N. 1/99 V.R. del Reg.Gen.

N. 10/04 Reg.Inserz.sent.

PROCURA DELLA REPUBBLICA
presso il Tribunale di ROMA

ATTO DI APPELLO DEL PUBBLICO MINISTERO AVVERSO LA SENTENZA DELLA CORTE DI ASSISE DEL 30-4-2004

Alla Corte di Assise di Appello
ROMA

I Pubblici Ministeri, dott.ssa Maria MONTELEONE e dott. Erminio AMELIO, hanno proposto appello (con dichiarazione ritualmente formalizzata, ai sensi delle norme vigenti ex c.p.p. 1930, in data 30 aprile 2004 presso la cancelleria della Corte di Assise sezione III) avverso la sentenza pronunciata il 30/4/2004 dalla Corte di Assise di Roma Sezione III, depositata il 27 novembre 2004, e notificata in data 13/12/2004, limitatamente alle posizioni degli imputati BARTOLUCCI Lamberto e FERRI Franco per il reato di cui agli artt. 110 – 81 cpv. – 289 c.p. e art. 77 C.P.M.P.

Con il presente atto l'ufficio del Pubblico Ministero deposita i motivi a sostegno dell'interposto gravame.

PREMESSA

Il 27 giugno 1980 alle ore 20,08 locali, l'aereo identificato IH 870 I TIGI della società ITAVIA, con 81 persone a bordo decollava dall'aeroporto di Bologna con destinazione l'aeroporto Punta Raisi di Palermo dove sarebbe dovuto atterrare alle ore 21,15 circa locali, dove, purtroppo, non è mai arrivato.

Il volo si svolgeva regolarmente fino alle ore 20.56 e cioè fino all'ultimo contatto avuto con l'Ente del controllo del traffico aereo, mentre l'ultima risposta del segnale radar di secondario inviata dall'aereo si aveva alle ore 20,59,45, come si è poi avuto modo di accertare dalle analisi delle registrazioni del contento del radar di Fiumicino.

Le ricerche effettuate consentivano di stabilire che l'aereo era caduto, affondando, nel mar Tirreno tra le isole di Ponza e di Ustica, e che tutti gli occupanti erano deceduti.

All'esito della istruttoria, svoltasi con il "vecchio rito" , il Giudice Istruttore disponeva il rinvio a giudizio dei generali BARTOLUCCI LAMBERTO, FERRI FRANCO, MELILLO CORRADO, TASCIO ZENO, nei confronti dei quali elevava la seguente contestazione:

del delitto di cui agli artt. 81 cpv., 110, 289 C.P. e 77 C.P. militare di pace, perché, in concorso tra loro e con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, impedivano l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera concernenti il disastro aereo del DC9 ITAVIA, in quanto, dopo aver omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino nonché l'emergenza di circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del MIG Libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 luglio 1980 abusando del proprio ufficio, fornivano 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 perché in possesso esclusivo della Magistratura, anche tramite la predisposizione di informative scritte.

In Roma in epoca successiva e prossima al 27 giugno 1980.

A conclusione delle indagini e dell'istruttoria dibattimentale sulla vicenda relativa alla caduta dell'aereo DC9 I-TIGI della società ITAVIA , questo ufficio ha formulato al collegio giudicante le seguenti richieste

- affermazione della penale responsabilità degli imputati BARTOLUCCI e FERRI (con esclusione dei profili dell'imputazione attinenti alla omessa comunicazione di notizie alla magistratura, alla mancata comunicazione di dati non conciliabili con la caduta del MIG in data anteriore al 18luglio 1980 e all'affermazione che i dati di Ciampino non erano disponibili per l'Aeronautica Militare perchè sequestrati) e condanna degli stessi, previa concessione delle attenuanti generiche e dell'attenuante dell'art. 48 C.P.M.P. per l'ottima condotta militare e il provato valore, alla pena di anni sei e mesi nove di reclusione (quattro dei quali condonati)
- assoluzione degli imputati BARTOLUCCI, FERRI per le sole ipotesi sopra evidenziate, e MELILLO e TASCIO, per le stesse condotte, perché il fatto non sussiste
- assoluzione degli imputati MELILLO e TASCIO per i residuali profili di imputazione per non aver commesso il fatto.

La Corte di Assise di Roma, sezione III, in data 30 aprile 2004, nel definire il grado di giudizio ha pronunciato la seguente sentenza:

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.*

LE MOTIVAZIONI ADOTTATE DALLA CORTE DI ASSISE IN RELAZIONE AI FATTI OGGETTO DI IMPUGNAZIONE

Ai fini del presente gravame appare utile ripercorrere, sia pure per sintesi, le argomentazioni della Corte sulle vicende oggetto di impugnazione.

Dopo una esegesi della norma di cui all'art. 289 c.p. attraverso l'analisi della Relazione al codice e delle disposizioni normative succedutesi nel tempo, nonchè dopo aver sintetizzato le diverse opinioni rappresentate in merito dalle parti processuali, la Corte così ha argomentato in ordine alla natura del reato contestato:

"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'analoga 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 totale, ma temporaneo, a un impedimento parziale, 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……..

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 emucleati 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……..

Sulla base dei predetti principi il Collegio ha, poi, analizzato la posizione degli imputati argomentando nei seguenti termini:

"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 seguitò 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' A.M. dopo aver omesso di riferite 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'A.M. 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 ...omissis .... 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. .....

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 stato 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'analoga 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 segnalarono 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.....omissis....
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".

MOTIVI DI IMPUGNAZIONE

MOTIVO

I

MANCATA DICHIARAZIONE DI RESPONSABILITA' DEGLI IMPUTATI BARTOLUCCI E FERRI IN ORDINE ALLA **OMESSA COMUNICAZIONE DELLE INFORMAZIONI CONCERNENTI LA POSSIBILE PRESENZA DI TRAFFICO MILITARE STATUNITENSE E LA RICERCA DI MEZZI AERONAVALI STATUNITENSI A PARTIRE DAL 27 GIUGNO 1980**

In ordine alle omissioni di cui al punto di gravame, la Corte ha evidenziato che:

" per quanto riguarda l'indagine sul profilo del capo d'imputazione attinente all'omesso riferimento alle Autorità politiche "dell'intenso traffico militare americano esistente nella zona dell'incidente", è di tutta evidenza che "punto fermo" di prova è costituito dal contenuto delle telefonate che nella notte e nelle prime ore del mattino tra il 27 ed il 28 giugno intercorsero tra la RIV di Ciampino e vari siti della Difesa Aerea e nelle quali si rinvenga un espresso riferimento a quella circostanza o dalle quali si possano trarre elementi significativi e concludenti per la identificazione della fonte di quella notizia e per i successivi sviluppi concernenti la diffusione della notizia stessa e l'accertamento della sua fondatezza "

Il Collegio giudicante, disattendendo la richiesta di questo Ufficio, ha escluso la responsabilità penale degli imputati affermando che:

"Le considerazioni finora enunciate inducono pertanto la Corte a ritenere che la diffusione da parte del Controllo di Ciampino della notizia dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente e, conseguentemente, della probabile presenza di una portaerei, sia stata determinata esclusivamente dal ***fraintendimento*** *di quella comunicazione ricevuta da Marsala - "non l'abbiamo visto perché avevamo l'esercitazione"- interpretata dai responsabili dell'ACC nel senso di un mancato avvistamento determinato dal traffico, derivante da un'esercitazione reale non resa preventivamente nota, di aerei militari americani di stanza, presumibilmente, su una portaerei presente nel Tirreno.*

I giudici hanno ritenuto infondata l' ipotesi formulata da questo Ufficio, secondo cui la notizia indipendentemente dalla fondatezza della stessa, doveva comunque essere portata a conoscenza dell'autorità governativa unitamente alle altre circostanze apprese a seguito delle attività svolte.

A quest'ultimo riguardo il collegio ha evidenziato come le indagini disposte dallo Stato Maggiore presso i vari enti militari americani in Europa, nonché quelle espletate , su richiesta della citata struttura, dall'Ambasciata Americana erano state del tutto negative in relazione alla ipotizzata presenza di aerei americani in volo al momento dell'incidente.

Analogamente, sempre secondo la Corte, la perizia tecnica del 16/6/97 ha escluso *"l'attività di esercitazioni ed ammettono sulla base dell'attività aerea marittima riscontrata, l'eventualità di presenza di una portaerei ma non nel Tirreno bensì nel Mediterraneo centrale od occidentale e quindi in zone assolutamente distanti dalla zona del Tirreno interessata all'evento, presenza inoltre ipotizzata in base al rilevamento, non già di intenso traffico, ma di pattugliamenti di routine e voli in transito.*

Ciò premesso, il Collegio è pervenuto alla conclusione di ritenere:

"non sussistente l'addebito dell'omesso riferimento alle autorità politiche delle informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi navali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980 .

La prima delle due ragioni poste a base del convincimento della Corte è stata quella di ritenere che la notizia diffusasi all'interno della RIV di Ciampino circa il razzolamento di aerei militari americani fosse dovuta ad una incomprensione creatasi in seguito alla telefonata delle 20.16Z tra il capitano Grasselli della RIV di Ciampino ed il capitano Loi della Difesa Aerea di Marsala;

Pertanto, proprio partendo dal ritenuto *"punto fermo"* delle telefonate, ai fini di una migliore comprensione e disamina della vicenda appare utile, innanzitutto, riportare il contenuto della conversazione intercorsa alle ore 20,16 Zulu tra Ciampino e Marsala ritenuta fondamentale dalla Corte.

Roma: *A.C.C. di Roma*

Moro: *sì dimmi*

Roma: *senti Marsala sono il Supervisore di Roma. Volevo sapere una cosa a proposito di quell'Itavia*

Moro: *sì*

Roma: *voi lo avete mai seguito sul radar o non lo avete mai visto?*

Moro: *noi no, non lo abbiamo visto perché stavamo facendo un'esercitazione*

La telefonata prosegue ed alla fine il Capitano Grasselli ripete:

Roma: *quindi voi questo non lo avete seguito?*

Moro: *no, no, non lo abbiamo visto*

Roma: *perché avevate l'esercitazione?*

Moro: *Eh*

Roma: *va bene, grazie*

Moro: okay prego.

Secondo il convincimento del Collegio giudicante, il Grasselli avrebbe capito che l'esercitazione a cui Marsala aveva fatto riferimento fosse reale e che, per esperienza acquisita, ad essa partecipavano numerosi velivoli americani. Per tale ragione il Grasselli avrebbe comunicato la notizia sia al Massari che al Guidi il quale nella telefonata con Fiorito De Falco avrebbe "colorato" l'informazione ricevuta parlando di "razzolamento americano".

La Corte ha, inoltre, valutato il contenuto di altre conversazioni fra le quali quella intercorsa fra GRASSELLI/MARSALA (LOI) delle ore 20,16 Zulu e GUIDI/FIORITO delle ore 20,23 Zulu precisando che:

debba ritenersi comprovato che il Grasselli - e di conseguenza anche quei componenti la RIV di Ciampino i quali da lui apprendono che Marsala non ha visto il DC9 perché "aveva un'esercitazione"- abbiano inteso che il mancato avvistamento del DC9 da parte di Marsala sia stata la conseguenza del contemporaneo impegno di quel sito radar con una esercitazione reale, esercitazione che non risultava menzionata nei notam e che quindi doveva riguardare con ogni probabilità - secondo la comune esperienza concernente la nazionalità della stragrande

maggioranza degli aerei militari concentrati nel Mediterraneo e nel Tirreno- aerei di nazionalità statunitense e cioè "americani".
Ritenuto pertanto pienamente comprovato che Guidi e Massari abbiano avuto la convinzione che le esercitazioni che avevano impedito a Marsala di vedere il DC9 fossero esercitazioni reali, occorre verificare quale possa essere stata la genesi di tale loro convinzione.
Invero, qualunque sia tra le tre ipotesi sopra proposte, quella che si ritenga attendibile -e quindi anche nella ricorrenza dell'ipotesi sub 2)- non possono sussistere dubbi sul fatto che ***anche Grasselli abbia ritenuto, già al momento del colloquio telefonico delle 20.16, che l'esercitazione comunicatagli da Marsala fosse reale.***
Invero, in primo luogo, è da rilevare che Grasselli ha precisato (cfr.deposizione istruttoria del 10.2.92), ***con riferimento alla telefonata Guidi-Fiorito, che era lui, nel corso di tale telefonata, a dare le informazioni a Guidi*** *(il che trova conferma nell'esattezza dei plurimi riferimenti fatta dal Guidi circa le pregresse informazioni avute nelle telefonate precedenti con Marsala proprio dal Grasselli). Pertanto è del tutto logico ritenere che, sentendo quanto il Guidi riferiva al Fiorito,* ***il Grasselli non avrebbe certo mancato di intervenire per correggere il macroscopico equivoco nel quale stava incorrendo il Guidi*** *.*

Ciò posto, appare a questo Ufficio che le argomentazioni della Corte non siano condivisibili in quanto omettono di considerare il contenuto – rilevante – delle voci interne registrate durante la telefonata effettuata dalla RIV di Ciampino all'ambasciata USA delle ore 20.41 Zulu che qui si riporta.

Roma: (verso l'int.: X – senti... la... scusami tanto l'esercitazione interessava aeroplani americani... molti?

X1: ce l'avevamo noi l'esercitazione... (inc.).

X: chi c'era?... C'era un'esercitazione?... C'era un'esercitazione in giro?... Americana?

X1: beh, guarda dalle 10.30 alle 15.00 la (Patricia) (inc.).

X: fino a che ora?

X1: fino alle 15.00.. 15.00 (.....)

Invero, sia l'istruttoria formale che quella dibattimentale hanno accertato, come del resto ha confermato la sentenza impugnata, che i soggetti – indicati con le sigle X1 e X2 – che partecipano unitamente a Chiarotti (X) e Guidi (X3) alla telefonata all'Ambasciata USA sono rispettivamente Massari e Grasselli.

Dalle voci interne registrate sopra riportate si evince chiaramente che Massari rispondendo a Chiarotti ha precisato due importanti circostanze e cioè che:

a) l'esercitazione in corso (verosimilmente quella a cui aveva fatto riferimento Marsala) non interessava aeroplani americani bensì che **ce l'avevamo noi l'esercitazione;**

b) **l'unica esercitazione americana era stata la "Patricia" ma si era conclusa alle ore 15**.

Per ben due volte, quindi, il Chiarotti ha chiesto se l'esercitazione in corso riguardasse velivoli americani ed in entrambe le occasioni Massari- ha risposto negativamente, alla stregua di tali risposte appare non condivisibile la tesi della Corte sopra riportata.

In sostanza se le argomentazioni del Collegio giudicante fossero state aderenti ai fatti il Grasselli avrebbe dovuto rispondere al Chiarotti "affermativamente", cosa che, per due volte, non è avvenuto.

E, quindi, il Grasselli ed il Massari non hanno confuso l'esercitazione a cui aveva fatto riferimento Marsala con la presenza di velivoli americani e, pertanto, non hanno potuto suggerire tale circostanza al Guidi.

Significativo valore assume a questo punto il primo contatto telefonico con l'ambasciata USA effettuato dalla RIV di Ciampino alle ore 20.20 Zulu, cioè pochi minuti prima che Guidi parli con Fiorito De Falco, del seguente tenore:

x: <<mi dai il numero dell'Ambasciata Americana? Mi dai... mi dai dei dati, mi dei dati>>

x: <<com'è l'Ambasciata 46 64 46 64? risponde: mo vediamo>>

x1: <<pronto?>>

x: <<is America Embassy?>>

x1 <<eh?>>

Tale telefonata dimostra un dato fondamentale (che è in insanabile contrasto con il ragionamento della Corte) : e cioè che non fu Guidi ad "inventare" una presenza

volativa americana, ma che, prima di lui, anche altri avevano contattato gli Americani.

Tali soggetti individuati in Massari e Grasselli, come è stato accertato dalle risultanze processuali, non avevano confuso "l'esercitazione di Marsala" con la presenza di velivoli militari USA e avevano avuto perfettamente chiara la situazione creatasi nei cieli italiani.

Tale dato trova conferma in ciò che quanto Guidi ha riferito a Fiorito De Falco dicendo: *"no, no l'esercitazione è... che probabilmente la conosciamo eh, l'esercitazione, però per... evidentemente non, non, non dava nessuna interferenza con la... con la nostra attività, forse qualcosa a basse quote, eh.."*

In definitiva, e contrariamente a quanto sostenuto dalla Corte di Assise, il colonnello Guidi ha fornito al suo superiore un'informazione corretta.

A tale proposito è opportuno ricordare anche la dichiarazione del generale Melillo il quale all'udienza del 17/07/2003 ha riferito: *"vi erano in volo alcuni velivoli Executive, che era un velivolo militare della nostra aeronautica, che erano in volo per servizio, chi doveva portare un malato grave, chi doveva subire un trapianto in Francia, chi svolgeva un servizio di trasporto personale, chi stava facendo una esercitazione, ma a sud di Siracusa con la Marina ed era l'Atlantic, quindi non un velivolo da combattimento che potesse volare a quelle quote."*

Pertanto, corrispondeva al vero che in quel momento fosse in corso un'esercitazione italiana conosciuta e che, svolgendosi a basse quote, non creava problemi.

E', quindi, di tutta evidenza che Massari e Grasselli abbiano potuto confondere, suggerendolo a Guidi, l'esercitazione a cui faceva riferimento Marsala con l'esercitazione – conosciuta – a sud di Siracusa .

Ciò però non ha nulla a che vedere con una presenza volativa americana.

Appare, pertanto, estremamente probabile che il Guidi abbia confuso, associandole, due informazioni, corrispondenti al vero, a lui comunicategli da Grasselli e Massari: l'esercitazione italiana (conosciuta) in corso a basse quote e la presenza volativa americana.

Solo così è realistico spiegare il motivo per cui – come si afferma nella stessa sentenza – Grasselli, ascoltando quanto Guidi riferisce a Fiorito De Falco, non lo corregge: perché Guidi, pur associandole confusamente, offre al suo interlocutore due notizie vere:

a) vi era in corso un'esercitazione italiana conosciuta a basse quote che non creava problemi (e che Grasselli e Massari avevano confuso con quella riferita da Marsala);

b) era stata segnalata intensa presenza volativa americana.

A questo punto la genesi della frase proferita dal Guidi sul "razzolamento USA" va ricercata in altre cause per come rappresentato da questo Ufficio e anche dai difensori di parte civile

In particolare la notizia appresa direttamente (e non *de relato*) nell'ambito della sala di controllo di Ciampino, emerge univocamente come riferita a traffico reale, al punto da indurre i responsabili del controllo di Ciampino, di loro iniziativa, a chiedere notizie all'Addetto Militare dell'Ambasciata Americana, nonché a Sigonella e ad allertare il ROC di Martinafranca tramite il Sottocentro di Soccorso (cfr. telefonate relative ai reiterati tentativi di mettersi in contatto con l'Ambasciata che dalle registrazioni emergono con toni concitati e con accavallarsi di voci, nonché la telefonata delle ore 20:20 zulu tra Maresciallo Bruschina del Sottocentro di Soccorso di Ciampino ed il Maresciallo Marzulli del Soccorso di Martinafranca).

In ordine ai contatti con l'ambasciata americana e il centro di Sigonella è illuminante la dichiarazione resa a dibattimento dal colonnello GUIDI il quale ha riferito : " *Abbiamo tentato di metterci in contatto con l'ambasciata americana senza riuscirvi per allertarli e avere un aiuto nei soccorsi. L'ambasciata Americana era chiusa. Allora abbiamo chiamato Catania Sigonella chiedendogli di mettersi in contatto con la base americana del posto per sapere se c'era una portaerei, e anche la Torre di controllo di Sigonella ci disse che non era riuscita a mettersi in contatto con gli*

americani; abbiamo provato a metterci in contatto con la Torre di controllo di Napoli e ci dissero che non era stato possibile stabilire alcun contatto. Penso che le telefonate in questione siano state fatte dalla sala".

Certo è anche che questa notizia, una volta transitata al ROC di Martinafranca è stata da detto ROC estesa (onde acquisire riscontri) ai vari siti della difesa aerea di Licola, Marsala e Siracusa, nonchè ai comandi NATO di Vicenza Westar e Bagnoli nonché a Sigonella ed ancora al COP (telefonata ore 20: 23 zulu tra il Capitano Smelzo e Maresciallo Berardi); allo stesso COP detta notizia è stata anche comunicata direttamente da Ciampino (come si evince da un passaggio della telefonata Smelzo-Berardi di cui sopra, nonché dalle stesse dichiarazioni rese dal Berardi al G.I. il 17 luglio 1991 del seguente testuale tenore: *"quando avviene la telefonata in questione stiamo parlando con l'RCC di Ciampino che può darsi ci stesse dando la stessa notizia di Martinafranca"*).

Estremamente significativa, inoltre, è stata la quasi contemporaneità, in quella stessa notte, in vari siti della Difesa Aerea (anche quelli non dipendenti dal III ROC) **dell'effettuazione di una riduzione dati** (cioè della analisi delle tracce radar).

Di queste circostanze è stata acquisita inconfutabile prova quanto al sito di Marsala (dichiarazioni del colonnello Del Zoppo nonché dalle risultanze della perizia radaristica del prof. Dalle Mese), di quello di Poggio Ballone (dalle dichiarazioni di Carta e Miracco) e di Potenza Picena (dalla telefonata tra il Patroni Griffi e quel sito delle ore 23,47 zulu).

Ma se per il sito di Marsala l'effettuazione della riduzione dati immediata poteva trovare una sua plausibile giustificazione nella esigenza d'individuare subito ai fini del soccorso il punto di caduta dell'aereo (peraltro dalle dichiarazioni di Del Zoppo emerge che la riduzione dati era anche finalizzata all'individuazione d'una eventuale collisione –cfr. pag.254 deposizione 27 aprile 2001) siffatta esigenza non era certamente individuabile per siti come Poggio Ballone e Potenza Picena, la cui copertura radar non arrivava al luogo della scomparsa del DC9, sì che l'immediata

effettuazione della cennata operazione era, di tutta evidenza, finalizzata ad individuare eventuali interferenze nel pregresso tragitto del DC9.

La Corte ha, inoltre, posto a fondamento del suo convincimento anche la circostanza dell'avvenuto colloquio (la mattina del 28 giugno 1980) tra il Generale Mangani, comandante del III ROC, ed il Generale Bartolucci, Capo dello SMA, affermando che in considerazione di ciò se anche il primo avesse ritenuto di informare il secondo della voce diffusasi durante la notte circa la presenza di traffico americano lo avrebbe comunque reso edotto delle successive ripetute smentite.

A conferma di ciò la Corte ha evidenziato che le risultanze radar di Ciampino/Fiumicino confermarono l'insussistenza di un razzolamento americano.

Al riguardo la Corte ha evidenziato ulteriormente che:"

Esito negativo avevano anche avuto le ulteriori verifiche che lo stesso SMA aveva disposto presso le competenti sedi dell'AM e della NATO; inoltre il messaggio di Cincusnaveur, del quale sicuramente lo SMA era stato informato, escludeva presenza di portaerei ed aerei della VI Flotta operanti nel Tirreno.

Ma un ulteriore dato in possesso dello SMA concorreva, in modo decisivo, ad eliminare qualsiasi dubbio riguardo alla infondatezza della notizia: i tracciati radar di Ciampino.

Invero se è vero, come è vero, che la contestazione dell'imputazione comprende, tra l'altro, l'addebito dell'omesso riferimento dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino-Ciampino e se è vero, come è vero, che da quella analisi emergeva la presenza di quei tre plots significativi (-17, -12 e 2b), è però altrettanto indubbio che in quei tracciati non si rinviene alcun indizio di intenso traffico militare razzolante nella zona dell'incidente, né mai, sia nel corso della istruttoria formale che in sede dibattimentale, alcun perito o consulente di parte ha inteso sostenere il contrario. Esisteva pertanto la inconfutabile prova tecnico-documentale che, proprio là dove si era originata la notizia, poi diffusasi, dell'intenso traffico militare, il radar non aveva percepito alcunché di significativo.

Dunque quella notizia, già di per se stessa assolutamente generica, era nell'immediatezza risultata del tutto infondata né, dalle verifiche effettuate, era emerso alcun elemento di fatto che potesse indurre ad ulteriori valutazioni o indagini e tale quindi da dover costituire oggetto di informativa alle Autorità politiche>>.

Tanto premesso si rileva che la Corte ha omesso di valutare correttamente due dati significativi:

a) il contenuto delle conversazioni intercorse tra il Generale Mangani ed i suoi colleghi del III ROC;

b) gli altri canali – in particolare quello dell'ITAV – attraverso i quali il generale Bartolucci ha appreso della segnalata presenza di traffico militare americano ed il valore – sostanzialmente confermativo – dei plots –12, -17 e 2b.

In ordine alla circostanza indicata sub a) si evidenzia come durante l'intera notte e fino alla mattina del 28 giugno il generale Mangani ed alcuni appartenenti al III ROC nelle numerose telefonate intercorse e registrate hanno espresso il loro convincimento che l'incidente fosse stato causato da una collisione con un altro aereo (probabilmente militare USA) e che le rassicurazioni provenienti dagli americani non fossero sincere e, quindi, non potevano ritenersi veritiere.

Al riguardo è indicativo il contenuto delle seguenti telefonate intercorse fra i vari siti della difesa aerea:

Telefonata delle ore 21:40Z tra il Tenente Smelzo di Martina Franca ed il Generale Mangani Comandante del III ROC

Smelzo: pronto?

Mangani: sono il Comandante buonasera

Smelzo: Buonasera Comandante

(...)

Mangani: (...) piuttosto una cosa non sapete mica la Saratoga dov'è?

Smelzo: ecco, ci siamo informati anche di questo particolare dal... West Star e dal S.O.C., e cioè ... e anche da Bagnoli

Mangani: eh

Smelzo: ci hanno escluso nel modo più assoluto che si trovasse in quella zona, mentre il personale della R.I.V. di Roma

Mangani: sì

Smelzo: aveva sentito traffico americano in quella zona

Mangani: eh... vabbè fate accertare se non ci fosse stato qualche pollaccione che si è scontrato eh eh

Smelzo: eh... si, queste comunque sono cose abbastanza delicate, noi facciamo quello che è possibile, non penso che me lo vengano a dire a me a limite

Mangani: ma . ma West Star può fare una...

Smelzo: sì, questo sì, posso sollecitare West Star

Mangani: eh, si

Smelzo: questo sì, è cosa che io farò perché...

Mangani: si"

Smelzo: prima abbiamo fatto un'azione in tal senso e ci hanno risposto in modo negativo. Un'altra cosa sta per venire anche il Colonnello Lippolis che viene a dare una mano

Mangani: okay, va bene, grazie

Smelzo: nient'altro Comandante

Mangani: no, no, niente, niente, poi ... cominciamo a montare piuttosto riparlate con West Star e dite questo, ... di questa incongruenza fra la R.I.V. e la risposta di prima

Smelzo: va bene Comandante

Mangani: ok, grazie

Smelzo: arrivederla

Telefonata delle ore 6:17Z tra il colonnello Lippolis ed il Generale Mangani:

Mangani: è chiaro ... ma è possibile che ... non c'è altra ... sicuramente non c'è stata altra attività in zona, eh? ... Cioè non c'è nessun disperso di altra... di altro tipo, no?

Lippolis: no, no, no

Mangani: perché cascare così, o ci si incrocia

Lippolis: no questo ... o è esploso

Mangani: eh, sì, va bene, ma esplodere vuol dire proprio scoppiare eh!

(....)

Mangani: no, no, perché io ho detto .. io escluderei tutto tranne le puttanate, cioè o è esploso per qualcosa che

Lippolis: non c'è altra possibilità

Mangani: o si sono incrociati in due

Lippolis: apposta non ci sono altre

Mangani: appunto è per questo che bisognava (accertare)

Telefonata ore 7,06Z tra colonnello Lippolis e Generale Mangani. Da poco è stato rinvenuto l'aereo.

Mangani: Mangani

Lippolis: trovato

Mangani: Sì?

Lippolis: sì

Mangani: era quello?

Lippolis: sì

(.....)

Mangani: ah, vabbe' ma comunque è stata una botta via

Lippolis: sì sì, caduto dentro, esploso secondo me

Mangani: o qualcosa dentro che ha...

Lippolis: secondo me qualche cosa nel bagagliaio magari che ha troncato i piani di volo ed è andando a fondo secco, insomma...

Così riassunta la vicenda, è opportuno evidenziare che la seconda e terza telefonata sopra riportate vengono effettuate durante la mattina del 28 giugno quando, con tutta probabilità, come anche sostenuto dalla Corte di Assise, il generale Mangani ha già interloquito col generale Bartolucci.

Pertanto il primo, nel comunicare al secondo la propalazione della notizia sul traffico USA e la sua smentita, non può non avergli esternato i suoi dubbi sulla attendibilità

delle risposte americane e la conseguente esigenza di verificare la fondatezza della notizia ad un livello più alto.

In relazione alla circostanza indicata sub b) gli altri canali – in particolare quello dell'ITAV è opportuno evidenziare quanto segue.

Si ritiene che la Corte non abbia valorizzato adeguatamente i colloqui informativi, da essa stessa ritenuti provati, avvenuti il 28 giugno tra il generale Fazzino (comandante dell'ITAV e superiore gerarchico di Grasselli, Massari, Guidi e Fiorito De Falco) ed il generale Bartolucci.
E' di tutta evidenza che il generale Fazzino fu informato- al più tardi durante le prime ore del mattino del 28 giugno- circa la ipotizzata presenza di traffico militare USA. Lo stesso poi, durante l'arco della stessa mattina, fu portato a conoscenza della presenza dei plots -17, -12 e 2B.
Allorché egli parlò con il generale Bartolucci non potè, certamente, non renderlo edotto di entrambe le circostanze, che finivano per confermare nella sostanza l'allarme creatosi durante la notte nella RIV di Ciampino.

Tali circostanze hanno poi trovato riscontro nelle analisi dei dati radar compiute dal collegio peritale del prof. Dalle Mese, che, oltre ad evidenziare la significativa presenza di tre plots indicanti l'alta probabilità (ritenuta tale dalla stessa Corte di Assise) della presenza di un aereo militare sconosciuto intersecante la rotta del DC9, ha evidenziato anche l'esistenza di una serie di ritorni radar di primario (plots PR) che potevano convincere della presenza di diverse traiettorie associabili a velivoli diversi dal DC9.
Tali elementi di fatto, unitamente ai dubbi espressi a più riprese dal generale Mangani, avrebbero dovuto essere rese note dal generale Bartolucci all'autorità politica onde consentire il tempestivo esercizio delle proprie prerogative.

Peraltro, ad ulteriore conferma delle presenza di velivoli nell'area interessata dalla traiettoria del DC9 non meno rilevanti si sono rivelate anche le dichiarazioni, concordanti e dettagliate, rese da Diamanti, Colonnelli, Cucchiarelli, in servizio la sera del disastro presso la sala radar di Ciampino.

Il DIAMANTI, controllore radar a Ciampino addetto al settore arrivi, in servizio la sera del 27 giugno 1980 alla consolle, con turno dalle ore 20,00 alle 08,00 ha reso una circostanziata versione nei seguenti termini:" "***io sapevo che quella sera erano in corso delle manovre Nato nel Tirreno tra Ponza e la Sicilia ad est e ad ovest dell'aerovia Ambra 13 e a quote più basse da quelle tenute dai velivoli civili in aerovia.***

Ho notato sugli schermi la presenza di manovre militari. Esse sono durate a lungo e sino a quando l'aereo dell'Itavia è scomparso.

Io mi avvicinai alla postazione settore sud ove prestava servizio il collega Nino La Torre e gli chiesi come mai non si vedeva più niente , dissi espressamente "che fine hanno fatto le manovre? Ed egli mi rispose "è stato spento tutto" o frase similare. Egli aggiunse che il DC9 non era più in contatto e che aveva visto come delle piccole stelline , cioè non aveva visto una traccia compattare rispondendo a una mia richiesta disse "che l'Itavia non rispondeva più e che era sicuramente cascato".

Quando prima dell'incidente notavamo le tracce delle manovre militari abbiamo visto sugli schermi i trasponder degli aerei militari, sul nostro radar che era civile vedevamo solo questi numeretti e le quote mantenute . Non ci era possibile risalire ad altri dati che invece sono percepiti dai radar militari come quelli di Poggio Ballone e della Sicilia, i quali radar possono interpretare i dati che provenivano dai velivoli militari.

Tra i colleghi presenti quella sera ricordo La Torre, Bergamini, Chiarotti e c'era come capo sala Massari Porfirio. Il Chiarotti, che parlava bene l'inglese, venne chiamato per farlo parlare al telefono con l'ambasciata americana per parlare con l'Attachè. Le telefonate in questione erano determinate dal fatto che volevamo

sapere se vi era traffico americano nella zona in cui era avvenuta la scomparsa del DC9 Itavia e dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente e sapere perciò se le esercitazioni erano finite o meno"

Ancora più dettagliate ed "interessanti" sono state le dichiarazioni rese da COLONNELLI (udienza 17/1/2001) anche egli in servizio la sera dell'incidente presso la sala radar di Ciampino.

Il suo nome certamente doveva figurare nell'elenco del personale in servizio riportato sul LOG del giorno 27/6/80, ma tale documento, come è stato accertato, non è stato mai rinvenuto tanto che la identificazione del predetto è stata possibile solo negli anni 90.

Egli ascoltato a dibattimento ha dichiarato:

Ero a fianco del controllore di volo e potevo vedere il radar; sulla destra avevo il settore che riguardava Ponza. Ricordo che la sera del 27 giugno ho notato sullo schermo radar del T.S.R. alcune tracce, non era traffico sotto il nostro controllo... Questo traffico io l'ho visto mezz'ora dopo aver preso servizio".(avendo preso servizio alle ore 20,00 locali, il traffico deve intendersi riferito come rilevato dalle ore 20,30 in poi)

In sede di contestazione il teste aveva anche precisato :*"parlo di traffico militare perché non poteva essere* ***traffico civile che sarebbe stato altrimenti conosciuto....*** ***"Ho parlato di traffico militare e non civile perché in quest'ultimo caso doveva essere in contatto radio con noi"...erano tracce veloci , saltuarie che erano simili nelle caratteristiche a quelle viste nei giorni precedenti nel corso delle esercitazioni . Erano a sud di Ponza*** *...I commenti su tali tracce che attirarono la mia attenzione si riferivano al fatto che a quell'ora le esercitazioni militari dovevano essere già esaurite....Quella sera mi è rimasto impresso per il fatto della scomparsa dell'aereo ....Mi pare che in quei giorni ci fosse una esercitazione NATO che durava diversi giorni. L'esercitazione aveva una durata nella giornata e noi dovevamo saperlo."*

Di analogo contenuto le dichiarazioni di CUCCHIARELLI (udienza del 17/1/2001) in servizio la sera del 27 giugno come controllore procedurale del settore estremo Ovest (cioè Sardegna e fino ai confini con la Francia) che all'udienza dibattimentale egli ha riferito:" "*avevamo la consolle procedurale del P.P.A. e degli schermi radar e potevamo vedere l'effettivo passaggio degli aerei su Ponza*

Notai quella sera quando montai alle 20,00 locali, quest'attività di aerei sconosciuti che erano aerei operativi. *Si tratta di quel traffico che non è in contatto con gli enti del traffico aereo, ma si suppone con enti militari;* ***si tratta in definitiva di traffico militare.*** *Avevano il transponder di bordo attivato c'erano esercitazioni in acque internazionali e le esercitazioni non sempre venivano riportate sul librone. Io ho creduto che quello che ho visto era la continuazione dell'esercitazione che doveva essere finita.*

L'ora in cui ho visto queste tracce è fra le 20,15 e le 20,30. Ho visto 2 o 3 tracce fra i 19.000 e i 24.000 piedi. Erano 2 o 3 tracce operative nell'area vicino Ponza. Erano a quote alte non era il "razzolare". Quando si seppe della disgrazia queste tracce non si videro più.

Quando ho sentito la trasmissione Telefono Giallo nella quale si diceva che non c'era traffico io tentai di telefonare per dire "io ho visto qualcosa".

Una traccia si può perdere perché ci sono particolari movimenti, virate ecc. che i jet militari fanno e che non fanno i velivoli civili; poi la traccia si riprende quando l'aereo si stabilizza .

Le tracce in questione non avevano i codici nostri del centro di controllo di Roma.

Il traffico operativo di quella sera era del tipo di quello che in genere si ha quando nel Tirreno opera una portaerei.

Dai codici che ho visto non si poteva identificare l'aereo perché bisogno conoscerlo.

Se quegli aerei spegnevano il trasponder non li avremmo più visti.

Comunque ricordo che risultava sicuramente un Primario.

Di traffico ce ne era in giro, si sapeva.

Le tracce di traffico operativo oltre che da una portaerei potevano provenire anche da terra che è a 5 minuti di volo e per un aereo militare sono pochi".

Le dichiarazioni suddette hanno trovato riscontro in quelle rese dal generale dei Carabinieri BOZZO Nicolò il quale ha riferito che, arrivato a Solenzara il 27 giugno, ha potuto notare la presenza di piloti tedeschi, francesi e belgi e una intensa attività volativa fino dalle prime ore del pomeriggio e poi alle prime ore della sera.
Dette dichiarazioni concordano con quelle rese da BOZZO Santo il quale, dopo aver confermato di essere stato in compagnia del fratello e dei familiari in vacanza dal 27/6/80 a Solenzara, ha riferito: "*Proprio la sera del nostro arrivo notammo una forte attività aerea militare in partenza e in arrivo dalla base di Solenzara. L'attività è continuata sino sul far della sera quando si è intensificata sino alle ore 21,00 circa quando è diminuita. I decolli avvenivano a coppie e ad intervalli di dieci minuti. Ho visto sulla base aerei con insegne francesi, tedesche e belghe. Gli aerei si dirigevano verso sud al largo della Sardegna e ritornavano da Sud*"
Del resto anche il generale ARPINO aveva affermato nelle dichiarazioni rese in Commissione Stragi e confermate a dibattimento che :"*il traffico francese su Solenzara è molto credibile e le esercitazioni francesi, tedesche e belghe e della VI Flotta non venivano notificate agli organi di controllo*".
Non meno importanti si appalesano le dichiarazioni rilasciate sull'argomento dal tenente colonnello GUIDI, direttore della R.I.V. di Ciampino, che ha dichiarato:" *Il mio assillo era l'apparire improvviso nello spazio di copertura radar di tracce di velivoli americani che nel termine di due o tre minuti raggiungevano anche il numero di venti mentre avevamo il traffico civile. Molti piloti civili hanno diverse volte protestato per questa presenza nelle vicinanze di traffico militare di avio-oggetti. Quella sera pensavo che eravamo in una situazione analoga a questa tant'è che ho avanzato l'ipotesi di una collisione . Ricordo delle nostre proteste alle autorità americane le quali per convincerci che non c'era nessun rischio ci invitarono e ci fecero andare su una loro portaerei per verificare le loro strumentazioni. Io dissi che*

non mettevo in discussione la loro efficienza, ma evidenziai che su uno stesso spazio aereo valgono le regole internazionali ICAO che non consentono che si svolgano attività di velivoli di cui una parte è controllata dal centro radar di Roma e da una unità che sta dentro una portaerei perché questo non sa cosa sta attuando il controllore di Roma , che trattasi di controllori che non sono coordinati e che non comunicano e che quindi possano far volare aeroplani nella stessa porzione di spazio aereo e ciò può far sussistere il rischio di una collisione. Ricordo che noi dicevamo ***"prima o dopo, se questi non la piantano, succederà qualche cosa di brutto"*** *....Ricordo che già prima del 1980 un aereo diretto a Cagliari si era trovato circondato da un elevato numero di caccia militari e aveva fatto ritorno a Fiumicino. Fra l'altro i caccia quando le aerovie sono in acque internazionali non hanno nessun vincolo.* ***Ricordo altresì che in alcune occasione questi avioggetti non si sono limitati a volare nelle aerovie ma sono penetrati nello spazio ad alta densità di traffico che si chiama area terminale di controllo cioè si sono avvicinati con rotta ovest-est verso l'aeroporto di Fiumicino creando una situazione di estremo pericolo.***

E' successo anche di recente il 13 – 14 – 15 dicembre che velivoli imbarcati su unità militari venivano ad operare nello spazio aereo riservato alle nostre esigenze cioè nelle aerovie. ***Quindi nella fattispecie non ritenevo che fosse impossibile che uno di questi aerei*** *che poteva essere lanciato,* ***potesse ad un certo punto aver combinato quello che noi dicevamo*** (cioè la collisione, in quanto la risposta è data alla domanda in tal senso n.d.r.), ***prima o poi succederà a forza di insistere a fare queste operazioni sullo stesso spazio aereo dove opera il traffico civile prima o poi potrebbe capitare e io ho detto: "vuoi vedere che questa è stata l'occasione che ha portato alla collisione?...*** *L'aviazione americana ci creava problemi quando <u>senza notificare niente a nessuno</u> decidevano un certo giorno di fare un tipo di addestramento lanciando trenta aerei".*

Analoghe le preoccupazioni manifestate dal generale Arpino allorquando, con riferimento ai decolli e alle esercitazioni dalla base di Solenzara, ha dichiarato : *"sta a vedere che uno di questi caccia si è scontrato in volo con un aereo di linea".*

Dalle dichiarazioni rese, in particolare, da Diamanti, Cucchiarelli e Colonnelli emerge, con chiarezza, che **intorno alle ore 20,30 locali** – e quindi circa 30 minuti prima della caduta del DC9 - **nella zona a Ovest-sud-Ovest di** Ponza vi era traffico operativo definito militare.
Questa situazione è vista sui radar da almeno tre persone: Diamanti, Cucchiarelli e Colonnelli.

Si tratta di tre versioni, univoche, precise e concordanti sulla presenza di traffico, sulla cui attendibilità non si possono nutrire dubbio, atteso che sono circostanziate in relazione ad elementi essenziali quali: l'orario, il luogo, le modalità di avvistamento.

Come in precedenza accennato anche i risultati della perizia radaristica con la indicazione delle tracce PR1, PR5, PR6, PR7 convincono della esistenza di uno scenario radar complesso nella zona interessata dal volo del DC9.
All'esito della elaborata relazione peritale il prof. Dalle Mese ha indicato le conclusioni del collegio riferendo, fra l'altro, quanto segue:
Noi abbiamo alla fine abbiamo tratto direi due conclusioni a parer nostro importati, una conclusione è che l'ipotesi che ***sotto di fianco, vicino al DC9 volasse un altro aereo*** *è un'ipotesi plausibile e da prendere in seria considerazione nello scenario radar che si sarebbe dovuto presentare al momento dell'incidente, noi abbiamo detto che un'ipotesi verosimile che ci sono molti dati che sono congruenti con questa ipotesi e che quindi questa deve essere presa in considerazione seriamente. La seconda conclusione a cui siamo arrivati è che* ***vi sono un certo numero di plots***

regolari di solo primario nelle vicinanze o comunque interessanti spazialmente e temporalmente la traiettoria del DC9 che rappresentano dei velivoli non identificati perché sono plots di solo primario. *Ci siamo chiesti anche da dove questi aerei potessero arrivare e dove stavano andando e abbiamo ipotizzato la presenza di una portaerei in navigazione che poteva in qualche modo giustificare la presenza di questi aerei.* ***Questo aereo che volava di conserva parallelo al DC9".***

Peraltro, al convincimento della presenza di almeno altro aereo accanto al DC9 era pervenuto anche il collegio peritale Misiti allorquando ha scritto in perizia che: *"l'ipotesi della presenza di un secondo aereo è senza meno compatibile con i dati radar ma non sono i dati radar a suggerirla"*

In definitiva, ed a seguito di tutti gli accertamenti di diverso tipo, si può dire che la **notizia certa e' che nel radar e' stato visto intenso traffico operativo militare,** che dal contenuto delle conversazioni telefoniche e' definito essere americano, **nella zona di Ponza, tale traffico e' stato messo in relazione subito con la caduta del DC9, come causa di una possibile collisione, come emerge sempre dalle conversazioni telefoniche e come viene commentato nei vari siti.**

Da quanto fino ad ora esposto emergono tre circostanze rilevanti:

1) in parallelo al DC9 volava un aereo che erroneamente è stato associato all'Air Malta e una volta stabilito che tale associazione era erronea il dato significativo residuo è proprio la presenza di un velivolo sconosciuto che vola vicino al DC9.
2) Nell'immediatezza il sito di Marsala ha percepito che il DC9 era scomparso
3) A tal fine immediatamente è stata disposta a Marsala una riduzione dati (data reduction) per verificare l'ipotesi della collisione

Quest'ultima circostanza, fra gli altri, è stata confermata dal Colonnello Del Zoppo che la sera del 27 giugno del 1980 era presso il Trentacinquesimo gruppo Radar e si trovava a casa nel suo alloggio quando si è verificata la caduta del DC9.

A queste evidenze vanno poi aggiunte anche quelle derivanti dal contenuto di alcune conversazioni telefoniche registrate dalle quali si evince la presenza di traffico militare proprio nella zone di volo del DC9 e nel momento in cui questo sorvola il punto del disastro.

Fra queste conversazioni si possono indicare quella intercorsa fra PATRONI GRIFFI (Martinafranca) e ACAMPORA (Licola) delle ore 22,22 nella quale la traccia AJ421 (cioè il DC9) viene correlata con il volo militare HC (Henry Charlie) 141 cioè di un aereo a getto dell'aeronautica statunitense che, peraltro , non risulta da nessuna delle informazioni dei radar militari.

Essendo stato accertato, anche in considerazione dell'ammissione sul punto, fornita dagli stessi imputati , che Bartolucci e Ferri diedero disposizioni per verificare la presenza di mezzi aereonavali statunitensi, la versione degli imputati di non aver saputo nulla della segnalazione del traffico americano appare del tutto inattendibile (e la Corte pare dello stesso avviso quando ha affermato che il Bartolucci ne ebbe sicura notizia dall'amico Mangani).

Al contrario, gli accertamenti compiuti, consentono di ritenere che lo Stato maggiore dell'Aereonautica -in quel particolare momento- aveva acquisito i seguenti elementi:

- il contenuto dei dati radar di Ciampino (il plotting redatto da Russo) dai quali emergevano alcuni ritorni radar (plots) che non erano attribuibili sicuramente alla traiettoria del DC9 (si tratta di quei plots in seguito da tutti indicati con le sigle – 17, - 12 e 2B che correlavano fra loro in tutti i parametri e che potevano far pensare all'esistenza di una traccia associabile ad un altro velivolo)
- la diffusione della notizia nei vari siti radar che nell'ora e nel luogo in cui era caduto il DC9 erano stati visti volare *"razzolare"* aerei militari statunitensi;
- che c'erano esercitazioni in corso e che alcune di esse non venivano neanche notificate;

- che diversi erano gli Stati presenti nel bacino del Mediterraneo per attività militari più o meno controllate;
- che nei giorni precedenti la caduta del DC9 diversi piloti civili avevano avanzato delle proteste a causa della presenza eccessiva di aerei militari, alcuni dei quali erano anche passati a distanza ravvicinata;
- che la rete del sistema di Difesa Aerea non fosse in grado di impedire la presenza di voli non autorizzati ovvero ostili.

Tutte le esposte circostanze avevano immediatamente fatto pensare ai vertici dello Stato Maggiore all'ipotesi di una collisione in volo ovvero ad un atto violento nei confronti del DC9 da parte di aerei ostili.

Si trattava, come questo ufficio ha già evidenziato in sede di requisitoria, di dati e informazioni che avrebbero dovuto formare oggetto di comunicazione al Ministro della Difesa, trattandosi di notizie non di mera cornice, e suscettibili, in quel momento, di fornire un contributo sulla ponderazione della tragica vicenda che, a prescindere dai profili strettamente tecnici attinenti l'individuazione della causa del disastro, presentava una indubbia "caratura" politica, avuto riguardo al contesto internazionale, piuttosto agitato, quale quello della primavera/estate del 1980, con particolare riferimento ai rapporti tra la Libia ed il mondo occidentale.
Soprattutto, appariva doveroso prospettare comunque al Ministro della Difesa, (e suo tramite, al Governo), la correlazione, "ictu oculi" effettuabile da chi quelle notizie aveva appreso, tra la segnalata presenza di traffico militare americano e le incertezze sull'interpretazione dei dati radar di Ciampino correlazione che non rendeva, in quei particolari frangenti, del tutto rassicuranti le smentite in ordine alla presenza di traffico americano da parte delle fonti ufficiali alleate, da ultimo il telex di Cincus Naveur del 3 luglio 1980, atteso che siffatte smentite provenivano pur sempre da soggetti che dovevano considerarsi, a livello di attendibilità, "delle parti in causa".

In definitiva si deve ritenere che sia emerso,con ragionevole certezza, che I generali **Bartolucci e Ferri** , di **comune accordo, la mattina del 28-6-1980, dettero disposizioni per verificare l'eventuale presenza di aerei e mezzi navali (portaerei) statunitensi** operativi al momento della caduta del DC9.

Conseguentemente agli stessi pervenne, dalle varie fonti interessate, l'esito degli accertamenti richiesti , che indipendentemente dalla loro fondatezza, non furono portate a conoscenza dell'Autorità governativa.

Di tale condotta, e per le ragioni ampiamente sopra esposte, si è dell'avviso che debbano ritenuti responsabili entrambi gli imputati.

MOTIVO

II

MANCATA DICHIARAZIONE DI RESPONSABILITA' DELL'IMPUTATO FERRI IN ORDINE ALL'IPOTESI DELL'OMESSO RIFERIMENTO ALLE AUTORITA' POLITICHE DEI RISULTATI DELL'ANALISI DEI TRACCIATI RADAR DI FIUMICINO/CIAMPINO

La Corte dopo aver ritenuto accertata la piena responsabilità del Capo di Stato Maggiore generale BARTOLUCCI ha, invece, ritenuto insussistente la responsabilità dei coimputati e per la parte interessante il presente gravame, quella del Sotto Capo di Stato Maggiore generale FERRI così osservando:

" 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 in 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....omissis.....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. .....*

Condivise le premesse circa la ricostruzione dei fatti è evidente che la Corte avrebbe dovuto valutare la condotta del generale Ferri, e la rilevanza penale della stessa, alla luce della responsabilità derivatagli dalla funzione ricoperta e dalla valutazione

complessiva dei fatti accertati che deponevano per una piena intesa con il gen. Bartolucci circa la scelta – grave - di non riferire quanto accertato al Ministro della Difesa.

E ciò tenuto anche conto della condotta successiva del medesimo, vale a dire dell'inoltro della lettera del 20 dicembre 1980, legata da **evidente identità del disegno criminoso,** con la condotta precedente di entrambi del luglio 1980. Ciò posto è evidente che il BARTOLUCCI e il FERRI abbiano condiviso la scelta ed operato concordemente nel senso di realizzarla.

La Corte di Assise, pur evidenziando come "*il sottocapo di Stato Maggiore FERRI, il quale nella circostanza operò a strettissimo contatto con il generale BARTOLUCCI,* non ha tratto le logiche conseguenze che derivavano dall'operato degli imputati a seguito di tale *"contatto strettissimo"*.

L'agire del generale Ferri, infatti, è indicativo della piena adesione e condivisione di una scelta che non poteva essere, peraltro, del solo generale Bartolucci, soprattutto se si tiene conto di quanto rilevato dalla Corte e cioè che:

"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".*

Ne consegue che il generale Ferri, con la sua condotta di perfetta e compartecipe adesione a quella del suo superiore generale Bartolucci, si è certamente esposto a sicura responsabilità penale.

E ciò secondo le linee già indicate da questo Ufficio in sede di requisitoria nel corso della quale non si è mancato di evidenziare che le condotte omissive nei confronti del Ministro della Difesa dovessero essere riferite (oltre che al generale Bartolucci) anche al generale Ferri sotto diversi profili.

Il concorso tra i due predetti imputati pare chiaramente desumibile anche dalla stretta comunanza delle comunicazioni, decisioni ed iniziative intraprese nel caso di specie , stante anche il ruolo del Sotto-Capo di Stato Maggiore Aeronautica di coadiutore del Capo ai sensi art. 16 del DPR 477 del 1965 e di preposto a quegli uffici dello SMA che si è visto essere, con particolare riguardo al Secondo ed al Quarto Ufficio del Terzo Reparto, strutture adoperate per verifiche e comunicazioni inerenti la vicenda per cui è processo, comunanza chiaramente rafforzativa della condotta omissiva del Bartolucci, quanto al luglio 1980.

Ed invero a tale conclusione si sarebbe dovuto pervenire sia dall'analisi dei fatti che da una rappresentazione logica degli stessi.

Un primo passo in tal senso in effetti è stato fatto dalla Corte allorquando nel ricostruire la vicenda dell'acquisizione delle notizie e dei dati nell'immediatezza ha evidenziato :

" il Generale Bartolucci fu reso edotto all'esito dell'analisi svolta dall'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". Verosimilmente l'atteggiamento fu determinato dal fatto che lo Stato Maggiore era consapevole che in Italia l'A.M. 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".

Tuttavia a tale premessa (pienamente condivisa da questo Ufficio) non ha fatto seguire la logica conclusione e cioè che l'affermazione della responsabilità non poteva limitarsi alla condotta del solo generale Bartolucci, coinvolgendo necessariamente anche il generale Ferri.

Infatti, è evidente che un programma di questo contenuto non era né ipotizzabile né realizzabile dal solo Capo di Stato Maggiore Bartolucci, né era di sua esclusiva conoscenza.

Il ruolo e le funzioni del Sottocapo di Stato Maggiore imponevano, infatti, allo stesso le medesime responsabilità del Capo di Stato Maggiore, ciò emerge ancor più ove si ponga mente alla riconosciuta responsabilità del Generale Ferri in riferimento

all'inoltro della lettera del 20-12-80 , in relazione alla quale la Corte ha ravvisato la responsabilità penale anche per il citato Sottocapo di Stato Maggiore proprio in virtù delle funzioni ricoperte dal predetto per come innanzi specificato.

Alla luce delle acquisizioni probatorie dibattimentali, non può condividersi, quindi, l'assunto della Corte della irresponsabilità del Ferri in quanto *"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"*.

Invero il Collegio oltre a non considerare tutti gli elementi emersi, e prima fra tutte le dichiarazioni del BARTOLUCCI e del FERRI (confermate da quelle del coimputato Melillo) di aver agito "d'intesa" fin dalle prime ore della mattina del 28 giugno 80 per acquisire a largo raggio notizie sulla presenza di mezzi aeronavali statunitensi e dei Paesi Nato, non ha neppure valorizzato pienamente i dati documentali conseguenti a detta attività di frenetica ricerca (uno fra tutti il documento Cincus Naveur del 3 luglio 80 di risposta alle richieste dello Stato Maggiore), né ha tenuto nel debito conto l'identità di disegno criminoso esistente fra le contestate condotte del luglio e del dicembre 80, che solo nella loro logica unitaria si possono spiegare; così operando ha – di fatto - disatteso i principi uniformi in tema di concorso di persone nel reato.

Cio' posto pare a questo ufficio che la condotta di ferri, cosi' come da ultimo evidenziata debba necessariamente qualificarsi come vero e proprio concorso nel reato consumato dal generale Bartolucci o nella forma di concorso materiale, nei termini che di seguito saranno precisati, o nella quanto meno nella forma del concorso morale .

Con riferimento alla ipotesi di concorso materiale occorre prendere le mosse da alcuni principi in materia in concorso di persone nel reato.

Al riguardo, infatti, si può dire ormai superata la teoria classica, tradizionale, cd. "condizionalistica" che equiparando i contributi dei correi richiede ai fini della punibilità che il contributo sia *conditio sine qua non* e che ricorrendo al noto processo di "eliminazione mentale" escludeva dall'ambito applicativo della norma incriminatrice tutte quelle condotte concorsuali accessorie, che seppur aventi una certa rilevanza penale, in assenza delle quali il reato si sarebbe comunque consumato.

A fronte di tale teoria se ne sono affermate altre che sostengono la punibilità di contributi anche secondari rispetto a quello dell'esecutore materiale (i cd. facilitatori o agevolatori) soprattutto nel caso in cui l'apporto causale sia stato fornito in una sola fase del programma criminoso e anche se nella parte iniziale e sia stata essa esecutiva o psicologica.

La prima di tali teorie, della c.d. causalità agevolatrice o di rinforzo, ha avuto il pregio di estendere la punibilità non solo alle condotte casualmente necessarie alla realizzazione dell'evento, ma anche a tutte quelle che, si siano limitate ad agevolare o facilitare il conseguimento dell'obiettivo finale.

Si è in tal modo riconosciuta rilevanza penale anche agli apporti con i quali l'agente si sia limitato ad agevolare e facilitare la perpetrazione del reato.

Secondo la teoria cd. prognostica o dell'aumento del rischio si ritiene che per la punibilità del contributo concorsuale sia sufficiente che l'opera sia idonea *ex ante* a facilitare la consumazione del reato, o quantomeno ad aumentare le probabilità della sua verificazione, attribuendo rilevanza penale al concorrente che pone in essere un contributo nella fase prodromica e preparatoria, contributo che in tale fase può anche apparire assolutamente indispensabile.

In quest'ultima ottica la rilevanza penale del contributo concorsuale, che secondo un giudizio di attitudine causale *ex ante*, assume tutti i connotati dell'illiceità penale. Ciò è ancora più aderente nella fattispecie in esame in considerazione del fatto che trattasi di reato di attentato la cui regolamentazione va fatta con gli stessi parametri normativi di cui all'ipotesi del tentativo previsto dall'art. 56 c.p.

Orbene in applicazione di detti principi, è opinione di questo ufficio che la condotta del FERRI non avrebbe potuto andare esente da responsabilità per le attività poste in essere nel luglio del 1980.

Ed invero essa ha assunto i connotati del concorso materiale concretizzatosi in tutte le attività poste in essere dallo stesso nel luglio del 1980, chiaramente e consapevolmente prodromiche e preparatorie alla condotta tipica di natura omissiva del capo di Stato maggiore Bartolucci.

Infatti in tale ambito non appare dubbio che la condotta del FERRI (disporre ricerche, acquisire le risposte, acquisire notizie presso le strutture militari alleate, incarico ad Argiolas nel luglio di verificare alcuni reperti rinvenuti a Bocca di Falco, essere nella piena conoscenza delle condotte e delle decisioni del Bartolucci, non riferire nulla di diverso al Ministro prima della redazione della Nota del 20/12/80) abbia costituito un *contributo che in tale fase appariva assolutamente indispensabile* in quanto se egli si fosse attivato diversamente, e in contrasto con le decisioni del Bartolucci, quest'ultimo non avrebbe potuto tenere la indicata condotta omissiva.

In ogni caso, qualora non si ritenga di condividere siffatte argomentazioni, questo ufficio ritiene che la medesima condotta integri gli elementi costitutivi tipici del concorso morale nel reato attraverso l'agevolazione ed il rafforzamento della determinazione criminosa di Bartolucci, per le argomentazioni già svolte.

Invero, l'assunto della Corte secondo il quale :

"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".

non può essere riferito soltanto alla responsabilità del generale Bartolucci con esclusione di ogni responsabilità del generale Ferri, sia perché entrambi hanno operato a "*strettissimo contatto*" disponendo *"d'intesa"* le ricerche di velivoli italiani e dei mezzi aeronavali statunitensi presso le varie Basi Nato dislocate in Europa, sia predisponendo il Ferri (in assenza del Bartolucci *"ma con l'avallo"* di quest'ultimo) la Nota del 20 dicembre 1980 che era finalizzata a confermare quanto riferito in precedenza.

In tal senso l'operato del Ferri è senz'altro articolato e convergente con la condotta del Bartolucci ed è, quindi, idoneo, all'evidenza, " a determinare" e ha "a rafforzare" il proposito criminoso accertato a carico del Bartolucci.

Al riguardo non si comprende perché nelle condotte poste in essere fino a tutto il mese di luglio 1980 la Corte ha affermato come provata la consapevolezza del Bartolucci nel ritenere incidenti – rispetto alle future iniziative del Governo - le omissioni delle notizie di cui lo Stato Maggiore era in possesso *("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")* e, invece, tale consapevolezza non sia stata ritenuta sussistente anche in capo al generale Ferri che pur era a conoscenza delle medesime notizie che aveva attivamente contribuito ad acquisire.

Costituisce un dato processualmente acquisito che il FERRI, al pari di BARTOLUCCI, e sicuramente nel briefing tenutosi la mattina del 28 giugno e, comunque, nella stessa giornata, ha avuto contezza del contenuto dei dati radar di Fiumicino/Ciampino e, quindi, dell'esistenza di una serie di plots (quelli indicati poi con le sigle –17, -12 e 2B) che non erano sicuramente attribuibili alla traiettoria

del DC9. Tali plots erano tali da rappresentare la possibile traiettoria di un altro aereo che prima volava in parellelo con il DC9 e poi ne intersecava ortogonalmente la sua traiettoria proprio nel momento in cui il velivolo si disintegrava.

Ed è proprio per tale "delicata" emergenza – conosciuta solo da un cerchia ristretta di persone– che il FERRI *"d'intesa"* con il BARTOLUCCI dispongono le ricerche ad ampio raggio della presenza di aerei italiani e, soprattutto stranieri.

Quest'ultimo per la sua esperienza, pari o addirittura superiore a quella del collega Bartolucci, sicuramente si era rappresentato la medesima situazione del Capo di Stato Maggiore di guisa che il loro agire è stato (e quindi si sarebbe dovuto ritenere in sentenza) pienamente in sintonia, del resto il FERRI conosceva, allo stesso modo di Bartolucci finalità delle ricerche effettuate, i rischi che la struttura dell'aeronautica correva e quali poteva essere le conseguenza sul piano pratico qualora fossero state accertate responsabilità proprie dei vari uffici da loro dipendenti.

E' solo in tal senso che può essere pienamente apprezzato l'ulteriore passaggio motivazionale del Collegio nel quale si afferma :

*"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**".*

Lo Stato Maggiore non era solo BARTOLUCCI, ma era anche FERRI.

Ciò dimostra la compatezza, e soprattutto, l'unitarietà dell'agire di Bartolucci e Ferri, ragione per cui riesce difficile comprendere perché solo per questa seconda condotta (del dicembre 1980) il Ferri dovrebbe essere *"pienamente consapevole"* e tale condizione psicologica sia stata esclusa in riferimento alla condotta dallo steso tenuta nella precedente fase di luglio.

Bartolucci e Ferri rappresentavano lo Stato Maggiore e su di loro ricadevano tutte le più grandi responsabilità connesse ai ruoli ricoperti e perciò solo loro, in concorso, potevano e dovevano rappresentare all'esterno la volontà dell'alta struttura militare/amministrativa dell'Aeronautica.

Ed è proprio in questa prospettiva che si condivide quanto evidenziato dalla Corte e cioè che:

"è comunque certo che l' A.M. 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).

In sostanza la Nota del 20 dicembre altro non è che "la chiusura" del caso Ustica e la sua rilevanza può essere valutata solo se "connessa" all'inizio delle "attività investigative riservate" dello Stato Maggiore dell'Aereonautica e dimostra l'assoluta concordanza di intenti dei suoi vertici, la coincidente volontà degli imputati BARTOLUCCI e FERRI di perpetuare la loro iniziale condotta illecita.

In definitiva nella fase iniziale fino al 31 luglio 1980 BARTOLUCCI e FERRI hanno agito ***d'intesa*** (esponendosi esternamente il solo Bartolucci in considerazione del ruolo di vertice), nella fase successiva fino al dicembre 1980 il FERRI ha agito ***con l'avallo*** del BARTOLUCCI, esponendosi egli esternamente con la firma della Nota, in quanto in quel periodo, in assenza del Capo di Stato Maggiore, ricopriva il ruolo di vertice della Struttura.

Conclusivamente, questo ufficio è dell'avviso che solo la lettura complessiva ed unitaria delle condotte del Bartolucci e del Ferri possa fornire una visione completa e aderente alla realtà dei fatti accertati.

Le condotte dei due altissimi ufficiali sono unitarie, convergenti e collegate dal medesimo fine e cioè :

- Nel non fornire – fin da subito - le rilevanti notizie di cui erano venuti in possesso attraverso una capillare attività di indagine dagli stessi disposta e tenuta segreta;
- Nel disinformare in un secondo momento allorquando si stavano (o si potevano) prospettare ipotesi diverse da quella "caldeggiata" dall'Aeronautica; e ciò nell'intento di consolidare e rafforzare la precedente condotta .

MOTIVO

III

ERRATA VALUTAZIONE DEI FATTI ED ERRONEA APPLICAZIONE DELL'ART. 289 C.P.

LA NATURA DEL REATO CONTESTATO

Ciò premesso e prima di analizzare nel dettaglio l'iter argomentativo della Corte, è opportuno riportare alcuni elementi riguardanti la natura del reato contestato che appaiono utili per la disamina della vicenda ed in particolare per verificare l'esattezza o meno della decisione della Corte circa la sussistenza, nella fattispecie, dell'ipotesi della *"turbativa"* di cui al comma II ovvero di quella dell'*"impedimento"* previsto nel I comma dell'art. 289 c.p. (come sostenuto da questo ufficio).

Il reato di cui all'art. 289 c.p. è inserito nei "Delitti contro la Personalità dello Stato" ed in particolare nel capo II del libro II nei *"Delitti contro la Personalità interna dello Stato"*. Come tutti i delitti di attentato, presenta struttura e caratteristica peculiari in quanto affini a quella del tentativo, e rientra nella categoria generale definita dei "reati di pericolo" caratterizzati dalla cd. "consumazione anticipata", cioè di quelle fattispecie nelle quali, per ragioni di politica criminale, la soglia della punibilità viene arretrata al compimento di un fatto diretto alla realizzazione del risultato indicato, senza che occorra la effettiva verificazione dell'evento.

In sostanza, in detti casi ci si trova in presenza di particolari figure di reato che sono sganciate dalla effettiva verificazione del danno o, quantomeno, dalla sussistenza di un pericolo concreto.

La categoria giuridica dei "delitti di attentato" ha dato luogo ad una lunga disputa dottrinale soprattutto per stabilire se essa sia una figura analoga o diversa da quella del tentativo, atteso che l'odierna formulazione dell'art. 56 c.p. estende

quest'ultima nozione anche agli atti preparatori, che sono tipici dei delitti di attentato.

In particolare la dottrina che si è occupata del problema, dopo l'entrata in vigore del codice del 1930, si è divisa in tre orientamenti:

- il primo, per il quale il valore del delitto di attentato si sostanziava nella tutela anticipata e rigorosa attuata mediante l'incriminazione di qualsivoglia condotta diretta alla realizzazione del fine vietato;
- il secondo, che ha equiparato le due figure sostenendo che la figura di attentato non differisse da quella del tentativo, ritenendo punibile anche gli atti preparatori;
- il terzo, che pur riconoscendo l'assimilazione fra i due istituti, valorizzava il carattere della idoneità della condotta esecutiva e, conseguentemente, escludeva gli atti preparatori in entrambe le fattispecie.

Una particolare posizione è stata poi quella di chi ha affermato che il delitto di attentato esce dalla sfera della semplice preparazione ribadendo la non configurabilità del tentativo in quanto la condotta che lo potrebbe integrare è già sufficiente per la consumazione.

Qualunque sia la teoria che si intenda seguire, non si può, però, disconoscere che le figure dell'attentato e del tentativo, costituiscono esempi di soglia avanzata della punibilità con l'unica differenza strutturale che per integrare la fattispecie giuridica del delitto di attentato non occorre che il risultato sia raggiunto neppure parzialmente, mentre ciò è indispensabile per integrare la figura del tentativo.

In sostanza nei delitti di attentato quello che rileva è la semplice esposizione a pericolo del bene tutelato e non la lesione, effettiva, dello stesso.

In tale ultimo ambito si è poi distinto se nella fattispecie si debba parlare di pericolo concreto (cioè dell'apprezzabile probabilità del verificarsi del danno, di guisa che il pericolo è elemento costitutivo della fattispecie, la cui sussistenza deve essere accertata, in concreto, da parte del giudice) o di pericolo presunto (vale a dire che il pericolo è implicito nella realizzazione della condotta ed è

sufficiente riscontrare la conformità della stessa, senza quindi alcun accertamento della pericolosità).

Sotto quest'ultimo profilo (pericolo astratto) si è quindi specificato che sarebbe essenziale solo la volontà, mentre per la condotta sarebbe sufficiente un "minimo di atti criminosamente significativi".

Il concetto di pericolo, infine, è stato descritto con il parametro valutativo della probabilità (non beninteso ad un concetto matematico/statistico ma ai dati di esperienza giuridica) cioè come situazione suscettibile di tramutarsi in danno di probabile verificazione e, quindi, di necessario sviluppo di una situazione di pericolo ovvero come una situazione di fatto che, secondo ragionevolezza, è suscettibile di risolversi in danno.

La Corte di Cassazione ha precisato che nei reati di attentato, come in tutti reati di pericolo, *"si tende ad evitare che sorga la situazione di pericolo dalla quale può derivare la lesione del bene giuridico."*

Ciò premesso e tenendo presenti tali criteri guida, peraltro espressi già da questo ufficio in sede di requisitoria e fatti propri dalla Corte, si ritiene che la sentenza gravata sia censurabile e, conseguentemente, debba essere riformata nei confronti degli imputati BARTOLUCCI Lamberto e FERRI Franco per i seguenti

MOTIVI DELLA IMPUGNAZIONE

Relativamente alla valutazione della natura della norma di cui all'art. 289 c.p. il Collegio ha accolto la tesi sostenuta dall'ufficio del Pubblico Ministero, salvo poi in sede decisionale ravvisare, diversamente da quanto sostenuto da questo ufficio, la sussistenza dell'ipotesi meno grave di cui al comma II.

Questo il passaggio fondamentale della sentenza: *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.*

Applicando il suddetto principio alle condotte degli imputati (ritenute accertate e penalmente rilevanti), la Corte ha così argomentato:

1. In relazione alla omessa comunicazione dei dati radar:

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..... 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' A.M. 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'A.M. 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.

.....il comportamento tenuto dal Capo di Stato Maggiore BARTOLUCCI era pienamente idoneo, ...a turbare le attribuzioni governative,.....: 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.

..... 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……

2. In relazione alla contestazione relativa alle notizie fornite con la nota del 20 dicembre 1980 questi i passaggi argomentativi della Corte:

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.)……*
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'analoga 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. …… Di tale condotta così qualificata furono sicuramente responsabili sia il generali 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, ...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.

Dalla lettura delle surriportate motivazioni si può, nella sostanza e in estrema sintesi, ritenere che la conclusione della Corte di Assise sia stata la seguente:
le condotte degli imputati BARTOLUCCI e FERRI sono penalmente rilevanti in quanto hanno "turbato" le determinazioni dell'autorità governativa senza, però, "impedirle" in quanto il Governo, qualche tempo dopo ed a seguito dei lavori della commissione Luzzatti, fu messo in condizione di percepire la complessità della situazione e nonostante ciò non ha attivato i suoi poteri, ossia non ha esercitato le proprie prerogative.

L'argomentare della Corte, oltre che essere in contrasto con dati di fatto processualmente accertati, si appalesa come contraddittorio ed illogico.
Invero, questo Ufficio ritiene che, contrariamente a quanto sostenuto dal Collegio, nella fattispecie in esame vi sia stata la violazione della disposizione di cui al I comma dell'art. 289 e che, quindi, vi sia stata da parte degli imputati BARTOLUCCI e FERRI una condotta di ***"impedimento"***(e non di turbativa) alle prerogative degli organi di Governo e ciò particolarmente per quanto attiene alla omissione del luglio 1980.
Infatti nel termine "IMPEDIRE" il legislatore ha voluto ricomprendere tutte quelle condotte che sono idonee a paralizzare l'attività del Governo; condotte che sono tali da impedire che una attività possa essere anche solo iniziata e ciò al fine di rendere impossibile qualcosa a qualcuno, mediante la frapposizione di qualsivoglia ostacolo. L'Impedimento può essere totale, parziale e temporaneo. Sia le attività che le modalità delle condotte sono a forma libera e svincolate da ogni apprezzabile riferimento temporale.
Per esemplificare, nel concetto dell'impedimento rientra qualsivoglia condotta (violenta o non violenta, commissiva o omissiva) che anche per brevissimo tempo è

idonea a far si che un soggetto e/o un organismo che è titolare di determinati poteri non possa esercitarli, anche temporaneamente, a causa dell'altrui condotta illecita.
Ulteriormente, tale condotta è penalmente rilevante a prescindere dal momento temporale in cui la stessa viene posta in essere in quanto la norma di cui all'art. 289 c.p. non disciplina tale aspetto, ma solo quello finale; quello che conta è il risultato, la lesione del bene giuridico che si vuole tutelare.
Quindi il Legislatore non ha individuato il momento temporale in cui la condotta impeditiva deve necessariamente estrinsecarsi, ma ha ritenuto rilevante il fatto che la stessa si realizzi, essendo ininfluente il segmento temporale di attuazione.
E ciò, a maggior ragione, indipendentemente dalla condotta o meno attuabile dal soggetto e/o organismo titolare del potere che in nessun modo può essere apprezzata, neanche e soprattutto ex post, per valutare, in negativo o in positivo, la condotta posta in essere dal soggetto agente.
In definitiva la norma in esame punisce qualsiasi condotta realizzatasi in qualsivoglia momento temporale che sia idonea ad impedire al soggetto titolare di esercitare il proprio potere, anche solo temporaneamente, e/o parzialmente, indipendentemente dalla possibilità del titolare del potere medesimo di agire in conseguenza di notizie acquisite aliunde (e non derivanti dal soggetto che ha posto in essere l'attività illecita diretta ad impedire l'esercizio delle prerogative)

In sostanza si deve sempre e solo valutare la condotta del soggetto agente sulla quale non influisce quella che, eventualmente, il soggetto passivo poteva attivare in base a conoscenze acquisite, anche autonomamente, ex post a distanza di tempo.
La censura che si muove alla sentenza impugnata è proprio questa: aver attribuito rilevanza alla supposta (in tesi) mancata attivazione dei poteri da parte del Governo dopo aver conosciuto alcune circostanze, facendone conseguire l'attenuazione della responsabilità degli imputati attraverso la qualificazione giuridica della loro condotta come violazione del comma 2° –anziché del 1°- dell'art. 289 c.p.

Si è creata quasi una sorta di "scriminante", non prevista dall'ordinamento vigente né ravvisabile nel contenuto di alcuna norma, all'attività degli imputati.

In sostanza la condotta illecita degli imputati (chiaramente riconosciuta ed affermata dal Collegio) viene ridimensionata sulla base della considerazione che il Governo si sarebbe potuto attivare e non avrebbe tenuto alcuna condotta anche dopo aver conosciuto determinate notizie che potevano far ritenere la vicenda complessa e la caduta dell'aereo non riconducibile semplicemente ad un cedimento strutturale come era stato rappresentato dai vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Tale argomentare non può essere condiviso apparendo in contrasto con i principi che devono presiedere ad una corretta interpretazione delle norme penali sostanziali.

Siffatta conclusione nel merito è, peraltro, anche smentita dalle emergenze probatorie.

Non si può, infatti, inquadrare la condotta degli imputati in una semplice "turbativa" se non operando una errata valutazione delle acquisizioni processuali.

Invero, nel termine "*turbare*" il Legislatore ha (e anche gli interpreti hanno) fatto rientrare quelle condotte dirette ad alterare, disturbare, a portare nell'attività comunque iniziata confusione e disordine, in una parola ad intralciare il regolare andamento di una condotta.

In considerazione di tali parametri, che la Corte ha dichiarato di condividere, unica doveva essere la logica conclusione: nella fattispecie vi è stato impedimento all'esercizio delle prerogative del Governo che non hanno mai avuto inizio nel periodo in esame.

E non vi è dubbio che nel caso in esame nessuna possibilità ha avuto il Governo, per diversi mesi e sicuramente a luglio del 1980 e nei mesi successivi e, quindi, fino al dicembre 1980, di poter attivare, esercitare, anche solo temporaneamente e/o parzialmente, le proprie prerogative perché, in conseguenza di quanto non riferito dallo S.M. dell'A.M.I. nessuna iniziativa ha potuto prendere non avendo

ricevuto la disponibilità di dati proprio da quella struttura che era l'unica che poteva fornirli, cioè lo Stato Maggiore dell'Aeronautica che dapprima ha addirittura omesso di riferire le notizie acquisite e quando ha comunicato qualcosa in realtà ha posto in essere una vera e propria attività di pervicace disinformazione. E' prova documentale di ciò la "Nota del 20 dicembre 1980", a firma del generale FERRI, con la quale lo Stato Maggiore ha consapevolmente consolidato la precedente condotta illecita.

E', quindi, opinione di questo Ufficio che nel caso in esame non si sia trattato di una ipotesi di turbativa, cioè di una condotta diretta ad ingenerare confusione in una attività già iniziata, ma di oggettivo impedimento all'inizio delle attività, e cioè all'esercizio delle prerogative di Governo, essendo stato quest'ultimo tenuto all'oscuro di quanto lo Stato Maggiore aveva accertato dal luglio al dicembre 1980. Di questo è stata acquisita nel processo la prova certa , così come la stessa Corte non ha mancato di evidenziare laddove ha affermato che:

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.)*

Questa è la circostanza rilevante: l'impossibilità di attuare le proprie prerogative (quindi di iniziare l'esercizio del potere) a causa delle illecite omissioni da parte degli imputati BARTOLUCCI e FERRI nella comunicazione di quei dati radar rilevanti che potevano far pensare alla presenza di altri aerei e alla pervicace negazione di questa circostanza anche quando "aliunde" emergevano notizie in senso diverso da quanto rappresentato dall'Aeronautica Militare.

A causa di tali condotte all'Autorità Governativa (il Ministro della Difesa, il Ministro dei Trasporti e il Presidente del Consiglio) è stato impedito di conoscere l'esistenza di ipotesi alternative, e più realistiche, che potevano determinarla ad esercitare le sue prerogative in campo nazionale e internazionale e cioè ad intraprendere quelle attività già sottolineate da questo Ufficio in sede di requisitoria e fatte proprie dalla Corte e cioè le :*"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.*

Tutto questo è stato impedito in maniera irrimediabile in quanto le omissioni e le disinformazioni si sono estrinsecate nei momenti cruciali cioè quando gli accertamenti mirati potevano essere disposti, quando le relazioni internazionali potevano essere immediatamente attivate e le richieste potevano, tempestivamente essere formulate a Stati e Organismi esteri al fine di ottenere notizie complete che poi con il passare degli anni irrimediabilmente sono state compromesse, ovvero sono state fatte perdere in un clima di assoluta ed ingiustificabile omertà.

Viceversa, la circostanza, valorizzata della Corte, che l'Autorità governativa anche dopo i lavori della commissione Luzzatti non si sia attivata ("*....neppure a seguito di queste sollecitazioni analiticamente formulate il Governo si attivò con qualche efficacia....")*, non può assolutamente rilevare ai fini della sussistenza del reato o della qualificazione della gravità dello stesso in quanto la condotta altrui (dell'autorità governativa) è ininfluente rispetto a quella degli imputati.

Ciò, peraltro, non è sfuggito alla Corte allorchè ha precisato che "*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..... "è comunque certo che l' A.M. dopo aver omesso di riferite 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

all'epoca, del controllo del traffico aereo (determinante in tal senso è la valutazione del successivo episodio della informativa del 20 dicembre 1980)".

Tuttavia da tale ultima circostanza la Corte, avrebbe dovuto dedurne, conseguenzialmente e logicamente, un risultato obbligato: e cioè l'affermazione che la condotta illecita dei vertici dello Stato Maggiore che insistentemente avevano continuato ad opporre la totale negativa sull'argomento, aveva impedito sul nascere ogni eventuale ipotesi alternativa a quella da loro decisa.

In definitiva non solo lo Stato Maggiore ha impedito fin dall'inizio che il Governo potesse agire, ma anche quando si potevano prospettare ipotesi diverse da quella dell'A.M.I. questa ha cercato di farle cadere nel nulla e ciò affinchè il Governo, non conoscendo altro, fosse impedito nel suo agire.

Infatti è la Corte stessa ad evidenziare che *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'analoga 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).*

Non solo, ma è sempre la Corte, nel valutare (e stigmatizzare) la condotta degli imputati e della struttura da essi rappresentata, che più volte ha evidenziato "l'estrema rilevanza" del ruolo degli imputati specificando la loro posizione di "monopolio" nella gestione e nella conoscenza di alcuni settori, come quello del funzionamento dei sistemi radar e, conseguentemente, la loro esclusiva capacità di acquisire particolari notizie e accertare fatti particolari e l'aver utilizzato in maniera distorta tale "posizione" non riversando quanto a loro noto e, soprattutto, quanto immediatamente acquisito alle autorità di Governo che pur ne aveva fatta esplicita richiesta: *"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".*

Ma anche tale circostanza, benchè incontestabilmente accertata, non è stata tenuta nella debita considerazione dalla Corte che anzi ha ritenuto che le notizie che il Governo aveva acquisito (o poteva acquisire) per altra via fossero idonee ad attenuare la condotta degli imputati.

L'argomentare della Corte non può essere condiviso perché in contrasto con le acquisizioni processuali.

Invero da un lato ha affermato che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica era l'unico depositario delle conoscenza in tema di sistema radaristico (*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...***) e d'altro lato ha riconosciuto valore scriminante a conoscenze che il Governo avrebbe poteva attingere da altre fonti, alcune sicuramente non tecnicamente qualificate, e peraltro decorsi sei mesi dal fatto ("*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.)*

Non possono condividersi le argomentazioni della Corte non solo laddove ha ritenuto equivalenti in quel periodo le conoscenze dello Stato Maggiore con quelle di altri soggetti, ma allorquando non ha tenuto conto che, in ogni caso, fino al dicembre 1980 e quindi per ben sei mesi dopo il disastro lo Stato Maggiore ha apertamente omesso di riferire dati fondamentali omettendo di comunicare quelli ad esso noti così consolidando la pregressa condotta illecita con la predisposizione della Nota del 20 dicembre 1980 finalizzata alla disinformazione al fine di porre nel nulla le "altre voci" che si stavano prospettando.

Peraltro la Corte non ha opportunamente valorizzato la circostanza che lo Stato Maggiore era una sorta di "consigliere" di rango qualificato (e senza pari), esclusivo, del Ministro della Difesa, che ad esso si era rivolto per conoscere approfonditamente della vicenda così come lo stesso collegio giudicante ha avuto modo di sottolineare ("*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...)*

Alla stregua di ciò, e provenendo proprio dal supremo organo qualificato (lo Stato Maggiore) informazioni dirette ad escludere qualsiasi forma di coinvolgimento di altri velivoli e notizie "rassicuranti" circa i dati radar, non è dato comprendere come e perchè il Ministro della Difesa e il Presidente del Consiglio, avrebbero potuto attivarsi per esercitare le proprie prerogative utilizzando notizie provenienti da fonti non qualificate e ciò tenuto conto del fatto che fino al dicembre 1980

nessuna notizia era pervenuta all'autorità governativa in forza del black out determinato sulla vicenda dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Questa era la condotta rilevante che il collegio avrebbe dovuto prendere in considerazione.

Peraltro, non si comprende sulla base di cosa avrebbe potuto agire il Governo per "sconfessare" l'operato dei tecnici per eccellenza, lo Stato Maggiore, quando questa struttura insistentemente il 20 dicembre 1980 ha continuato a smentire efficacemente le ipotesi alternative che stavano emergendo (o che sarebbero potute emergere) non l'autorità di Governo alcun sospetto che lo Stato Maggiore aveva potuto omettere di riferire dati rilevanti in suo possesso.

E' questo pare essere stato anche il convincimento della Corte quando ha sottolineato che vi è stata *"una forte determinazione di orientare nel senso voluto dallo stato Maggiore dell'aeronautica le indagini a qualsiasi livello svolte sul disastro di Ustica"* .

Attività, si badi bene, posta in essere dalla struttura militare non solo nei confronti dell'autorità governativa, ma anche della magistratura inquirente con analoga Nota del 23 dicembre 1980, a conferma della volontà e consapevolezza di mettere a tacere tutto e su ogni fronte di possibile investigazione.

Queste condotte dimostrano la determinazione in capo agli imputati nel voler impedire a chiunque l'esercizio di attività che potevano portare all'accertamento dei fatti.

In effetti, la Corte dopo aver individuato gli snodi fondamentali della vicenda non ha fatto seguire dall'analisi degli stessi le logiche conseguenze e cioè che per la natura di *reato a consumazione anticipata* dell'art. 289 c.p. esso era stato già non solo integrato con le condotte degli imputati poste in essere dal luglio al dicembre del 1980, ma esso era anche consumato (nella fattispecie di cui all'art. 289 c.p. il momento integrativo e consumativo coincidono) e su ciò non poteva incidere in alcun modo la condotta altrui, né alcun elemento che successivamente poteva sopravvenire alla conoscenza delle autorità.

Ciò sta ad indicare che il Collegio giudicante non ha valutato – dopo comunque aver dimostrato di accoglierne il principio (*"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)* – la circostanza del parallelismo fra le figure dell'attentato e del tentativo sebbene abbia affermato di condividere i principi informatori dei due istituti.

Facendo corretta applicazione degli indicati principi la valutazione della idoneità della condotta degli imputati avrebbe dovuto essere effettuata attraverso un giudizio prognostico ***in concreto*** ed ***ex ante*** , e, quindi sulla base delle conoscenze di fatto note all'agente o conoscibili "dall'uomo medio" al momento in cui la condotta viene posta in essere e non già con riferimento a circostanze impreviste, imprevedibili e successive che possono aver impedito la causazione dell'evento o il compimento dell'intera azione.

In sostanza si deve tenere conto delle modalità e circostanze effettive della fattispecie nel momento in cui i soggetti agenti pongono in essere le loro condotte dirette alla lesione del bene giuridico protetto dalla norma incriminatrice, valutando le stesse nella loro idoneità reale e causale a creare la situazione di pericolo concreto o presunto in rapporto all'offesa al bene tutelato ed indipendentemente da ogni controllo o intervento esterno o di terzi che in concreto possano impedire la causazione dell'evento (cfr. *ex plurimis* CASS. Sez. II 22/11/1983 n. 9987; CASS. Sez. I, 30/8/95 n. 9273; CASS. Sez. I, 27/6/95 n. 7317; CASS. Sez. I, 5/2/98 n. 1365).

L'applicazione di siffatto principio al caso in esame avrebbe comportato l'affermazione dell'irrilevanza giuridica di ogni condotta successiva a quella degli imputati e, conseguentemente, avrebbe imposto una pronuncia diversa da quella adottata dalla Corte.

Quindi la prima censura alla decisione della Corte è quella di aver effettuato un giudizio in concreto ma ***ex post*** per applicare la fattispecie del secondo comma dell'art. 289 c.p.

Ma vi è anche da rilevare che il Collegio ha valutato- sempre ex post- le condotte non degli imputati ma quelle, in ipotesi, di altri soggetti (Ministri e autorità di Governo nel suo complesso) al fine di motivare la sussistenza della "turbativa" anziché dell'"impedimento" facendone conseguire una qualificazione giuridica dei fatti meno grave rispetto a quella sostenuta da questo Ufficio.

Entrambe le ipotesi non sussistono nel caso di specie essendosi, anzi, riscontrato un atteggiamento di consolidamento dell'iniziale condotta illecita.

(..."è comunque certo che l' A.M. 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....)

anche con attività dirette a sopprimere, distruggere ed occultare atti e documenti che erano rilevanti per una adeguata e corretta comprensione della vicenda.

In definitiva nessuna norma, neanche quelle che hanno più affinità con quella oggetto di esame, consentono di prendere in considerazione condotte diverse da quelle degli imputati per escluderne o inferirne un diverso tipo di responsabilità.

Ulteriormente, vi è da rilevare che da parte dei giudicanti sembra che non sia stata tenuta –al riguardo- nella debita considerazione la finalità perseguita dagli imputati nel porre in essere la condotta illecita tenuta.

Che senso avrebbe avuto, infatti, da parte degli imputati tenere condotte dirette solamente a disturbare, " a turbare", e non ad impedire l'attività dell'autorità governativa?

Pare, in effetti, difficile sostenere che pensassero solamente di prendere tempo, o che si accontentassero di far scoprire la verità solo dopo qualche mese o dopo qualche anno!

In definitiva si intende evidenziare che l'asserita (da parte della Corte) inattività del Governo (il suo non attivarsi) essendo comunque successiva (cioè a mesi di distanza dalle condotte contestate agli imputati) non può rilevare penalmente in relazione alla condotta illecita degli imputati BARTOLUCCI e FERRI, ormai irrimediabilmente consumatasi nei mesi di luglio e dicembre 1980.

La dedotta mancanza di iniziative dell'autorità governativa, ipotizzata dalla Corte, a tutto voler concedere, potrebbe rilevare ad altri fini, ma certamente non era, e non è, idonea a scriminare o a ridimensionare la responsabilità penale degli imputati che è stata, ed è, quella di aver impedito alle autorità governative di esercitare le proprie prerogative.

In effetti, siffatta circostanza , induce a ritenere che il Governo non abbia -in quel periodo- preso iniziative proprio perché "impedito" dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica che volutamente, consapevolmente e scientemente, si era assunta la responsabilità non solo di non comunicare i dati importanti di cui era in possesso che potevano dare una diversa lettura della caduta del DC9, ma anche quando sono iniziate a filtrare le prime notizie contrarie alla posizione dell'A.M.I. ha insistito sulla sua originaria tesi.

Di ciò la Corte è bene consapevole atteso che nella motivazione della sentenza, che si impugna, ha evidenziato :

"è comunque certo che l' A.M. 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)"*

salvo non trarre da tale incontestabile emergenza di fatto le dovute conseguenze.

Ad avviso di questo P.M. nella sentenza che si impugna, vi è un ulteriore aspetto censurabile, che attiene alla omessa considerazione che "l'impedimento" di cui all'art. 289 c.p. , può essere anche solo "*temporaneo*", non necessitando che esso sia definitivo e/o permanente.

Sebbene la Corte abbia aderito a siffatta interpretazione anche evidenziando che "*il termine attentato è stato utilizzato dal legislatore in un'accezione assai ampia tale da includere .....fatti diretti a un impedimento totale,* ***a un impedimento totale, ma temporaneo, a un impedimento parziale, a un impedimento parziale e temporaneo*** *o infine a una mera turbativa dell'esercizio di tali attribuzioni"* tuttavia , ha omesso di valutare la vicenda oggetto del processo anche nel senso di

verificare se la condotta degli imputati potesse (e dovesse) essere inquadrata – quanto meno- nella fattispecie dell' *impedimento totale o parziale,* ***ma temporaneo.***

In vero una corretta analisi della vicenda, avrebbe dovuto portare i Giudici a ritenere, quanto meno, sussistente nella fattispecie l'ipotesi dell'impedimento " temporaneo" all'esercizio delle funzioni governative, con la conseguente applicazione dell'art. 289 c.p. comma I c.p. in conformità alla richiesta del P.M.

Infatti è stato processualmente accertato, anche attraverso le concordi dichiarazioni rese dai Ministri della Difesa (on.le Lagorio) e dei Trasporti (on.le Formica) nonché dall'allora Presidente del Consiglio (on.le Cossiga) e da tutti coloro che rivestivano all'epoca incarichi di Governo (on.le Mazzola) o comunque di natura politica e di alta amministrazione in collaborazione con i Ministri, che nessuna notizia di quelle in possesso dello Stato Maggiore circa la possibile presenza di aerei Statunitensi, della ricerca di mezzi aeronavali statunitensi, dei dati radar dai quali emergeva la possibile traccia di altro velivoli interferente con la rotta del DC9 e quindi la circostanza di fatto della presenza di aerei sul cielo di Ustica al momento della caduta del DC9 fu portata a conoscenza delle autorità di Governo subito dopo il sinistro e, quanto meno, per tutto il mese di luglio 1980.

Di ciò peraltro la Corte ha dato prova di esserne ben consapevole, atteso che nella decisione impugnata ha affermato testualmente :

"Lagorio era un socialista come me, al Governo da un mese e mezzo, al Ministero della Difesa ... 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"****.* (dichiarazioni del ministro Formica p.128 trascr. Ud.17.12.2001).

Lo stesso 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 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 dibattimento 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).

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'A.M. 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.

Ciò posto, la Corte ha avuto ben chiaro sia il "black out" informativo operato dallo Stato Maggiore nei confronti dell'Autorità di Governo (*i motivi del blocco che si determina sotto il profilo di una corretta informazione al Governo nel suo complesso emergono nitidamente"*) sia la circostanza che il Governo non poteva compiere passi utili in nessuna direzione in quanto a fronte di notizie provenienti da fonti "poco qualificate" ha ricevuto notizie (errate) e disinformazioni da parte dello Stato Maggiore e fra le due fonti non poteva che privilegiare quest'ultima.

Incontrovertibili elementi probatori in tal senso sono emersi nel corso dell'istruttoria dibattimentale.

Esemplificativo della mancata informazione è quanto riferito nel corso del dibattimento dall'allora ministro della Difesa on.le Lelio LAGORIO il quale, in

sintesi, ha così ricostruito la vicenda: *la sera stessa dell'incidente, uscivo dal Ministero qualcuno mi disse che un aereo era precipitato. la preoccupazione di quel momento era che potesse essere una collisione fra aerei, fra un aereo civile e aerei militari e ciò perché nelle settimane precedenti più volte i piloti civili avevano segnalato che erano disturbati nei loro voli da esercitazioni dell'Aviazione Militare. Tanto vero che prima dell'incidente di Ustica avevamo dato disposizione che le esercitazioni si tenessero il più lontano possibile dalle aerovie civili. Io chiesi un rapporto un po' più circostanziato, "datemi assicurazioni su questo punto di eventuali collisioni" dato che cominciarono ad arrivare subito le interrogazioni parlamentari e dovevo andare o alla Camera o al Senato e per poter rispondere avevo bisogno di un rapporto. I rapporti dicevano che non si poteva dire nulla sulle cause del disastro e nella zona non c'erano aerei, non c'erano navi; insistendo di più su questo punto, i rapporti successivi credo, ma sempre nell'immediato, dicevano: "Non ci sono navi, non ci sono aerei, gli alleati dicono non ci sono e non ci sono navi e aerei militari", e con questi documenti mi sono presentato alle Camere. Nessuna informazione ho avuto. Io ho avuto soltanto una voce il giorno in cui ero al Senato nell'anticamera della Commissione Difesa del Senato incontrai il collega Formica il quale mi disse in quell'occasione: "Guarda che forse dovremo mettere nel conto anche l'ipotesi di un missile". io gli chiesi: "Ma hai dei riscontri?", lui mi rispose: "Nessun riscontro, per il momento è solo una voce" e so che in quella stessa riunione alla Commissione Difesa del Senato Formica disse: "Stanno giungendo al Ministero dei Trasporti voci anche fantasiose". Io gli chiesi al Formica: "Ma dico, hai dei riscontri?" e lui fu molto preciso: "No, nessun riscontro, è una voce". ....Fu esclusa subito l'ipotesi della collisione, soprattutto lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha riassunto la vicenda, non ci sono navi, non ci sono aerei né nostri né alleati, di conseguenza non si può parlare di un missile. Questo venne più in chiaro soprattutto alla fine dell'anno, quando il Presidente della Società "Itavia", il signor Davanzali, pubblicamente disse: "Io sono vittima di un missile", allora ci fu una certa esplosione, effervescenza in Parlamento, arrivarono numerose*

Interrogazioni, Interpellanze, fu quella la prima volta in cui la questione missile veniva fuori, all'aperto, a scoperto, e allora in quell'occasione io chiesi un dossier circostanziato allo Stato Maggiore dell'Aeronautica e mi arrivò questo dossier circostanziato, che feci avere sul tavolo del Presidente del Consiglio e mandai anche alle Camere, e lì si ripeteva questo concetto: "Niente navi, niente aerei né nostri né alleati, perciò niente missile".

Ho sentito dire che, quando ero Ministro, in qualche ambiente militare, forse dell'Aeronautica, ma non sarei sicuro, si sarebbe voluto ipotizzare il cedimento, però nelle nostre carte ufficiali la parola cedimento non è stata mai adoperata.

Ulteriormente il Ministro Lagorio ha precisato di non aver mai avuto notizia di alcuna interpretazione dei dati radar circa una individuazione di tracce all'altezza dell'isola di Ponza *"in quell'anno non c'è stato mai alcun riferimento a queste notizie che, peraltro, sa come notizie che come voci si sarebbero trovate in contrasto con tutti i rapporti che mi dicevano "niente navi", allora questa sarebbe stata una novità sulla quale accendere un po' di attenzione e invece questa novità sul mio tavolo non è mai arrivata.*

Così come è emerso chiaramente dalla testimonianza del Ministro della Difesa che se fosse stato portato qualche elemento a sua conoscenza ci sarebbero state le dovute azioni da parte dell'autorità governativa.

Mi pare naturale rispondere che se fosse venuta la dimostrazione che c'erano tracce di voli ostili al velivolo Itavia, una qualche reazione da parte del Ministero ci sarebbe dovuta essere e certamente ci sarebbe stata. Dunque partiamo da questa ipotesi che ad un certo momento i rapporti dicano: "abbiamo il sospetto che ci sia stata una aggressione al velivolo Itavia" il Ministro avrebbe informato il Presidente del Consiglio e penso che il Presidente del Consiglio avrebbe preso le misure necessarie , la convocazione del comitato per la sicurezza, l'identificazione del velivolo che minacciava il nostro Itavia, e le conseguenze internazionali di questo fatto. Ma qui lavoriamo sul piano delle ipotesi, perché una circostanza di questo genere non è mai emersa."

Sono significativi , al riguardo, alcuni passaggi dell'esame svolto in dibattimento:

pubblico ministero: cioè neanche nell'ambito degli ambienti del Ministero della Difesa, in quell'epoca, non ha mai percepito un discorso su possibili movimenti all'altezza di Ponza?

teste Lagorio: *nossignore! Queste notizie o voci si sarebbero trovate in contrasto con tutti i rapporti che mi dicevano: "Niente navi, niente..." e allora questa era... sarebbe stata una novità sulla quale accendere un po' di attenzione e invece questa novità non mi è mai... sul mio tavolo non è mai arrivata.*

Quanto riferito dal Ministro Lagorio pare indiscutibilmente rilevante, ai fini che qui interessano, e cioè sono sintomatiche del fatto che senza l'impedimento frapposto dallo Stato Maggiore dell'A.M.I. il Governo si sarebbe potuto attivare avviando, anche a livello internazionale ogni opportuna iniziativa; si vuole con ciò dire che avrebbe potuto esercitare le proprie prerogative.

Parimenti deve escludersi che alcuna notizia sia stata riferita al Ministro circa il contenuto dei dati radar e della presenza di portaerei.

