



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

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

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

UDIENZA DEL 04.11.2002

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

ARRINGA

AVV. P.C. PARIS

AVV. P.C. OSNATO

RINVIO AL 05.11.2003

PRESIDENTE: Prego! Allora, gli imputati sono presenti, Avvocato Nanni e Bartolo sostituiti attualmente dall'Avvocato... **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** prima di iniziare volevo far presente che c'è da fare una correzione all'Ordinanza del 9 ottobre per quanto concerne l'elencazione di alcuni imputati che erano stati indicati nella lista del Pubblico Ministero come ricompresi tra quelli astenuti, in particolare per quanto riguarda il primo gruppo di imputati, De Angelis Vincenzo, Di Giovanni Mario e Gioia Giuseppe sono imputati che hanno reso dichiarazioni in dibattimento e quindi non sono da ritenersi astenuti. E sempre per quanto riguarda il primo gruppo, De Crescenzo Mario, per De Crescenzo Mario c'era stata rinunzia da parte del Pubblico Ministero quindi in buona sostanza per quanto riguarda l'elencazione del primo gruppo, devono essere eliminati: De Angelis Vincenzo, De Crescenzo Mario, Di Giovanni Mario e Gioia Giuseppe, come ripeto, De Crescenzo è rinunzia e gli altri tre hanno reso dichiarazioni in dibattimento, non si sono astenuti e quindi fanno parte della schiera di coloro che hanno

risposto. Per quanto riguarda il secondo gruppo, sempre nell'elencazione del Pubblico Ministero bisogna eliminare Pugliese Francesco e Cariati Nicola; Pugliese Francesco, perché contrariamente a quanto è avvenuto per Masci e Notarnicola, non è stato citato successivamente nel corso del dibattimento e quindi per Pugliese praticamente non c'è stata richiesta di audizione del Pugliese, così pure Cariati Nicola deve essere eliminato perché non è stato mai citato, non era nell'elenco, quindi del secondo gruppo devono essere eliminati Cariati Nicola e Cariati Francesco. Va bene, ciò detto quindi adesso la parola va all'Avvocato Paris. **AVV. P.C. PARIS:** sì. **PRESIDENTE:** ecco, per cortesia dovrebbe ripetere i nomi delle Parti Civili per le quali lei parla, ecco, così...

ARRINGA DELL'AVVOCATO P.C. PARIS.-

AVV. P.C. PARIS: leggerò il testo integrale delle conclusioni. Conclusioni delle Parti Civili costituite, Succi Pierpaola, nata a Rimini il 23 ottobre 1948; Della Marchina Irma, nata a Monte Colombo il 18 febbraio 1912, Succi Giuseppe Alfredo, nato a Rimini il 29 maggio 1941. Piaccia all'Eccellentissima Corte Dichiarare la

responsabilità degli imputati Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno in ordine ai fatti loro ascritti nella rubrica e per conseguenza condannarli alla pena che sarà ritenuta di giustizia in armonia con le risultanze processuali. Piaccia altresì condannare i medesimi ritenuti al risarcimento dei danni mediante il versamento delle seguenti somme nelle e nelle posizioni rispettive, Succi Pierpaola, madre trentaduenne al momento della scomparsa in mare della minore Superchi Giuliana; la scomparsa della minore che aveva undici anni ha inciso sia nella sfera degli interessi morali che patrimoniali della madre, lo shock infatti generò un profondo dolore dal quale è derivato un forte danno emotivo ed esistenziale che perdura negli anni fino ad oggi, aggravato dalla circostanza che non è stato ancora possibile capire il perché quella giovane esistenza fu strappata alla madre, danno esistenziale che ha dato una svolta negativa alla vita della madre, introducendo nella sua mente un segno di dolore permanente e di vero pessimismo nei confronti della società che ha generato a breve il rifiuto dello svolgimento dell'attività lavorativa di

massoterapista che la stessa svolgeva nel 1980 per il venir meno della necessaria motivazione alla vita, per ripiegare ad una meno remunerativa attività di commessa temporanea di un negozio temporale. Inoltre la Signora Succi si è vista venir meno la naturale aspettativa di una madre per un'anzianità serena, ravvivata dalla presenza della figlia e di nipoti e resa confortevole da un'assistenza possibile all'interno della famiglia. Tenendo conto di quanto sopra si stima equo richiedere a titolo di risarcimento del danno da attribuire alla madre la somma di euro 400.000 (quattrocentomila). Della Marchina Irma, nonna materna di Superchi Giuliana, Succi Giuseppe Alfredo zio materno di Superchi Giuliana, il danno spettante alla nonna e allo zio attiene solo ed esclusivamente alla sfera del danno morale di natura emotiva ed esistenziale, aggravato dalla circostanza di non aver potuto conoscere la causa di cotanta disgrazia, per queste posizioni si stima equo richiedere a titolo di risarcimento del danno la somma complessiva di euro 200.000 (duecentomila) di cui euro 100.000 (centomila) a Della Marchina Irma ed euro 100.000 (centomila) a Succi Giuseppe

Alfredo, somme tutte da porre in solido a carico degli imputati. Si chiede altresì condanna alle spese competenze ed onorari per l'attività professionale svolta durante tutto il corso del giudizio lungo e dispendioso da liquidarsi come da separata notula da porre in solido a carico di tutti gli imputati. Si chiede la liquidazione diretta a favore del sottoscritto Avvocato Gianfranco Paris che si dichiara formalmente intestatario. Si chiede altresì che l'Eccellentissima Corte voglia dichiarare la solidale responsabilità del responsabile civile identificato nel Ministero della Difesa, ritualmente chiamato nel presente giudizio nel ristoro del danno, dato il tempo trascorso dai fatti e la gravosa dispendiosità del tentativo di accertamento della verità anche in considerazione della probabilità del ricorso ad ulteriori gradi del giudizio si chiede una provvisionale di euro 200.000 (duecentomila) a favore di Succi Pierpaola, euro 50.000 (cinquantamila) a favore di Della Marchina Irma ed euro 50.000 (cinquantamila) a favore di Succi Alfredo. Per quanto riguarda il merito, la ricostruzione dei fatti e la valutazione delle risultanze

processuali, avendo noi fatto anche un lavoro di equipe, ecco, per quello che mi riguarda ho concordato che nel merito parlerà anche per il collega, il giovane collega Osnato, si tratta di un giovane collega valente che conosce molto bene la cosa per averla seguita nei suoi dettagli e pertanto io mi rimetto a quanto lui dirà e concludo come da carte che ora deposito.

PRESIDENTE: prego!

ARRINGA DELL'AVVOCATO P.C. OSNATO.-

AVV. DIF. OSNATO: Signor Presidente, Signori della Corte, sono l'Avvocato Osnato. Io parlerò oggi per Osnato Rossana che rappresento.

PRESIDENTE: guardi, forse se alza un po' di più il microfono, perché se no la voce va e viene.

AVV. P.C. OSNATO: parlerò oggi per Osnato Rossana e che è mia sorella e che era la moglie di Fontana Enzo, che come questa Corte ha conosciuto durante questo dibattimento, era il Vice Comandante di quell'aereo che la sera del 27 giugno del 1980 si inabissò nel Mare Tirreno. Parlerò per Osnato Rossana e soprattutto io parlerò per Enzo Fontana e riprenderò questa descrizione del fatto così come Enzo la riportò negli ultimo momenti del volo di quell'aereo,

parlando via radio con il Centro Controllo dei voli civili presso Ciampino. Enzo, ci racconta la storia di questa vicenda e fino al momento in cui ha potuto, fino al momento in cui ha urlato quell'ultima parola spezzata e che probabilmente volava dirci anche la soluzione di questa vicenda. Io continuerò e cercherò di farlo nel miglior modo possibile, continuerò la storia raccontata da Enzo Fontana e riprenderò quell'ultima parola spezzata e la riporterò in quei luoghi dove quest'ultima parola fu ascoltata e quell'ultimo volo fu visto. Mi è d'obbligo fare una premessa di tipo procedurale, nell'arco della mia... nell'impostazione del mio discorso io cercherò di essere il più veloce possibile visti anche i tempi e vista anche l'esigenza che io mi sono auto imposto, Signor Presidente, di concludere brevemente questa mia discussione, perché questo processo e questa vicenda adesso, dopo tutti gli anni che sono passati merita brevità e questo credo sia un atto di rispetto sia nei confronti della Parte che io rappresento, nei confronti di tutte le Parti Civili e nei confronti della Corte stessa e nei confronti di tutti coloro che hanno lavorato in questo

processo. Per affrontare in modo breve questa vicenda che però è molto complessa, io ho cercato dal punto di vista procedurale di superare questo scoglio redigendo una comparsa conclusionale scritta e di cui fornirò copia alla Corte e anche a tutte le Parti presenti in questo processo, allegato a questa comparsa in forma cartacea sarà accluso un dischetto che riporta sostanzialmente il file di cui io darò breve lettura con dei commenti e ogni volta che io richiamerò un atto o una dichiarazione o un fatto o una registrazione, o una semplice presentazione di power point sarà possibile mediante dei tasti ipertestuali cliccare su quel tasto e vedere, ascoltare, controllare e verificare, per ragioni di brevità perché se no questo comporterebbe anche tempi lunghissimi, io quando citerò un atto o citerò un fatto o un dato documentale non lo leggerò e cercherò di essere... di dare per letto quanto io richiamo. Sotto un altro aspetto io devo fare un'altra premessa, perché vi devo anticipare di cosa parlerò io oggi, io oggi in prima battuta dovrò affrontare delle questioni preliminari...

PRESIDENTE: scusi, può ripetere, dovrò affrontare? **AVV. P.C. OSNATO:** ...delle questioni

preliminari. **PRESIDENTE:** ma il microfono non...
VOCI: (in sottofondo). **AVV. P.C. OSNATO:** dicevo,
dovrò affrontare delle questioni preliminari che
mi sembra necessario sviluppare e che tra l'altro
la Corte ha già in parte affrontato e poi vi
parlerò del fatto e vi farò un accenno, soltanto
un accenno ovviamente a quello che è stato lo
sviluppo cronologico degli eventi per poi
arrivare a ricogliere quanto Enzo ci raccontò
durante quel viaggio e riprenderlo dai siti radar
significativi in modo tale da riprendere la
notizia così come viene acquisita, così come
viene gestita e trattata e così come viene
trasferita e riprenderò questa notizia
affrontando le questioni dei siti radar di
Marsala, Siracusa, Licola e Martina Franca, fino
ad arrivare a Ciampino al R.I.V. e all'I.T.A.V.,
poi parlerò del C.O.P. e dello S.M.A. e a quel
punto io dovrò fare una piccola pausa dovendovi
accennare a quello che per quanto riguarda la
singola posizione di questa Parte Civile, sono le
valutazioni relativamente all'ipotesi francese, e
all'ipotesi del Mig libico, dopo di che vi
parlerò del contesto radaristico alla luce delle
considerazioni svolte in questo dibattito da

parte dei Consulenti di Parte Civile e poi vi parlerò anche, vi accennerò brevemente a qualche considerazione tecnico logica dell'ipotesi missile bomba. Poi arriverò alle singole posizioni degli imputati, vi farò rilevare alcune contraddizioni tra le dichiarazioni degli imputati e arriverò finalmente alle conclusioni. Sempre dal punto di vista metodologico io faccio presente alla Corte che la mia breve discussione sarà quasi ed esclusivamente fondata per quanto possibile su quanto è emerso nel corso di questo dibattimento, per quando analizzerò la posizione di un singolo teste o di una singola situazione cercherò di fare riferimento quasi ed esclusivamente sempre per quanto possibile a quanto dichiarato dal singolo teste qui nel rispetto del contraddittorio. In questi ultimi tre anni si è svolto di fronte a questa Eccellentissima Corte il cosiddetto processo per la "Strage di Ustica" che ha visto numerosi testimoni, Periti, Consulenti di Parte Civile e oltre che Difensori di imputati, Pubblici Ministeri e Giudici, tutti impegnati nel tentativo di fare luce sulla nota vicenda dell'abbattimento di un aereo civile "Itavia", il

quale il 27 giugno del 1980 incolpevole e inconsapevole trascinò in fondo al Mar Tirreno la vita di ottantuno persone. La lunghissima e complicatissima indagine svolta dalla Magistratura, ha partorito soltanto il rinvio a giudizio degli odierni imputati e la correlativa archiviazione del reato di strage, perché ignoti ne erano mandanti ed esecutori, residuava pertanto soltanto l'accertamento delle responsabilità di chi pur sapendo non aveva riferito e di chi pur avendo precise responsabilità non aveva permesso o aveva comunque impedito la ricerca della verità. Per chi come il sottoscritto entrò in tale vicenda soltanto con la dichiarazione di apertura del presente dibattimento, munito sicuramente di grandi speranze e numerose aspettative di verità, si prospettò via via, la sconsolante ma quasi scontata consapevolezza che nonostante tutto poco di nuovo si sarebbe potuto apprendere, conoscere o acquisire o intuire, in quale mare di atti che riempiono gli scaffali di questa Cancelleria Penale, nessuna nuova scoperta e nessuna ulteriore certezza. Ovviamente stiamo parlando riferendoci proprio al titolo di questa storia,

che è la "Strage di Ustica" e che per definizione dà senso alla presenza di questa Parte Civile in questo processo. Tutto ciò che poteva essere disponibile in relazione all'interesse diretto dei congiunti delle vittime dell'I-Tigi, era già stato acquisito e valutato comunque dalla Magistratura inquirente. Gli atti documentali inspiegabilmente spariti durante le indagini preliminari non si sono più palesati, numerosi testimoni imputati di reato connesso fondamentali per una eventuale chiarificazione dei fatti e delle situazioni si sono avvalsi della facoltà di non rispondere, le testimonianze di chi peraltro non si poteva astenere dal proprio dovere hanno apportato poco di nuovo, essendo perlopiù dettate da prudenze e celate il più delle volte dietro l'alibi del non ricordo e aiutate da quel tanto tempo passato che ne ha giustificato l'inesattezza e per certi casi l'inattendibilità. Le posizioni dei Periti di Ufficio si sono costantemente trincerate dietro a quelle conclusioni scritte che alle volte, anzi spesso, parevano fare acqua da tutte le parti a fronte delle contestazioni più che logiche effettuate anche dalla Parte Civile. A parte quindi qualche

piccolo particolare più o meno rilevante, nessuna nuova novità è uscita fuori da questo dibattimento, questa sicuramente e in modo paradossale è la vera notizia ed è la vera nuova scoperta e insieme la estrema ultima questione. La vicenda di Ustica in base agli atti in possesso alla Magistratura e trasfusi in un fascicolo dibattimentale non si potrà più ulteriormente avere certezza e non si potrà per questo poter pretendere ulteriore realtà degli eventi. Comprendere tale assunto e insieme subirlo è stato difficile per chi parla, probabilmente più difficile che per altri un po' per il rapporto parentale che lega il sottoscritto alla parte rappresentata e un po' per l'ingenua sprovvedutezza del sottoscritto. La consapevolezza di tale situazione, pure avendo fatto sorridere qualcuno, non vorrà dire però che immuni da vizi siano rimasti gli atti e i fatti messi in opera da chi agì per nascondere e da chi operò per contenere i fatti in un ristretto alveo riservato a pochi, da chi come sicuramente gli odierni imputati, fu parte attiva della vicenda contribuendo non poco alla negazione della verità. Sarà dimostrato nel proseguo che proprio

la mancanza di nuove situazioni e la completa impossibilità di proposizioni inedite, sarà causa ed effetto di una più che provata responsabilità in capo a Bartolucci ed altri, come se gli stessi nel manipolare la realtà e nel negarla al tempo stesso con i comportamenti che saranno ben precisati più avanti, ne siano loro stessi rimasti vittime inermi e impotenti, facendo così essi hanno avuto denunciata la loro precisa colpevolezza e la loro comprovata negligenza. La ragnatela infatti è stata fatale per tutti e tutti ne sono rimasti invischiati, mentitori e sinceri, Generali e Politici, Giudici e Statisti, l'unica differenza tra queste vittime e quelle rimaste lì a tremilasettecento metri in fondo al mare e che per i primi è stata concessa una scelta e che per i secondi la scelta, la chance è stata negata sia per la loro stessa sopravvivenza e sia per la sopravvivenza dignitosa di chi è rimasto speranzoso ad aspettare la verità dei fatti per poterne finalmente seppellirne i corpi e i ricordi. Perché di ciò si tratta ed è di ciò che tratta il presente processo. Non è certamente questo infatti il processo per la "Strage di Ustica", questo è il nome dato dall'opinione

pubblica e dalla prassi giudiziaria, questo processo invece nasce proprio dalla morte del processo di Ustica, come ebbe a dire un eccelso collega in apertura di questo dibattito e questo rimane l'unico assioma definitivamente provato in questo dibattito in relazione al delitto di strage, per il resto non residua che un accertamento di comportamenti che hanno meramente negato la possibilità di percorrere la via della verità, non resta che giudicare coloro che hanno impedito in nome di un'arroganza che non potevano certamente permettersi, che quei corpi trovassero finalmente pace, che quelle vittime avessero la loro ultima occasione e con loro i propri congiunti, senza più menzogne e senza più segreti di Stato e né complotti internazionali, senza compromissione politiche o muri di gomma, soltanto la pace che gli spettava ed il diritto ad averla, diritto senz'altro più rilevante rispetto alle opportunità di carriera, di prepensionamento eventualmente anticipato ed eventualmente prospettato a chi si mostrasse complice del silenzio, diritto sicuramente più pregnante rispetto agli stupidi giochetti di potere che vedevano così tanto impegnati i nostri

Generali dell'Aeronautica Militare Italiana, diritto che verrà gridato adesso ed è diritto alla verità ed il dovere di giudizio che questa Corte dovrà assolvere sarà quello della valutazione di comportamenti e di per sé idonei all'offuscamento della verità stessa. Null'altro se non un ulteriore accenno ad altre responsabilità che siano emerse in tale dibattito, perché insieme ai quattro nomi che adesso dovranno essere giudicati, questa Eccellentissimo Consesso potrà e soprattutto dovrà valutare le colpe di chi nascosto dietro qualche oscura scrivania ha fomentato e stimolato comportamento di tale genere, certamente non si pretenderanno i nomi e né i cognomi, si sa che gli organi degli Stati certe volte sanno restare nel più assoluto anonimato con grande abilità e questo è un dato di cui si deve prendere atto, ma si tratterà invece di chiarire che senz'altro questi odierni imputati non sono loro gli autori di una strage, che l'Aeronautica Militare Italiana non è era la sola a sapere e che altri non potevano non conoscere o avrebbero potuto far conoscere e che non hanno adempiuto ad un fondamentale dovere, stiamo parlando, Signori

della Corte, di un sistema nascosto, di una cultura dell'omertà, del silenzio e dello spirito di corpo e del mutismo di classe, ci riferiamo alle deliberate deviazioni, alle intenzionali aberrazioni che hanno pervaso tutta la vicenda in assoluto dispregio dei più elementari diritti dell'uomo che hanno caratterizzato l'esercizio del potere dello Stato e degli Stati, del segreto imposto dalle regole internazionali di collaborazione militare. La vicenda di Ustica non potrà certo trovare pace con la condanna di quattro militari reticenti, giammai questa verità dovrà essere ben chiaramente detta altrimenti ci si renderà compartecipi di una reticenza ancor più grave, se è possibile, di quella che hanno mostrato coloro che oggi sono imputati, su questo punto di fondamentale importanza questo Difensore di Parte Civile vorrà insistere con il permesso della Corte, per quello che si ritiene di poter definire il vero buco nero di tutta la vicenda, al di là del semplice fatto causale, bomba o missile o collisione che sia, la gravità della vicenda di Ustica sta nel fatto che pur trovandoci in un tratto di mare visto da numerosi radar, i dati dei tracciamenti, le indicazioni

sulle esercitazioni militari, le notizie su quanto doveva essere oggetto di informazione, non sono stati resi pubblici in un disegno che lascia sgomenti per l'efficacia con cui è stato messo in atto. Non potevano certamente quattro Generali Coprire con tale integrità la verità di quella orribile tragedia se non aiutati dalla connivenza di altri, diretta o indiretta che sia stata, consapevole o inconsapevole che fosse e questo è un dato fondamentale. La superficialità e l'approssimazione mostrata da certi poteri internazionali e non è stata sicuramente complice possente delle omissioni contestate all'Aeronautica Militare, di ciò se ne deve essere dato atto, certamente non per diminuire una colpevolezza che sicuramente pregna gli atti e le omissioni degli imputati, ma anzi per permettere la comprensione di ciò che avvenne in tutti gli aspetti della vicenda e perché ciò soprattutto funga da intralcio e da monito a qualsiasi possibile e reitiera di ulteriori fatti di cui la nostra povera Italia risulta essere tristemente primatista nel globo. Non si vorranno quindi i nomi, si vorranno certezze perché ciò non si possa più ripetere e perché tali fatti non

si possano più commettere, perché quando un cittadino sarà colpito dal missile della feroce omertà, perché quando delle vite saranno spezzate a delle famiglie saranno frantumate chi rivesta poteri pubblici, anche di un altro Paese amico, abbia la consapevolezza che non potrà più farla franca, capisca che prima o poi ci sarà l'ora della verità e abbandoni ogni illusione di impunità, perché ora noi è ai familiari delle vittime e a voi stessi Giudici e agli stessi imputati non resta che questo, non resta che il monito a chi possa gestire i fatti con l'arroganza e la stupidità di altri tempi, perché si possa dare finalmente voce al silenzio di quei corpi straziati, perché si possa fare piazza pulita degli alibi giustificabili dagli interessi posti a rischio e perché questo processo possa veramente alla fine potersi chiamare processo per la "Strage di Ustica". Fatta questa doverosa premessa Signor Presidente, ci si concentrerà di seguito sulle singole questioni, così come anticipato facendo tre premesse metodologiche, procedurali, la prima, questione preliminare, sarà quella della legittimazione di Parte Civile che questa Corte ha già affrontato con apposita

ordinanza, ma che questa parte civile, ritiene doveroso dover puntualizzare ai fini della qualificazione del danno. Quando nel settembre del 2000 questo difensore si accinse alla costituzione di Parte Civile per conto della sorella, che poi era coniugata come abbiamo detto, con il Vice Comandante del volo, ci si dovette subito scontrare con le grida di qualche Avvocato difensore, il quale esordì invocando a gran voce la qualsiasi di qualsivoglia strage, il tentativo forse un po' goffo e sicuramente inopportuno, operato dall'illustre collega, aveva in se in effetti una sua più che valida giustificazione, si voleva negare in pratica che questo fosse un processo per strage, volendolo ridimensionare invece in un più che banale accertamento di fatti illeciti comuni, in breve, ed era facilmente intuibile l'intento di chi fece quella dura battaglia, fu quello di impedire alla costituzione di Parte Civile da parte dei parenti delle vittime i quali, a dire dei difensori degli imputati, non avrebbero potuto vantare alcun diritto risarcitorio e di comportamenti ancorché dolosi, posti in essere da Bartolucci e company, lo scopo chiaro era accompagnato anche dalla

speranza di aver buon gioco in un processo privo dell'impulso di Parte Civile, che eventualmente assente non avrebbe avuto modo di mettere in luce le questioni fondamentali che avrebbero sicuramente creato le condizioni ai reati contestati, se la Parte Civile non fosse stata attiva in tale processo non lo sarebbero stati neanche i suoi Consulenti che invero e finalmente, pare abbiano depurato in maniera scientifica, sistematica e definitiva, ombre mai completamente schiarite sulle questioni radaristiche e non, il politecnico di Torino nelle persone dei Professori Vadacchino, Pent ed Algostino, ha presentato alla Corte una scrupolosa e precisa ricostruzione dell'evento, escludendo senza ulteriori possibile smentite che il DC9 Itavia sia potuto esplodere a causa di un ordigno posto all'interno della carlinga, il lavoro svolto da tali Consulenti encomiabile dal punto di vista logico scientifico, diviene ancor più mirabile se si consideri che tale impegno è stato profuso nell'assoluta gratuità e la completa assenza di collaborazioni istituzionali e di fondi pubblici o privati, intanto però basti dire che la necessità della presenza della Parte

Civile, era dovuta invero proprio a ciò che giustificava tale partecipazione, l'occasione, la chance, di essere finalmente partecipe alla ricostruzione dei fatti era direttamente mutuata e insieme giustificata dall'esigenze di tutela che la stessa chance meritava. Ciò che poi la Corte ha infatti mirabilmente chiarito nell'ordinanza di ammissione della parte Civile e che si sintetizza nella necessaria tutela di quell'interesse alla verità che fu negato proprio dai comportamenti commissivi e omissivi posto in atto dall'imputati, era questa la tutela necessaria ed è questo il risultato a cui ha contribuito la Parte Civile, con la costituzione di Parte Civile, tra l'altro si è permesso di instaurare un procedimento incidentale e civile appunto nel processo penale che vede ora impegnati, che ci vede ora impegnati e nella valutazione dei fatti oggetto di reato, questa Corte dovrà quindi comprendere e valorizzare le questioni di danno e di causa effetto, che sono tipicamente istituti civilistici, ciò al fine di definire la concreta lesione che i parenti delle vittime hanno subito, dai comportamenti illeciti che sono obiettivo di indagine dal procedimento

penale. Quanto si è appena detto è di completa cognizione di questo consesso e sarà allora il caso di precisarne molto brevemente la portata, la fisionomia del danno risarcibile si articola ex art. 1223 del codice civile, nelle due sottocategorie normative del danno emergente del lucro cessante, è naturale però che la tutela risarcitoria non si arresti alla mera reintegrazione della lesione o pregiudizio, subiti da un bene concreto sensibile, tangibilmente ricompreso nel patrimonio reale, del danneggiato, quale ad esempio il vetro infranto o l'auto incidentata, ma si estende a ulteriori categorie di beni, la cui presenza non è altrettanto fisicamente percepibile dall'interessato ma che per il diritto costituiscono situazioni giuridiche soggettive concretamente protette dall'ordinamento e non meno presenti nel patrimonio giuridico del danneggiato, sia come situazioni astratte, ossia non percepibili attraverso i sensi, sia come stati intermedi di un processo evolutivo avente come risultato finale la produzione di un bene materiale, ad esempio un arresto, un utilitas, eccetera. In questi casi, quindi la tutela

risarcitoria ha per oggetto ancor prima che il bene inteso in senso materiale, un bene inteso in senso giuridico, pertanto altre nove categorie di beni la cui lesione deve intendersi sicuramente risarcibile, sono state individuate attraverso la più recente opera di approfondimento dottrinale e giurisprudenziale. Tra le altre si possono menzionare ad esempio la cosiddetta lesione del diritto di credito che può attuarsi in determinate condizioni, nel caso di uccisione o ferimento del debitore ad opera del terzo, oppure il caso di induzione all'inadempimento o nel caso di doppia alienazione immobiliare. Una ulteriore propensione ad ampliare la sfera del danno risarcibile al di fuori della dimensione strettamente attuale del patrimonio del danneggiato, la si riscontra nella prospettazione di una ipotesi risarcitoria, nel caso di lesione di aspettativa di fatto, nonché nel caso di danno patrimoniale da diffusione di informazioni inesatte, soprattutto ad esempio qualora le stesse inducano il danneggiato a stipulare contratti a condizioni che diversamente non avrebbe stipulato. In questa direzione si è giunto perfino a configurare una autonoma ipotesi

di danno all'integrità del patrimonio, in caso di lesione al diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento delle attività negoziali relative alla conservazione dei propri beni. In questa prospettiva, appare allora particolarmente attuale la prospettazione di un danno di perdita da chance, che si verificherebbe nel caso di perdita della possibilità concretamente esistente nel patrimonio del danneggiato di conseguire ulteriori vantaggi economici e non, la configurazione di questa categoria giuridica è dovuta soprattutto alla elaborazione giurisprudenziale giuslavoristica e la sua ammissibilità dopo qualche iniziale tentennamento è ora pacificamente condiviso, se infatti un ventennio fa alcune pronunce di merito sostenevano che non è risarcibile il danno derivante da una perdita di chance, adesso questo tipo di danno è sicuramente concepito come danno risarcibile, io cito diverse Cassazioni di cui adesso per brevità non darò lettura. Pertanto la dimostrazione di un nesso di causalità tra condotta illecita e perdita della chance costituisce l'unica condizione essenziale per il riconoscimento del diritto al risarcimento,

quindi è necessario ma anche sufficiente provare la realizzazione in concreto di almeno alcuni dei presupposti per il raggiungimento del risultato superato e impedito dalla condotta illecita, è evidente come in questo caso il Giudice si possa limitare alla formulazione di un giudizio di carattere meramente prognostico, sulla concreta possibilità che aveva la chance di tramutarsi in realtà, la valutazione della chance in termini di effettività deve peraltro tener conto delle possibilità di cui godevano i soggetti concorrenti con il danneggiato e aventi analoghe e comparabili possibilità di successo, non potendo pertanto ridursi a tutela di mera aspettativa di fatto, ma deve essere valutato sulla base di concreta e ragionevoli possibilità di risultato, in sostanza la chance deve essere già esistente nel patrimonio del danneggiato al momento del verificarsi dell'illecito. Se dunque il potenziale della chance può benissimo essere valutato anche e soprattutto in base al giudizio presuntivo o prognostico, calcolo delle probabilità, la difficoltà di provare l'esistenza della possibilità di successo non può essere certo superata ricorrendo a un giudizio di

carattere equitativo ex art. 1226 del codice civile, atteso che l'applicazione di tale norma, richiede che risulti provata o comunque incontestata l'esistenza di un danno risarcibile, viceversa la liquidazione del danno, che deve avvenire in funzione della possibilità che aveva il danneggiato di conseguire il vantaggio sperato, ad esempio applicando alla valutazione economica di quel vantaggio un coefficiente di riduzione che tenga conto delle probabilità, può avvenire su base equitativa, posto alla naturale difficoltà di provare il preciso ammontare del pregiudizio economico dovuto dalla perdita della chance. Questa valutazione equitativa, accompagnata dal giudizio presuntivo o prognostico, sostiene con assoluto vigore quanto lamentato dalle costituite Parti Civili, in sede di inserimento come soggetto processuale nel presente dibattimento. Il comportamento assunto dagli odierni imputati, lesivo del diritto alla verità, costituzionalmente e codicisticamente garantito ai familiari di una vittima di una strage, era ed è sicuramente posto in rapporto di assoluta casualità, causalità, chiedo scusa, con il danno risarcibile, vantato nei confronti di

chi tale verità ha negato, di chi tale realtà ha contraffatto, di chi tali fatti ha deformato. Questa Corte con apposita ordinanza, lo dicevamo prima, ha fatto propria tale impostazione e disattendendo ovviamente le speranze degli imputati ha dichiarato le costituende Parti Civili legittimatarie di un diritto lesa e quindi meritevole di tutela, quello alla chance perduta e quello alla verità dovuta. Ma c'è un altro diritto che è stato lesa dal comportamento degli odierni imputati, si rimane ovviamente nell'alveo delle situazioni tutelabili in capo alle Parti Civili privati perché numerosi altri sono i diritti e gli interessi offesi. Il cosiddetto, è il cosiddetto diritto di non soffrire, di non patire quotidianamente la violenza dei contestati capi di imputazione, nel loro evolversi e perpetrarsi in una continuità così crudele e incessante, ed allora il diritto vantato emerge, dal diritto vantato emerge ulteriore danno, anch'esso meritevole di tutela risarcitoria che trasudato con estrema chiarezza e limpidezza, dal contenuto delle deposizioni di alcune Parti Civili che sono state ascoltate in questo dibattimento, è il cosiddetto danno esistenziale,

di chi ha dovuto subire una continua mortificazione, di chi ha dovuto riseppellire e poi ancora diseppellire il ricordo dei propri cari, ogni volta che una nuova notizia trapelava, ogni volta che tale notizia veniva smentita e ogni volta che un nuovo elemento del povero aereo, veniva tirato fuori dal proprio oblio e anche il danno esistenziale che è stato accollato ai parenti delle vittime e un danno autonomo rispetto a quello recato dalla perdita di chance che come detto ci ha permesso di essere qui adesso a parlare, ma comunque un ulteriore danno concreto, effettivo, logico, al punto di essere addirittura scontato, ma non per questo carente di tutela risarcitoria, per danno esistenziale si intende l'insieme di ripercussioni relazionali negative a incidenti sulle condizioni di vita e sulla qualità dell'esistenza, subita da un soggetto per effetto dell'altrui fatto illecito. Il danno esistenziale riguarda quindi una autonoma categoria di danni non patrimoniali riguardanti i risvolti personali ed esistenziali appunto, di qualunque genere di illecito, non è un danno patrimoniale e sicuramente si distingue dal danno biologico e dal danno morale.

Quest'ultimo il danno morale nel caso che ci occupa appare talmente manifesto da non meritare altro se non un lapidario richiamo, c'è, è insito nel contestato reato e nelle ripercussioni sulla prostrazione da animo dei familiari delle vittime, costituisce l'angoscia dello spirito insito nella condizione di un parente orfano di un congiunto, ma si distingue da quella esistenziale perché le ripercussioni negative in cui quest'ultimo sono manifestate sul piano concreto, essendo perciò suscettibili di precise verifiche, si differenziano così dalle sofferenze e dai dolori di carattere spirituale tipici del danno morale. La nuova categoria risarcitoria presenterebbe pertanto una fisionomia distinta rispetto ai classici paradigmi del danno morale e sicuramente si differenzia dal danno patrimoniale, il quale costituendo una diminuzione di patrimoni, trova precisi riferimenti nel cosiddetto danno biologico, ma il danno esistenziale è pur sempre un danno, è un danno ingiusto, è una lesione meritoria di riconoscimento, viene mutuata dalle norme di tutela costituzionale e sulla dignità dell'uomo e ancorché sia negata a diritti non aventi natura

squisitamente economica, postula senz'altro una autonoma tutela e una distinta propria qualificazione. Si sostanzia quasi amalgamandosi con il danno morale, ma comunque distinguendosi in quella lunga ed estenuante, oltre che vana attesa, che come la storia di questa vicenda ci spiega, si è perpetrata così a lungo dal rendere così tanto speciale, anche questo processo al punto tale da fargli assumere un nome che non gli è proprio, dover attendere il risultato delle perizie, subirne le diverse contrastanti interpretazioni, dover accertare una ipotesi dopo l'altra e poi una smentita dell'ultima, dover accertare di poter soltanto immaginare quell'esplosione, quella caduta in mare, quella morte inevitabile, dover accettare che le dichiarazioni non potessero essere smentite dai fatti, perché gli atti che ci raccontano i fatti non ci sono più, sono spariti e distrutti, secondo le regole insensate coperte dalle scadenze di routine, come se la verità avesse un termine necessario, un limite di tempo marcato dalla burocrazia amministrativa, dover continuamente assistere al balletto dei potenti, comandanti e militari, politici e indagatori,

dover accettare le menzogne e i depistaggi, i dinieghi e gli occultamenti, dovere lottare per avere verità, dovere aspettare per capire l'unica possibile ragione della perdita del proprio congiunto che era racchiusa nella propria immaginazione, perché null'altro e nessun altro aveva il coraggio di dire la verità, dover incessantemente inseguire ogni più piccolo pezzo di quell'aereo, per capire, per giustificare, per quietarsi infine sconfitti. Questo è il danno alla persona, quella stessa persona i cui diritti sono tutelati dalla legge delle leggi e dalla volontà divina per chi in questo caso ha ancora il coraggio di credere e questo è il danno all'esistenza. Si è già accennato alla qualificazione del processo in rapporto alle aspettative delle parti, un processo per strage, non è sicuramente, in ciò siamo tutti d'accordo, un processo per reati comuni non lo è lo stesso, perché sempre da una strage comunque, vengono nascosti, di una strage vengono nascosti esecutori e motivazioni e per una strage vengono commessi comportamenti illeciti degli imputati. La gravità del reato contestato lungi dal poter essere ridimensionato da dichiarazioni

minimaliste, sta appunto nel contesto che si è voluto mascherare e dissimulare, la strage c'è stata, ottantuno persone e io vorrei ripetere i nomi, ma per brevità e rispetto non lo farò e per i motivi di cui ho spiegato e purtroppo dovrò ridurre quegli ottantuno nomi a un semplice numero e continuerò a ripetere questo ottantuno che depersonifica le persone vittime di quell'aereo e comunque purtroppo dovrò continuarlo a fare, quelle ottantuno persone sono state uccise senza dar loro una minima speranza, ventitré anni sono dovuti passare per giungere a una possibile conclusione giudiziaria. Qui adesso si dovrà chiarire la qualificazione del reato, cercando per quanto possibile di rimanere nell'alveo dei fatti realmente accaduti e delle conseguenze che tali fatti hanno comportato in ordine alla lesione dei diritti giuridicamente tutelabili. Siamo passati Signori della Corte, come avrete notato a un altro argomento che è la qualificazione del reato di attentato, dei numerosi imputati originari, tutti i membri dell'Aeronautica Militare o quasi tutti, a causa dello stralcio delle diverse posizioni e della necessità di procedere per la maggior parte di

questi con nuovo rito, sono rimasti a tutt'oggi di fronte alla Terza Sezione di questa Corte d'Assise, soltanto quattro Generali rappresentanti i vertici dell'Aeronautica Militare nel 1980 anno della tragedia. E' opportuno premettere alcune brevi considerazioni di carattere tecnico giuridico sulla natura e sulla struttura dei reati oggetto dell'imputazione. Come risaputo il delitto di cui all'art. 289 del codice penale, cioè l'attentato agli organi costituzionali, come tutti i delitti di attentato presenta una particolare struttura che lo qualifica come reato a consumazione anticipata. In pratica il legislatore nel tutelare i beni di primaria importanza i quali nella specie la libertà di esercizio delle attribuzioni e le prerogative del governo della repubblica, punisce chiunque con la propria condotta mette in pericolo quei sommi valori, ma non richiede ai fini della consumazione del reato che venga conseguito il risultato avuto di mira, si tratta quindi di un reato di pericolo in cui evento naturalistico coincide con la mera esposizione a pericolo del bene interesse protetto dalla norma penale. Non di meno secondo

un consolidato orientamento giurisprudenziale, sulla scorta di un'assimilazione interpretativa tra i delitti di attentato e tentativo si richiede ai fini della configurabilità dei reati in questione l'ulteriore requisito non scritto della idoneità della condotta. Gli atti posti in essere dalla gente, oltre che essere univoci, ossia orientati verso un determinato fine, devono essere idonei, cioè devono esprimere quella potenzialità offensiva o pericolosità della condotta che va valutata secondo il noto criterio della prognosi postuma. Il termine attentato usato dal legislatore nel delitto in esame, va inteso nel significato di una condotta umana che susciti il concetto dell'intrapreso attacco contro una situazione di fatto, un assetto, un ordine considerato nella coscienza sociale come della massima importanza. In particolare la fattispecie criminosa in oggetto tutela l'esercizio concreto delle prerogative delle attribuzioni delle funzioni che la legge conferisce agli organi costituzionali dello Stato. La tutela penale riguarda quindi tutte le funzioni dei predetti organi, nessuna esclusa, la condotta incriminata è articolata in due ipotesi

diversamente sanzionate, l'impedimento e la turbativa. Secondo autorevole dottrina, nel concetto di impedimento è compresa non soltanto la creazione di ostacoli che rendano impossibile il materiale esercizio delle prerogative, attribuzioni e funzioni, ma altresì ogni coazione anche pratica esercitata sui vari organi per ottenere un esercizio diverso dal dovuto e comunque non conforme alla volontà dell'organo. Il turbamento invece, sempre secondo la dottrina, è effetto di intromissioni che pur non impedendo l'esercizio delle funzioni, eccetera, ne ostacolano tuttavia lo svolgimento alterando così le regole che devono presiedere all'espletamento di compiti tanto impegnativi ed elevati. Il dolo della fattispecie è un dolo generico e non specifico come qualcuno vi dirà e consiste nella coscienza e volontà del fatto descritto dalla norma, secondo la tesi preferibile, la norma incriminatrice esige soltanto che il dolo investa tutti gli elementi del fatto tipico, non vi è alcuno scopo ulteriore che non trovi riscontro nella fattispecie obiettiva, proprio perché il piano stesso della fattispecie obiettiva è costruito con quella certa proiezione del fatto

verso un dato risultato e l'elemento psicologico lo investe tutto così com'è, l'equivoco in cui cade chi definisce specifico il dolo dell'attentato è dovuto alla particolare struttura di questa fattispecie, che mette in evidenza quella divergenza tra forma e intenzione che può trarre in inganno, sennonché qui la realizzazione dello scopo prefissato dalla legge, in vista del quale la gente compie l'azione, trova perfetto riscontro sul piano della fattispecie obiettiva giacché è lo stesso risultato cui tende la condotta, verso cui cioè è proiettato tutto il fatto attentante. Il dolo perciò investe questa stessa proiezione aderendo integralmente a tutto lo sviluppo nel piano soggettivo. In estrema sintesi l'oggetto della prova ai fini dell'accertamento della responsabilità dei reati contestati riguarda: a) la condotta che deve essere idonea degli imputati; b) l'evento di pericolo; c) il dolo; d) il nesso di causalità tra la condotta e l'evento. Dal punto di vista strettamente processuale alla ricostruzione dello scenario storico politico in cui svolsero gli avvenimenti e dei rapporti allora esistenti tra i vertici degli apparati

militari, servizi segreti e organi politici, nonché la stessa ricostruzione delle cause che hanno determinato la caduta dell'aereo dell'Itavia, rivestono un ruolo fondamentale per comprendere il movente o i molteplici moventi, che hanno spinto gli odierni imputati a perpetrare o a far perpetrare una lunga serie di omissioni, inesattezze, falsità e depistaggi a loro titolo contestati. Per quanto riguarda le condotte, rilevano tanto le condotte attive quanto e in particolar modo in questo caso, quelle omissive, poste in essere dagli imputati, già al momento della scomparsa del veicolo dell'Itavia I-Tigi dai cieli di Ustica e successivamente nei vari siti radar così come è emerso nel corso di questo dibattimento. Per quanto riguarda l'evento, l'evento di pericolo per gli organi costituzionali causato dalle suddette condotte, è coinciso con l'impedimento delle prerogative politiche delle nostre istituzioni democratiche, sia per quanto riguarda la politica interna che per le relazioni diplomatiche e internazionali. E' infatti evidente che senza gli ostacoli che sono stati posti in vario modo all'accertamento delle vere

cause dell'incidente di Ustica, gli organi competenti avrebbero benissimo potuto far chiarezza sulla vicenda intricata e estremamente pericolosa per la stabilità e la pace della nostra nazione. Ciò avrebbe consentito al nostro governo di adottare le misure che sarebbero state ritenute opportune anche nei confronti di eventuali altri stati responsabili. Per quanto riguarda il dolo, il dolo è accertabile in capo ai singoli imputati e questo emerge in modo evidente dal modo in cui gli stessi hanno agito e dalle richiamate omissioni, falsità e depistaggi a essi in vero modo attribuibili e posti in essere con la coscienza e volontà di nascondere agli organi inquirenti e all'intera nazione fatti rilevanti a loro conoscenza. Ciò con l'ulteriore consapevolezza e intenzione di anteporre il potere militare agli altri organi dello Stato nella convinzione o presunzione, di gestire tutta la vicenda a livello militare e tra militari, mettendo in pericolo con tale comportamento ostruzionistico la stessa esistenza e il funzionamento dello stato democratico. Infine per quanto riguarda il nesso di causalità, nella specie è caratterizzata prevalentemente dal

carattere dell'omissività del reato, posto in essere e va determinato in base a quella che si usa definire la relazione ipotetica. Nel reato omissivo infatti la causalità non potrà configurarsi come causalità reale, bensì come causalità ipotetica, volta ad accertare se e in che modo l'eventuale compimento dell'azione dovuta avrebbe inciso nel corso degli accadimenti e se sarebbe stato idoneo a impedire il fatto reato con una probabilità soltanto vicino alla certezza. In tal senso è dato rilevare una assoluta uniforme convergenza, tanto della dottrina dominante che della giurisprudenza che troverete nel dischetto. Devo accennare molto brevemente adesso Signor Presidente, Signori della Corte, a una questione anche questa preliminare, che riguarda non tanto gli imputati ma la posizione dell'Avvocatura dello Stato in questo processo. E' altresì questa questione che la Corte ha già affrontato e risolto, ma io ritengo necessario e opportuno, spendere un paio di parole. Una delle questioni preliminari che si sono poste durante gli atti introduttive e perfetto delle eccezioni sollevate dall'Avvocatura dello Stato e dalle difese degli

imputati, riguardava il problema della contemporanea presenza nell'ambito di questo processo della parte pubblica, Avvocatura dello Stato, sia come Parte Civile che come responsabile civile. L'antinomia benché apparente si può considerare soltanto virtuale, poiché la dualità di parti processuali corrisponde invero a dualità di posizioni giuridiche a causa dello sdoppiamento della figura dello Stato che si presenta in questo processo, ora come parte lesa, nelle sue prerogative politiche e costituzionali, ora a causa del nesso di immedesimazione organica tra l'istituzione e i suoi vertici, come apparato deviato capace di sovrapporsi arbitrariamente alle istituzioni democratiche, straripando dalle sue originarie attribuzioni. Di qui anche la doppia sfera di legittimazione dell'Avvocatura, sia attiva come Presidenza del Consiglio dei Ministri in rappresentanza dello Stato istituzione o dello Stato comunità leso nei suoi diritti e interessi primari, in primis l'interesse all'autoconservazione che viene minacciato attraverso gli organi costituzionali, sia passiva come il Ministero della Difesa, attraverso i suoi vertici e in particolare

tramite lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, cui si debbono attribuire le principali responsabilità commissive e omissive. Come insegna autorevole dottrina, il termine stato, può essere assunto nel linguaggio giuridico in diversi significati. Stato è innanzi tutto lo Stato istituzione quale corpo sociale organizzato con proprie caratteristiche e propri elementi costitutivi tra cui il territorio, il popolo e la sovranità, è questo appunto lo Stato istituzione, lo Stato ordinamento che la nostra costituzione designa più spesso con il termine di Repubblica. Il secondo significato di termine stato designa l'apparato autoritario, vale a dire quel complesso di autorità e la relativa autorizzazione cui l'ordinamento attribuisce formalmente il potere di emanare e portare a esecuzione le norme e i comandi mediante i quali lo Stato fa valere la sua supremazia. Allo Stato così inteso, che possiamo definire Stato apparato o Stato governo, l'ordinamento può conferire la personalità giuridica e allora sarà anche definito come Stato soggetto o Stato persona, esso è sottoposto al pari degli altri soggetti al diritto, principio dello stato di diritto ed è

quindi titolare di posizioni attive e passive nei confronti dei cittadini e degli altri soggetti pubblici e privati. Infine si suole riconoscere una terza accezione al termine di stato, come Stato comunità o comunità statale o società civile, la quale è costituita dall'insieme dei governanti sottoposti al potere di supremazia dello Stato apparato ed è principalmente destinataria di comandi, ma che negli stessi ordinamenti democratici partecipa in vario modo anche alla formazione degli stessi. Ciò premesso va pertanto, comunque, in ogni caso respinta l'eventuale successiva richiesta di estromissione del responsabile civile, presentata o presentanda dall'Avvocatura dello Stato sul presupposto della incompatibilità logica e giuridica tra parte civile e responsabile civile. Le due posizioni non risultano affatto in antitesi, a causa della già evidenziata pluralità di forme in cui lo Stato può considerarsi a secondo del contesto di riferimento e dalla natura degli interessi lesi che appare varia e differenziata. Oltre l'interesse pubblico e costituzionale risulta infatti lesa, dalle condotte illecite, poste in essere dagli odierni imputati, anche il diritto

dei singoli e dell'intera comunità statale. D'altra parte la responsabilità civile dello Stato, Ministero della Difesa, per i danni subiti dai familiari delle vittime, costituendosi come Parti Civili in questo processo, danni patrimoniali, morali ed esistenziali, deriva dalla stessa norma costituzionale che ha posto il principio di responsabilità diretta dell'amministrazione per gli illeciti posti in essere dai suoi Funzionari. Ai sensi dell'art. 28 della Costituzione infatti, i Funzionari e i dipendenti dello Stato e degli enti pubblici sono direttamente responsabili secondo le leggi penali e amministrative, degli atti compiuti in violazione dei diritti e in tali casi la responsabilità civile si estende allo Stato e agli enti pubblici. Questa norma applica la regola dell'immedesimazione organica del Funzionario nell'apparato amministrativo essendo proprio quest'ultimo con la sua struttura e con la sua partecipazione a concorrere fattivamente alla realizzazione dell'illecito. Secondo la concorde opinione di dottrina e giurisprudenza non si richiede in proposito l'accertamento di un rapporto di causalità tra l'illecito e i

dipendente e la funzione svolta reputandosi sufficiente alla ricorrenza di un rapporto di necessaria occasionalità, in quanto può ritenersi sufficiente ai fini dell'imputazione diretta dell'amministrazione e che lo svolgimento di compiti da essi demandati ai dipendenti abbia costituito l'occasione imprescindibile alla perpetrazione dell'illecito. La giurisprudenza ha pienamente avallato questo orientamento precisando che anche il comportamento doloso e talora quello integrante e di per sé il reato, tenuti dal dipendente non valgano ad interrompere il nesso di necessaria occasionalità, quando si accerti che non abbiano pregiudicato la realizzazione dello scopo pubblico programmato. Solo nell'ipotesi in cui il dipendente abbia agito per un fine esclusivamente egoistico e privato, perciò solo incompatibile con il fine pubblico ovvero anche... ovvero anche pubblico, ma non rientrante nella funzioni o nelle finalità istituzionale nell'ente viene meno il nesso di occasionalità. Su questo punto dunque si pongono i maggiori problemi interpretativi e di conseguenza vengono mosse le principali eccezioni da parte del responsabile civile, dubbi ed

eccezioni che comunque vanno del tutto fugati tenendo presente la peculiarità delle fattispecie illecite considerate, innanzi tutto bisogna considerare la molteplicità e la varietà dei comportamenti illeciti che a vari titolo hanno contribuito a produrre gli effetti dannosi di cui si dirà di seguito. Trattasi di una varietà di fatti dolosi ed insieme colposi non riconducibili ad unità, quanto all'elemento psicologico a causa della complessità delle relazioni e dei comportamenti tenuti dai vertici dell'Aeronautica Militare. Quanto alle condotte negligenti essi hanno evidenziato l'esistenza di un colpa di apparato o di colpa di organizzazione individuabile nel mancato rispetto dei principi generali del buon andamento, trasparenza, correttezza e affidamento che devono sorreggere l'azione amministrativa. Tali condotte per lo più omissive o inerti e comunque ascrivibili a colpa, hanno in vario modo impedito l'accertamento fatti relativi al disastro di Ustica in una vicenda che per la delicatezza delle implicazioni politiche internazionali e soprattutto per la morte di ottantuno vittime innocenti, avrebbe senz'altro meritato ben altro spirito collaborativo ed

impegno concreto da parte delle Autorità Militari che avevano il controllo della Difesa Aerea. In secondo luogo quanto ai comportamenti dolosi integranti il reato di attentato agli organi costituzionali la loro incidenza è stata tale da determinare il reato di attentato agli organi costituzionali, la loro incidenza è stata tale da determinare l'insorgere di un potere, quello esecutivo e militare, nei confronti degli altri, con la conseguente minaccia al concreto funzionamento degli organi costituzionali e delle istituzioni democratiche. Si può forse parlare di comportamento al di fuori del quadro istituzionale al fine di escludere la ricorrenza del nesso di necessaria occasionalità allorché la stessa istituzione militare attraverso i suoi vertici devii dai suoi fini normali straripando dalle proprie attribuzioni per invadere quelli degli organi politici, può forse dirsi che gli imputati abbiano agito per un fine egoistico o privato? Quando lo stesso potere militare erettosi a sovrano ha impedito le determinazioni di politica internazionale di competenza del Governo e del Parlamento ed ha invaso la sfera della relazione diplomatiche riservate agli

organi politici e degli stati. Non è piuttosto configurabile secondo un chiaro dettame della costituzione come a noi sembra, proprio una responsabilità dell'intero apparato militare e quindi in pratica dello stato apparato S.M.A.. Anche in questo caso dunque bisogna ritenere che l'elemento soggettivo del reato addebitato non sia elemento idoneo ad interrompere il nesso di occasionalità poiché nella fattispecie considerata, questo esprime una finalità o tensione che non è propria solo della gente, ma che imprime e si imprime alla istituzione deviata e la quale obbedisce al volere dei suoi vertici, proprio la posizione apicale degli odierni imputati nell'ambito dell'apparato militare di riferimento evidenzia in modo piuttosto chiaro il meccanismo della immedesimazione organica dove la volontà dell'ente si esprime attraverso la volontà dell'organo e mentre gli atti dell'organo vengono riferiti all'ente e questo meccanismo nonostante si sia poi pervenuti al conseguimento di risultati aberranti, attraverso il perseguimento di fini deviati da parte dei vertici dello S.M.A., accusati di alto tradimento, fa sì che si possa nella fattispecie

rinvenire non tanto un nesso di necessaria occasionalità ma di vera e propria causalità, tra la funzione ricoperta degli imputati e gli illeciti posti in essere con conseguente responsabilità diretta dell'ente ai sensi dell'art. 21 della Costituzione. E veniamo al fatto, chiedo scusa per il tempo che ho rubato ma ritenevo doveroso fare queste premesse. Il giorno della tragedia di Ustica, erano sicuramente in corso dei voli aerei militari in assetto operativo oltre che esercitazioni militari aeronavali nel medio e basso Mar Tirreno. Ciò si deduce facilmente da una serie di considerazioni tra loro concatenate, le dichiarazioni dei Radaristi di Ciampino che dicono di aver visto razzolamenti sugli schermi radar, il comportamento del controllo aero-civile che chiama l'Ambasciata Americana e di questo si parlerà più avanti, la presenza di documentazione radaristica che certifica la presenza di voli non identificati, l'esistenza di notam che attestano la presenza di esercitazioni a fuoco a Capo Teulada, non distante dal luogo del disastro, le risultanze delle registrazioni foniche delle telefonate intercorse tra i vari siti militari e

non, non sono certo elementi da sottovalutare nella necessaria ricostruzione del fatto a Ciampino. I testi hanno confermato quanto rilevato sugli schermi radar e sempre Ciampino contatta l'Ambasciata Americana, certamente per verificare la prima preoccupazione nata nel sito, la collisione, il possibile scontro fra qualche pollaccione, il dubbio di una pesante responsabilità nei confronti del controllo a quel tempo militare, dei voli civili, vedremo tutto quanto in dettaglio nel successivo capitolo dedicato a Ciampino e per quanto poi riguarda, sempre in premessa, la documentazione radaristica, si deve subito sottolineare che già il telex di Martina Franca inviato la sera stessa del 28 giugno del 1980, riporta nella maniera più assoluta una traccia non identificata che scende sulla stessa rotta del DC9 e che riporta orari riferibili al periodo dell'incidente. In più la traccia con cui veniva contrassegnato il DC9 era identificata nella Lima/Kilo 477 che avvistata da Licola era già la sera stessa del 27 giugno è definita come inesistente, "è un regalo del N.A.D.G.E." ci dirà Patroni Griffi. