi anche per la necessaria collaborazione dell'Aeronautica Militare con il ministero dei Trasporti, ma soprattutto rispondendo a uno specifico quesito davanti alla Commissione Difesa del Senato in data 10 luglio 1980 fornì una ricostruzione dell'evento gravemente viziata per la evidente ignoranza di tali dati, che pure presentavano indiscutibile rilevanza ai fini del quadro complessivo dell'episodio.

Il generale BARTOLUCCI, nella sua qualità di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica aveva la particolare attribuzione di presiedere all'alta direzione tecnica, operativa e di controllo dell'intero traffico aereo – esercitata tramite l'ITAV – ed era al tempo stesso direttamente dipendente dal ministro della Difesa. E' indiscutibile che nel momento in cui si verificò una sciagura che avrebbe potuto anche comportare una responsabilità degli operatori del controllo del traffico aereo, il ministro della Difesa era pienamente legittimato, nell'ambito del predetto rapporto

con il Capo di Stato Maggiore, a richiedere che quest'ultimo effettuasse le verifiche e fornisse tutte le informazioni ritenute necessarie ad accertamenti interessanti non solo le competenze dell'organizzazione della Difesa, ma anche quelle connesse del ministero dei Trasporti ai fini dell'acquisizione di tutte le informazioni atte ad un'analisi globale di una situazione suscettibile di riflessi politici di ogni genere e tale da travalicare potenzialmente la sfera di attribuzione del singolo ministro e investire l'attività di governo nel suo complesso. In concreto ciò si verificò oggettivamente in quanto, come si è già rilevato, le risposte dei ministri a interpellanze e interrogazioni parlamentari e i loro interventi in seno alle Commissioni si inseriscono direttamente nel quadro dei rapporti politici tra Governo e Parlamento e nel caso non solo vi fu la risposta in Commissione del ministro LAGORIO, ma anche il ministro FORMICA rispose al Senato alle molteplici interrogazioni parlamentari affrontando il tema della collisione sulla base degli elementi raccolti presso il ministero della Difesa (limitandosi in mancanza dei dati più significativi di cui avrebbe dovuto disporre a escludere prudentemente qualsiasi collisione del DC9 con aerei dell' AM).

Nella ricostruzione operata da questa Corte il generale BARTOLUCCI fu reso edotto all'esito dell'analisi svolta presso l'ITAV del fatto che le registrazioni del radar MARCONI presentavano alcuni dati oggettivi inequivocamente significativi e comunque tali da imporre ulteriori approfondimenti e ciò malgrado giunse alla determinazione di non trasmettere all'esterno e soprattutto all'autorità politica qualsiasi informazione in merito a tali dati. Ovviamente sui motivi per cui questa fu la determinazione adottata dal Capo di Stato Maggiore svariate possono essere le ipotesi. In primo luogo priva di fondamento appare la versione in termini generali sostenuta dagli imputati dell'esigenza di rispetto delle competenze della Commissione ministeriale, in quanto risulta pacificamente che l' AM immediatamente ed autonomamente diede luogo alla verifica dei dati dei radar della difesa e del controllo del traffico aereo e seguì ad interessarsi attivamente a tutti gli eventi potenzialmente connessi al disastro con analisi, sopralluoghi, inchieste interne. Più verosimilmente l'atteggiamento fu determinato dal fatto che lo Stato Maggiore era consapevole che in Italia l'AM era la sola organizzazione pienamente a conoscenza della struttura del sistema radaristico e intendeva accertare al suo interno cosa fosse realmente successo ed eventuali responsabilità del controllo

mentre erano in corso le verifiche presso gli alleati e le analisi sui relitti rinvenuti, timorosa ovviamente che le informazioni relative a dati potenzialmente preoccupanti si diffondessero presso gli organi di informazioni. E in effetti la chiusura sul punto fu ermetica fino al momento in cui all'inizio della terza decade di luglio la doverosa consegna dei tabulati contenenti le registrazioni dei dati dei radar MARCONI e SELENIA al Pubblico Ministero e alla Commissione ministeriale (già a conoscenza delle prime ipotesi avanzate dal LUND ma in base a una conoscenza solo parziale dei dati) consentì anche a terzi estranei di prendere atto dell'esistenza di quelle che nella prerelazione del 31 luglio 1980 la Commissione definisce *“tracce che a un primo esame sono ritenute non coerenti”*.

La circostanza che nel quadro delle informazioni fornite ai ministri la omissione di tali dati fosse idonea ad alterare le determinazioni governative e in effetti le alterò è emersa sostanzialmente dall'istruttoria in particolare attraverso le dichiarazioni del ministro FORMICA, il quale – posto comunque a conoscenza dell'ipotesi formulata dal generale RANA avente ad oggetto anche il missile e conseguentemente la presenza di altri aerei – non la avrebbe certamente sottovalutata se dal collega LAGORIO, che per il diretto rapporto con l'AM avrebbe dovuto avere maggiori cognizioni di lui, avesse avuto una conferma sul fatto che alcuni dati dei radar del controllo del traffico aereo consentivano di ritenere probabile la presenza nell'area dell'incidente di uno o più aerei sconosciuti. E inevitabilmente le risposte di entrambi i ministri in Parlamento e il loro complessivo atteggiamento nell'ambito del Governo sarebbero stati di diverso tenore in quanto, valutando congiuntamente elementi più solidi di quelli di cui erano stati posti a conoscenza, non potevano non rendersi conto che il quadro del disastro poteva essere più complesso e politicamente più rilevante rispetto al contesto di un cedimento strutturale o al limite anche di una esplosione dovuta a una bomba. Se questo vero, è innegabile che comunque in un breve arco di tempo, entro la fine del mese di luglio l'autorità governativa fu posta in condizione di percepire la complessità della situazione e l'esigenza di attivarsi secondo le specifiche indicazioni della Commissione LUZZATTI e i dati da questa analizzati. E' indubbio che neppure a seguito di queste sollecitazioni analiticamente formulate il governo si attivò con qualche efficacia (già è stato esposto il drammatico contesto in cui si inserisce storicamente tale prerelazione), ma è comunque certo che l'AM, dopo aver omesso di riferire quanto era venuto a sua

conoscenza nell'immediatezza dei fatti, mai supportò in alcun modo, anche quando i dati furono conoscibili attraverso l'esame dei tabulati, le iniziative della commissione ministeriale con quella autorevolezza che le derivava dalla sua esclusiva competenza nel settore della difesa e, all'epoca, del controllo del traffico aereo (determinante in tal senso è la valutazione del successivo episodio della informativa del 20 dicembre 1980).

Ritiene peraltro la Corte che la disinformazione da parte del generale BARTOLUCCI nei confronti dei ministri e conseguentemente del Governo ostacolò e alterò le determinazioni dell'autorità senza precluderle in quanto nel caso specifico le notizie che il Capo di Stato Maggiore omise di fornire in primo luogo al ministro LAGORIO rappresentavano dati sicuramente rilevanti e da comunicare, ma comunque di per sé soli, una volta che la notizia sulla presenza del traffico militare americano era risultata infondata e comunque aveva perso credito, inidonei a incidere in modo determinante sulle determinazioni da adottare in assenza di ulteriori e più approfondite analisi, che in effetti furono poste in seguito successivamente anche se a prescindere dall'iniziativa dell'AM. Non si trattò pertanto di un impedimento globale o parziale, anche se temporaneo, ma di un ostacolo alla piena conoscenza della situazione di fatto atto ad alterare senza precluderle le determinazioni governative.

Nel contesto sopra delineato appare evidente non solo che il comportamento tenuto dal Capo di Stato Maggiore BARTOLUCCI era pienamente idoneo, come si è già osservato a turbare le attribuzioni governative, ma anche che si trattava di un atteggiamento indiscutibilmente univoco dal punto di vista oggettivo: l'omissione, nel contesto di una serie di informazioni contenenti riferimenti finalizzati a escludere il coinvolgimento di altri velivoli nell'incidente, di quei dati di fatto oggettivi che proprio questa ricostruzione erano potenzialmente atti a contrastare esprime manifestamente una condotta di per sé diretta ad alterare una conoscenza globale di tutti gli elementi emersi sull'incidente e conseguentemente ad ostacolare un corretto esercizio da parte dell'autorità governativa delle proprie attribuzioni.