Anche siffatta circostanza emerge incontestabilmente dalla testimonianza del Ministro Lagorio

(avv. parte civile: "*se le è stata data notizia che a seguito della visione di plottaggi o di altra documentazione all'interno dell'Aeronautica Militare era stata fatta l'ipotesi della possibile collisione o comunque dell'abbattimento dell'aereo*".

teste Lagorio: *no.*

pubblico ministero: "*si è parlato a lungo del colloquio che poi lei ebbe con l'Onorevole Formica in ordine alla presunta presenza di plots su quella cartina. Ora le chiedo se, invece, sempre in questo famoso contesto di informazioni richieste presso gli Stati Maggiori, in particolare quello dell'Aeronautica, lei ebbe o meno sentore di problematiche sorte in ordine all'interpretazione dei dati radar di Ciampino? Se erano sorti problemi sull'interpretazione in ordine alla possibile presenza o meno di un altro aereo*".

teste Lagorio: "*nell'80 e nei primi anni successivi mai; so che la discussione è cominciata dopo il 1986.*

pubblico ministero: "*quindi, in quel periodo a lei non fu prospettato nulla?*"

teste Lagorio: " *niente di questo. La domanda si riferiva a tracce radar potenzialmente aggressive del volo "Itavia". Mi pare naturale rispondere che se fosse venuta la dimostrazione che c'erano tracce di voli ostili al velivolo, all'"Itavia", una qualche reazione da parte del Ministero ci sarebbe dovuta essere e certamente ci sarebbe stata. Soprattutto quando venne la dichiarazione di Davanzali che la crisi di Ustica poteva dipendere da un missile, allora chiesi con più rigore di quanto avessi fatto fino a quel momento, alla Difesa, cioè praticamente allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, di dare le informazioni le più dettagliate e precise possibili sull'evento Ustica, in relazione anche all'ipotesi missile che era divampato in conseguenza della dichiarazione di Davanzali.* "

pubblico ministero: "*Onorevole Lagorio, nei giorni immediatamente successivi nell'ambito di queste richieste o comunque di scambi di informazioni con i vertici degli Stati Maggiori, lei ebbe notizie in ordine ad una segnalata presenza di portaerei? Cioè non dico certezza che ci fossero, ma che fossero state segnalate o considerate come possibili presenze di portaerei.* "

teste Lagorio: "*no, non ho notizia diretta di questo, so che quasi permanentemente una portaerei americana sostava nei porti italiani, ma non credo che di questo si fosse fatta una menzione particolare in quel momento. Chiedendo se c'erano velivoli stranieri nel Mediterraneo, nel Tirreno, è evidente che ci si riferiva alla portaerei americana che solitamente stava nel Tirreno, ma non... ma non ho ricordo che ci sia stata una conversazione specifica sulla portaerei americana. Questo l'ho saputo successivamente, nel lungo dibattito su Ustica.*"

Di analogo contenuto sono state le dichiarazioni rese dall'allora ministro ai Trasporti on.le Salvatore FORMICA il quale sulle medesime tematiche ha dichiarato: "*la mattina del 28 sono stato informato dal Gabinetto e dalla struttura, dalla Direzione*

Generale dell'Aviazione Civile, dell'incidente che era avvenuto, e disposi immediatamente, l'unica cosa che potevo fare con urgenza, al Gabinetto, di interessare la struttura per costituire immediatamente la Commissione di Inchiesta Tecnico Formale. La mia preoccupazione, immediatamente, siccome capivo che la questione della manutenzione poteva essere un elemento di causa della mancata manutenzione, insufficienza di controllo, poteva essere una delle cause, il giorno 28 stesso, mentre noi costituivamo la Commissione, io chiamai il responsabile del Servizio di controllo, perché naturalmente non mi rivolsi all'"Itavia" per sapere se c'era o non c'era la manutenzione. Chiamai il Presidente generale Rana, dicendogli: "Guarda che se il R.A.I. non ha svolto il suo dovere, tu mi devi immediatamente rassegnare le dimissioni, perché io devo andare in Parlamento, dove ci saranno interrogazioni, portare una relazione da cui deve risultare che il servizio R.A.I. ha svolto o non ha svolto le sue funzioni sino in fondo; quindi io voglio a giorni una relazione dettagliatissima di tutti i controlli che sono stati fatti". Dissi: "Guardate che questo fatto è di tale gravità e ha determinato e non poteva non determinare un'emozione tale nella opinione pubblica e nei settori politici, bisogna che noi non si attenda la conclusione finale della relazione. Prima della mia relazione in Parlamento, cioè entro il 7, lui mi fece vedere un pezzo di carta, il Generale Rana, dicendo: "Guardate, voi non... io vi raccomando, raccomando al Governo di non esporsi sullo scegliere una ipotesi, perché le ipotesi possono essere diverse" e mi fece vedere un pezzo di carta. In questo pezzo di carta, che io tra l'altro, non riuscivo neanche a capire, perché era uno schizzo, lui mi fece vedere una serie di puntini e disse: "Guardate questi... guarda questi puntini, questi puntini vuol dire che qui può essere avvenuto una esplosione, un urto e può essere – mi disse lui – un meteorite o anche un satellite, non scarterò... - un... scusate, un missile - non scartate nessuna ipotesi, perché insomma qui la lettura di questo tracciato radar è una lettura che si presta anche a questa interpretazione". Io poi non ho seguito più niente di questa.. Era una fotocopia, secondo me di un tracciato, perché quello che poi io successivamente ho visto nei mesi, negli anni successivi, riprodotto sui

giornali, insomma che era una specie di tracciato, ma devo dire per un profano... mi fa vedere dei puntini e dice: "Questi puntini vogliono dire che qui è avvenuto un impatto, ora io vi raccomando...", cosa che poi io amichevolmente, non avendo nessuna indicazione precisa, dissi al mio collega della Difesa: "Guarda, che il... non escludete...". Dalla lettura delle rassegne stampa il Ministero della Difesa ci teneva a precisare che in quel momento non vi era un aereo italiano insomma, e anzi credo, anzi, senza credo, fu anche aggiunto il... che non vi era né un aereo italiano, né un aereo N.A.T.O. nella zona. Io in Parlamento, nella discussione che si ebbe il 17 di dicembre sulla pre-relazione, ebbi anche a citare questo fatto, dicendo: "Qui le smentite che noi abbiamo avuto da parte del Ministero della Difesa riguardano, si sono fermati nel dire: <<Aereo italiano, aereo N.A.T.O.>>"...

pubblico ministero: *"quindi Ministro queste informazioni di cui lei parlava, nei giorni immediatamente successivi, lei le ebbe direttamente dall'Aeronautica o dalla Difesa e in che forma? "*

teste Formica: *no. I rapporti avvenivano tra il mio Gabinetto ed il Ministero, ed il Gabinetto del Ministero della Difesa. Sulla questione il mio Capo di Gabinetto mi fece vedere in quei giorni un telegramma del Ministero della Difesa, che escludeva la presenza di un missile, cioè veniva cancellata l'ipotesi del missile. questo è quello che ricordo, le notizie relative che non era un aereo militare italiano, che non era un aereo N.A.T.O*

Alla Camera un giorno o due giorni prima delle risposte io dissi a Lagorio: "Guarda, io sostengo la tesi di attendere che tutte le ipotesi sono possibili, bisogna attendere – io di questo informai anche il Capo del Governo naturalmente – il... che tutte le ipotesi sono possibili, il... quindi direi di non escludere nessuna ipotesi, perché in questo momento noi ci troveremmo con un ballo nella informazione di tutte le ipotesi possibili, perché qui ci sono interessi notevoli in gioco, c'è l'interesse di coloro i quali ritengono che bisogna individuare la responsabilità nella Compagnia, perché così è possibile revocare le concessioni, vi sono quelli che sono interessati al... a dire che si trattava di un aereo del... della N.A.T.O.";

pubblico ministero: "*nel periodo intermedio tra l'8 luglio e il 17 dicembre 80 lei ricorda che vi siano stati delle circostanze di rilievo?*"

TESTE FORMICA: "*no perché fummo subito immersi nella nuova vicenda della strage di Bologna*".

avv. Parte Civile "*io volevo invece collocare anche temporalmente a quel momento, ai primi di luglio dell'80, il colloquio e le cose che lei ha... solo all'epoca conosceva, quindi le intuizioni investigative dell'epoca erano meno precise di quelle che saranno delineate nel dicembre successivo.*"

teste Formica: "*l'8 luglio io sono in possesso di che cosa? Di un suggerimento che è un suggerimento di cautela da parte del Generale Rana. Il 17 di dicembre io ho una relazione della Commissione Luzzatti, è ben altra la materia, io dispongo di un atto ufficiale, non di una comunicazione riservata, personale, confidenziale, amichevole e, mettiamo tra parentesi, eventualmente anche, poteva anche essere interessata.*"

avv. Parte Civile: " *tra gli elementi che le sono confluiti c'erano elementi di provenienza del Ministero della Difesa.* "

teste Formica: *no,*

avv. Parte Civile : "*lei ha mai avuto notizia che in una conversazione avvenuta tra il sito di Ciampino e altro sito, vi era stata comunicata la notizia che si vedevano "razzolare", questo è il termine usato, aerei militari americani*".

teste Formica: "*no. in maniera assoluta.* "

avv. Parte Civile: "*ove questa notizia le fosse stata comunicata, uno: della presenza comunicata di aerei militari americani nell'immediatezza e, diciamo, nel luogo in cui è avvenuto il disastro del DC9, e ove fosse stata comunicata, i contatti intervenuti tra l'Aeronautica Militare italiana e l'Ambasciata americana, volti ad indagare sulla presenza di aerei militari americani nella zona dell'incidente e nel momento dell'incidente, lei come Autorità politica, insieme ai suoi colleghi, avreste adottato misure, vi sareste riuniti, avreste coordinato la vostra azione di Governo per meglio indagare, coordinare, prendere delle misure?*"

teste Formica: *"teniamo distinte alcune questioni: le competenze ministeriali, il potere di iniziativa nel Governo per determinati atti. Se io ricevo una informazione, che il... l'Autorità Militare sta svolgendo delle indagini insieme ad X o Y, l'Ambasciata americana o altri eccetera, io presumo, come Ministro dei Trasporti, che l'Autorità Militare abbia informato il suo responsabile politico, il responsabile politico dell'Autorità Militare non è il Ministro dei Trasporti, è il Ministro della Difesa. Se io apprendo che questa informazione volutamente non è stata data al Ministro della Difesa, mio dovere di uomo di Governo, ma direi di cittadino, è di informare l'organo politico che dovrebbe sapere l'informazione, e allora chiamerei il Ministro della Difesa per informarlo che i suoi Uffici stanno svolgendo un'attività a sua insaputa e, per quanto riguarda i problemi della sicurezza, informerei il Presidente del Consiglio, che deve attivare gli organi di sicurezza, perché il potere di coordinamento e di attivazione per ragioni politiche dei Servizi spetta al Presidente del Consiglio; così stanno le cose."*

La mancata comunicazione di fatti e notizie su quanto effettuato dallo Stato Maggiore dell'aeronautica fin dai momenti successivi alla caduta del DC9 Itavia ha trovato un'ulteriore conferma nelle dichiarazioni rese dall'on.le MAZZOLA (udienza del 12/12/2001), all'epoca del fatto Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, delegato al coordinamento dei servizi di informazione e di sicurezza.

Così si è espresso Mazzola : *"La prima notizia fu quella di considerarlo un incidente, cioè non avemmo nessuna indicazione che lasciasse immaginare che la caduta dell'aeroplano fosse dovuta ad un atto terroristico di altro genere, la prima notizia fu quella dell'incidente aereo*

Le notizie immediate erano nella direzione di un incidente non provocato, cioè quindi né di una bomba, non un attentato, non un fatto di terrorismo, un normale disastro aereo, come purtroppo ogni tanto succedono.

Se ci avessero detto che c'era un dubbio avremmo immediatamente attivato, certo e visto invece che non ci arrivò questa notizia, noi non ci attivammo"

se fossero state presentati dei dubbi, delle indicazioni, delle notizie che andavano in una direzione che non era quella della caduta dell'aereo, perché aveva ceduto strutturalmente, ma che era stata una bomba o un missile, sicuramente si sarebbe attivato ....invece no. A me non dissero, non ne parlarono mai e Forlani non ne parlò mai con me, quindi immagino che neanche a lui non abbiano detto niente, nella direzione che poi emerse invece successivamente.

Se noi avessimo avuto il sospetto che c'era stato qualcosa di anomalo ci saremmo subito attivati",

Io conoscevo il capo di Stato Maggiore il Generale Bartolucci e non ho mai parlato dell'incidente del DC9 con il Generale Bartolucci

Nessuno ci disse che c'erano dei dubbi che l'incidente si fosse verificato per cause diverse e non riconducibili alla struttura dell'aeroplano.

Alla domanda se fossero stati informati che nell'immediatezza dell'incidente ci furono contatti tra l'Aeronautica Militare Italiana e l'Ambasciata Americana per verificare la presenza di aerei militari stranieri nel luogo del disastro aereo il vice ministro ha risposto negativamente riferendo in particolare :" *di questo io non sono stato informato probabilmente debbo dire che da un punto di vista formale doveva essere informato il Ministro della Difesa il quale dopo avrebbe riferito al Presidente del Consiglio".*

Analoga risposta negativa *("non ho saputo nulla")* Mazzola ha fornito alle domande circa la sua venuta a conoscenza se nell'immediatezza del fatto in una telefonata svoltasi in un sito dell'Aeronautica Militare venne detto che vicino al DC9 erano stati visti razzolare degli aerei militari americani e se anche nei giorni successivi, durante almeno una settimana dall'evento, continuarono questi contatti onde verificare la fondatezza della notizia che intorno al DC9 c'erano degli aerei americani.

Così da concludere che *"fino a luglio dell'81 l'unica causa che veniva ventilata a livello di Presidenza del Consiglio era quella del cedimento strutturale".*

Di non minore importanza sono le dichiarazioni che l'on.le MAZZOLA ha reso sull'argomento davanti alla commissione Stragi il 15/10/91 (dichiarazioni richiamate nel corso del dibattimento e che secondo l'ordinanza della Corte di Assise del 9/10/2003 sono utilizzabili), quando ebbe a dire : "*sulla vicenda Ustica è certo che lui e la Presidenza del Consiglio, di questo può testimoniare, sono stati tenuti all'oscuro di tutto. Se è successo qualcosa è stato fatto all'oscuro e ci hanno sostanzialmente presi, come sul dirsi, per il bavero, probabilmente approfittando del fatto della situazione generale di quel periodo* "

Nella medesima circostanza ha anche ricordato come per la vicenda Ustica "*vi era stato un black out completo, al contrario di quanto si era verificato in altre circostanze quando erano state riportate magari notizie false, meno vere, comunque un lavorio di indicazioni che mettevano in condizioni di attivarsi*" aggiungendo, altresì, che se gli eventi sono stati quelli ipotizzati egli "*credo che il ragionamento sia stato volto a coprire qualcosa, nella consapevolezza che se fosse stato portato a conoscenza degli organi di Governo sarebbe stato più difficile coprirlo. Se fosse stato un missile e lo avessero detto ..la logica porta a ritenere che la ragione sia stata questa, cioè si riteneva più facile coprire questa la questione rimanendo a livello militare che non portandola a conoscenza degli organi di Governo....questa è la mia opinione del momento*"

Tutto quanto sopra esposto legittima , ad avviso di questo P.M., il venir meno di ogni residuo dubbio circa la qualificazione giuridica da dare alla condotta degli imputati BARTOLUCCI e FERRI.

Nessuna condotta di "turbativa" all'esercizio delle prerogative del Governo, ma vero e proprio "*impedimento*" delle stesse in virtù della articolata condotta dei vertici dello Stato Maggiore (e nella specie degli imputati) che hanno, prima, omesso di riferire quanto da loro immediatamente accertato nel corso di tutto il mese di luglio 1980 e, successivamente, consolidato la precedente condotta illecita con la predisposizione e l'inoltro della "Nota del dicembre 1980" con la quale hanno,

sostanzialmente, ribadito il precedente operato così ostacolando ogni eventuale iniziativa dell'autorità governativa.

A risultati non dissimili si perviene analizzando le dichiarazioni rese, sul punto, dell'allora Presidente del Consiglio on.le Francesco COSSIGA il quale alla domanda su quando si affacciò per la prima volta alla sua attenzione l'ipotesi del cedimento strutturale ha risposto: "*subito! durante il periodo in cui io fui il Presidente del Consiglio non fu avanzata nessun'altra ipotesi, che se non quella del cedimento strutturale che aveva il suo primo sostenitore,* ***non abbiamo avuto come Governo elementi per contrastare la tesi del cedimento strutturale neanche lontanamente.***"

Le dichiarazioni di coloro che erano titolari delle prerogative di Governo e che potevano concretamente esercitarle, sono fra loro concordanti ed autorizzano le seguenti conclusioni: nel luglio 1980 nessuna informazione, circa la presenza di aerei, mezzi navali statunitensi e Nato, circa il contenuto di plottaggi radar che potevano segnalare la presenza di aerei interessanti la traiettoria del DC9 Itavia al momento e nel luogo del disastro, fu comunicata al Ministro della Difesa (che lo aveva, peraltro in almeno due occasioni, richiesto espressamente), al Ministro dei Trasporti e tramite essi al Presidente del Consiglio dei Ministri.
Successivamente al predetto periodo nessun elemento fu portato a conoscenza fino al 20 dicembre 1980 quando con una dettagliata "Nota" si è integrata una vera e propria attività di disinformazione diretta a contrastare le notizie che stavano emergendo e che si prospettavano in contrasto con le tesi, fino ad allora, sostenute dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Quindi c'è stata da parte degli imputati BARTOLUCCI e FERRI, nelle rispettive qualità di Capo e Sottocapo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, una consapevole condotta idonea a determinare una sorta di "black out informativo" nei confronti dell'Autorità Governativa dal 28 giugno al 20 dicembre 1980.

Se tutto ciò è vero, come il processo ha dimostrato, allora l'aver tenuto nascoste le indicate circostanze denota la loro importanza e decisività e, soprattutto, fa apparire, con certezza, il fine "altro" che le sottintendeva.

Doveva essere una ricerca "riservata" i cui risultati non dovevano essere "portati alla luce" per evitare problemi allo Stato Maggiore (e/o – forse - anche di interessi di Paesi Alleati dei quali lo Stato Maggiore - i militari – che in qualche modo dovevano essere garantiti).

In una parola, tutto doveva rimanere "patrimonio conoscitivo" nella esclusiva sfera militare, ed in particolare dei vertici dello Stato Maggiore di BARTOLUCCI e FERRI; così operando, però, essi hanno impedito l'esercizio delle prerogative dell'autorità di Governo.

E che tali notizie "dovessero restare riservate" gli imputati erano ben consapevoli nel senso che essi sapevano con certezza che una volta forniti i dati al Ministro questi si sarebbero attivati e tutto sarebbe sfuggito al controllo. E quindi appare in tutta la sua consistenza, importanza e dirompenza l'affermazione del sottosegretario alla Presidenza del consiglio on.le MAZZOLA *"vi era stato un black out completo, al contrario di quanto si era verificato in altre circostanze quando erano state riportate magari notizie false, meno vere, comunque un lavorio di indicazioni che mettevano in condizioni di attivarsi"* aggiungendo, altresì, che se gli eventi sono stati quelli ipotizzati egli *"credo che il ragionamento sia stato volto a coprire qualcosa, nella consapevolezza che se fosse stato portato a conoscenza degli organi di Governo sarebbe stato più difficile coprirlo. Se fosse stato un missile e lo avessero detto ..la logica porta a ritenere che la ragione sia stata questa, cioè si riteneva più facile coprire questa la questione rimanendo a livello militare che non portandola a conoscenza degli organi di Governo....questa è la mia opinione del momento"*

Significative al riguardo sono le testimonianze rese dai politici circa una loro immediata attivazione qualora avessero ricevuto le notizie di cui era in possesso lo

Stato Maggiore, la cui rilevanza non è sfuggita alla stessa Corte, salvo farne una lettura minimale dal punto di vista della responsabilità penale, allorchè ha precisato che:

"...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.... 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".*

E che diverso sarebbe stato l'atteggiamento del Governo qualora le notizie fossero state riportate all'autorità competente non pare dubbio atteso che la stessa Corte di Assise ha avuto modo di evidenziare quanto segue:

"*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*

Ciò posto, l'unica conclusione alla quale si poteva (e doveva) pervenire era quella dell'"Impedimento" all'esercizio delle prerogative del Governo, in applicazione dell'art. 289 comma 1° c.p.

In definitiva nella condotta omissiva posta in essere nel mese di luglio 1980 (e così anche successivamente nel dicembre dello stesso anno) si deve ritenere integrata la

fattispecie di cui all'art. 289 comma 1 c.p. perché il Governo, nell'indicato periodo è stato "impedito" nell'esercizio delle sue prerogative in conseguenza della totale ignoranza degli elementi (acquisiti dallo Stato Maggiore e non comunicati) indicativi della probabile presenza di altro/i aereo/i in prossimità del DC9 al momento della caduta (come del resto suggerivano i dati radar immediatamente acquisiti dallo Stato Maggiore e analizzati dal colonnello Russo, cioè i plots – 17, - 12 e 2B) , la cui conoscenza, anche in via di mera ipotesi, avrebbe potuto orientare le scelte e disporre gli idonei interventi soprattutto presso Stati ed Organismi esteri.
Il tutto indipendentemente dalla fondatezza o meno dei dati acquisiti e dalle ipotesi che dall'analisi di essi potevano scaturire. E ciò perché nessuna valutazione in proposito aveva (o si poteva arrogare) lo Stato Maggiore dell'Aeronautica essendo riservata ogni valutazione di merito all'Autorità di Governo. Unico obbligo giuridico degli imputati era quello di riferire dati, fatti e circostanze dagli stessi appresi in conseguenza delle loro attività. Questo obbligo è stato disatteso.

Nessuna informazione è stata fornita al Governo fin dall'immediatezza e per tutto il mese di luglio 1980, né nei mesi successivi fino al 20 dicembre 1980 quando – come già detto- si è perpetuato nell'omissione e si è posta in essere una condotta di totale e pervicace disinformazione.
Entrambe le succitate condotte sono finalisticamente legate in maniera indissolubile essendo espressione di un medesimo disegno criminoso attuato dagli imputati BARTOLUCCI e FERRI che hanno agito nella consapevolezza che ne sarebbe derivato un impedimento al Governo nell'esercizio delle proprie prerogative afferenti le cause della caduta del DC9 Itavia.

A conferma di quanto si afferma si ricorda anche il contenuto delle risposte che i ministri Lagorio e Formica diedero ai rami del Parlamento a seguito delle numerose interpellanze ed interrogazioni presentate da diversi parlamentari.

Le risposte in questione furono la diretta conseguenza delle risposte fornite dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica al quale il Ministro della Difesa sia era espressamente rivolto.

A tal fine appare utile riportare alcuni passi dell'acceso dibattito svoltosi in Parlamento l'8-7-80 , con le parole dello stesso ministro Formica:

Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono qui per assolvere il mio compito di rispondere alle interrogazioni e alle interpellanze che onorevoli senatori hanno rivolto sull'incidente occorso all'aereo della società Itavia, precipitato in mare il 27 giugno. ……(omissis….)

Il giorno 28 giugno, alle prime luci dell'alba, i mezzi aerei e navali impegnati instancabilmente individuavano a circa 64 miglia a sud di Ponza una macchia oleosa con cadaveri che venivano tutti recuperati e inviati a Palermo e sono a disposizione dell'Autorità giudiziaria (… …)

……Allo scopo di fare completa luce sulle cause del sinistro è stata costituita un'apposita commissione d'inchiesta tecnico formale (… …)

Le ipotesi sinora formulate sulle cause dell'incidente, apparse anche sulla stampa, dell'avaria, della collisione in volo e della esplosione sono attentamente valutate dalla commissione di inchiesta, alla quale vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che pervengono al mio Ministero (… …)

Per quanto riguarda l'ipotesi di collisione gli elementi sono stati raccolti presso il Ministero della Difesa il quale ha dichiarato la propria disponibilità a fornire i dati di cui è a conoscenza ed ha escluso qualsiasi collisione con aerei dell'aeronautica militare, Inoltre sono stati rimessi alla commissione d'inchiesta i dati e le informazioni che a tal fine sono pervenuti al mio Ministero.

Le spiegazioni del Ministro, però, non sembrano convincere alcuni parlamentari in ordine alle ipotesi sulla causa della caduta del DC9 ed in particolare su quelle di una possibile collisione in quanto dal resoconto del Ministro questa ipotesi non appare chiara tanto che l'onorevole Spadaccia, aderendo a quanto evidenziato dall'on.le

Corallo, ha formulato alcune osservazioni in proposito " *credo anch'io come il collega Corallo, signor Ministro , che si è stati reticenti su questo pericolo di collisione non dando subito la risposta che poteva essere data e alimentando quindi anche sulla stampa per oltre una settimana le illazioni più diverse. Da questo punto di vista non si comprende come lei lasci nella sua relazione ancora la collisione (a meno che non si tratti di collisione con un meteorite o di altre ipotesi fantascientifiche) quando poi nella stessa relazione la esclude tassativamente , sulla base delle affermazioni del Ministro della Difesa e dei rilievi effettuati da questo Ministero.*

MINISTRO FORMICA: Il Ministero della Difesa ha dato una precisazione che riguarda velivoli dell'aeronautica militare. Io ripeto ciò che sta nella relazione del Ministero della Difesa.

On. SPADACCIA: ma lei ha detto che si rileva dal radar, ai controlli e rilievi elettronici la traccia dell'aereo fino al momento esatto del black out: Come figura questa traccia ne figurerebbe altra di altri aerei militari o non militari: questo è rimasto un punto e un interrogativo che lascia un margine a noi stessi di incertezza e di equivoco e comunque mi porta personalmente a confermare questo giudizio sulle illazioni.

Anche l'on. Corallo è piuttosto critico verso la relazione di tipo burocratico[1] resa dal Ministro e sottolinea la situazione in cui si trova il vettore Itavia chiedendo cosa si intende fare in merito: .....*Mi associo a quanto ha detto il collega Spadaccia : lei ha confermato qui la reticenza che ho lamentato; lei ha detto che la traccia improvvisamente è sparita dal radar; però non ci dite con altrettanta chiarezza che nessuna altra traccia era visibile sul radar"*

Ministro FORMICA: la reticenza è di chi sa e non dice; io ho detto tutto ciò che so e tutto ciò che mi è stato comunicato

On. CORALLO: lo chieda al suo collega. Ministro della Difesa

---

[1] "*sinceramente mi attendevo una risposta più politica e meno burocratica*" Così l'on.le Corallo in Assemblea Parlamentare Resoconto stenografico seduta 8/7/1980

Ministro FORMICA: il collega ha messo a disposizione – perché non è lui che deve analizzarla - delle commissioni di inchiesta la registrazione delle tracce.

On. CORALLO. E così dovremo aspettare mesi, quando si sarebbe potuto dire subito se – registrazione o no – risulta dai verbali scritti dai controllori di volo che c'era un'altra traccia nelle vicinanze, tale da poter far supporre una collisione. Poiché non se ne parla, devo presumere, che questa traccia non sia esistita dato che sarebbe assurdo pensare che questa traccia sia apparsa e di essa si sia taciuto. Se questa traccia non è apparsa si smetta subito di ipotizzare collisioni che non sono potute avvenire e si puntino le indagini sull'unica ipotesi seria che è rimasta che è il cedimento delle strutture per vecchiaia, per manutenzione mancata, per inefficienza, per irresponsabilità del vettore che in questo caso è la compagnia Itavia.

Così ha risposto il Ministro della Difesa (in data 10 luglio 1980) a seguito di richiesta dell'onorevole Corallo che aveva chiesto una dichiarazione ufficiale su quanto rilevato dal radar dell'aeronautica militare in occasione della caduta del DC9 ritenendo che non aveva senso una polemica sulla presunta collisione atteso che se il DC9 era sotto controllo del radar si deve essere in grado di sapere cosa è successo e che, conseguentemente, con i dati radar il Ministro doveva essere in grado di smentire con fermezza le illazioni sulla ipotesi di collisione aerea.

MINISTRO LAGORIO: relativamente alla sciagura di Ustica l'aereo è stato sotto il controllo del radar civile di Roma fino a circa 40 miglia a sud di ponza passando poi , quando era già sintonizzato sul radiofaro di Palermo, sotto il controllo procedurale (cioè sotto il controllo radio) del settore sud di Roma mentre la sua traccia restava sugli schermi radar civili di Roma e su quelli della Difesa aerea. 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"

Dalle risultanze del dibattito parlamentare riportate emergono almeno due aspetti di rilievo.

Da un lato si insiste per avere una risposta logica, chiara e precisa sul contenuto dei dati radar e, quindi, della rotta del DC9 sull'incontestabile presupposto, logico e di fatto, che se il radar ha registrato il volo del DC9 deve aver registrato anche le tracce di altri aerei eventualmente presenti in quel momento e in quello spazio aereo.
Fin da subito –quindi- emerge l'importanza del contenuto dei dati radar, strumenti che registrano i voli e quindi sono quelli che possono fornire, più di ogni altro, una risposta plausibile alle domande, possono far capire cosa è veramente successo al DC9 nel cielo sopra l'isola di Ustica.

Da un altro lato, reso noto che nessuna altra traccia riferibile a diversi velivoli è stata accertata, si ritiene di dover individuare le cause della caduta del DC9 sulle inefficienze del vettore aereo (del quale vengono evidenziate le carenze) quindi in conclusione sul cedimento strutturale del velivolo.

Successivamente ed a seguito dei primi risultati *in progress* della Commissione Luzzatti lo stesso Ministro dei Trasporti Formica rispondendo il 17 dicembre 1980 alle varie interrogazioni e interpellanze parlamentari aggiungeva anche :*"Dalla relazione, che voi potrete leggere, si ricava che vi è stata una esplosione, e non è ancora certo se sia una esplosione a bordo o dovuta a un corpo estraneo. Sarà mia cura rappresentare quanto la commissione ci dirà successivamente nella stesura definitiva della relazione. Credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale"*[2]

E su questa nuova emergenza non è mancato il dibattito.

[2] Atti Parlamentari , Camera dei deputati, VIII legislatura, seduta antimeridiana 17 dicembre 1980

L'on. Melega ha, infatti, ha subito affermato: "*Mi chiedo se è così come mai per tanto tempo non sia emerso un fatto gravissimo come questo: se infatti si tratta di un missile, siamo in presenza di un fatto che deve provocare valanghe di interrogazioni in Parlamento. E' importante la precisazione del Ministro (* che la relazione è stata formulato d'accordo con il magistrato n.d.r.*) perché il dottor Santacroce* (il P.M. n.d.r. titolare dell'indagine) *si è recato insieme ad alcuni assistenti, negli Stati Uniti d'America, dove ha avuto modo di verificare i tracciati radar relativi al volo dell'aereo e a quegli eventuali oggetti esterni che ne avessero determinato la caduta. Qui bisogna essere chiari - e mi rivolgo al Governo nel suo complesso perché qui interviene una responsabilità collegiale – non si può continuare a sostenere che forse si è trattato di una esplosione interna e forse della collisione con un missile. Se si sa o si presume dai tracciati radar che si è trattato di un missile ci troviamo in presenza di un fatto che apre un discorso di gravità inaudita sulle condizioni di sicurezza e di agibilità delle rotte, sulla condizione in cui viene svolta l'attività militare in Italia, su tutti i temi che sono connessi ad una ipotesi del genere che non ha precedenti, per quanto ne so, nell'aviazione civile, salvo un caso verificatosi nel periodo della guerra tra Israele ed Egitto. Vogliamo sapere, signor Ministro, chi spara missili, in questo Paese, contro gli aerei di linea*" .

Così anche l'on. Parlato: "*Non può non essere messo in evidenza – se risultano confermate come sembra le diverse voci che escludono in maniera categorica l'ipotesi del cedimento strutturale dell'aereo e avanzano quelle, viceversa, di un incidente dovuto a un missile o a un aereo che ha colpito il DC9 - che le conseguenze dell'incidente si collocano non più nella sfera del privato dell'Itavia, ma nella sfera del pubblico, non essendo stato garantito all'Itavia l'esercizio della linea aerea in condizioni di assoluta sicurezza e dovendo essa però fino a questo momento pagare le conseguenze dell'incidente sul piano della credibilità, del mercato e della sicurezza del volo in genere*".

Solo nella metà di dicembre 1980 si inizia a spostare l'attenzione dalla responsabilità del vettore, e quindi di natura privata (per l'ipotizzato cedimento strutturale) alla ipotesi di una responsabilità pubblica e la situazione si evolve coinvolgendo anche lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, che aveva sempre taciuto le notizie in suo possesso; la reazione ufficiale si concretizza nella pluricitata " Nota del 20 dicembre 1980" a firma del generale Ferri, avallata dal generale Bartolucci, che , come ha avuto modo di riconoscere la stessa Corte, altro non era che "una attività di disinformazione"!

Questi i fatti processualmente accertati.

Ad avviso di questo ufficio, essi avrebbero dovuto essere qualificati solo come "Impedimento", se non assoluto quanto meno temporaneo o parziale, delle prerogative del Governo.

Non fondata , invece, la diversa ipotesi (quella della "turbativa") fatta propria dalla Corte che ha condotto ad una pronuncia di estinzione del reato per intervenuta prescrizione.

Per le suesposte considerazioni il Pubblico Ministero

C H I E DE

La Ecc.ma Corte di Assise di Appello di Roma, in riforma parziale dell'impugnata sentenza, voglia:

- dichiarare FERRI Franco responsabile di omesso riferimento alle autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar Fiumicino-Ciampino;
- dichiarare BARTOLUCCI Lamberto e FERRI Franco responsabili della omessa comunicazione delle informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980,
- dichiarare BARTOLUCCI Lamberto e FERRI Franco, colpevoli del reato loro ascritto diversamente qualificato come violazione dell'art 289 comma 1 e dall'art. 77 C.P.M.P. , e, per l'effetto, condannarli alla pena ritenuta di giustizia, che si riserva di quantificare in sede di requisitoria.

Ai sensi dell'art. 511 c.p.p. 1930

Riserva

di integrare i presenti motivi e di proporre motivi aggiunti nei termini di legge rinviando fin da ora a tutte le considerazioni esposte in sede di requisitoria scritta depositata agli atti, da intendersi anche parte integrante del presente gravame.

Ai sensi dell'art. 570 c.p.p. i sottoscritti rappresentanti dell'Ufficio del P.M.,

CHIEDONO

di partecipare al giudizio di appello quali sostituti del Procuratore Generale presso la Corte di Appello di Roma.

Roma, 30 dicembre 2004.

L'ufficio del Pubblico Ministero
Sostituti Procuratore della Repubblica
dott.ssa Maria MONTELEONE *dott. Erminio AMELIO*

Il Procuratore della Repubblica
Dott. Giovanni FERRARA

er copia conforme all'originale
Roma, li 31 DIC. 2004
IL CANCELLIERE