



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

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

1 - DOTT. GIOVANNI	MUSCARÀ	PRESIDENTE
2 - DOTT. GIOVANNI	MASI	G. a L.
DOTT. ERMINIO CARMELO	AMELIO	PUBBLICO MINISTERO
SIG.RA DANIELA	BELARDINELLI	CANCELLIERE B3
SIG. ANTONIO	CINÀ	TECNICO REGISTRAZIONE
SIG. NATALE	PIZZO	PERITO TRASCrittore

UDIENZA DEL 02.02.2004

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA NANNI

RINVIO AL 04.02.2004

PRESIDENTE: Allora il Generale Tascio assente.

VOCI: (in sottofondo). **PRESIDENTE:** quindi l'Avvocatessa Forlani c'è? C'è, benissimo, allora sostituzione dell'Avvocato Bartolo da parte dell'Avvocato Nanni e quindi il Generale Tascio assente, prego Avvocato può iniziare.

ARRINGA DELL'AVV. DIF. NANNI.-

AVV. DIF. NANNI: grazie! Dunque, l'ultima volta che ci siamo visti abbiamo parlato delle vicende relative alla redazione e al deposito, e ciò che è seguito al deposito della cosiddetta perizia Misiti. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** ora è acceso sì. **AVV. DIF. NANNI:** sì sì, era acceso anche prima. **PRESIDENTE:** sì. **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** dicevo, abbiamo parlato delle vicende della redazione e del deposito della cosiddetta perizia Misiti e sono senz'altro vicende singolare, perizia suicida l'ho definita, per le lacune motivazionali che senz'altro presenta, e abbiamo osservato come in realtà anziché poi colmare quelle lacune se davvero erano solo motivazionali e quindi verificare se fossero solo motivazionali o di contenute, anziché far questo si è scelta una strada diversa, si è scelta la strada di cercare

attraverso le indagini tecniche, di avere conferma attraverso le indagini tecniche della ipotesi della presenza di aerei nel luogo dell'incidente, ipotesi nata immediatamente già il 28 giugno, già nei primissimi giorni in cui si riuniva la Commissione Luzzatti, e si è voluta cercare una conferma a questa ipotesi indipendentemente dalla sostenibilità tecnica poi delle cause della sciagura che quella ipotesi presupponeva, ecco sono ipotesi che dovrebbero presupporre l'accertamento della presenza di aerei, e invece alla ricerca di un qualche elemento che consenta di sostenere, una prova mi sembra troppo a questo punto visti gli esiti, della presenza di aerei sul luogo dell'incidente si è impropriamente attribuita la possibilità di superare evidenti elementi di debolezza che tanto l'ipotesi dell'abbattimento per il lancio di un missile, quanto l'ipotesi della quasi collisione presentavano, debolezze di cui abbiamo parlato la scorsa volta, come mettere insomma... cercare una stampella, due stampelle a due gambe zoppe senza curarsi di sanare la frattura. Il ragionamento di base che sorregge questa impostazione è certamente quello che abbiamo già accennato

l'altra volta, e cioè se ci sono altri aerei, se per caso si accerta che ci sono altri aerei sicuramente non può essere stato una bomba a buttare giù il DC9 I-Tigi, che è un ragionamento che francamente sotto il profilo logico e... fossimo al bar direi: "fa acqua da tutte le parti", siccome non lo siamo diciamo che non è così rigoroso sotto il profilo logico, perché per sostenere questo ragionamento Vi è stato citato per esempio quello che dice il Perito Firrao, quello che dice Brandimarte, ma Vi è stato citato parzialmente, e lo abbiamo visto anche questo. Ecco, in questa situazione mi è sembrato di poter rilevare una distorsione del metodo investigativo, è un elemento aggiuntivo a questa distorsione, cioè affidare alla ricerca degli aerei la discriminazione sulla causa dell'incidente, e un elemento aggiuntivo in questa distorsione del metodo investigativo è certamente l'individuazione... certamente l'individuazione del Perito, dei Periti cui affidarlo, perché è nelle carte, è nei fatti, lo sappiamo tutti, questa ricerca finale di aerei la si affida a chi cinque anni prima aveva espresso la certezza, perché il novantanove virgola

novantanove per cento è certezza della presenza di un altro aereo accanto al DC9 nel momento in cui il DC9 cadeva. Oh, come l'aveva espressa è un altro discorso lo abbiamo già visto, abbiamo già visto tutte le critiche fondatissime sollevate contro quella tesi e però... Tant'è il nuovo Collegio Peritale è costituito appunto dal Professore Enzo Dalle Mese che è Docente di teoria e tecnica radar, dal Professore Roberto Tiberio Docente di campi elettromagnetici a Siena, Docenti universitari entrambi evidentemente, e da Franco Donali che è un Ufficiale in pensione dell'Aeronautica Militare che è stato impiegato per molti anni presso il centro tecnico addestrativo della Difesa Aerea di Borgo Piave, centro di cui abbiamo sentito parlare spessissimo nel corso del dibattito. Ecco, in cosa consiste allora... in cosa è consistito il lavoro di questo Collegio Peritale, vedete ritengo sia interessante anzitutto notare la successione dei quesiti che sono stati posti al Collegio, perché il 10 ottobre del 1995, vengono formulati quattro quesiti e diciamo il nucleo fondamentale dell'accertamento che si demandava a questo Collegio è questo: "esaminata

la documentazione relativa al sistema della Difesa Aerea N.A.D.G.E. in atti e cioè i nastri magnetici, Data Redaction, descrizioni funzionali di sistema ed altro e tutti i restanti atti del procedimento necessarie e comunque concernenti il funzionamento del detto sistema e dei siti della Difesa Aerea, ivi compresi quelli in cosiddetto fonetico-manuale ed avendo proceduto a tutte le Data Redaction possibili delle registrazioni - quindi tutte le Data Redaction possibili delle registrazioni - ricostruiscono lo scenario aereo delle ore risultanti nelle registrazioni già in atto che dovessero essere acquisite nell'ulteriore corso dell'inchiesta", quindi prendete tutte le registrazioni dei siti della Difesa Aerea e fateci vedere che cosa c'è là sopra, tutto, "poi però confrontate i risultati che ottenete con quelli emersi in precedente perizia e ricostruite per mezzo dei dati del controllo del traffico aereo, i radar civili", poi un altro quesito su un altro aspetto, su dati radar relativi al 18 luglio '80 e il quarto quesito che io chiamo varie ed eventuali insomma, ogni altra circostanza utile, va bene. Per cui diciamo è su questi temi che quel Collegio

comincia a lavorare, è evidente allora che il primo oggetto di indagine è il funzionamento del sistema N.A.D.G.E. e dei siti della Difesa Aerea, e in questo contesto è fondamentale per il lavoro, per le operazioni peritali di questo Collegio l'apporto che questi Periti hanno da alcuni esperti messi a disposizione della N.A.T.O., in più fasi si rivolgono agli esperti della N.A.T.O. perché illustrino loro il funzionamento e poi nella sostanza se noi prendiamo l'allegato 1 15 alla relazione del Collegio Dalle Mese, Donali, Tiberio, relazione principale insomma, quella del giugno del 1997 ci accorgiamo che, appunto, nella sostanza sono loro che fanno la perizia, ci sono questi esperti N.A.T.O., perché le domande sono oltre che sul funzionamento, cioè nell'aspetto descritto anche, direi soprattutto, nell'aspetto valutativo, c'è proprio un questionario: "che cosa significa questa traccia" e quelli spiegano: "che cosa è" e quindi diciamo le risposte in prima battuta le ottengono da questi esperti N.A.T.O. E quindi diciamo l'inizio del loro lavoro e senz'altro nella ricognizione delle modalità di funzionamento, sotto vari aspetti e cioè cosa

accade nei siti, sulle console, quali sono le azioni che gli operatori possono compiere, qual è il significato, quale tracce lasciano questi azioni sulle Track History Recording che sono quei tabulati di carta su cui sono stati stampati i dati registrati sui nastri oppure sulle console Data Recording che sono appunto la registrazione delle azioni degli Operatori presso i siti della Difesa Aerea, molto analitica, molto interessante, molto istruttiva, è tutta la parte prima della loro perizia. E nasce però il dubbio una volta esaminata l'intera perizia che non è che questi Periti abbiano fatto tesoro di queste informazioni, quanto meno per alcuni aspetti, vedremo, sottoporro a Voi evidentemente questa considerazione, e quanto meno per taluni aspetti pare che tutta la prima parte, quella descrittiva, quella di come funzionano i radar secondo quanto è stato spiegato loro dagli esperti della N.A.T.O. sia stata in qualche modo accantonata, dimenticata, comunque non tenuta molto bene presente. Ecco, allora perché dico questo? Perché vedete una chiave di lettura di questa relazione, del lavoro della Commissione composta dai Periti Donali, Dalle Mese e Tiberio

credo la possiamo rinvenire in un aspetto sì che può sembrare marginale senz'altro, anzi forse lo è, però ecco prendiamola come chiave di lettura, almeno io l'ho intesa così, non fosse altro perché è scritta, mi riferisco cioè a un passaggio, a uno dei primi passaggi della relazione del giugno del '97, che intendo dire? Agli esperti della N.A.T.O. è stato chiesto, domanda fondamentale, "i nastri di registrazione sono stati manipolati?", e la risposta altrettanto fondamentale ritengo ma sulla quale poi sono continuati dei dubbi, vedremo, dubbi che sono stati ulteriormente dissipati sempre dagli esperti della N.A.T.O., è stata... no, non c'è stata nessuna manipolazione, questo i Periti lo acquisiscono, è un dato che ripetono nella loro relazione, ce l'hanno ripetuto in aula quando sono stati esaminati, però esaminando questi nastri di registrazione e in particolare quelli di Marsala che sono poi gli unici nastri che loro avevano a disposizione, fanno questo tipo di considerazione, e perché mi ha colpito? Perché la premessa è quella, cioè "non c'è stata manipolazione", a pagina 33 della parte prima "dall'esame del registro del M.I.O.", ricordate,

no, ricordiamo chi è il M.I.O., è quell'Operatore Manual Input Operator, credo significhi M.I.O., cioè è quello che ha detto all'M.T.U., quindi agli apparati che deve togliere e mettere i nastri, caricare e scaricare programmi, e c'è tutta la descrizione nella parte prima del perizia Dalle Mese, Donali, Tiberio di come si fa, cosa significa, eccetera, ecco "dall'esame del registro del M.I.O. - scrivono - risulta che il giorno 27 giugno '80 sui nastri novantanove e cento", allora il novantanove e cento sappiamo anche qui di cosa si tratta, il novantanove è il nastro di registrazione che era... che stava cioè registrando tutto ciò che accadeva e che era visto dal sito di Marsala sino alle 19:04, orario di Marsala evidentemente Zulu, dopo di che inizia una esercitazione con tracce sintetiche, una esercitazione simulata la S.I.N.A.D.E.X., viene tolto quel nastro, ne viene messo un altro, appunto il nastro cento, il quale nastro registra le tracce simulate che vengono impiegate per l'esercitazione, e i Periti sottolineano "sono poche", sì sono poche e poi vediamo quanto è durata questa esercitazione, e qualcosa di reale, traffico reale che si è visto, perché la

conclusione qual è? Che il sito è stato sempre operativo, sia nel momento in cui ci sono i due nastri, sia nel momento in cui mancherà un nastro perché il cento viene tolto una tolto una volta che si stoppa, che si ferma l'esercitazione, passano venti minuti credo all'incirca e poi viene inserito l'altro nastro, una mezz'ora quasi, quindi il novantanove e cento sono questi due nastri. Allora riprendiamo quella frase a pagina 33 della parte prima, "dall'esame del registro del M.I.O. risulta che il giorno 27 giugno '80 sui nastri numero novantanove e cento le registrazioni sono avvenute con tempi uguali a quanto riportato sulle etichette" beh, perché su queste pizze, su questi nastri sono apposte delle etichette con l'indicazione del tempo a cui si riferiscono, e il tempo di riferimento scritto sulle pizze è uguale a quello che c'è scritto sul registro del M.I.O., ma la considerazione che fanno questi Periti qual è? "Dal registro del M.I.O. risulta che quei nastri... su quei nastri le registrazioni sono avvenute con tempi uguali a quanto riportato sulle etichette, e non con quanto contenuto nei nastri stessi", non mi sono sbagliato c'è scritto veramente così, loro notano

che dal registro del M.I.O. risulta... cioè quello è il registro e risulta che la registrazione è fatta nei tempi... si riferisce ai tempi portati dall'etichetta e non invece da quello che risulta effettivamente registrato. Io credo che questa possa essere una chiave di lettura, perché se ci fermiamo a ragionare insomma soltanto con i semplici strumenti della lingua italiana o quelli poco, poco, poco più complessi della logica, e loro cosa stanno esaminando? Le registrazioni, hanno il nastro e allora semmai io capisco una considerazione del tipo le registrazioni che ho avuto sono diverse da quelle che vengono riportate sia sull'etichetta che sul registro del M.I.O. e questa sarebbe una considerazione molto più normale, che tra l'altro sarebbe facilmente spiegabile, perché quell'Operatore, il M.I.O., approssima il contenuto del nastro, ci scrive degli orari approssimati ed è chiaro che magari formando le etichette ci mette lo stesso orario che ha deciso di metterci sul registro. Ho trovata strana e significativa questa frase messa proprio in apertura della relazione e ho pensato di proporvela subito perché poi queste stranezze

purtroppo si ripetono, e allora volontariamente o meno, anzi escludiamo il volontariamente e diciamo oggettivamente tutta la relazione, che non è affatto facile da leggere come non è stato facile sentirli quando sono venuti qui a rispondere alle nostre domande, e per la difficoltà dell'argomento perché insomma ormai eravamo svezzati tutti quanti, ecco tutto il modo in cui è scritta la relazione oggettivamente crea dei sospetti, in quel caso è accertato che il nastro non è stato manipolato e mi vai a scrivere una frase di questo tipo: "è sfuggita", se fosse solo quella frase, ma tutto il modo in cui è scritta la relazione, vedremo, genera sospetti, è lo stile proprio, è come è stata concepita, dicevo, è veramente difficile leggerla, sotto questo profilo è un'opera d'arte e lo dico quasi senza ironia, cioè un'opera letteraria, quando l'ho letta mi ha ricordato quegli esperimenti della leva avanguardia italiana degli anni '60, che ne so, Sanguineti, "Capriccio Italiano", "Il Gioco dell'Oca", quella letteratura nella quale diciamo il racconto veniva continuamente interrotto, preso, lasciato, ripreso, gli argomenti si susseguivano, mettiamo nella lettura

inglese Jois, il "Flusso di Coscienza", non c'è una traccia che consenta di ricostruire il percorso logico che ha condotto a determinate valutazioni, noc... o meno, sì poi la si ricostruisce, ma la si deve ricostruire, e nel frattempo tutto quello che è stato scritto e vedremo che non è soltanto il momento in cui scrivono, perché anche quando parlano è così, ha generato sospetti e diciamo oggettivamente. Vi anticipo una cosa alla quale saremo arrivati tra poco, gli esperti della N.A.T.O. hanno esaminato i nastri, hanno detto, loro lo hanno scritto nella relazione del '97 più volte, un Consulente della Parte Civile nel momento in cui viene depositata la relazione e il Giudice Istruttore ritiene di porre dei quesiti aggiuntivi che dice? "Ma questa verifica sulla manipolazione è stata fatta proprio bene o no?", e questo sarà il quesito posto dal Professore Vadicchino in sede di formulazione dei quesiti aggiuntivi ai Consulenti Dalle Mese, Donali e Tiberio. Quindi non è una impressione di questo Difensore, penso che possiamo ritrovarlo in questa struttura proprio, argomenti trattati, abbandonati, ripresi, poi ritrattati, prima la descrizione,

poi ti aspetti la valutazione e invece c'è la descrizione di un'altra cosa, ed è un'impresa abbastanza difficile ricostruire un filo. Dicevo, il quesito principale, lo abbiamo letto prima nel 1995, è la descrizione dello scenario che compare dai radar della Difesa Aerea, dopo aver fatto la descrizione c'è una intera parte della perizia dedicata alle considerazioni sullo scenario risultante dai radar militari, e seguirne lo sviluppo è impresa, perché? Nella introduzione ci viene detto che compito precipuo di quel Collegio è stata la ricostruzione della traccia del DC9 risultante dai dati del sistema della Difesa Aerea, va bene, fatta nella parte quarta della perizia, vengono inoltre evidenziate e discusse alcune tracce particolarmente rilevanti per la loro correlazione spaziale e temporale con la rotta del DC9, per completare lo scenario vengono infine indicate tutte quelle tracce che risultano associabili ad aerei militari notando il loro eventuale coinvolgimenti con gli eventi che sono di interesse. Allora anzitutto io vorrei capire perché le tracce che loro ritengono di aerei militari, non le tracce di aerei militari ma le tracce associabili ad aerei militari hanno una

loro autonoma, come posso dire, un autonomo rilievo, cioè non necessariamente sono tracce particolarmente rilevanti per una correlazione spaziale e temporale con la rotta del DC9, - che è il secondo punto che Vi ho citato - no, è una cosa ulteriore, ci sono quelle rilevanti perché correlano spazialmente e temporalmente con la rotta del DC9 e poi ci sono le militari, che noi abbiamo esaminato notando il loro eventuale coinvolgimento con gli aerei che sono di interesse, e perché mi soffermo su questo? Perché poi questa parte quinta si sviluppa, no, queste considerazioni attraverso considerazioni singole per i singoli siti, prima sulla T.H.R. di Potenza Picena, cosa abbiamo trovato, poi cosa abbiamo trovato nella T.H.R. di Poggio Ballone, nella T.H.R. di Poggio Ballone presenta qualche traccia non chiara, poi passano cinquanta pagine e troveremo che invece è chiara e loro stessi l'hanno chiarata, ma rimane questa impressione, poi c'è l'analisi delle tracce correlanti temporalmente e spazialmente con il DC9, ecco quella traccia non chiara finalmente si chiarisce parlo della AA433, Alfa/Alfa 443, una traccia sintetica che con la ricostruzi... che si vede