D'altra parte, per quanto concerne l'elemento psicologico del reato il BARTOLUCCI non può non essere ritenuto responsabile a titolo di dolo diretto nell'accezione di tale espressione lucidamente individuata dalla Suprema Corte. La decisione di omettere il riferimento di dati che necessariamente dovevano essere

oggetto di ulteriori analisi ma al tempo stesso erano ad una prima analisi indicativi della probabile presenza di altri aerei fu sicuramente volontaria in quanto l'omissione faceva seguito ad una richiesta del ministro che aveva come primario fondamento la verifica di una eventuale collisione e cioè una situazione che aveva come logico presupposto la presenza di aerei in prossimità dell'aerovia percorsa dal DC9. Al tempo una persona dotata dell'esperienza e della capacità professionale BARTOLUCCI era pienamente a conoscenza della potenziale rilevanza di tale omissione e indubbiamente si rappresentava come certa o altamente probabile la sua incidenza sulla globale comprensione da parte del ministro del contesto di elementi allo stato emerso in merito al disastro e la sua conseguente attitudine a ostacolare le iniziative che il governo, sulla base di una integrale cognizione dei fatti, avrebbe potuto adottare a livello politico per approfondire la valenza dei dati appresi.

Nel quadro di questa ricostruzione che ha individuato la genesi della condotta così delineata nel comportamento del capo di Stato Maggiore, supportato dalla struttura dell'ITAV che dallo stesso direttamente dipendeva, non solo il fatto deve essere giuridicamente qualificato alla luce delle considerazioni esposte come ipotesi di alto tradimento per la turbativa delle attribuzioni del governo a norma dell'art. 77 cod. pen. militare di pace, in relazione al secondo e non al primo comma dell'art. 289 cod. pen. (così modificandosi l'originaria contestazione ai sensi dell'art. 477 cod. proc. pen. del 1930), ma difetta ad avviso della Corte la prova di una responsabilità a titolo di concorso in questa specifica ipotesi di reato dei generali FERRI, MELILLO e TASCIO. Invero non soltanto non emergono elementi per affermare che alcuno di questi imputati, tutti inseriti ai vertici della struttura dello Stato Maggiore, abbiano posto un essere un oggettivo contributo alla condotta criminosa, ma neppure è possibile sostenere sulla base di rilievi probatoriamente significativi che vi sia stata una partecipazione morale al comportamento del generale BARTOLUCCI sotto forma di determinazione o rafforzamento del proposito criminoso da questi deciso e attuato. Sotto il primo profilo merita in particolare di essere presa in esame la posizione del generale MELILLO, dal quale dipendeva gerarchicamente il 5° Ufficio del 3° Reparto dello Stato Maggiore, che in tale organizzazione aveva competenza in materia di controllo del traffico aereo. Peraltro, ad avviso della Corte, non solo la determinazione della condotta maturò nel quadro dell'analisi realizzata presso l'ITAV e nell'ambito del rapporto direttamente esistente tra il capo

di Stato Maggiore e il generale FAZZINO e non vi è prova che il plottaggio trasmesso allo Stato Maggiore riproducesse i plot -17 e -12, ma al tempo stesso risulta documentalmente che il generale MELILLO aveva da brevissimo tempo assunto la carica di capo del 3° Reparto, per cui è logicamente prospettabile l'ipotesi che, in relazione a comportamenti ovviamente destinati a rimanere in un ambito di massima segretezza, lo stesso sia stato tenuto all'oscuro dei dati non inseriti nel plottaggio e del piano che si voleva perseguire. Sotto il secondo profilo può fondatamente ipotizzarsi che il sottocapo di Stato Maggiore FERRI, il quale nella circostanza operò a strettissimo contatto con il generale BARTOLUCCI sia stato posto a conoscenza del quadro realmente emergente dall'analisi dei dati del radar MARCONI, ma non può ritenersi provato che egli abbia contribuito a determinare o rafforzare il proposito criminoso sviluppatosi nel contesto del rapporto direttamente esistente tra il generale BARTOLUCCI e il ministro della Difesa. Ad analoghe conclusioni deve logicamente pervenirsi con riferimento alla posizione del generale TASCIO che non risulta in alcun modo inserito in relazione a questo specifico profilo della contestazione.

Anche per quanto concerne l'attività di disinformazione posta in essere nei confronti dell'autorità governativa con la nota del 20 dicembre 1980 la Corte ritiene che la condotta accertata sia giuridicamente sotto il profilo della turbativa e non dell'impedimento delle attribuzioni dell'autorità governativa (sempre a titolo di alto tradimento a norma dell'art. 77 cod. pen. militare di pace, in relazione al comma secondo dell'art. 289 cod. pen.), ma sulla base di un'analisi valutativa nettamente distinta in relazione a quella operata con riferimento alla prima contestazione.

In sede di specifica valutazione della relativa prospettazione accusatoria è stata sottolineato ed analiticamente motivato il rapporto di diretta interdipendenza tra la informativa e la richiesta di notizie proveniente in questo caso personalmente dal Presidente del Consiglio, al quale le "informazioni" contenute nella nota del 20 dicembre 1980 pervennero trasfuse nell'appunto del gabinetto del Ministro, che le riproduceva sostanzialmente e integralmente per quanto riguarda i profili concernenti l'analisi dei tracciati radar oggetto della contestazione. Si è pertanto ritenuto che le "informazioni" e le relative analisi, pur se parzialmente originate dalla presunta disinformazione degli organi di stampa, avessero in primo luogo come destinataria l'autorità politica, che aveva formulato una specifica richiesta di

essere informata più ampiamente sul disastro di Ustica. Sono state al tempo stesso puntualizzati i profili di grave e inaccettabile disinformazione relativi ai dati radaristici determinati dall'attribuzione di un valore sostanzialmente assoluto all'analisi dei tracciati dei radar della difesa aerea (valore che la stessa non poteva avere per le modalità con cui era predisposto il sistema di registrazione e di inizializzazione delle tracce) e dalla contemporanea omissione di qualsiasi riferimento alle analisi delle registrazioni dei radar del controllo del traffico aereo, che proprio in quel periodo erano state sviluppate con approfondite indagini tecniche a livello nazionale e internazionale e che supportavano l'ipotesi della presenza di uno o più aerei in prossimità del DC9 nei momenti immediatamente antecedenti e successivi al disastro.

Il fatto che questo comportamento fosse univocamente diretto ad incidere sulle determinazioni che il Governo avrebbe potuto adottare non solo emerge manifestamente dalla rilevanza disinformativa del quadro tranquillizzante e apparentemente certo che viene presentato in contrasto con la realtà dei dati disponibili, ma anche indirettamente dall'analogia iniziativa svolta quasi contestualmente presso l'autorità giudiziaria, a conferma di una forte determinazione di orientare nel senso voluto dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica le indagini a qualsiasi livello svolte sul disastro di Ustica (è pacifico d'altra parte che il Pubblico Ministero nel corso dell'istruttoria operava a stretto contatto con la Commissione ministeriale, avvalendosi della sua competenza tecnica). Analogamente, è indubbio che tale atteggiamento era pienamente idoneo a incidere sulla cognizione che il presidente del Consiglio avrebbe avuto del quadro complessivo delle informazioni disponibili sul disastro di Ustica e conseguentemente sulle determinazioni che il governo avrebbe potuto adottare per sviluppare in modo più efficace e sollecito attraverso adeguate iniziative in sede politica nazionale e internazionale le analisi finalizzate all'accertamento delle cause del disastro.

Se questo è vero, il fondamento del convincimento della Corte che questa attività di grave disinformazione sia stata idonea ad ostacolare, ma non a precludere integralmente le determinazioni dell'autorità governativa è determinato dal fatto che nel mese di dicembre 1980 le indagini della Commissione ministeriale e dell'autorità giudiziaria avevano raggiunto il loro massimo sviluppo e proprio quelle analisi elaborate sui dati dei tracciati dei radar del controllo del traffico aereo,

ampiamente diffuse dagli organi di informazione, costituivano comunque un patrimonio di informazioni alternative di cui l'autorità governativa poteva pienamente disporre. In sostanza l'informativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare era, in presenza di questo quadro così articolato, certamente idonea ad alterare il quadro complessivo degli accertamenti sul disastro a disposizione del presidente del Consiglio, ma non tale da precludergli una conoscenza più ampia che l'autorità governativa poteva acquisire autonomamente attraverso le diverse informazioni che in effetti pervennero nello stesso arco di tempo con la seconda prerelazione della Commissione ministeriale del 5 dicembre 1980. In effetti è possibile che la nota informativa dello SMA abbia avuto, come si è già rilevato, un effetto più rilevante di quello che nel quadro di tale analisi sembrava idonea a determinare in quanto non soltanto a livello dell'autorità politica ma anche per quanto riguarda le indagini dell'autorità giudiziaria e della stessa Commissione ministeriale dopo il mese di dicembre 1980 non si segnalano iniziative significative con riferimento alla problematica dei dati radar e della eventuale presenza di altri aerei in prossimità del DC9. Ma questa constatazione non può ovviamente assumere rilevanza ai fini della valutazione giuridica da adottare, in quanto non sembra contestabile che nel contesto sopra delineato la condotta disinformativa non era idonea a precludere globalmente le necessarie determinazioni politiche.

Di tale condotta così qualificata furono sicuramente responsabili sia il generale BARTOLUCCI, che ha riconosciuto di aver avallato con la propria autorevolezza l'iniziativa del generale FERRI, sia quest'ultimo, che sottoscrisse la nota nell'esercizio delle sue funzioni vicarie. La finalità primaria perseguita, individuata dalla Corte nella decisione di fornire una risposta secca e incisiva (ma non corretta) intesa a chiudere definitivamente la tematica dell'analisi radar nei suoi riflessi potenzialmente negativi per l'immagine dell'Aeronautica militare è d'altra parte tale da rendere di assoluta evidenza l'elemento psicologico del reato in quanto nel caso specifico i generali BARTOLUCCI e FERRI erano pienamente consapevoli di tutti i riflessi della condotta che posero in essere rappresentandosi pienamente la sua attitudine ad influenzare e alterare le determinazioni dell'autorità politica.

Con riferimento alla posizione dei generali TASCIO e MELILLO manca ad avviso della Corte la prova del fatto che il contributo dagli stessi sicuramente prestato nella

elaborazione della informativa del 20 dicembre 1980 sia stato consapevole della reale finalità di turbativa delle determinazioni governative perseguita dai loro superiori gerarchici. Per quanto concerne il generale TASCIO risulta provato che il suo contributo fu limitato a una parte del contenuto della nota che non aveva per oggetto la tematica radaristica, per cui nonostante il ruolo dallo stesso rivestito nella trasmissione della nota di analogo contenuto all'autorità giudiziaria non può fondatamente sostenersi, in mancanza di più specifici elementi, una sua consapevole e convergente volontà tesa al perseguimento dell'obiettivo. Con riferimento al generale MELILLO, la redazione degli appunti redatti nel periodo antecedente al 20 dicembre 1980 e le sue stesse dichiarazioni non lasciano margini di dubbio sul contributo dato all'elaborazione del contenuto della nota anche con riferimento specifico all'acquisizione delle informazioni concernenti la tematica radaristica. Peraltro non può non tenersi conto dei rilievi formulati in relazione alla contestazione relativa agli eventi del mese di luglio (in tale sede si è ritenuta fondata l'ipotesi che egli fosse stato tenuto all'oscuro della reale valenza dei dati radar e delle omissioni dolosamente sussistenti nel plottaggio elaborato presso l' ITAV) e del tenore dell'appunto del 17 dicembre 1980 (*DC9 Ustica 1° Fiorito ha i plotting dei radar, non risulta niente 2° ATCAS – radar traffico aereo più precisi, ma non riprendono meno di 4m 2r.. Certamente non vedono un missile. Il velivolo non c'era. La pizza è andata in USA*). Se la fonte delle notizie acquisite da MELILLO è sempre l' ITAV attraverso FIORITO DE FALCO e se non vi è prova che questi abbia avuto conoscenza dell'azione disinformativa elaborata presso tale struttura in sede di redazione del plottaggio redatto dal RUSSO, anche in questo caso non può ritenersi provato che, pur in presenza delle notizie ampiamente diffuse sull'esito delle nuove analisi dei dati radar, il generale sia stato consapevole della reale portata disinformativa della nota che contribuiva ad elaborare. D'altra parte non vi è prova che la decisione di non inserire nella nota i dati acquisiti relativamente al sistema ATCAS sia in qualche modo riferibile al generale MELILLO e non, come è logicamente ipotizzabile, ai suoi superiori che della lettera si assumevano la piena responsabilità ed avevano perfettamente chiara la prospettiva in cui doveva essere affrontata la tematica dei dati radar in relazione alla finalità della nota e alla piena conoscenza di tutti i suoi risvolti, ivi compresi quelli connessi all'analisi dei dati del sistema ATCAS.