sui tabulati di Poggio Ballone e con la ricostruzione mettendo insieme i due tabulati che presentano dei buchi e orari diversi, per cui lasciano scoperto un tempo minore di quello scoperto su ciascuno dei tabulati, nel complesso sono circa due minuti, dalle 18:31:540 alle 18:33:55, cosa ci scrivono i Periti? Che trovata la seconda copia del tabulato, quella con il buco diverso che parzialmente copra il buco del primo tabulato, siamo riusciti a ricostruire la vicenda di questa traccia Alfa/Alfa 433 che non è rilevante, siamo riusciti a ricostruirla e quindi capiamo che non ha rilievo con la traiettoria del DC9. Benissimo, ecco dopo di che si va avanti, c'è un'appendice in mezzo con le figure, descrizioni, e notiamo che per quanto riguarda le tracce associabili ad aerei militari, quelle per le quali abbiamo notato... c'è un autonomo rilievo indipendentemente dal fatto che siano correlabili con il DC9, con riguardo a Poggio Ballone e a Potenza Picena, ai tabulati di Poggio Ballone e di Potenza Picena a pagina 19 della parte quinta scrivono: "tenuto conto delle analisi che ho fatto in un'altra parte della perizia e dopo che per altre diciotto pagine ho

continuato a parlare di tracce supposte militari, di dubbi sulla interpretazione di alcune tracce, comunque finalmente ti dico: non sono evidenziabili intercorrelazioni di alcun rilievo con la rotta del DC9 eccetto che per le tracce Lima/Lima 011, Alfa/Alfa 464, Lima/Golf 461, che sono già state approfondite e discusse", benissimo, quindi scopriamo che le uniche due tracce militari o ritenute militari associabili, non associate ad aerei militari da parte del Collegio sono queste due, più esattamente le prime due il volo della coppia di F104 che poi atterra a Grosseto, è la Lima/Golf 461, sulla quale però un attimo poi bisognerà soffermarsi. Dopo di che si passa a commentare le tracce associabili ad aerei militari visti a Marsala e ne elenca veramente un cospicuo numero per poi concludere in tutto il periodo preso in esame dalla T.H.R. di Marsala - e siamo a pagina 23 della parte quinta - non si sono potuti riscontrare velivoli che dessero segni di essere interessati alla zona dell'incidente, né come posizione, né come comportamento, né come tempi, quindi è chiaro che quando all'inizio mi diceva: "le tracce militari sono interessanti di per sé"

e ancora oggi faccio difficoltà a capire perché in una perizia radar di per sé possano assumere rilievo delle tracce militari indipendentemente dal fatto che correlino con quella del DC9, mi dicono comunque esaminati tutti i dati che abbiamo a disposizione ce ne stanno soltanto due viste da Potenza Picena e Poggio Ballone, che possono in qualche modo interessare. Perché dico questo, perché questa è la conclusione, no, sono le considerazioni conclusive sostanzialmente. Ma è questo che determina il Giudice Istruttore nel 1996, quindi nel corso della perizia a formulare il quesito aggiuntivo? L'incarico peritale viene conferito il 10 ottobre del '95, il 12 luglio del '96 considerato che dall'esame dei tabulati del sistema N.A.D.G.E. della Difesa Aerea sono emerse situazioni che fanno presumere uno scenario complesso lungo la traiettoria del DC9 è ritenuto che per una comprensione di tale scenario risultano utili i tabulati dei dati radar civili secondo quanto è emerso nelle ultime operazioni peritali del 19 giugno ultimo scorso, quale è questo scenario complesso? Hanno analizzato tutto e non vi ho letto quelle non militari, quelle civili, ma è noto, le uniche che possono

correlare spazialmente e temporalmente sono l'altro DC9 che scendeva da Bergamo a Ciampino sempre dell'"Itavia" vicino alla traccia del nostro DC9 nella alta Toscana e questa coppia di F104 che sono militari, altri velivoli civili, insomma, non mi sembra che ce ne siano. Allora ci domandiamo, ma quale è questo scenario complesso che è stato mostrato al Giudice e tanto da indurlo a dire: "beh, allora che fai, per una migliore comprensione di tale scenario risultano utili i tabulati dei dati radar civili e quindi ricavi il Collegio avendo compiuto la riduzione in tabulati dei nastri di registrazione dei Radar Marconi e Selenia, per tutto il periodo di tempo registrato ed avendo prodotto i relativi plotting da tali dati ricavi lo scenario aereo durante l'intera traiettoria del DC9 <<Itavia>>". Il dubbio ci rimane e vedremo che lo potremo sciogliere poi molto facilmente perché se fosse soltanto il problema di quelle due tracce e del volo Bergamo/Ciampino tutta questa complessità dello scenario come aveva detto, come avevano detto i Radaristi della Misiti, Picardi, Gunnvall, Cooper, non è uno scenario particolarmente complesso, perché appare

complesso ai Giudice Istruttore tanto da indurlo a fare questo quesito? Lo vedremo da qui ad un attimo, però anzitutto notiamo una cosa, quello che incontreremo nelle operazioni peritali svolte da Dalle Mese, Donali e Tiberio non è quello che è stato chiesto loro di fare, perché a loro è stato chiesto di ridurre in tabulati i nastri Marconi e Selenia per tutto il periodo di tempo registrato e produrre i relativi plotting in modo da poter desumere da questi plottaggi l'intero scenario da confrontare poi con quello emergente dai radar militari. Questo non è stato fatto, lo abbiamo saputo, lo abbiamo visto leggendo la loro relazione, loro si sono limitati a plottare la traiettoria, è chiaro che hanno ridotto tutto, cioè hanno stampato i tabulati di tutto è evidente, ma poi lo studio, l'analisi l'hanno fatta e vedremo come, solo sulla traiettoria del DC9, in questo modo vedete, è chiarissimo, in questo modo si sono limitati, limitando il campo di indagine e non tutto quello che è stato registrato flottatelo e analizzatelo e confrontate gli scenari complessivi, no non hanno fatto questo, ma plottando soltanto e analizzando soltanto la traccia del DC9 hanno limitato il

campo di indagine e necessariamente hanno limitato le loro valutazioni. Le loro valutazioni non possono che essere condizionate dal fatto che non hanno adempiuto il mandato ricevuto, non hanno considerato l'intero scenario ma si sono limitati a vedere la traccia del DC9 ed è chiaro che vedendo soltanto quella traccia le valutazioni che possono fare sono viziate e sì, perché una valutazione comparativa se la sono preclusa. Mi domandavo prima, ma perché questo nuovo quesito? E' quello lo scenario, il volo Bergamo/Ciampino e quei due associabili a tracce militari o è altro? La Complessità dello scenario nasce esclusivamente dal modo in cui è stato presentato questo scenario, lo scenario non è affatto complesso in sé, i Radaristi del Collegio Misiti, loro sì avevano fatto quel lavoro che il Giudice Istruttore chiede a questi nuovi Periti di rifare, loro lo avevano fatto il lavoro su tutto lo scenario dei radar civili e avevano tratto le loro conclusioni. In questo caso invece pur facendo un lavoro più limitato si dà la parvenza e avevano tratto le loro conclusioni in che senso i radaristi della Misiti? Nel senso di rilevare uno scenario non particolarmente

complesso, uno scenario semplice, non c'erano problemi che mostrassero i dati radar, invece adesso al Giudice Istruttore sembra che quello scenario sia complesso e non perché siano cambiati i dati radar, non, e non lo vedremo, credo che sarà chiarissimo, non perché queste valutazioni sono così migliori, così più approfondite, così più motivate, ma esclusivamente per il modo in cui viene reso lo scenario. Vediamo se è vero, devo fare una selezione naturalmente, non posso mettermi qui e analizzare tutta la relazione evidentemente e allora vediamo l'aspetto delle tracce militari che è già singolare di per sé, perché la traccia militare viene ritenuta interessante a prescindere dal fatto che c'entri in qualche modo, che correli in qualche modo con il tempo e con il luogo nel quale viaggiava quell'aereo che poi è precipitato. E per esempio quella traccia che abbiamo incontrato prima, la Lima/Golf 461, vedete quello che vi dicevo all'inizio, presa, lasciata, trattata, abbandonata, ritrattata, ogni volta che si riprende in considerazione la Lima/Golf 461 si aggiunge un elemento, poi se ne aggiunge un altro, passano venti pagine e se ne

aggiunge un altro, passano venti pagine e se ne aggiunge un altro, in un primo momento nella parte quinta, quella delle considerazioni si nota soltanto l'errore di associazione del codice S.I.F. 3 - parentesi - noi che conosciamo la perizia dei Radaristi Misiti sappiamo che questo avviene in quel caso e in moltissimi altri casi in cui due aerei passano nella stessa cella di risoluzione e interferiscono tra loro e quindi è il funzionamento normale se avviene nella maggioranza dei casi, è il funzionamento normale di quel radar, qui invece si sottolinea la peculiarità di questa traccia che presenta una errata correlazione. In un primo momento poi bisogna andare avanti, la traccia verrà ripresa, presa nuovamente e finalmente soltanto nelle conclusioni, cioè nella parte finale di quella parte quinta verrà affrontato il problema di qualificare questa traccia, cioè è una traccia relativa ad un aereo militare o ad un aereo civile? E qui è interessante, il Collegio Peritale ha ritenuto utile effettuare l'esame delle sole tracce ritenute rilevanti ai fini di perizia. Queste sono state individuate in quelle con caratteristiche di tipo militare o di

particolare interessa per comportamento perché interessanti alla rotta del DC9, ancora una volta lo ripetono, che i criteri sono due, quelle militari come le ricavo, o dal fatto che presentano il S.I.F. 1 e/o S.I.F. 2 che sono modi di riconoscimento tipici ed esclusivi del velivolo militare oppure dal fatto che presentano velocità atipiche. In sede di presentazione della analisi si parla di velocità atipiche rispetto a che cosa, evidentemente velocità diverse da quelle degli aerei civili, e che cosa può essere diversa la velocità di un aereo militare rispetto a quella di un aereo civile? Questo non viene mai detto o se viene detto me la sono persa questa annotazione dentro questo capolavoro. Dal fatto che l'aereo militare e non tutti, qualche aereo militare a differenza dei civili può viaggiare supersonico, perché poi tutti gli aerei civili viaggiano a determinate velocità che stanno al limite del transonico, i cinquecentocinquanta nodi, i cinquecentosettanta nodi sono velocità che in aerovia poi a maggior ragione se è presente un po' di vento compaiono normalmente nei tabulati rispetto ad aerei chiarissimamente identificati come aerei civili. Però all'inizio

si lascia vago e va bene, noi fortunatamente prima di leggere questa perizia abbiamo acquisito tanti e tali dati da potere interpretare e vediamo poi come si conclude, perché tra queste tracce associabili ad aerei militari ci sarebbe questa Lima/Golf 461, dicevo come si conclude l'analisi, in che senso, perché potrebbe essere associabile ad un aereo militare? "La traccia - a pagina 16 della parte quinta - risulta avere nella prima parte della traiettoria circa cento la rotta - quindi cento gradi, diciamo che va in direzione est, sud-est più o meno, più est - con ciò indicando una rotta in direzione La Spezia/Firenze, inoltre presenta a Poggio Ballone per un certo intervallo di tempo" e non ci viene detto quanto, non ci viene detto quante volte e noi sappiamo che è importante, perché se fosse una comparizione isolata potrebbe essere semplicemente un errore, una interferenza, comunque per un certo intervallo di tempo il codice S.I.F. 3 è pari a mille, ma non è questo il problema, nella parte terminale della traiettoria essa correla con le traiettorie dei vari velivoli presenti nell'area di Firenze e cioè il DC9 I-Tigi che era partito da poco da

Bologna e si stava immettendo sull'aerovia che percorre il centro Italia per venire giù verso Roma, verso Bolsena. L'altro aereo "Itavia" con codice S.I.F. 3 1133 che atterrerà a Ciampino e la coppia di F104 che atterreranno a Grosseto, quindi nella parte terminale correla con queste altre traiettorie pur provenendo da una direzione non compatibile con nessuna di esse. Abbiamo una traccia che compare sul tabulato, che viene da ovest verso est, che se avessero fatto il minimo sforzo, ma proprio piccolo piccolo di metterci una carta con le aerovie avrebbero visto percorrere l'aerovia A12 mi sembra che si chiami, quella che porta da Genova a Bologna, va bene, è un di più e non lo hanno fatto ma diciamo che ha un suo percorso e poi piega verso sud. Non raggiunge Bologna ma gira verso sud e si vede e mi dicono che nella parte terminale correla con le traiettorie di questi velivoli che ho citato prima pur provenendo da una direzione non compatibile con nessuna di esse, e che c'entra? Cioè, se io vengo da sud non posso correlare con un aereo che sta scendendo da nord, e se vengo da est non può succedere lo stesso nel momento in cui mi incrocio? Sono i misteri di una scrittura

davvero il flusso di coscienza di Joyce, come...
così come mi viene ve la scrivo e poi sta a noi
interpretare insomma. Evidentemente non è
correlabile quella traccia corrispondente al DC9
e né con la traccia corrispondente al volo della
coppia di F104, allora correlabile lo stai usando
in un altro modo, non correlanti spazialmente e
temporalmente con la traiettoria, cioè stando
vicino in qualche modo e interessano, no, mi stai
usando correlante nel senso dirmi è o non è il
DC9, perché evidentemente non è correlabile con
la traccia corrispondente al DC9, perché ha una
entry diversa e né con la traccia corrispondente
dal volo della coppia di F104, e comunque perché
questo aereo fa sorgere loro il sospetto che sia
un aereo militare? Il codice S.I.F. 3 è diverso
da quello assegnato dal controllo di Ciampino,
cioè di Fiumicino, quel S.I.F. 3 mille è diverso
da quelli che assegna il controllo di Fiumicino,
in merito si può affermare che in base a quanto
affermato dall'Aeronautica Militare Italiana in
riunioni di lavoro presso l'ufficio del Giudice
Istruttore, risulta che le prime due cifre
indicano la serie, le seconde due si usavano in
sequenze random e che quando esse erano uguali a

00 venivano usati da transponder che non avevano quattro cifre. La serie 10 inoltre corrispondeva agli ATC francesi, ATC tedeschi e scozzesi. Allora, primo, in questa frase quando mi dici che lo 00 veniva usato da transponder che non avevano quattro cifre e poi specifichi, specificherete voi Periti che quello 00 viene utilizzato dai militari, vi riferite a tutti i centri del controllo del traffico aereo o a quello di Fiumicino? Perché comunque ci avete detto che questa traccia non è, non viene dalla zona di competenza di Fiumicino, questo è un dato certo, ce lo hanno detto loro, non viene dalla zona di competenza di Fiumicino, non solo, non viene manco vista dal Radar di Fiumicino, e questo ha una sua spiegazione, che ha una quota molto più bassa degli aerei che nella stessa zona invece vengono visti. E non si spiega perché fa questa considerazione, quando uguale a 00 venivano usati da transponder che non avevano quattro cifre, la serie dieci corrispondeva agli ATC francesi, ATC tedeschi e scozzesi e quindi ci stai dicendo un'altra cosa, che effettivamente quel codice è stato assegnato da un'altra ATC, considerata la provenienza da Genova/La Spezia verso Bologna, ma

diciamo che io scommetterei sul fatto che è più facile che glielo abbia segnato un ATC francese e glielo abbia assegnato quel codice, piuttosto che scozzese o tedesco. Dall'esame dell'anavolo presente a Fiumicino non vi è nessun volo civile che presenti nelle ultime due cifre la coppia 00 e non vero, gli sarà sfuggito però ci sono, cioè almeno uno me ne ricordo aereo civile, cos'è un 2000... 5200 con codice S.I.F. 3 5200 che è nella zona di Fiumicino e viene registrato sul tabulato di Fiumicino e a maggior ragione non esiste il codice mille. Loro quei tabulati li conoscono a memoria, non può essere sfuggita una cosa simile, o meglio chiedo scusa, non che non può essergli sfuggita, perché lo vediamo che è sfuggita a loro, è sfuggita, ma perché? Ma non sarà per caso che il Professore Dalle Mese è quello che inizia questo lavoro convinto che lì esiste già un aereo e se ne esiste uno perché non ce ne possono essere due, tre o quattro? Non lo so, però se devo escludere, perché lo escludo, la malafede allora una spiegazione bisognerà pure darla, perché totalmente incompetente non è sembrato il Professore Dalle Mese, ma né si potrebbe spiegare che in un processo come questo il Giudice

Istruttore affida un incarico di questo tipo ad una persona incompetente, no, eppure sfugge che sul tabulato di Fiumicino esiste il S.I.F. 3 finale 00, dai dati disponibili al Collegio Peritale, questo è un difetto, lo stavo chiamando vizio, è un difetto che purtroppo questi tre Periti hanno, non... non sarà l'ultima volta che ci dicono: "dai dati in nostro possesso", senza specificare quali dati, senza consentirci di verificare quei dati, dai dati in loro possesso risulta che in genere le ultime due cifre 00 sono associate a codici di velivoli militari, bene, da chi? Se questo può essere vero per il controllo del traffico aereo di Fiumicino, ma qualcuno ha detto i loro dati dicono che è vero anche per altri tipo di controllo, per il controllo di Milano per esempio o quello di Nizza? Non ce lo dicono e probabilmente hanno preso l'abbaglio, siccome a Roma si usa così, dappertutto sarà così, ma non è vero, e sarà provato, è provato nel processo che non è vero, ci arriviamo tra poco, "sulla base di quanto sopra riportato su può concludere: 1, la prima parte della Lima/Golf 461 è relativa ad un velivolo - e va bene - 2, tale velivolo è diverso da quelli chiaramente

identificati nello scenario; 3, diciamo che è una continuazione del punto 2, dai dati disponibili non è possibile arrivare a determinare l'identità di tale velivolo". Beh, qui già siamo più chiari, cioè non è un velivolo diverso da quelli identificati perché non si può identificare, no perché probabilmente dai dati che quel Collegio ha avuto a disposizione non è stato possibile identificarlo, ma vedete, è assolutamente normale questa situazione, se solo consideriamo che quel velivolo lo vediamo fuori dalla zona di responsabilità di Roma, ha un codice che loro mi dicono non essere assegnato da Roma, mai viene cambiato in un codice utilizzato da Roma, beh, tutto farebbe pensare che Roma non ne sa niente di quel velivolo, ma non è detto che tutti i velivoli che girano in Italia devono essere conosciuti da Roma. Anche qui probabilmente questo passaggio è mancato, la traccia si interrompe nell'area in cui confluiscono i quattro velivoli identificati nello scenario e quali sono i quattro velivoli? Due F104 che formano una traccia unica al radar, il volo Bergamo/Ciampino "Itavia" e l'"Itavia" Bologna/Palermo, "la traccia si interrompe

nell'aera in cui confluiscono i quattro velivoli identificati nello scenario, e non è possibile determinarne la destinazione finale", c'è una relazione tra le due cose, loro non lo dicono qui eh, loro dicono se c'è una relazione diretta tra il fatto che si interrompe in prossimità delle altre traiettorie identificate e che non sono stati in grado per mancanza di documentazione evidentemente, lo dicono loro, dai dati disponibili non è possibile arrivare, a determinare la destinazione finale, che poi vedremo non l'hanno trovata scritta, cioè non hanno trovato il documento, ma una semplice estrapolazione da quei dati ci dice chiaramente dove va a finire quella traccia, la Lima/Golf 461 nella fase delle considerazioni sullo scenario che risulta dai dati radar degli aerei militari, dei dati radar della Difesa Aerea, e poi finalmente bisognerà arrivare alla fine della perizia, alla parte nona alla pagina 5, siamo in sede di conclusioni per capire perché tutto questo interesse prima l'analizzo una volta, prima dico che c'è qui, poi dico che c'è lì, poi te lo ripeto, poi dico che erra nell'associazione del codice S.I.F., poi in una parte dopo ti dico

che può essere militare per quei motivi che abbiamo sommariamente considerato, infine alla fine, alla fine della perizia scopriamo perché questo interesse, perché il Collegio Peritale si è posto il problema di individuare l'evidenza di un eventuale inserimento di un velivolo nella scia del DC9 e gli unici dati che possono far pensare ad una cosa di questo tipo, sono quelli della presenza di più tracce in una zona relativamente piccola nella parte iniziale del volo DC9 I-Tigi a nord della Toscana e dove c'è uno scenario particolarmente complesso, badate, e lo ripeto, i Radaristi della Misiti, quelli che abbiamo esaminato perché uno purtroppo è morto, quello che avete letto di quello che hanno scritto, hanno per caso dimostrato di essere più incompetenti di questi signori componenti il Collegio Dalle Mese, Donali e Tiberio? Loro guardando gli stessi identici dati avevano risposto: "è uno scenario che non è complesso", qui invece abbiamo uno scenario particolarmente complesso per la compresenza di quattro velivoli molto vicini tra loro ed è certamente favorevole ad una operazione di inserimento mascherato, il fatto che c'è uno scenario con quattro aerei mi

dice che io posso ipotizzare che ci si va a mettere sotto un altro aereo, anche se non lo vedo, questo è quello che dico, è stata individuata la traccia Lima/Golf 461 parzialmente associata al codice S.I.F. 3 mille, e quindi rimanda alla parte precedente per mille che cosa significa, che proviene da ovest, non corrisponde nella parte iniziale alle tracce presenti che sono state chiaramente individuate. Tra le tracce è presente con continuità per un intervallo significativo e cessa in prossimità della traiettoria del DC9. Dai dati disponibili mancando quelli del sito originatore della traccia, Mortara, non è stato possibile individuare a pieno la natura del volo, beh per la verità sarebbe bastato l'anavolo di Milano probabilmente, perché non gli è venuto in mente? Cioè loro hanno l'anavolo di Ciampino, di Fiumicino insomma, hanno la possibilità di ricostruire l'identità di tutti i velivoli civili che compaiono su quel tabulato attraverso il codice S.I.F. 3, non è venuto in mente che se avessero cercato oppure... poniamo che l'hanno cercato e non l'hanno trovato, che in quello di Milano comunque poteva esserci? No, no, viene in

mente soltanto Mortara che è un sito della Difesa Aerea, che è un sito militare, io non lo so perché, forse perché loro ritengono più interessante non avere quello di Mortara che non avere quello di Milano civile? Non lo so. Comunque ancora una volta non viene in mente e non viene specificato niente sulla natura eventualmente militare se non quel richiamo tra parentesi al codice mille di S.I.F. 3. Bisognerà arrivare alle ultimissime pagine per trovare ancora una volta a pagina 9 della parte nona il richiamo della traccia Lima/Golf 461 come un aereo, come una traccia associabile, riconducibile dicono qui a velivoli militari, ripetono la descrizione e comunque è necessario sottolineare che la mancanza dei dati del sito che inviava la traccia Poggio Ballone, cioè Mortara non consente di identificare con certezza la natura del velivolo anche se come detto la presenza del codice S.I.F. 3 mille relativo al transponder con solo due cifre fa pensare ad un volo militare. La perizia, la relazione peritale è finita, è finita alla pagina 10 della parte nona, le conclusioni e risposte ai quesiti. Hai parlato almeno sei o sette volte ho contato se

non otto di questa traccia sul fatto che sia militare oppure no, su come si comporta, dove si trova, alla fine e solo in questo caso dopo aver detto: "è militare", è necessario sottolineare che la mancanza di dati non consente di identificare con certezza la natura del velivolo. E' chiaro che è un problema di condizionamento del Difensore, però io quando ho finito di leggere questa relazione tempo fa e stavo asciugando le gocce di sudore, perché la fatica non è stata poca, quando ho letto questa frase mi è venuta in mente una cosa, ah quindi l'aereo che si... di cui di perdono le tracce e in prossimità delle quattro potrebbe essere anche civile, mi è venuta in mente questa cosa, poi trovo che Gheddafi lo va a fare come ipotesi e trovo che questa ipotesi è stata fatta da molti altri organi di stampa, e allora dico, chissà se magari quelle ipotesi non sono nate da questa parte della relazione, e chissà se non è viceversa, comunque, ho detto, vorrei parlarvi della singolarità del modo in cui vengono trattate queste tracce militari, che mi colpiscono sin dall'inizio, perché non spiegano perché dovrebbero interessare anche se sono lontane dal

DC9. VOCI: (in sottofondo). AVV. DIF. NANNI: e se andiamo a vedere l'analisi delle tracce associabili ad aerei militari che loro fanno sulla base dei tabulati del sito di Potenza Picena, troviamo un qualcosa, troviamo un qualcosa di veramente singolare, siamo a pagina 27 e seguenti della parte quarta, ai fini della perizia, e si sta trattando vi ho detto dei tabulati di Potenza Picena, ai fini della perizia si è ritenuto importante evidenziare anche quelle tracce che per codici identificativi, 1, 2 e 3, e dati cinematici sono con molta probabilità riconducibili a aeromobili militari, prima avevamo visto velocità anomale, adesso per dati cinematici, però adesso ci vengono specificati. Queste tracce quindi, o evidenziate o quelle riconducibili con molta probabilità ad aerei militari, queste tracce sono state selezionate in base al verificarsi di uno o entrambi delle seguenti eventualità. Presenza di S.I.F. di modo 1 o di modo 2 o di entrambi, l'altra particolarità, velocità maggiore o uguale a seicento nodi, ora la velocità Aeronautica, l'abbiamo imparato no, ormai, si misura generalmente in nodi, e infatti qui vediamo una

velocità superiore a seicento nodi, bisognerebbe capire anche la quota, perché poi cambia insomma, eh, comunque, dice la può tenere soltanto un aereo militari che può andare supersonico. Quando tratterà delle tracce di Marsala lo vedremo, il collegio userà un criterio diverso, non più la velocità in nodi, ma la velocità in chilometri allora, è capitato così, un caso, vediamo che anche quel caso può essere significativo, per adesso fermiamoci alla lista delle tracce associabili e ad aerei militari di Potenza Picena, che è qualcosa veramente di... interessante, ci ho perso un po' di tempo a guardarmele tutte, perché uno guarda la lista, poi segue l'analisi traccia per traccia, però lì c'è una bella lista di tutte le tracce militari, perché analizzandolo uno per uno, si scopre la prima Lima/Iota 406, A S.I.F. 1, S.I.F. 2, S.I.F. 3, sicuramente militare. Ah, il S.I.F. 1 è interessante poi il 73, ci arriviamo dopo al 73, comunque, è un'altra cosa interessante, va bene, andiamo per ordine, chiedo scusa la Lima/Iota, 406 stavo vedendo le manca il S.I.F. 2, manca il S.I.F. 2, però il S.I.F. 1, quindi è sicuramente militare, ha una velocità di trecentotrentasei

nodi, ma quando la va a descrivere e Lima/Iota, 406 friend, traccia ricevuta come remota da Poggio Ballone, tra le 18:10 e le 18:39, eccetera eccetera, trattasi di velivolo militare in trasferta dall'Adriatico al nord Italia, dall'Adriatico al nord Italia, e qui non lo dico, altre volte lo diranno ma non c'entra niente, cioè qui non parliamo della correlazione spaziale, temporale, cose che accadano, qui stiamo parlando proprio di un'altra cosa, dall'Adriatico sta andando verso il nord Italia, qui avevamo dall'Appennino sta scendendo verso il Tirreno e la Sicilia, cioè sono proprio due cose distinte, ed è una traccia per la quale si è ritenuto importante ai fini della perizia? Poi c'era il Lima/K 017, Alfa/Alfa 017 Lima/Echo 017 questa era quella che presentava tutti e tre i codici militari, andiamo a vedere anche qui l'analisi, "è presente nella T.H.R. di Poggio Ballone dalle 18:00 alle 18:10, scende gradualmente di velocità e verso la fine arriva qualità 0, trattasi di velivolo presumibilmente in zona discesa... di Piacenza, in discesa in zona di Piacenza, su cui ha eseguito manovre di avvicinamento", hanno visto l'aereo tutti e tre i

codici, lo hanno identificato, hanno visto i movimenti, le manovre di avvicinamento, a Piacenza a che ora? Dalle 18:00 alle 18:10, il DC9, non mi ricordo se era stato messo in moto, ma sicuramente stava fermo sulla pista di Bologna, ai fini della perizia si è ritenuto importante evidenziare anche quelle tracce che, eccetera eccetera, era importante evidenziare anche queste evidentemente, e qui comincio però a non capire, e ancora più difficile mi riesce capire quando vado alla terza di questa lista che troviamo a pagina 28 della parte quarta della perizia, parliamo sempre dei tabulati di Potenza Picena, "Lima/Echo 111, ha tutti e tre i codici identificativi, chiarissimamente militare, appare il T.H.R. alle 18:00, 19:00 per poche battute come remota da Ferrara", dove? Sopra il Friuli, alle 18:00, sopra il Friuli, ve lo devo rileggere? A me mi ha sconcertato quando sono andato ad analizzare questa tabella, come può essere importante? Poi uno finisce di leggere tutte le relazioni, finisce di sentirli in aula e forse capisce perché poteva essere importante metterci anche la traccetta che alle 18:00 e 19:00 Zulu, stava in Friuli. Traccia associabili

ad aerei militari per velocità superiore a seicento nodi oppure perché ha i tre codici, 1, 2, 3, quella che troviamo subito dopo è la Alfa/Alfa 450, poi Lima/Echo 147 e poi Lima/Echo 047, evidentemente quando ci sono tre N.A.T.O. Track Number, è perché sono stati cambiati, sappiamo che ciò poteva accadere. Andiamo a vedere questa traccia, Alfa/Alfa 450, pending "per abnormi valori di velocità oltre tremila chilometri all'ora, tale traccia è il risultato" non sono io eh, sono Dalle Mese, Donali, Tiberio, pagina 29 della parte quarta, "tale traccia è il risultato di una errata inizializzazione dell'Operatore sull'aereo S.I.F. 3, 7104, verrà successivamente cancellata e sostituita dalla corretta Lima/Echo 147", bene. Allora non ha quella abnorme valore di velocità che tu collegio peritale mi scrivi di milleseicentosettantasette nodi che fanno tremila chilometri all'ora. Un errore? Forse hanno fatto con dei programmi informatici, per cui vista la velocità boom ce li hanno messi e però secondo me sarebbe stato più corretto vedere cosa loro stessi hanno detto a proposito di quella traccia, hanno escluso che fossero un oggetto reale, poi incontriamo la

Lima/Echo 140, la Lima/Echo 140, è... ha il codice S.I.F. 1 sicuramente militare, non ha velocità supersonica, anzi è piuttosto bassa, e che fa questa traccia? Alle 18:23 circa comincia a scadere di qualità mentre si dirige verso Rimini Cervia, c'è un aeroporto militare a Rimini, era un aereo militare sta atterrando alle 18:23, prima avevamo visto quella che dall'Adriatico andava verso il nord Italia, questa sta atterrando a Rimini, è una traccia, è importante sottolineare queste tracce, però almeno questa è militare davvero. Poi abbiamo la Lima/Lima 000, "la presente traccia", pagina 29 la parte quarta, "è stata esaminata solo per anomalo valore di spitt, in ogni caso è remota, cala di qualità e i dati cinematici sono inalterati nelle battute ricevute, non ha rilevanza alcuna, non ha rilevanza alcuna presso Potenza Picena, in quanto non sono disponibili i dati locali, il tracciamento presso Poggio Ballone, ha rilevato che tale traccia presenta alle prime battute il codice S.I.F. 3, 1 1 1 1, ma poi cala di qualità, presentando aggiornamenti fosse dovuti ad operazioni manuali..." lo capite voi che si tratta di una associabile ad aereo

militare? Io no, io no, ci sta dicendo che ci sono interventi dell'Operatore, e noi sappiamo ce lo hanno detto in tutti i modi che quando c'è l'intervento dell'Operatore necessariamente c'è un errore di posizionamento della ball tab, e quindi appare una velocità diversa, irreali, altre volte sono stati loro stessi a sottolinearecelo, è una velocità irreali, dovuta a un errore di posizionamento, e ce lo hanno detto loro. Questo caso, ci dicono intanto che assolutamente irrilevante nel tabulato di Potenza Picena, poi ce la metto tra le tracce importanti perché associabili ad aerei militari che stanno nel tabulato di Potenza Picena, Lima/Lima 057 non ha S.I.F. 1 e S.I.F. 2, ha un S.I.F. 3 regolarmente, presenta una velocità di milleduecentocinquantanove, è interessante questo potrebbe essere non... non solo militare ma addirittura extraterrestre, vediamo un pochino, come la descrivono loro. Lima/Lima 057 friend, pagina 30 della parte quarta, "la presente traccia è stata esaminata per i valori di speed essi derivano da errata inizializzazione di Poggio Ballone da cui è riportata, successivamente Poggio Ballone la segue

correttamente, per codice S.I.F. 3 uguale 1130 trattasi del volo IH803 Bologna-Roma" IH803 Bologna-Roma, non sono io che sono andato a fare il controllo sull'anavolo eh! Sono loro che lo scrivono a pagina 3 della parte quarta, e mentre lo scrivono ci mettono la traccia importante, perché associabile ad aereo militare per speed è più bello speed piuttosto che velocità e la mettono nell'elenco, poi questo elenco lo vediamo da qui a dieci minuti sarà fondamentale perché loro i tre ci diranno, la sapete quella... io non so come definirla, veramente mi stava uscendo un termine non consono a un'aula di giustizia, lo spegnimento generalizzato dei S.I.F. 2, a) sanno cosa significa? Sanno che cosa avrebbe comportato? B) ma rispetto a quali aerei? A questi? A questi che dici una volta che sono civili e mi dici il numero del volo e un'altra volta me li metti tra quelli militari? Vogliamo andare avanti? Guarda... sarebbe bellissimo andare avanti, sono tutte così, tutte, pagina 28 della parte quarta, è la tabella di Potenza Picena. Possono chiaramente militari con i codici militari 1 e/o 2 e non c'entrano proprio niente, stanno da un'altra parte, o sono civili, o sono

errati inizializzazioni riconosciute da loro stessi, la volete l'ultima? L'ultima nel vero senso della parola, l'ultima della lista, Alfa/Alfa 411, ha uno speed di cinquecentonovantadue, e quindi già saremo sotto lo speed, di seicento che loro indicano come valore limite, poi andiamo a leggere di cosa si tratta, siamo a pagina 31 della parte quarta, Alfa/Alfa 411, intercettore, è una traccia sim., una traccia sim., simulata non è un oggetto e me lo hanno messo associabile ad un aereo militare. Va bene, a Potenza Picena, Avvocato Nanni ti sei fermato sulla lista, la lista può essere stata fatta con un calcolatore, e la lista è sbagliata, perché ha preso i dati così come li ha visti e non si è ricordato dell'esame che aveva fatto, va bene, può essere può essere sicuramente, a Marsala sicuramente non ripeteranno lo stesso errore, quando analizzano le T.H.R. di Marsala no? Le tracce militari a Marsala, l'analisi di Marsala nasce con delle tracce rilevate dai radar di Marsala, nasce con l'elencazione, diciamo, la descrizione puntuale, particolareggiata, bellissima, precisa fatta dalla N.A.T.O. del volo del DC9, e poi lunghissimo, veramente molto pieno

pregnante l'analisi delle tracce di interesse, prima l'elencazione di tutte quelle presenti nella T.H.R. e nella C.D.R. dopo di che nella lista che segue, siamo a pagina 43 della parte quarta "indichiamo di massima il N.A.T.O. Track Number definitivo", perché spesso lo cambiano no? Parentesi - "le tracce sottolineate sono quelle di particolare interesse, allora noi andando a scorrere questa analisi poi, dobbiamo stare attenti alle tracce sottolineate, perché sono quelle particolarmente interessanti" va bene? Sono quelle di particolare interesse, cosa incontriamo come tracce sottolineate? Pagina 46 della parte quarta "Lima/Echo, dimenticavo di ricordare che l'analisi delle tracce nella T.H.R. di Marsala è fatta in due parti, e fino alle 19:04, e dopo le 19:48, Lima/Echo 012, friend remota, riportata da Poggio Ballone dalle 16:44 e 437, alle 17:07 507, militare in direzione centro Sardegna, ci vogliono confermare è evidente che per loro è di particolare interesse l'esistenza in quel giorno di aerei militari che volano, chissà cosa devono fare gli aerei militari", cioè questo volava dalle 16:44 alle 17:07 quando magari il DC9 I-Tigi stava ancora arrivando a

Bologna, non lo so, può darsi che non sia così insomma, ma voglio dire sicuramente è più di un'ora prima che accendesse i motori, è di particolare interesse questa traccia peraltro ben individuata in direzione del centro della Sardegna. Scorrendo queste pagine, queste analisi troviamo poi una cosa interessante, che loro ci dicono quelle particolarmente interessanti sono quelle sottolineate, ma noi ci andiamo a vedere anche le altre, e a pagina 48 della parte quarta, c'è una traccia che trovo interessante, "Alfa/Juliet 451, iniziata dal T.P.O. alle 17:24 037 cambia Track Number in Alfa/Golf 256 ad opera dello stesso T.P.O. alle 17:26 e 245 scade di qualità verso le 17:31 ricaduta di qualità viene automaticamente cancellata dal sistema", questo per darvi un po' la collocazione temporale, si dirige da largo ad ovest di Ischia, verso la Calabria, da largo ad ovest di Ischia, verso la Calabria, in zona non coperta da radar, e sì, perché Marsala lì giù non vede o non vede bene, vede pochissimo, comunque, ci sono agli atti numerose copie degli schemi di copertura del radar di Marsala e si vede che tutta la parte orientale ha una visibilità limitatissima a quote

altissime. Allora ma a largo si dirige da largo ad ovest di Ischia, verso la Calabria in zona non coperta da radar, bene, non è una traccia significativa no? Non è una di quelle particolarmente significative, perché non è sottolineata, e però ha una velocità superiore a mille chilometri all'ora, vi dicevo mentre per Potenza Picena, il limite di velocità per poter pensare ad un aereo militare senza codici identificativi tipici dei militari è il seicento nodi, per quanto riguarda l'analisi che fanno a Marsala, prendono come criterio il mille chilometri allora e più o meno sono cinquecentocinquanta nodi, poi certo, dipende dalla quota insomma, comunque abbassano un pochino eh, poco, diciamo che è uguale, vah, che non conta, ma perché lo cambi? Perché lo cambiano? Non lo so, in ogni caso troviamo che una traccia non viene ritenuta particolarmente interessante, anche se ha una velocità superiore ai mille chilometri all'ora. Nella stessa pagina, ne troviamo invece una particolarmente interessante, "Alfa/Golf 257, iniziata dal T.P.O. alle 17:28 545 come Alfa/Alfa 422 è cambiata in Alfa/Golf 257 alle 17:19", è la stessa

descrizione che ci aveva la traccia di prima eh, cioè se ci facciamo attenzione le cadenze sono analoghe, cade spesso di qualità subisce aggiornamenti manuali, a questa ora, a questa ora, a questa ora, fino alle 17:39 - parentesi - "sicuramente questo aggiornamento manuale per ritorno radar insufficiente per tracciamento automatico", alle 17:42 496 è automaticamente cancellata per definitiva caduta di qualità si dirige dalla zona a sud-ovest di Capri verso la Calabria, allora quella di prima stava a ovest di Ischia e andava verso la Calabria, questa sta a sud-ovest di Capri e va verso la Calabria, in aerea non coperta dal radar", abbiamo visto che ha le stesse identiche caratteristiche, "velocità che superano a tratti i milleduecento chilometri all'ora", a tratti, aggiornamenti manuali, non glielo devo dire a Dalle Mese o a Donali o a Ti... a Donali soprattutto non lo devo dire io, attenzione Donali, quando hai la velocità che va a tratti, con dei parametri diversi da quella che è la precedentemente, e chiedigli se c'è stato l'intervento manuale, perché quello è necessariamente impreciso, no, ma non lo devo dire io, perché lo hanno scritto loro, lo abbiamo

letto prima no? Velocità elevatissima a carica di un'errata inizializzazione per il posizionamento errato della ball tab, lo abbiamo letto, lo hanno scritto loro prima, in questo caso invece abbiamo, "in aerea non coperta dal radar a velocità che superano a tracci i mille e duecento chilometri all'ora e quindi nonostante la mancanza di codici S.I.F. 3, 1 e 3, può trattarsi di velivolo militare". Qui voleva dire sicuramente codice S.I.F. 1 e 2, può trattarsi di velivolo militare, va bene. Ce ne sono tante di queste tracce, ce ne sono tante, perché poi sottolineano un'altra traccia che da largo del Golfo di Napoli, ma tutte da quelle parti, sud-ovest di Ischia, largo di Capri, largo del Golfo di Napoli, mai dalla stessa zona però. Zona limitrofa, cioè non ha un'indicazione identica, ecco, verso la Calabria, in zona e... con velocità iniziali di mille e trecento chilometri allora, iniziali, qual è il problema, non viene vista, viene iniziata manualmente, viene sbagliato il posizionamento, viene corretta questa quante volte? "Aggiornamenti due volte, successivamente da parte dello stesso T.P.O., cancellato automaticamente alle 17:46 per scaduta

di qualità, il radar non vede quasi nulla, velocità iniziali di circa mille e trecento chilometri, analogamente alla Alfa/Golf 257 nonostante la mancanza di codice S.I.F. 1 e 3, può trattarsi di velivolo militare", e qui io credo ancora una volta si sia sbagliato dovrebbe essere 1 e 2, comunque. Perché se c'è il codice 2 non avendo l'1 e 3, beh, allora sì, che è militare, è chiaro, no, comunque... Guardate ne troviamo altri, lo scorriamo e ne troviamo tante di questo tipo, "poi è interessante invece, è particolarmente interessante la traccia Lima/Kilo 017 friend remota, ricevuta da Poggio Ballone tra le 17:57 e le 18:06 non ha significato per Marsala", sta descrivendo le tracce particolarmente interessanti, quelle particolarmente interessanti sono sottolineate, questa Lima/Kilo 017 a pagina 51 della parte quarta è sottolineata, e come la si descrive? Non ha signifi... cioè non è che non ha molto significato, no, non ha significato per Marsala, in quanto trovasi ottocento chilometri di distanza sulle miglia in direzione nord, e questo è un velivolo militare certo, perché ha i codici 1, 2 e 3, codici S.I.F. 1, 2 e 3. Ma sono

incongruenze queste? A me sembrano evidenti come incongruenze, la cosa diventa ancora più singolare quando ci spostiamo a leggere, a considerare l'analisi delle tracce viste da Marsala dopo le 19:48, perché qui a parte il solito problema delle tracce che vanno verso la Calabria che non sono, non so perché, sono ritenute interessanti, anche se il discorso qual è? Scusate, noi abbiamo iniziato l'analisi vedendone una che non era sottolineata, non era di particolare interesse, era chiaramente identificata con un volo civile, in aerovia, perché dico: "chiaramente identificata"? Perché loro lo scrivono, cioè quando non lo specifico è civile, in quel caso non specificavano niente, l'hanno vista in una zona Golfo di Napoli, Calabria con particolari caratteristiche, difficoltà di veduta, necessità di aggiornamenti, quella aveva una velocità superiore a mille chilometri, altre ce l'hanno nel tratto iniziale ma sono riscontrati gli aggiornamenti manuali, o ce l'hanno in tratti intermedi sempre quando sono riscontrati gli aggiornamenti manuali. Bene, io non ho mai sentito parlare di questo nell'analisi delle tracce, ma questo non ci fa pensare alla

presenza di un aerovia? Ma se prendiamo qualsiasi cartina, qualsiasi mappa di quelle che abbiamo visto nel corso di questi tre anni di dibattito, non ci troviamo per caso la G8 lì, mi sembra che sia la G8 che va dal Golfo di Napoli alla Calabria? E tu hai visto, se voi Collegio, avete visto una traccia con velocità superiore a mille chilometri all'ora che va in quella direzione, quando vedete delle altre che vi lasciano incerti non potete pensare che magari siano nella stessa aerovia? Ma l'aerovia non viene menzionata mai, non potete pensare che se tutte vanno così veloci sia quelle che sono certamente civili, sia quelle che siccome sono veloci ti fanno pensare a qualcos'altro, in realtà lì ci può essere del vento, siamo alle 17:30 circa, a quell'ora noi sappiamo che poco più distante ad est in quota di venticinquemila piedi c'è un vento di cento nodi e passa, perché in alcune parti degli... si trova centocinquanta nodo, alla quota in cui volano questi aerei potrebbe essere anche superiore? Non lo so, almeno... ci sarà scritta probabilmente, non lo so, non l'ho trovata, no è un ragionamento che non si fa questo, non si fa. Così come non si fa

il ragionamento, perché questo davvero... però diventa incomprensibile, cioè questo evidenzia una massima, una estrema superficialità dell'analisi e credo di poterlo dire perché non sto dicendo una cosa così in maniera assertiva, perché tra tutte le tracce che compaiono dopo le 19:48 Zulu e fino alle 23:00 circa, quando compaiono delle tracce Alfa/Mike per loro sono sempre... "fa parte - leggo a pagina 60 di pagina quarta e l'esempio è Alfa/Mike 173 - fa parte di una tipologia di tracce puramente sintetiche", cioè senza supporto di alcun Echo radar, e fin qui ci potremmo pure stare, eh, se noi leggiamo queste due righe va benissimo, perché cosa abbiamo imparato? Alfa/Mike Siracusa, giusto, è nello stesso allegato che mettono loro insomma, nell'1 15 a pagina 5, allegato alla perizia del 30... insomma del giugno del '97, Alfa/Mike vuol dire che è una traccia vista da Siracusa, Siracusa è satellite di Marsala, Siracusa trasmette queste tracce che lei vede e Marsala no, a Marsala, che lei vede meglio, vede prima e Marsala no, le trasmette a Marsala e quindi Marsala inserisce nell'elaboratore delle tracce puramente sintetiche, cioè non vede l'Echo radar

però sa che esiste una traccia e ce la mette, è sintetica, fin qui tutto bene, solo che poi la frase continua: "create dal T.K.M. per probabile esercizio personale, tali tracce tutte denominata Alfa/Mike - ma si sono chieste perché? - tali tracce tutte denominata Alfa/Mike vengono create dall'Operatore dotate di velocità, heading è quota, e molto frequentemente aggiornate con positional up date", cioè questi si esercitano creando le tracce finte, mettendogli il nome di Siracusa, perché? Stai facendo una traccia simulata e mettici il nome tuo, ah no, perché me le mettono magari in un posto dove sarebbe la competenza di Siracusa, quindi un senso potrebbe averlo, e ci fanno i frequenti aggiornamenti, "positional up date in sequenza, alle volte i parametri cinematici vengono cambiati dall'Operatore stesso con inserimento di dati di nessuna consistenza reale, queste tracce sono tutte posizionate attenzione - tutte posizionate in zona ovest della Calabria, nella fattispecie la presente tracce subisce ben trecentotrentanove positional up date da Operatori su dati automatici, finché viene droppata", eccetera, questa è una ma ce ne sono tantissime. E' una

ipotesi certo, certo, ma se io devo pensare al funzionamento come mi é stato descritto da quei siti della Difesa Aerea, la prima cosa che mi viene in mente è che l'Operatore di Marsala inserisce la traccia che gli ha passato in cross-tell Siracusa, perché Siracusa vede lì dove deve vederla, ad ovest della Calabria, ad ovest della Calabria ci hanno messo Siracusa perché Marsala non ci arriva, e quando mi viene inserita una traccia sintetica dall'Operatore di Marsala con il nome... con Nato Track Number A.M., Alfa/Mike a me viene in mente, tanto più che tracce di questo tipo poi in alcuni casi presentano il S.I.F. 3, e presentano il S.I.F. 3 noto di un aereo civile, notissimo, ben identificato, e l'ipotesi qual è? Che mentre quell'Operatore lì si esercitava a fare centosessantanove positional up date sulle tracce finte che lui aveva creato nella zona di competenza di Siracusa magari lì c'è passato davvero un aereo, perché quella traccia finta si è presa il S.I.F. 3 dell'aereo, non è un aereo vero che Marsala non vede, vede pochissimo e solo quando lo vede gli risponde con il S.I.F. 3. Pagina 63 della parte quarta, ne mette una, due, tre, quattro, cinque tracce

Alfa/Mike stessa tipologia dell'Alfa/Mike 173, però particolare attenzione merita l'Alfa/Mike 204 infatti la sottolineano, solo quella, sono tracce simulate, stessa tipologia, no questa la sottolineano perché assume un codice S.I.F. 3, uguale 0232 dalle 20:20:540 in seguito ad un positional up date del T.K.M. alle 20:20:533, lontano venti miglia da dove Alfa/Mike 204 si trovava, tale codice viene mantenuto per sette giri di antenna a qualità sette, che può vuol dire sette giri di antenna a qualità sette? Beh, che c'è un aereo vero, no, che se era sbagliato il posizionamento fatto sulla base del dato inseritomi da Siracusa quando la vede sarà venti miglia più lontano e beh, lì ci vado a mettere il punto e lì la traccia esiste, perché il computer me la dà per sette volte con qualità sette. Evidentemente in quell'area era presente, visto per pochi giri di antenna, un aeromobile di codice identificativo S.I.F. 3 uguale 0232, vedesi anche traccia Alfa/Iota 265 iniziata dal T.P.O. in quei frangenti, e qui siamo diciamo ad un'analisi abbastanza superficiale ecco. E si prosegue, si prosegue anche quando queste Alfa/Mike iniziata alla stregua delle precedenti,

parlo della Alfa/Mike 207, poi assume codice identificativo 5372, vengono inseriti i dati di speed e di heading, e cambiato il N.A.T.O. Track Number in Alfa/Golf 276, quindi siccome è impossibile che Licola veda una traccia simulata che ha inserito Marsala nel suo computer, evidentemente Licola deve vedere un aereo vero, trattasi di velivolo aggiornato su probabile input, dico Licola è evidente perché il N.A.T.O. Track Number Alfa/Golf è di Licola, no? E allora trattasi di velivolo aggiornato su probabile input a voce di Licola che lo riporta precedentemente e sino alle 20:32 sul proprio DA-1, per Marsala è sicuramente traccia vista al limite nella stessa area della Alfa/Mike 204 precedente. E allora scusatemi Periti ma perché questo non vi ha fatto allora cambiare idea, non vi ha portato a interpretare più correttamente tutte quelle che ritenevate inesistenti, quelle finte? Non è detto, cioè non è spiegato il perché. L'ho trovata la vogliamo vedere un attimo, quella è la mappa delle aerovie, una volta individuati i contorni dell'Italia andiamo giù verso la Calabria e vediamo ad ovest della Calabria un aerovia che si chiama G8, mi

ricordavo bene, e che è evidentemente, necessariamente quella percorsa da tutte quelle tracce, ora quelle che abbiamo visto prima tutte intorno alle 17:30 erano tracce che volavano tutte nella stessa direzione, nella stessa posizione e il fatto che avessero tutte una velocità a tratti superiore ai mille chilometri, addirittura arrivava a mille e due quando era aggiornata manualmente, ci dice che in quella posizione tutti soffrono o comunque godano, tutti hanno le stesse condizioni meteorologiche se stanno tutti nella stessa posizione, per cui se trovo tante tracce veloci beh, posso anche pensare che siano delle tracce che sono spinte da un vento che noi sappiamo e non vedo perché non dovesse saperlo anche il Collegio Dalle Mese, Donali, Tiberio che in quella zona spirava con una certa forza da ovest verso est, è quindi comunque una... un incremento di velocità su oggetti che si muovono con direzione sud est, lo porta comunque, questo tipo di analisi non l'ho trovata e devo dire mi ha, posso essere sincero, a questo punto non mi ha stupito più, cioè è una conferma di un'analisi discretamente superficiale ma soprattutto un'analisi che oggettivamente

porta alla creazione di sospetto, di sospetto in ordine a uno scenario che loro definiscono complesso, complesso perché non è stato capito, perché non è stato interpretato, perché è stato interpretato male o distrattamente o superficialmente? Comunque diventa complesso una volta che lo vediamo così lo scenario, e una volta che leggiamo queste cose, no, questa descrizione, questa analisi ma chi l'andrebbe a pensare che poi alla fine arriviamo a quella conclusione che abbiamo letto e cioè che due sono le tracce che possono interessare, ammesso che anche la seconda sia militare il volo del DC9? Ne troviamo tantissime, perché è così... non sono così ingenuo da non capirlo evidentemente, io che ci ho il problema di essere... di pensarla in un certo modo, cioè io penso che una perizia debba essere una cosa, un'attività fatta da una persona che ha particolari esperienza, particolari competenze, mi aiuta a risolvere un quesito, a capire meglio le cose sulla base dei dati che ha a disposizione il Perito, e allora se il Perito deve rispondere a un quesito che riguarda la caduta di un aereo, se deve capire il perché è caduto quell'aereo, probabilmente fa certi tipi

di ragionamento, probabilmente invece in questo caso, nel caso nostro, nel caso della perizia Dalle Mese, Donali, Tiberio non è questo, era semplicemente: riusciamo a trovare uno scenario purché sia... lo hanno detto loro che non ci sono tracce militari correlanti all'infuori dei due F104 che regolarmente atterrano, atterrano regolarissimamente, e di quella Lima/Golf 461 sulla quale però dobbiamo tornare e sulla quale il dubbio che non sia militare a me viene fortissimo, e allora vedete, perché mi sono permesso di dire che questa perizia oggettivamente alimenta il sospetto, perché è fatta per questo motivo, oggettivamente, perché che mi provi che ci siano cinquecento aerei che tu ritieni militari e poi ne discutiamo, e vediamo se lo sono o no militari, non hai provato un bel nulla, non c'entra niente, mi devi provare se e come la presenza di quegli aerei può aver influito sulla caduta, ma non era questo che interessava ormai a quel punto, era soltanto verificare, e allora se non era quello che interessava ecco perché questa perizia è fatta per creare il sospetto, e lo fa benissimo! Lo fa benissimo, meglio non si sarebbe potuto fare,

salvo che poi grazie a Dio esistono i Consulenti, valentissimi, degli imputati, esiste una Corte che esamina i Periti e allora magari si riesce a interpretare, a capire meglio, a fare la tara di certe valutazioni appeso nell'ottica dell'alimentazione del sospetto e della delineazione di uno scenario che possa rendere congruente, che possa rendere plausibile il termine usato in questa perizia molto volentieri, la caduta del DC9 per effetto di una quasi collisione o dell'esplosione di un missile indipendentemente da ogni considerazione di carattere tecnico sulla possibilità appunto tecnica che una quasi collisione o un missile possano aver ridotto in quel modo quell'aereo come è stato trovato. E la superficialità... a questo punto, voglio dire, abbiamo visto la tabella di Potenza Picena, adesso stiamo vedendo l'elenco finale, sto per proporvi l'elenco finale delle tracce militari, no, quelle tracce associabili agli aerei militari, presentata a pagina 20 della parte quinta, quindi posso dire anche la sciatteria a questo punto qui è fatta questa perizia e fa mettere inoltre... allora ci sono fino alle 19:04 quasi tutti i velivoli

controllati da Marsala, sono aerei civili in rotta... aerovie, alcuni sono sicuramente militari perché hanno i S.I.F. militari, inoltre le seguenti tracce corrispondenti a velivoli che volano dal Golfo di Napoli verso la Calabria intorno alle 17:30, Alfa/Iota 041 non è manco sottolineata, allora dice va bene, è stato un problema grafico, è stato un problema grafico, però nel momento in cui la descrizione è così neutra, abbiamo che volano tutte dal Golfo di Napoli verso la Calabria, allo stesso orario, hanno lo stesso vento e spesso sono inizializzate a mano, e corrette a mano con gli errori che questo comporta, io qualche valutazione in più l'avrei fatta, eh! Tanto più, tanto più che non c'entrano la zona dell'incidente e loro lo dicono, lo dicono tranquillamente che non c'entra, però sono aerei militari diciamo, dicono e non diciamo. "Tali tracce potrebbero corrispondere ad aereo militari per caratteristiche cinematiche", parentesi, alta velocità, allora ho capito bene le caratteristiche cinematiche sono ad alta velocità, ricordiamocelo questo eh! Io pensavo che caratteristiche cinematiche significasse alta

velocità, loro qui lo scrivono, fra poco vediamo se se lo ricordano questo, quando? Quando ci dicono che le PR sono aerei militari per caratteristiche cinematiche, le PR, hanno la stessa velocità evidentemente, secondo la costruzione che fanno tutti... tutto il mondo, allora cioè il mondo che interpreta in un certo modo, Dalle Mese, Donali e Tiberio che dicono che i lobi laterali non esistono, va bene? Allora il mondo dice che quello che ti fa capire che derivano dai lobi laterali è proprio che mantengono la stessa velocità dell'oggetto che viene visto dal radar, dal lobo principale e dal lobo laterale, essendo lo stesso oggetto non può che avere la stessa velocità, e l'analisi che tutti gli altri hanno fatto ha individuato gli oggetti, cioè gli aerei che producono quelle tracce cosiddette PR di lobi laterali, ne ha individuato chiaramente le velocità, cosa dicono Dalle Mesi, Donali e Tiberio nella loro perizia? "Queste PR sono tracce che per caratteristiche cinematiche possono essere aerei militari", qui spiegano che le caratteristiche cinematiche sono l'alta velocità. Bene, però c'è di più, perché poi spiegano pure "vada in ogni caso tenuto

presente che la velocità calcolata è sempre relativa al suolo, per cui un forte vento in quota potrebbe dare una velocità relativa al sistema di riferimento a terra molto alta, laddove la velocità relativa all'aria è normale, tali aerei non hanno codici identificativi che li classificano come militari, in quanto è presente solo il codice S.I.F. 3, a seg... del codice del traffico civile, e inoltre sono tutti presenti nella stessa area con la stessa direzione", oh l'aerovia non gli viene in mente, non viene in mente l'aerovia eh! Va bene, "dal Golfo di Napoli alla Calabria, per cui sono caratterizzati dalle stesse condizioni meteo, non vi sono altri elementi", perché dico l'aerovia? Ma loro hanno verificato se mentre volano degli altri aerei civili, perché alcuni sono sicuramente civili, gli aerei militari possono volare supersonico in aerovia? Cioè se lo sono posti questo problema? Se insieme a tutti gli aerei civili che volano in aerovia ci va il ben militare che vola supersonico! Neanche questo problema si sono posti va bene, e quindi rimane dubbio perché? Perché ci spiegano che... quando dicevo un'opera d'arte, no, un'opera letteraria, non è facile, ci

spiegano: "aerei militari per caratteristiche cinematiche, vada in ogni caso tenuto presente" quello che abbiamo letto adesso, e cioè stesse condizioni meteo, velocità al suolo o all'aria, eccetera , "non vi sono altri elementi di risalto che possano far propendere per una valutazione definitiva, l'analisi delle tracce non ha evidenziato un specifico aeroporto di provenienza, esse potrebbero corrispondere a velivolo decollati da una portaerei, si ricorda che in quel periodo era presente nell'area la portaerei americana <<Saratoga>>, solo se questa - chiusa parentesi - solo se questa si fosse trovata in navigazione. Si osserva infine che i codici sopra detti appartengono alla serie utilizzata all'A.T.C. di Ciampino e che quando vengono registrate a Marsala sono già in alta quota", bene, che ci vogliono dire, che cosa vogliono dire con queste considerazioni? Non fanno delle considerazioni che, almeno a me, ma io penso che a noi che abbiamo sentito questo... che abbiamo vissuto processo vengono spontanee e porterebbero ad una certa interpretazione, fanno altre considerazioni e ci spiegano loro Periti radar che siccome non hanno i dati per sapere da

dove partivano e dove atterravano, loro che sono Periti radar ci spiegano che se ci fosse una portaerei questo spiegherebbe tutto, meno male che ce lo spiegano i Periti radar, perché tutti gli altri del processo ci dicono che questo non era, cioè che non c'era una portaerei, che la "Saratoga" è a Napoli nel porto, parla di "Saratoga", lo ricordano che c'era la "Saratoga" nel Mediterraneo. Comunque, comunque lo ripeto, questa analisi come finisce? Che tutte le tracce rilevate a Marsala non hanno rilievo per l'incidente, "in tutto il periodo preso in esame dalla T.H.R. di Marsala non si sono potuti riscontrare velivoli che dessero segni di essere interessati alla zona dell'incidente né come posizione, né come comportamento, né come tempi", allora se c'era la portaerei "Saratoga" che lui... che loro ci ricordano essere in quel periodo nel Mediterraneo, che faceva alzare una miriade di aerei, che li faceva andare tutti verso la Calabria, questo era un fatto importante o no, è un fatto che ci interessa o no? Loro intanto ce l'hanno dato come fatto di particolare interesse mentre si tratta solo di una possibilità, neanche probabilità, perché un

minimo di ragionamento porta ad escludere la qualità di aerei militari per molti di quelli che abbiamo osservato, e poi ci dicono che troverebbero anche la spiegazione della portaerei. All'esito di tutte queste valutazioni, no, di queste analisi, di queste considerazioni dei radar militari sui quali ci siamo soffermati più in particolare, dello scenario che si vede ai radar civili, che adesso andremo a sondare un po' più nello specifico, la conclusione qual è? Che il Collegio Peritale ha ritenuto plausibile, pagina 4 della parte nona delle conclusioni, "è plausibile che nella traiettoria del DC9 fosse presente un velivolo che procedeva così vicino al DC9 stesso da mascherarsi al rilevamento radar" e ciò è congruente con quello che abbiamo registrato a Fiumicino, cioè una certa serie di presunte, dico io, anomalie nella traiettoria del DC9, è congruente con una serie, ecco ne indica tre poi le analizziamo più nello specifico, dopo di che cosa dicono? Che il Collegio Peritale si è posto il problema di individuare l'evidenza di un eventuale inserimento, e questo l'abbiamo visto prima, per cui lo scenario complesso che ci hanno descritto, beh, rende più credibile, rende, come

dice, più plausibile l'inserito, ti ho anche trovato la zona, quella dove c'erano quattro aerei anziché due, l'evento dell'inserimento si ritiene... il Collegio ritiene che tale evento sia possibile per i seguenti motivi: "lo scenario particolarmente complesso - ma qui fa riferimento ai quattro aerei - e la traccia Lima/Golf 461. Infine nell'ambito dei dati registrati dal radar civile di Fiumicino sono state evidenziate sequenze di plots primari che per la loro consequenzialità e regolarità sono associabili a effettive tracce di velivolo non identificati, queste particolari situazioni sono state notate lungo una direttrice parallela alla costa nel periodo 18:40 - eccetera, eccetera - l'ipotesi che dette tracce siano generate da Echi provenienti da lobi secondari di antenna a parere del Collegio Peritale non ha fondamento tecnico" di fatto le tracce nominate PR1, PR2, PR3, PR8 indicano un'attività volativa intorno al DC9, vediamo che vuol dire intorno al DC9, che per caratteristiche cinematiche è da escludere che possa essere relativa ad aerei dell'aviazione generale. Ah ecco, è sottile, allora diciamo che facciamo ammenda e che ricordavo male io, non è

che per caratteristiche cinematiche possono essere interpretati come aerei militari no, per caratteristiche cinematiche è da escludere che siano tracce relative ad aerei che fanno parte dell'aviazione generale, cioè gli aerei, insomma non di linea ma civili, questo penso che vogliano dire, no, e va bene, le caratteristiche cinematiche. Ora io vorrei spendere qualche considerazione su questi tre aspetti, è plausibile che voli un aereo nascosto perché ce lo dicono i dati, le presunte anomalie di Fiumicino, è possibile l'eventuale inserimento perché ci sono quattro aerei e perché c'è Lima/Golf 461 che non ho capito che cosa è, e infine le PR. Ma possiamo farlo dopo una breve pausa Presidente? **PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF.** **NANNI:** grazie! **PRESIDENTE:** un quarto d'ora di pausa e intanto però ecco volevo proporre il calendario ulteriore rispetto alla fine di febbraio, noi avevamo stabilito fino ad ora come ultima udienza il 23 febbraio, poi potremmo proporre il 25 e il 26 febbraio, poi il primo, il 3 e il 5 marzo, l'8, 10 e 12 marzo, il 15, il 19 marzo e il 22 come, a questo punto insomma, come previsione di ultima udienza nella quale la Corte

si dovrebbe ritirare. Questo ora come... AVV.
DIF. BARTOLO: ma non sono tante Presidente?
Chiedo scusa! PRESIDENTE: no, noi... AVV. DIF.
BARTOLO: non vogliamo... PRESIDENTE: ...non lo
so, noi intanto abbiamo fatto, se poi si riducono
tanto meglio. AVV. DIF. BARTOLO: no, perché
l'Avvocato Nanni diceva che questa settimana
finisce, io prenderò due udienze, al massimo tre.
PRESIDENTE: poi ci sono i Difensori degli
imputati... AVV. DIF. BARTOLO: sì. PRESIDENTE:
poi ci sono le repliche. AVV. DIF. BARTOLO: ah,
le repliche. PRESIDENTE: comunque se si dovesse
finire prima non c'è problema nel senso che
all'ultima udienza allora si determinerebbe
l'ultimissima udienza nella quale poi la Corte si
ritira. VOCI: (in sottofondo). PRESIDENTE: ecco,
però l'Avvocato Nanni diceva? AVV. DIF. NANNI:
(voce lontana dal microfono). PRESIDENTE: allora
le ripeto, quindi sono 25 e 26 febbraio, poi per
quanto riguarda il marzo 1, 3, 5, 8, 10, 12, 15,
19, 22. AVV. DIF. EQUIZI: Presidente, io per il 5
avrei un problema anche se non penso che dovremmo
parlare noi, quindi in quel caso, cioè soltanto
nel caso in cui la discussione nell'interesse del
Generale Ferri fosse ancora in corso per il 5 per

me ci sarebbe un problema. **PRESIDENTE:** va bene.
AVV. DIF. EQUIZI: no, glielo dico perché appunto... **PRESIDENTE:** non dovrebbe... **AVV. DIF. EQUIZI:** e no, infatti non dovrebbe però...
PRESIDENTE: va bene, lo terremo presente poi al momento. **AVV. DIF. EQUIZI:** grazie! **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** va bene. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego Avvocato Nanni! **AVV. DIF. NANNI:** dicevamo, attraverso questa analisi il Collegio Dalle Mese, Donali e Tiberio, D.D.T. li chiama il Perito Gunnvall, attraverso questa analisi giungono a quelle conclusioni che richiama prima, è plausibile l'aereo nascosto per effetto delle anomalie che si riscontrano sulla traiettoria del DC9, è possibile ipotizzare un eventuale inserimento, perché c'è una zona dove questo sarebbe facilitato dalla presenza contemporanea di quattro aerei, due dei quali in coppia e perché nella stessa zona compare la traccia Lima/Golf 461 che non sappiamo che cos'è che scompare in prossimità delle traiettorie degli aerei noti, infine c'è questo scenario compressissimo di quelle tracce di primario che per caratteristiche cinematiche non sembrano

aerei dell'aviazione generale, allora vediamo un attimo più da vicino queste conclusioni, per quanto riguarda le anomalie della traiettoria c'è subito da osservare una cosa che a mio giudizio è rilevante. Prendo come riferimento la parte settima della relazione peritale del giugno '97 che ha ad oggetto considerazioni sullo scenario risultante dai radar civili, è anche qui una tabella, tutte le anomalie momento per momento riscontrate sulla traiettoria del DC9. Ora già questo un primo commento me lo porta, e cioè, siamo alla pagina 3 della parte settima, come faccio io che sto analizzando dei dati radar ad individuare delle anomalie, cioè a definire un fenomeno quale anomalia se non confronto con un altro, diciamo, con ciò che accade in una condizione analoga, intendo dire, come faccio a definire il fenomeno che rilevo sulla traiettoria del DC9 come anomalo se non verifico l'eventuale esistenza dello stesso fenomeno su altre traiettorie, è semplice, come fare è semplice, basta riferirsi non al funzionamento del Radar Marconi e/o Selenia di Fiumicino, ma alla teoria e tecnica radar che il Professore Dalle Mese insegna o alla teoria dei campi elettromagnetici

che insegna il Professore Tiberio e parlare di come funzionano i radar, allora siccome i radar dovrebbero funzionare in un certo modo, quello che noi vediamo e che non risponde alla tipologia classica, come posso dire, standard o meglio nominale, ecco, di funzionamento del radar è un'anomalia e già questo ci dice che l'analisi è ben poca cosa e lo posso dire io che non faccio il radarista, non faccio l'Ingegnere perché l'ho imparato in questi tre anni da chi i radar li ha costruiti e da chi ci ha spiegato che cosa significa analizzare i dati di un apparato radar piuttosto che un altro, allora già il fatto che questo collegio mi presenta una lista di situazioni definite anomale, avendo valutato soltanto la traiettoria del DC9 mi lascia molto, ma molto perplesso, ancora più perplessa però, ancora più perplesso però mi lascia la considerazione con la quale chiudono questa parte e cioè la considerazione della traccia del DC9, pagina quinta di parte settima. Il Collegio peritale vuole sottolineare che è il complesso dei fatti su esposti che rende plausibile l'ipotesi avanzata, infatti ogni singolo episodio dei precedenti se considerato a sé stante

potrebbe essere anche spiegato con argomentazioni poggianti su errori e/o malfunzionamenti degli apparati radar e già sono due concetti distinti, errori come qualcosa di intrinseco e di fisiologico nel funzionamento del radar, dall'altra parte il mal funzionamento degli apparati. Per carità, non ci andiamo noi tre Periti a preoccupare di verificare se il funzionamento è corretto o è un mal funzionamento quello del radar che stiamo esaminando. No no, diciamo soltanto che siccome io ne ho trovati quattro piuttosto che tre o cinque o sei o sette piuttosto che quattro, il numero mi fa la differenza e anche questo mi sembra molto debole come ragionamento. E' comunque da sottolineare proseguono, che l'evento M confermato dall'evento N si tratta dei famosi split plots, quei tre plots di primario in sequenza ad est della traiettoria del DC9 all'altezza di Tivoli, più o meno, a nord-est di Roma, è comunque da sottolineare che l'evento M confermato dall'evento N ha una naturale e logica spiegazione con la presenza di un velivolo nascosto. Pertanto non è accettabile la spiegazione generica fornita nella perizia Misiti

che attribuisce questo evento ad un allungamento non quantificato dell'impulso ricevuto e che genera così uno sdoppiamento della traccia. Ora, io non ci riesco, voi riuscite a capire perché dovrebbe essere naturale e logico che un velivolo si nasconde sotto un altro? Cioè io sono un Tecnico Radar, mi hanno nominato Perito perché esamini il dato radar e faccia delle interpretazioni e mi permetto di definire naturale e logica la spiegazione che degli aerei si vanno a nascondere sotto degli altri aerei e lo fanno male, e lo fanno male, perché lo hanno visto come funzionano due aerei che volano in coppia, che non si vogliono nascondere, ma volano in coppia, cioè volano vicini i due F104 che volano e stanno per atterrare a Grosseto nello stesso tempo. E' esattamente una traiettoria come fosse un aereo, la stessa cosa, e uno che si vuole nascondere si mette ad una distanza... quei tre plots sono ad una distanza di più di due chilometri, due chilometri circa. Come penso di nascondermi se sto a due chilometri dall'oggetto che dovrebbe mascherarmi al radar? E questa è una spiegazione logica? A noi loro vogliono convincerci che questa è una spiegazione logica,

lo so che in aula la versione è stata cambiata, parzialmente cambiata, abbiamo assistito a tanti di questi ripensamenti in questo processo esamineremo anche quell'altro aspetto, ma per adesso qui in perizia ci stanno dicendo questo, che è più logico che un aereo si nasconda a distanza di due chilometri piuttosto che andare a verificare, a contare, a verificare sul campo su quel radar se davvero è così tanto generica la spiegazione data nella perizia Misiti, quella dell'allungamento dell'impulso. In definitiva comunque questo stesso tipo di argomentazione ci dice una cosa ben chiara, in sostanza l'ipotesi della presenza dell'aereo nascosto si legge soltanto su quei tre plots, nella misura in cui è mancato un confronto con il comportamento di quel radar in situazioni analoghe ma non quelle del DC9 I-Tigi è evidente che quando mi dici: "ognuno di questi eventi singolarmente può essere spiegato e mi stai ragionando ancora dal punto di vista teorico, ma il numero che fa la differenza, salvo considerare quel tipo di evento che è peculiare, allora vuol dire che tutti possono essere spiegati ed effettivamente sono spiegati con il funzionamento di quel radar come si può

accertare attraverso altri aerei, è l'unica cosa che a voi Periti non convince è questo discorso della split plots, dell'allungamento del plots che provoca la detezione di due segnali rispetto ad un unico bersaglio. Vediamo come la fanno questa analisi della traiettoria per rilevarne queste presunte anomalie, beh devo dire che a me ha stupito molto a parte il discorso della mancata correlazione con quanto si osserva a proposito di altri aerei, ma il metodo, quello dello zoom, cioè non c'è un'analisi che parte con una... come posso dire, con una patente di scientificità, i dati sono... il funzionamento è questo, le regole scientifiche sono queste, i dati sono questi e queste sono le considerazioni. No, fanno il plottaggio e poi fanno delle zoomate per vedere la traccia sempre più da vicino, è arrivano all'assurdo, perché è assurdo, di farci un raccontino di questo tipo, quando si comincia a vedere la traccia e quando si finisce di vedere, benissimo. Dalla figura E1 si può notare che la traiettoria appare regolare senza deviazioni o anomalie degne di rilievo. La figura E1 è quella che presenta l'intera traiettoria, c'è una scala che è quella che è, per fare

entrare tutta la traiettoria in un disegno non bisogna andare nello specifico e loro ci stanno dicendo, i tre Periti Radaristi, ci stanno dicendo: "guardate che se voi vedete la traiettoria senza zumarci sopra la vedete regolare, senza deviazioni o anomalie degne di rilievo, nelle successive figure, sto leggendo pagina 82 e seguenti della parte quarta, nelle successive figure, dalla figura E3 alla figura E12 sono riportati gli ingrandimenti della traiettoria del DC9 con un fattore di scala pari a 8 e ci spiegano che in ogni figura è rappresentato un rettangolo di ottanta per cinquantacinque miglia e che quindi corrisponde ad una durata di otto minuti, di ciò che succede sul radar in quel rettangolo. L'abbiamo ingrandita un pochino e ci sono queste figure in cui è disegnata, si può notare che in questa zona ci sono delle tracce vicine, si può notare che il Selenia vede delle cose che il Marconi vede delle cose che il Selenia non vede, infine le figure E11 e E12 mostrano la parte terminare del volo, siamo a quelle con la scala pari a 8, no, le figure E11 e E12 mostrano la parte terminare del volo del DC9, anche in questo caso non si

registrano fenomeni particolarmente significativi, signori qui ci avevano fatto, ci hanno già detto la tabella quale deve essere, tutte le anomalie che ci possono essere, eccetera eccetera, dal 1980 avevano cominciato a fare le analisi su queste deviazioni azimutali della parte finale della traiettoria e loro siccome però siccome stavano facendo l'analisi con lo zoom, quando ci hanno la scala pari a 8 ci dicono che non si rilevano fenomeni particolarmente significativi se non per i due plots di primario alle ore 18:58:11 e alle ore 18:58:39 sulla sinistra della traiettoria che non sono stati registrati dal Radar Selenia - parentesi - questi sono i famosi plots -17 e -12 presenti in tutte le perizie precedenti, a loro non interessano questi plots, ma lo vediamo meglio poi, quindi regolare finché stiamo con la scala 8, soltanto i due plots -17 e -12. Nelle successive figure dalla E13 alla E40 sono riportati degli ingrandimenti della traiettoria del DC9 con un fattore di scala pari a 20. In ogni figura è rappresentato un rettangolo di circa trenta per venti miglia centrato approssimativamente sulla traiettoria del DC9 e che comprende un intervallo

temporale di rappresentazione di circa 3,30 minuti. Questa cosa è importante e cerchiamo di ricordarcela perché poi dovremo vedere se è vero. Dalla figura E13 alla figura E40 ci prospettano delle zoomate più forti, più efficaci, fatto dire scala pari a venti, un quadrato trenta per venti miglia e rappresentazione di circa 3,30 minuti, 3 minuti e trenta secondi. Naturalmente come dicevo prima manca il confronto con qualsiasi altro velivolo, e comincia l'analisi dalla prima figura che è la parte iniziale del volo fino in fondo e cosa rileva, figura E1 ed E15 e quindi rispettivamente Marconi e Selenia, la parte iniziale della traiettoria del DC9 nella quale evidenti errori di misura sono dovuti al fatto che ci troviamo ai limiti di copertura del radar, circa centoventisette miglia, attenzione eh! Sono i Periti, sono loro che adesso iniziando e avendo fatto le tre zoomate successive iniziano ad analizzare la traiettoria dall'inizio e dicono: "vediamo degli evidenti errori di misura e questi evidenti errori di misura sono dovuti al fatto che ci troviamo ai limiti di copertura del radar e quali sono questi limiti di copertura? Circa centoventisette miglia, dove a sud del radar è

caduto il DC9, la distanza è quella, il DC9 era ancora in salita, eccetera eccetera, e fanno la descrizione. Quindi siamo con la zoomata massima, credo che non ne facciano altre, vedono gli errori di misura a centoventisette miglia nella parte nord e quindi nella parte iniziale della traiettoria e dicono: "ma questo è spiegabilissimo con il fatto che siamo ai limiti di portata". Poi vanno avanti, quindi dopo gli errori rilevanti visti e giustificati cominciano ad indicare quelle anomalie, quelle che hanno indicato nella tabella che vi segnalavo prima come anomalie e di cosa si tratta? Di mancate associazioni di plots primari e secondari, di errate associazioni del plots primario con il secondario ad un altro aereo perché erano abbastanza vicini e comunque nella stessa cella di risoluzione due aerei diversi con due diversi S.I.F. 3 accessi e vanno avanti dalle 18:24:42, 18:24:59, 25:06 e dice che questa cosa la vede il Marconi, questa non la vede il Selenia, questo compare su tutte e due e arrivano più o meno segnalano il posizionamento di un plots di primario intermedio quando il DC9 si presenta vicino alla traiettoria di quell'altro "Itavia"

che faceva Bergamo/Ciampino e alla coppia di F104 c'è quel famoso plots primario intermedio che la perizia Misiti, la consulenza dell'Ingegnere Giubbolini hanno dimostrato essere il risultato di una associazione tra i due bersagli che erano nella stessa cella di risoluzione e che hanno dato un unico plots primario in una posizione che sostengono questi che vi ho citato, tra i tecnici radar che se ne sono occupati e questi che vi ho citato sostengono non essere determinabili a priori, la posizione che si va ad assumere che non segue alcuna regola specifica. Poi proseguono nella traiettoria figure E24, E27, mostrano il momento della virata del DC9 a nord-est di Roma per immettersi successivamente nel Tirreno all'altezza dell'Isola di Ponza e lì è il momento della virata e più o meno si presentano quei fenomeni dei tre split plots che hanno una distanza pari a poco più di un miglio da quelli combinati della traiettoria del DC9. Infine come finisce l'analisi di questa traiettoria, pagina 104 della parte quarta, nelle figure E37 ed E38 non vi sono osservazioni specifiche da fare, si nota un aumento degli errori angolari soprattutto nel Radar Marconi. E Infine le figure E39 ed E40,

la parte terminale del volo del DC9 va solo segnalata la presenza dei due plots già citati - 17 e -12 visti dal Marconi e un aumento degli errori angolari del Radar Marconi. E' evidente che stiamo parlando, Voi lo ricordate, le stesse parole identiche io le ho dette a proposito della relazione che fece l'"Itavia" nel dicembre del 1980, stiamo parlando di aumenti rispetto a che cosa? Rispetto a quello che ho visto in altre parti della traiettoria, cioè non c'è nessun confronto per vedere se altri bersagli dallo stesso radar vengono visti allo stesso modo, alla stessa distanza e nelle stesse condizioni, non si nota l'aumento rispetto al resto della traiettoria. Quello non lo ripete, però abbiamo visto che all'inizio lui ce l'ha spiegato questo aumento, l'entità notevole degli errori questi tre Periti ce l'hanno spiegata a nord, a sud non la spigano, che strano, ma se lo sono dimenticati oppure può darsi che era una ripetizione e quindi ce l'hanno evitata, però a nord ci spiegano che è dovuto al fatto che sta ai limiti di copertura e a sud non ci dicono niente. Sarebbe bastato che il Professore Dalle Mese, il Professore Tiberio, il Colonnello Donali, credo sia Colonnello o

Generale, non lo so adesso che è in pensione, avessero... si fossero presi la briga di rispondere al quesito che gli aveva fatto il Giudice Istruttore, solo quello, che gli aveva detto il Giudice Istruttore? Prendete tutte le registrazioni, fate tutti i plottaggi, delineate lo scenario e spiegatemi quale è lo scenario. Se loro lo avessero fatto non potevano fare queste considerazioni, vogliamo dire un po' superficiali, un po' banali, un po' che non spiegano niente? Un aumento rispetto a come vede a quaranta miglia e... e se andiamo a centodieci miglia vedo un aumento dell'errore angolare, e che vuol dire? E poi una volta me lo spieghi a nord e una volta non me lo spieghi più a sud, se avessero fatto il confronto con altri aerei avrebbero notato per esempio che sulla traiettoria del volo A, è con un codice S.I.F. 3 A1141 si osservano gli stessi identici fenomeni, mancate rilevazioni del primario, mancate risposte del secondario, risposte del secondario senza identificazione del codice, plots primari risultanti da confusione di più bersagli nella stessa cella di risoluzione e plots doppi, le stesse identiche anomalie della lista che

presenta il DC9, identiche, tutte ci sono. Molti dei fenomeni di cui sopra hanno trovato spiegazione a seguito di interferenze con altri voli e alcune non hanno evidente causa correlabile con interferenza di altre tracce. Nella spiegazione c'è scritto perché allora qual è la causa, non è la causa di interferenza con altre tracce ma la causa è il funzionamento del radar e il fatto che si trova ai limiti di copertura o altre situazioni particolari, questo è l'Ingegnere Giubbolini Consulente Tecnico degli imputati, che ha il suo carattere, che può aver infastidito qualcuno per il suo modo colorito di esprimersi e che può essere simpaticissimo a qualcun altro proprio per lo stesso motivo, ma della cui competenza, voglio dire, ve lo devo dire io? L'abbiamo avuto qui, lo avete sentito, l'Ingegnere Giubbolini fa questa analisi, si prende tutte le anomalie e dice... fa quel discorso che io l'ho fatto perché valuto i fatti del processo nell'ottica dell'Avvocato secondo una certa logica e lui lo fa come Ingegnere, rimane sconcertato, dice: "va be', ma che vuol dire 'sto fatto? Se io devo decidere se queste sono anomalie o no me lo devo confrontare con

altri volo", prende il 1941 perché? Non per caso, perché è quello che risponde con la migliore approssimazione alla situazione in cui si trovava il volo del DC9 I-Tigi, e riscontra che cosa? Che le stesse identiche anomalie, presunte anomalie stanno su quell'altro volo e allora dice: "vedete che non sono anomalie ma è come funziona quel radar in quelle condizioni", e l'analisi è tutta nella relazione che l'Ingegnere Giubbolini presenta, quale Consulente Tecnico degli imputati, a dicembre del 1997. Al di là della... stavo dicendo similitudine, identità di comportamenti, identità di comportamento lungo tutta la traiettoria del DC9 I-Tigi con il volo 1141, il problema fondamentale però rimane quello dei tre plots o quattro, l'ultimo separato dai primi tre a distanza di poco più di un miglio a nord-est di Roma e ad est della traiettoria del DC9, gli split plots, quelli che nella relazione Misiti erano chiamati i plots S, e il discorso lo abbiamo fatto prima, tutto il resto può essere spiegabile, provato, è spiegato perché anche gli altri ce l'hanno, in particolare vediamo perché sia il DC9, sia il 1141 che si comportano in maniera identica hanno questo problema, il

problema del plots splittato, cioè diviso in range intorno alle 18:40, problema che i D.D.T., Dalle Mese, Donali, Tiberio indicano come il più rilevante, secondo loro non ha spiegazioni - lo abbiamo visto - se non nella presenza di un aereo che si vuole nascondere a due chilometri di distanza, questo fenomeno però non viene osservato da questo Collegio Peritale per primo, è un fenomeno noto sul quale ha lavorato il Collegio dei Radaristi nell'ambito del Collegio Misiti, che non è soltanto Picardi che ha subito la stessa sorte del Professore Castellani, ce lo ricordiamo, no? Picardi ha avuto la ventura che essendo una persona perbene, Gunnvall lo definisce un uomo onesto e duro lavoratore in una lettera che nel '98 manda al Giudice Istruttore, e quindi confrontandosi con i Consulenti delle Parti, Parte Civile e parte imputata, poi capita che quando i Consulenti parlano con gli Avvocati degli imputati e questi con gli imputati e gli imputati tra di loro sanno che cosa Picardi ha detto ai Consulenti, e già l'alta volta lo stesso discorso lo facevo per il Professore Castellani, sarei veramente felicissimo di sapere che cosa c'è che non va in questo discorso, però Picardi

non è l'unico nel quale poi il Giudice perde la fiducia, perché c'era il Professore Cooper e c'era il Dottor Gunnvall e tutti e tre avevano studiato questo fenomeno e l'avevano spiegato con un fenomeno di allungamento dell'impulso e quindi di divisione del plots in range, e cioè mi si presenta un plots alla distanza diciamo tipica nel senso del funzionamento del radar di dove è il bersaglio e nel senso dell'allungamento, cioè lungo la radiale rispetto al radar un altro plots a distanza che però non può essere inferiore a quella del mascheramento che è di un miglio e zero nove. Ma vedete... naturalmente il discorso è accompagnato, è argomentato da considerazioni di carattere scientifico e matematico, no, i vari conti, gli impulsi, i decibel, i microsecondi e tutte queste cose qui, le quali francamente avrei paura ad entrare, però il discorso lo capisco benissimo e penso che tutti lo possiamo capire benissimo se pensiamo che cos'è il mascheramento, a come ce l'hanno spiegato, a quello che ci hanno raccontato, come è stato deciso questo mascheramento pari a un miglio e zero nove? Facendo i conti con i microsecondi, con i decibel dell'impulso, facendo i conticini su come

funziona il radar, di teoria e tecnica radar? No, no, è stato deciso insieme agli Operatori, insieme a quelli che stavano davanti allo schermo radar a Ciampino, e sono loro che indicavano ai Tecnici degli estrattori "così non va bene, riproviamoci, allunghiamo, allunghiamo" e hanno trovato quella misura proprio perché se lo facevano più basso il problema non l'avrebbero risolto, ma se così è vuol dire che non è nemmeno da escludere la possibile eccezione dell'allungamento oltre quel miglio e zero nove, e allora diciamo io che non sono né Ingegnere, né un Matematico in questo senso capisco il ragionamento che fanno tutti gli altri Periti. Questo discorso viene poi ripreso dall'Ingegnere Giubbolini nella sua relazione del dicembre del '97 e viene ulteriormente argomentato, cioè come può essere che questo allungamento dell'impulso si verifica? Allungamento oltre la norma, perché se la norma è quella che ha determinato il mascheramento ai limiti del miglio e zero nove ci deve essere qualcosa in più, qualcosa di diverso, e fa questo discorso Giubbolini: io che sto esaminando - cosa che non hanno fatto Dalle Mesi, Donali e Tiberio eh, anche se gli era stato

chiesto di farlo - tutto lo scenario dei radar civili e quindi esamino tutti gli aerei, vedo che il fenomeno del plots sdoppiato in range lo trovo nella stessa posizione geografica, e allora dico il fatto che si verifichi con la stessa caratteristica c'è una sequenza di plots in un determinato posto, vuole dire che può tranquillamente essere dovuto a una particolare conformazione del terreno che determina il... diciamo il cosiddetto fenomeno dei cammini multipli, l'impulso che parte dal radar, raggiunge l'aereo, però incontra l'ostacolo sul terreno e quindi fa un... - per come l'ho capita - un percorso più lungo, aumenta la forza di questo impulso - per fortuna che non sono presenti in aula dei Tecnici della materia, ma il concetto credo sia questo comunque - e questo cammino multiplo fa sì che il plots arriva più forte e quindi si va a sdoppiare una volta che supera il mascheramento. Una spiega ragionata di questo fenomeno quindi già esiste a partire dal dicembre del 1997, no che non esiste prima, ma nel dicembre del '97 viene argomentata ulteriormente, e possiamo dire allora che... tornando all'elenco delle conclusioni che erano

state raggiunte da questo Collegio Peritale nel giugno del 1997, avevamo detto è plausibile l'aereo nascosto per effetto di queste, che loro definivano anomalie e le abbiamo viste in che senso, dopo di che si presentava il problema della possibilità di un eventuale inserimento perché c'è un scenario complesso, quattro aerei di cui due in coppia, quindi tre traiettorie, e perché abbiamo trovato questa Lima/Golf 461 che cessa in prossimità della traiettoria del DC9. Ora, anche su questo aspetto in realtà, anche su questo aspetto dicevo, il problema è stato indagato ed è stato indagato molto più a fondo di quanto non abbiano fatto i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio, perché loro dicono: "trovo tre traiettorie, sono abbastanza vicine, poi trovo una traiettoria che è riferita a un aereo che però non ho i dati per capire di cosa si tratta, fa tutti quei ragionamenti strani sul codice S.I.F. 1 pari a mille, e quindi potrebbe essere militari - e noi ormai ci siamo accorti che per loro militare è cattivo, militare è brutto, non ci dicono perché ma questo è dalla loro relazione - allora dicono il fatto che a un certo punto quella traccia non la vedo più quando sta vicino

ad un'altra traiettoria è fonte di sospetto. Ma possiamo limitarci a sospetto? E' corretto, è scientifico, è tecnico, possiamo chiedere ai Periti di darci dei sospetti o ci devono dare delle spiegazioni e delle considerazioni che abbiano un carattere insomma di serietà, quanto meno dal punto di vista logico. Posso avvicinarmi al proiettore Presidente? **VOCI:** (in sottofondo).

AVV. DIF. NANNI: allora dicevamo il problema della Lima/Golf 461, e io ricordo con una certa impressione devo dire quando questo tema è stato affrontato qua in aula con il Professor Dalle Mese, con il Professor Tiberio e con il Colonnello Donali, che sembrava che qualcuno li offendesse se si attribuiva loro una considerazione del tipo che la Lima/Golf 461 poteva essere l'aereo che si va ad inserire e quindi a nascondersi sotto il DC9, e ci tenevano a dire: "ma noi questo non l'abbiamo mai detto, mai scritto", beh, che non lo abbiate mai detto e mai scritto può essere anche vero, però sicuramente - è chiaro e lo confermano poi nelle relazioni ulteriori che presentano dopo quella del giugno '97 - sicuramente individuano quella traccia e ci si fermano... quella traiettoria e

ci si fermano tanto sopra perché la vedono come quella di un aereo candidato all'inserimento, siamo lì, siamo sempre lì, l'ipotesi, il sospetto, candidato all'inserimento. Bene, su questo tema però devo dire che quella relazione che citavo prima del dicembre '97 dell'Ingegnere Giubbolini sembra davvero illuminante sotto vari profili, anzitutto ragioniamo sulla concreta possibilità di questo inserimento, questa è una figura... è la figura F1 della relazione peritale Dalle Mese, Donali e Tiberio del giugno del 1997, è l'immagine che riproduce lo scenario visto dal sito radar di Potenza Picena, è questa traccia qui, questa che vediamo venire da... **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** il concetto qual è, il concetto sul quale si è soffermato l'Ingegnere Giubbolini? E che devo dire risponde più a un criterio di buonsenso che a un criterio di... come posso dire, di regole fisiche o della scienza dell'Ingegnere Giubbolini, noi vediamo questa traiettoria, la Lima/Golf 461 che parte qui da ovest verso est ed è l'aerovia, come dicevo prima, A12 che da Genova porta a Bologna, nella relazione che ho citato dell'Ingegnere Giubbolini del dicembre del '97 questo è

evidenziato, questa è l'aerovia che percorre la Lima/Golf 461, nel primo tratto evidentemente. Cosa dicono i tre Periti? Che questa traiettoria della quale i dati a disposizione non ci consentono di capire la natura, questo volo del quale non c'è consentito di capire la natura, la provenienza e la destinazione, noi non conosciamo la destinazione, però caso strano si perde, finisce proprio dove... proprio accanto alla traiettoria del DC9 che in questa immagine, sito di Potenza Picena, ha il codice, il nome diciamo N.A.T.O. Track Number Lima/Echo 026 all'inizio poi ne prenderà un altro, ora vedete qual è il punto, quando la Lima/Golf è arrivata a questo punto e viene vista per l'ultima volta, dico l'ultima volta perché è l'ultima volta in cui siamo certi che si tratti di quell'aereo che viene con direzione La Spezia, Bologna, perché poi il N.A.T.O. Track Number comparirà di nuovo ma dobbiamo porci il problema: è lo stesso aereo o è un altro aereo che ha preso quel N.A.T.O. Track Number magari per un errore dell'Operatore? Quindi l'ultima volta in cui siamo certi che c'è quell'aereo è qui, 18 19 e 13, la cosa semplicissima, ecco perché dicevo è solo un

problema di buonsenso che ha sottolineato l'Ingegnere Giubbolini nella sua relazione, eh scusa se tu vuoi sottolineare che quella traccia a un certo punto scompare perché? Perché l'ipotesi che dobbiamo provare qual è, che dobbiamo verificare qual è? Che un aereo può essersi nascosto sotto al DC9 e chiediamoci dove sta il DC9 e vediamo se è vero che può essere andata così la cosa. Ebbene, la Lima/Echo 026 che rappresenta il DC9 alle 18 19 13 si trovava non qui in questa zona nella vicinanza della Lima/Golf 461, bensì tenendo conto del fatto - eccolo qui il nuovo N.A.T.O. Track Number, Lima/Echo 156 e qui sono gli orari in cui si vede - riusciamo a capire che all'orario in cui la Lima/Golf 461 si trova in questa posizione il DC9 deve trovarsi in una posizione in questo interno, se consideriamo i tempi e le velocità a cui andava il DC9, e allora dovete chiedervi voi Periti Radaristi che senso ha fare una ipotesi di inserimento, però non l'abbiamo fatto espressamente, no ma riconoscete e riconoscerete successivamente che certamente la Lima/Golf 461 è una traccia... l'unica che si veda che possiate dire è candidata all'inserimento sotto al DC9.

Chi glielo dice al Pilota della Lima/Golf 461 che a questo punto è rivolto in questa direzione? Questa è la direzione se seguiamo un pochino la traiettoria, lo sviluppo della traiettoria, che qui giù c'è un DC9, il radar di bordo no, ammesso che sia un aereo militare, ammesso che avesse l'intenzione di andarsi a nascondere sotto qualcuno, chi glielo può dire? Certamente non può farlo da solo, perché questo aereo neppure lo vede, la reazione, qual è stata la reazione di Dalle Mese, Donali e Tiberio a questo tipo di osservazione? E devo dire anche la reazione di altri esperti che si sono occupati della materia, esperti per la verità non necessariamente di radar ma comunque esperti, i Consulenti delle Parti Civili e quanto meno i due su tre, uno solo è il Radarista, e proprio uno dei non Radaristi faceva notare nel corso di una udienza all'Ingegnere Giubbolini, "beh, ma che significa, certo questa traccia può rallentare", può rallentare, cioè stiamo parlando di aerei non stiamo parlando... e perché lì poi inevitabile è stata la battuta del Giubbolini "sì, che fa frena, non è un oggetto che può muoversi secondo delle regole diverse da quelle comuni

aeronautiche", la reazione di Dalle Mese, Donali e Tiberio invece è stata diversa, dice: "beh, va be', ma lì siamo sotto i limiti di copertura, chissà quali manovre può aver fatto" e questa è un'ipotesi? Cioè questa può essere una ipotesi di partenza che tu poi verifichi e poi trovi degli elementi di conforto e la porti avanti, ma non può concludere una perizia e affidare a un Giudice un ragionamento tecnico, perché proveniente da Periti, di questo tipo, "non sappiamo" beh, se non sapete non è, diceva il Pubblico Ministero e non posso che essere d'accordo, "signori dobbiamo ragionare su quello che c'è", si riferiva alla possibilità che dei frammenti del DC9 segnati da quei segni che produce una esplosione nelle immediate vicinanze si trovassero in fondo al mare, dice: "beh sì, può essere, però noi dobbiamo decidere sulla base di quello che c'è", per la verità non mi è sembrato di sentire la stessa critica rispetto a questo tipo di ragionamenti da parte dei Radaristi, e non capisco perché, perché certo è un ragionamento che si presta a questo tipo di critiche, e comunque la Lima/Golf 461 sulla quale tanto hanno puntato Dalle Mese, Donali e Tiberio

per sostenere che cosa? La possibilità e ancora una volta teoria perché non c'è niente che lo indichi come effettivamente... concretamente possibile, di un inserimento sotto il DC9. E' stata indagata dall'Ingegnere Giubbolini anche sotto un altro profilo, io ho provato ad accennarlo prima, quando ricordavo il modo in cui è stato attribuito il possibile carattere di aereo militare all'aereo che vola con il N.A.T.O. Track Number Lima/Golf 461, nell'anavolo di Fiumicino certamente non compare, loro stessi Periti però ci dicono che gli A.T.C. francesi poteva usare quel tipo di codice, il dieci come S.I.F. 3, e allora? E allora dove sta la probabile qualificazione come militare di quel volo? Quando dicono che sul tabulato di Roma non esistono tracce con il finale 00 perché sono... di aerei civili con il finale 00 del S.I.F. 3 perché sono attribuiti soltanto ad aerei militari e dicono una cosa non corretta, lo accennavo già prima e l'Ingegnere Giubbolini richiama l'esempio nel quale ciò avviene. Non solo, il fatto che non si utilizzassero i codici S.I.F. tre con le prime due cifre pari a dieci nella F.I.R. di Roma è un dato, ma l'altro dato che è acquisito al processo

e lo vedremo nei documenti che via via utilizzerò in questo intervento è che la F.I.R. di Milano certamente utilizzava le prime due cifre del S.I.F. 3 pari a dieci, e non è certamente un caso che questo aereo vola nella F.I.R. di Milano e non entra mai nella F.I.R. di Roma, per cui non ha nessun motivo di eventualmente cambiare quelle cifre, e così come è vero che la F.I.R. di Milano utilizza per il S.I.F. 3 le prime due cifre pari a dieci, non è affatto detto che come può essere avvenuto nella F.I.R. di Roma le seconde due cifre 00 la F.I.R. di Milano le associasse necessariamente ad aerei militari o prevalentemente ad aerei militari, perché neppure a Roma c'è un problema di... necessariamente militare quando troviamo il finale 00 sul S.I.F. 3, l'unico problema qual è? Che non abbiamo l'anavolo di Milano, e il fatto che un documento non sia stato messo a disposizione dei Periti, ho cercato di capire dalla relazione se loro lo avessero chiesto e non ho trovato nessuna traccia in questo senso, beh certo parliamo del '95, sarebbe stato veramente difficile trovarlo, però un approfondimento in questo senso manca nella loro relazione, ecco il fatto che manchi il

documento che ti provi che cosa? La cosa più normale, visto che a questi Periti - lo richiamavo prima - piace parlare delle spiegazioni più logiche e normali, che sarebbero quelli degli aerei che si nascondo, ma la cosa più logica e più normale considerato che qui c'è un aeroporto che è quello di Firenze, Peretola, considerato che è accertato che questa traccia sta scadendo perché sta abbassandosi di quota, non è per quella che questo aereo vada sempre più lento, sempre più lento, faccia le sue manovre di atterraggio su Firenze, Peretola e facendo queste manovre di atterraggio capita che mentre sta atterrando o mentre è già atterrata e ancora non ha spento il transponditore, il DC9 che nel frattempo sta passando però a ventimila piedi se non di più, perché qua su era a diciannovemila, ma possono essere aumentati, al DC9 che passa in quella zona viene attribuito per errore lo stesso N.A.T.O. Track Number, il 461 Lima/Golf, salvo poi da parte dello stesso Operatore o di altro Operatore che ha commesso l'errore, correggere questo errore e ripristinare la normale situazione, non è questa la cosa più normale, considerato che qui c'è un aeroporto, considerato

che questo è un aerovia, considerato che l'aereo si sta abbassando e sta perdendo quota, non è questa la cosa più normale? Ma vedete è significativo che tre Periti ritengano normale che un aereo si nasconda sotto un altro, non stai cercando quello che risulta dal dato radar che devi interpretare, se ti sembra normale che gli aerei si vadano a nascondere c'è qualcosa che non va, potrebbe pure darsi che hai frainteso il senso del mandato, non lo so, ma francamente sembra più normale in presenza di un aeroporto e di un aereo che sta abbassando la propria quota che quell'aereo atterri piuttosto che si vada a nascondere sotto un altro aereo, per percorrere quanto? Quattrocento, cinquecento, seicento chilometri? E nascondersi a una distanza di due chilometri, la correzione poi verrà dopo, comunque non è ancora con la Lima/Golf 461 che ci sono gli aspetti più problematici di questa relazione peritale, perché le cose più peculiari, le cose più singolari di questa relazione peritale sono senz'altro quelle connesse alla vicenda delle famose PR, delle PR, cioè queste tracce di primario e di cui è sconosciuta origine e destinazione, tracce di solo primario che però

per caratteristiche cinematiche non sono associabili ad aerei dell'aviazione generale che non possono che essere aerei. Perché non possono che essere aerei, attenzione, non è che sono i primi a vedere le tracce di primario, quella serie di plots primari che si correlano tra loro a formare un oggetto in movimento, no, i Radaristi del Collegio Misiti l'avevano già osservato questo fenomeno e lo avevano attribuito all'esistenza di lobi laterali dell'antenna Marconi e che provocava delle sequenze di plots primari con quelle caratteristiche per cui nessun problema interpretativo si era posto per il Collegio Misiti, dov'è che nasce il problema per il Collegio Dalle Mese, Donali e Tiberio? Nasce dal solito fatto, dal fatto che anziché confrontare quello che accade su quel radar e confrontare i due radar tra loro Marconi e Selenia rispetto ad altri voli, è la teoria che ci dice che il radar se deve funzionare non deve avere i lobi laterali se deve funzionare bene. E' grande l'impressione che mi ha fatto un ragionamento di questo tipo, perché il tema poi lo vedremo, sarà, almeno cercherà di approfondirlo lo stesso Giudice Istruttore ma

perché non possono essere lobi laterali, la risposta è sempre quella, perché se il radar deve funzionare bene i lobi laterali vengono abbattuti, cioè viene cancellata la possibilità che ci siano dei ritorni di questo tipo. Ma c'era bisogno di fargli fare una perizia, dico io, per avere una risposta di questo tipo? Si poteva scrivere una letterina al Professore Dalle Mese o al Professore Tiberio, perché lui è l'esperto dei campi elettromagnetici che stava alla sua Università di Siena e si dice: "Professore Tiberio, possono esistere i lobi laterali?" e lui rispondeva di no e ci spiegava anche il motivo come fa nella sua relazione del '97. Questi Periti invece hanno fatto delle analisi, delle considerazioni così attente ma questo aspetto dei lobi laterali no perché non è nel normale funzionamento dei radar e allora partendo da questo presupposto che non può valere la considerazione, la spiegazione data dai radaristi della Misiti che quelle sequenze di tracce primarie fossero dovute all'esistenza di lobi secondari, l'analisi poi si sviluppa a partire da pagina 100, qui però c'è una prima cosa interessante, è l'anomalia lettera O che si

presenta alle 18:45:55. Pagina 100 della parte quarta, il Radar Marconi rivela una traccia parallela al DC9 a circa otto miglia ad est e costituita da nove plots di solo primario, tale traccia è successiva al passaggio del DC9 di circa tre minuti e rappresenta un velivolo che va ad una velocità di circa quattrocentocinquanta nodi, che ha la velocità di circa quattrocentocinquanta nodi, tale situazione è esplosa nella figura E30, allora andiamo a vedere di cosa si tratta, cosa sono queste figure. Evidentemente stiamo parlando delle figure E28, sono i dati del Marconi 1, 1 significa che sono i dati del Marconi 1, estrattore 1 e vediamo il percorso del DC9 che comincia alle 18:42:13 e finisce alle 18:55:06 e questa è la traccia di nove plots, uno, due, tre, quattro, cinque, sei, sette, otto e nove, sono due attaccati qua sotto, che com'è che dice, traccia parallela a circa otto miglia ad est e costituita da nove plots di solo primario, però poi spiega che tale traccia è successiva al passaggio, ora vedete, siamo alla figura E28, vi ricordate prima che dicevo, attenzione ricordiamoci questo particolare, nelle zoomate che sta facendo questo è in scala venti e

cosa ci aveva detto il Collegio Peritale a proposito della scala 20? Dalla figura E13 alla figura E40 e qui ci siamo in pieno, E28, il fatto di scala pari a venti, circa trenta per venti miglia ad intervallo temporale di rappresentazione di circa tre minuti e trenta secondi e se andiamo a vedere sono tre minuti e trenta secondi che si vede il DC9. Ci siamo resi conto del problema che nasce con questa figura, no, oh naturalmente questa è la E28, questa è la E29 fatta sul Selenia 2, e questa è la E30 in cui la situazione è esplosa. Torniamo alla E28, è stato un errore, è stato un abbaglio? Perché se a qualcuno fosse facile a capire male, no, fosse un malizioso potrebbe pensare ad un imbroglio più che ad un abbaglio, però obiettivamente qui l'imbroglio c'è, dico oggettivamente eh, per carità, non nelle intenzioni dei Periti e perché se io sto guardando le situazioni in scala venti che mi hai spiegato tu Collegio Peritale, presente in una situazione che si sviluppa nell'arco di tre minuti e trenta secondi, questa cosa qui non la vedo, non la posso vedere, perché se il DC9 finisce alle 18:45:06 questa comincia alle 18:45:55. Sembra tanto un imbroglio oppure

un errore così grossolano da non essere giustificabile, da non poter essere giustificato in nessun modo e poi che vuol dire parallelo, non esiste e noi sappiamo che quando questa comparirà il DC9 avrà preso un'altra traiettoria e non saranno più paralleli, lo vediamo con più attenzione adesso, perché l'analisi delle cosiddette... questa non... questa figura, la numero 28 sarebbe all'occorrenza la lettera O, l'anomalia lettera O è indicata separatamente da tutte quelle situazioni di sequenze di primario, che poi sono chiamate con il termine PR però noi ce la troveremo e prima di esaminare le varie sequenze di primario dette PR c'è un altro aspetto che vorrei cominciare ad introdurre per comprendere meglio questa relazione, questa è la figura E28 e non è un errore mio, cioè volevo ragionare un attimo sulla sequenza degli eventi. Questa è la figura E28 allegata alla relazione depositata nel giugno del '97, subito dopo, un mesetto dopo il 28 luglio del '97 i Periti depositano un addendum e delle nuove figure, vedete come cambia la situazione, è semplicissimo, cioè c'è una sola differenza, qui c'è il profilo dell'Italia sbagliato, della costa

italiana sbagliato, perché il DC9 non passa qui, ma passa da un'altra parte rispetto al profilo e quando vanno a correggere le cartine basta semplicemente togliere il profilo della costa italiana e al cartina è corretta. Cosa ci dicono loro, che questo è un errore dovuto al programma, non so a che cosa, un'analisi dei dati e dei programmi grafici ha permesso di accertare che l'errore è stato determinato da un imperfetto posizionamento dell'aeroporto di Fiumicino che infatti sembrava stare da tutt'altra parte nelle cartine che poi si susseguono. Per cui a seguito della revisione di perizia effettuata dal Collegio Peritale dopo il deposito è stato individuato un errore di rappresentazione nelle figure dell'appendice 3E, tutte queste figure E. Tale errore è consistito in una traslazione rigida della mappa di sfondo dell'Italia che non ha così fornito un riferimento corretto per l'esame delle figure stesse e così si conclude questo addendum. Tutta via l'errore registrato facilmente correggibile in questo caso togliendo il profilo negli altri casi correggendolo, non ha avuto nessuna influenza sull'analisi e interpretazione delle tracce, questo errore non

ha avuto nessuna influenza su analisi e interpretazione delle tracce. Benissimo, ma vedremo in che termini possiamo essere d'accordo, dopo di che comincia l'analisi di tutte queste... di queste situazioni che si presentano come successione di plots primari tra loro correlanti. Andiamo direttamente alle cartine nuove vah, quando non è necessario mettere in risalto una differenza significativa, qui siamo al percorso che fa il DC9 tra le 18:37:16 e le 18:44:04, è la famosa curva verso destra, diciamo, che fa per andare ad immettersi sul Tirreno, bene, la figura E42 mostra la situazione del DC9 intorno alle 18:44, si notano un certo numero di tracce di solo primario evidenziate dal radar 1 e che sono parallele alla traiettoria del DC9 e che seguono con un ritardo di circa quattro minuti. Tale scenario non è evidenziato dal Radar Selenia, allora le traiettorie sono PR1, PR2, PR3 così... quali sono le traiettorie parallele? Questa freccetta e questa freccetta sono parallele o sono divergenti se ci ricordiamo le cose che ci hanno insegnato alle scuole medie, le rette parallele e quelle divergenti e quelle convergenti? Ma perché dobbiamo paragonare

queste, perché questa compare alle 18:43 o 18:39, insomma, 43 o 24, insomma in questa posizione qui e quando il DC9 ormai ha assunto questa traiettoria, è parallela? Come la descrive poi, il volo, le tracce A1132 e A1133 concludono la loro traiettoria su Roma, la traccia 1136 cioè il DC9 prosegue verso sud, subito dopo il passaggio del DC9 e subito dopo il passaggio del DC9, in vicinanza della sua traiettoria, che sono tutti termini corretti, per carità! La traiettoria è un qualcosa di astratto che rimane, quindi in vicinanza della traiettoria, parliamo di un luogo astratto, ma il DC9 è già passato, appaiono più gruppi di plots con risposta di solo primario in sequenza temporale e in direzione coerente con quella del DC9 che sembrano costituire tracce reali. Io ho provato a capire cosa possa significare in direzione coerente, perché non sono paralleli, perché quando il DC9 fa a questa direzione queste tracce vanno così, non sono coerenti, sono divergenti. Se vogliamo dire qualcosa a proposito di queste tracce possiamo ipotizzare che sono degli aerei che si disinteressano del DC9, è l'unica cosa che possiamo ipotizzare, se siamo così fermi nella

nostra certezza scientifica che nessun radar può produrre dagli echi da lobi laterali, l'unica cosa che possiamo ipotizzare è che questi sono aerei e che tutti e tre, perché uno se ne va dall'altra parte e gli altri si allontanano dal DC9, anzi, non sono mai stati vicini al DC9 perché quando il DC9 era qui questi aerei esistevano? Boh! Possono essere venuti da qua e quindi potevano non esserci mai, sequenza temporale e in direzione coerente con quella del DC9 e poi le analizza eh, perché è tutto molto, molto analitico in questo aspetto, la PR1 procede verso sud-est parallela alla traiettoria e quindi parliamo ancora dell'astrazione, la traiettoria sarebbe il dove è stato, il dove fu il DC9, parallela a dove fu il DC9 con un ritardo di quattro minuti, nove battute su tredici e dà la probabilità di rivelazione. Già ci siamo soffermati sul significato di questa probabilità di rivelazione, comunque la PR2 allo stesso modo la descrive e la PR3. Poi passiamo alla figura E45, questa è direttamente quella nuova eh, quella corretta a luglio, e cosa accade? Che mostra una traccia di solo primario chiamata PR4 e presente sul Radar Selenia 2, la situazione è

evidenziata anche dal Marconi nella figura 46, 1 e Marconi, quindi la PR4 si vede anche nel Marconi, certo si vede in maniera diversa e dal quale si nota la presenza di una ulteriore traccia sul Marconi e non sul Selenia, c'è questa ulteriore traccia, la PR5, una combinazione dei plots dei Radar Selenia e Marconi nel senso che il Selenia va più su e se poi li uniamo e ci mettiamo questa Marconi permette di ricostruire in maniera più completa lo scenario precedente. La traccia inizia alle 18:40:01, termina alle 18:50, le probabilità... la velocità è di circa duecentosettanta miglia all'ora, duecentosettanta nodi, la PR5 è una traccia di soli primari in avvicinamento probabilmente all'aeroporto di Pratica di Mare, inizia alle ore 18:53 e quindi è tutto coerente, no, con lo sviluppo di un unico oggetto che si muove attraverso la traiettoria disegnata dalla PR4, poi arriva la traiettoria disegnata dalla PR5 e termina alle ore 18:57:26, probabilità di rivelazione di circa il cinquantotto per cento e la velocità media è di circa duecentotrenta miglia, beh vedete, viene di qua con una certa velocità, la media della velocità si abbassa proprio mentre ci si avvicina

all'aeroporto di Pratica di Mare e questa volta l'ipotesi non è mia come per Firenze della Lima/Golf 461, questa volta l'ipotesi è del Collegio Peritale, duecentosettanta miglia in questo tratto, duecentotrenta miglia in questo tratto. Teniamolo da parte, perché poi bisogna vedere che considerazioni farà su queste tracce che ancora non c'è una considerazione, nella figura E, poi c'è la E47, insomma, che rappresenta le PR4 e PR5 combinate. La figura E48 mostra lo scenario sul Tirreno nell'intervallo temporale le 18:43:00 e le 19:15:00, vediamola. Questa volta mi... mi servo prima della originaria figura E48, quella che è stata depositata insieme a tutta la relazione del giugno del '97, oltre alla traccia PR5 già considerata quell'oggetto che andava ad atterrare, quel velivolo che andava ad atterrare probabilmente a Pratica di Mare con una velocità in questa zona, velocità media di duecentotrenta miglia abbiamo altre sequenza coordinate di plots primari indicati con PR6, PR7, PR8 e PR9, allora, PR6, PR7, PR8 e PR9. Prima considerazione, quanto è brutta l'analisi con lo zoom, perché si rischia poi di non rendersi conto che quella PR8 già

l'abbiamo considerata, quella PR8 è esattamente la situazione che era stata mostrata nella figura E28, quella in cui è capitato quello strano impiccio che dovendoci essere tre minuti e mezzo dentro ce ne sono molti di più, 18:45:55 inizio, 18:46:51, qui abbiamo una fila di 18:46:35, siccome gli ultimi due erano sovrapposti è presumibile che in un caso abbiano messo un tempo e in un caso l'altro, ma è evidentissimo che si tratta della stessa cosa considerata due volte, una è un'occorrenza come la chiamano gli esperti della Parte Civile e l'altra è una occorrenza diversa, una situazione diversa. Bene, è probabilmente il fatto di andare avanti con le zoomate successive non ha consentito di rilevare che si trattava dello stesso, della stessa situazione, ma vediamo questa situazione. Intorno alla sua traiettoria appaiono più gruppi di plots con risposta di solo primario in sequenza temporale e direzione coerenti con quelle corrispondenti a tracce reali e qui già capisco di meno, sequenza temporale e direzioni coerenti con quelle corrispondenti a tracce reali, cioè sono correlabili come lo sarebbero a dimostrare un aereo, solo questo vuole dire, sono due cose

diverse allora, prosegue sul Mar Tirreno verso la Sicilia. Intorno alla sua traiettoria, oggetto astratto eh, lo abbiamo detto prima, la traiettoria è una cosa astratta, perché è il dove fu e non il dove è, appaiono più gruppi di plots con risposta di solo primario e sequenza temporale e direzione coerente con quelle corrispondenti a tracce reali. Questo è il discorso che avevamo fatto prima su questa PR8 che allora non era nominato ed è evidentemente identico, alle 18:45:55 il DC9 si trova qui e questa è la sua traiettoria, mentre questa traccia ha questa traiettoria e per cui non sono parallele. Quando compare questa PR6 18:43:20 il DC9 è qui e possiamo fare lo stesso discorso che abbiamo fatto per la PR1, PR2, PR3, se mai gliene è importato qualcosa, ammesso che questo fosse un signore su un aereo del DC9 che sta andando in questa direzione, a quel punto si è stancato e se ne va, se fosse un aereo e se mai a quell'aereo è importato qualcosa del DC9, perché la direzione è diversa, cioè è in all'allontanamento e siamo ai 43, 18:43, 45:56, vedete, anche qui troviamo che sono divergenti, con la PR7 rispetto al DC9, un po' meno l'angolo ma sempre divergenti sono.

Intorno alla sua traiettoria in sequenza temporale e direzioni coerenti con quelle corrispondenti a tracce reali. Allora, il DC9 purtroppo è precipitato qua giù o meno, un quarto d'ora dopo qui si vedono quattro o cinque plots di primario lassù, adesso non sono così bravo da poter fare i conti, ma diciamo sessanta miglia, cinquanta miglia, poi esaminano la figura E51, un'altra serie di plots primari dalle 19:00 alle 19:15 è la figura E51, questa è molto interessante, qui stiamo da tutt'altra parte, questa è proprio tutta un'altra zona è per intenderci, questa è sempre quella sbagliata dell'Italia e va bene, ma non ha importanza in questo caso, questo è lo 0, cioè il radar dovrebbe stare in questa posizione e il DC9 ha una Y e una X, cioè una distanza in questo senso e infatti si vede che non è corretto perché è interno ai trentaquattro o trentacinque se ricordo bene, no, dovrebbe essere intorno ai trenta comunque, siamo qui. Qui lo 0 sta qui e quindi il radar sta da questa parte. Questo non è il DC9 ma è un altro aereo ed è passato ancora una volta un quarto d'ora da quando quell'aereo qui, qui è precipitato, cioè siamo in tutt'altra

zona, però non è tanto questo l'aspetto interessante, quanto quello che viene dopo, perché parlando di queste PR9, PR10, PR11, PR12 che cosa dicono i Periti? Si vuole evidenziare, allora proviamo, la PR11 e PR12 sono associabili rispettivamente a due plots e ad un plots precedenti, PR11 PR12, e dice: "possiamo associare anche questi due qui e questo a quest'altro" tuttavia la distanza temporale più di un minuto e la scarsità di dati rendere tale correlazione poco significativa dal punto di vista radaristico. Attenzione eh, allora stiamo parlando di 12:31, qui passa un minuto tra un plots e l'altro e un minuto circa tra questi due, da un punto di vista radaristico non ha senso metterli insieme a fare un'unica traiettoria, benissimo, si vuole anche evidenziare che le tracce PR9, PR10, PR11 e PR12 hanno caratteristiche spinte di radicalità ed inoltre sulla radiale delle ultime tre compaiono anche successivamente altri plots di solo primario, questo fatto porta a concludere che dette tracce sono probabilmente il frutto di interferenze, piuttosto che il risultato della riflessione da oggetti volanti, questa è la conclusione della

analisi delle tracce di PR, è chiaro cosa significa caratteristiche spinte di radialità, cioè il radar sta qui sullo 0, no, è chiaro che non è in scala, il radar sta qui, la radialità significa che sono tutti in fila, questa caratteristica spinta di radialità, porta il Collegio a concludere che dette tracce sono probabilmente il frutto di interferenze, piuttosto che il risultato della riflessione da oggetti volanti, sono radiali, sono quattro almeno correlati qui, quattro almeno correlati qui, qui non riesco a contarli, dovrebbe essere quattro circa pure qua, e quattro qua, quattro correlati tra loro in sequenza ravvicinate eh! Attenzione, perché qui siamo 13:31, 13:42, quindi qui non ha perso una battuta, è uguale, è uguale sono consecutivi molti di questi plots, e hanno caratteristiche spinte di radialità, in questo Collegio però, in questo Collegio si dà il caso che la funzione del coordinatore la faceva proprio il Professor Enzo Dalle Mese, e il Professor Enzo Dalle Mese, quando si è trovato di fronte a due plots, non quattro, non quattro ma due plots, con caratteristiche altro che spinte di radialità, ma perfettamente radiali, come il -

17 e il -12 e dico perfettamente radiali perché ce l'ho, no, mi sono... comunque dai tabulati, si deve essere perso il biglietto. Centosettantatre gli azimut e quarantacinque in un caso, parlo del -17 e -12 evidentemente, centoquarantatre e settantacinque, centoquarantatre e venti... una differenza minima, azimut costante vuol dire radialità, tutti questi plots hanno una azimut che se non è costante è molto vicino, e fa vedere la caratteristica della radialità, questa è la linea dell'azimut, no, è l'angolo che si muove, il -17 e il -12 altro che caratteristiche... sono perfettamente radiali, e parlando di due soli plots, -17 ha un azimut di centosettantatre e tredici, no, chiedo scusa, chiedo scusa, -17 centosettantatre e tredici, -17 centosettantatre e quarantacinque, sul radar 1, sul radar 3, -12 centosettantatre e diciannove di azimut, -17 centosettantatre e cinquanta di azimut, sono scostamenti minimi come quelli che si possono apprezzare in queste figure, rispetto alle quali il carattere di radialità è senz'altro meno accentuato che rispetto al -17 e il -12, il Professor Enzo Dalle Mese che nel 1997 sottoscrive insieme al Professor Tiberio e al

Colonnello Donali, una pagina in cui c'è scritto "questi sono pochi plots, hanno caratteristiche e spinte di radialità e quindi non li considero come aerei, dopo aver visto centinaia e centinaia di aerei fantasma", nel 1990, aveva detto "sono sicuro al 99,99 per cento che quei due plots, sono rappresentativi di un aereo", ma ci può essere una situazione più assurda di questa in questo processo? Eppure ce ne sono state di situazioni assurde, ma qui siamo ai limiti veramente, ai limiti del concepibile, per chi ha fantasia, perché poi se non abbiamo un po' di fantasia, diventa d'avvero inconcepibile. "Questi li eliminiamo perché hanno caratteristiche spinte di radialità, il -17 e il -12 sono due non quattro, sono sicuro al 99,99 per cento che è un aereo", il riferimento è evidentemente al suo lavoro come ausiliario dell'Ingegnere Imbimbo con l'approvazione dell'Ingegnere Migliaccio, dell'Ingegnere Lecce e del Professor Migliaccio. Adesso posso fare a meno del proiettore e tornerei al mio posto. **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** allora come alcune delle PR non possono essere prese in considerazioni come aerei reali, perché hanno delle caratteristiche spinte

di radialità, quando vado a leggere le conclusioni, però a me diventa devo dire che già ho manifestato tutto il mio stupore per questo tipo di conclusione, rispetto a quella che aveva reso il Professor Dalle Mese nel '90, ma lo stupore diventa ancora più grande, quando considero quello che il Collegio scrive a proposito delle PR6 PR7, possiamo proiettare quell'assenza... la lettera N, senza la lettera N, in rosso, quella con le freccette, benissimo, questa è la figura allegata alla relazione depositata nel giugno del '97, come commentano questa situazione emergente dalla figura opportunamente zumata, pagina 6 della parte settima considerazioni sulle scenario dei radar civili. "Particolare importanza acquistano le tracce PR6 e PR7, in quanto presenti nella zona di Ponza, in tale zona più testimoni hanno affermato di aver visto traffico militare di cui le tracce suddette potrebbe rappresentare un oggettivo riscontro, essi potrebbe essere relativi a due velivoli oppure a uno le tracce potrebbero anche correlare tra loro e non è possibile sapere la località di decollo né tanto me la destinazione di questi velivoli, basta solo

osservare che una porta aerei spiegherebbe tutto" beh, abbiamo provato di ricordare, abbiamo provato in tutti i modi a chiedere al Professor Dalle Mese al Professor Tiberio, al Colonnello Donali, ma chi sono questi testimoni? Perché noi qui non abbiamo avuto la gioia di sentirli, o si riferisce per caso agli Operatori che stavano al Radar di Fiumicino che hanno detto cosa totalmente diversa, e mi stupirebbe davvero che vanno a richiamare quelli, poi vediamo perché ma quelli proprio non possono entrare in considerazione, perché sono cose assolutamente diverse, non si sa chi sono questi testimoni, se esistono chi? E presentandoci questa figura così, ci dicono che hanno particolare importanza, perché in questa zona, afferma di aver visto il traffico militare, sennonché la cartina di riferimento è sbagliata, e allora cambiano la figura, la cambiamo anche noi, e vediamo che Ponza sta da tutt'altra parte rispetto a dove si sviluppa la PR6 e la PR7, Ponza sta guardando quella traiettoria a destra del DC9, se ricordate le comunicazioni T.B.T. terra-bordo-terra tra il controllo di Roma e il DC9, è chiarissimo che il controllo gli dice: "sì, sei passato a destra di

Ponza", e la PR6 e la PR7, da Ponza ma neanche con un cannocchiale di quelli astronomici riesci a vederle, ve lo ricordate cosa hanno scritto quando depositano queste cartine nuove? Eh, l'errore banale, bastava cambiare il sistema di riferimento, però è chiaro che non inficia per niente le conclusioni raggiunte e le considerazioni svolte, e ci mancherebbe altro, neanche una parola da spendere per dire, signori, su quel discorso della PR6 e PR7, lasciamo perdere, no, anzi verrà mantenuto quel discorso, riproposto nelle note aggiuntive in tutte le altre relazioni che faranno, come è singolare? Come lo possiamo definire una situazione simile? Mi auguro solo che non sia comune, e nella mia breve esperienza francamente una cosa simile non mi è mai capitata, eh! Perizie con le quali non... che non mi piacciono che non sono d'accordo, che sono scritte male, malissimo, mille, ma delle incongruenze di questo tipo, la scala a venti, che anziché mostrare tre minuti e trenta ne mostra cinque e mezzo, per farci mettere una serie di plots che tanto poi avrebbe messo dopo. Venendo al discorso più...

PRESIDENTE: venendo per quanto? Appunto dico,

perché... AVV. DIF. NANNI: non mi ero accorto.
PRESIDENTE: eh, appunto dico, quindi... VOCI: (in
sottofondo). PRESIDENTE: meglio... AVV. DIF.
NANNI: mercoledì. PRESIDENTE: va bene, la Corte
rinvia all'udienza del 4 febbraio, ore 9:30
invitando gli imputati a ricomparire senza altro
avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla
O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a
r.l. ROMA - ed è composta di nn. **124** pagine.

per O.F.T.
Natale PIZZO