In conclusione, alla luce di tutte queste considerazioni, risulta provata la responsabilità del generale BARTOLUCCI in relazione al primo episodio sopra ricostruito e quella concorrente dello stesso BARTOLUCCI e del generale FERRI in relazione al secondo episodio. Peraltro, a seguito della qualificazione giuridica attribuita ai fatti di alto tradimento nella fattispecie della turbativa delle attribuzioni degli organi costituzionali (art. 77 cod. pen. militare di pace in relazione all'art. 289 cod. pen, il quale prevede la pena massima di sei anni e otto mesi di reclusione) opera a norma dell'art. 157 n.3 cod. pen, il termine di prescrizione di dieci anni decorrente rispettivamente dal luglio e dal 20 dicembre 1980 per cui tale causa estintiva è maturata comunque nel termine del 20 dicembre 1990, in assenza di atti interruttivi antecedenti idonei ad interrompere la prescrizione a norma dell'art. 160 cod. pen., comunque solo nei limiti del prolungamento della metà del termine previsto.

Pertanto queste due ipotesi di reato rispettivamente ascritte ai generali BARTOLUCCI e FERRI devono essere dichiarate estinte per intervenuta prescrizione. Sulla base dei rilievi sopra formulati, ai quali si è pervenuti all'esito di un'istruttoria dibattimentale così complessa e articolata e nel quadro di una mutata definizione giuridica dei fatti, ritiene la Corte che il principio della prevalenza della formula assolutoria di merito su quelle dichiarative delle cause di estinzione nei soli casi di assoluta evidenza della prova, razionalmente ispirato anche a ragioni di economia processuale e dettato dagli artt. 152 cod. proc. pen. del 1930 e 129 cod. proc. pen. del 1988, non possa trovare applicazione nel caso concreto: pertanto, pur non vertendosi in una situazione di evidenza della mancanza di prova nei suoi elementi rispettivamente oggettivi e soggettivi, in relazione al primo episodio i generali FERRI, MELILLO e TASCIO devono essere prosciolti per non aver commesso il fatto, mentre i generali MELILLO e TASCIO devono essere assolti dalla contestazione relativa al secondo episodio perché il fatto non costituisce reato.

Relativamente alle residue imputazioni loro ascritte, tutti gli imputati devono essere infine assolti dal delitto contestato perché il fatto non sussiste in base al complesso delle valutazioni che sono state in precedenza svolte.

P. Q. M.

Visti gli articoli 254 d.lgs.28 luglio 1989, n.271; 477 cpp del 1930; 531 cpp del 1988; 157 cp; 530 cpp del 1988;

dichiara non doversi procedere:

1°) nei confronti di **BARTOLUCCI LAMBERTO** in ordine alla contestazione di omesso riferimento alle autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino;

2°) nei confronti dello stesso **BARTOLUCCI** e di **FERRI FRANCO** in ordine alla contestazione di aver fornito informazioni errate alle autorità politiche escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei nella informativa scritta del 20 dicembre 1980;

perché, giuridicamente definiti i fatti sopra indicati come delitto di alto tradimento commesso con atti diretti a turbare le attribuzioni del Governo a norma degli artt.289 comma 2° codice penale e 77 codice penale militare di pace, il delitto stesso è estinto per intervenuta prescrizione.

Assolve **FERRI FRANCO, MELILLO CORRADO e TASCIO ZENO** dalla contestazione sopra indicata al punto 1°) per non aver commesso il fatto;

assolve **MELILLO CORRADO e TASCIO ZENO** dalla contestazione sopra indicata al punto 2°) perché il fatto non costituisce reato;

assolve **BARTOLUCCI LAMBERTO, FERRI FRANCO, MELILLO CORRADO e TASCIO ZENO** dal delitto in rubrica loro ascritto relativamente a tutte le residue imputazioni perché il fatto non sussiste.

Roma, 30 aprile 2004

IL PRESIDENTE

(dott. Giovanni MUSCARA')

IL GIUDICE

(dott. Giovanni MASI)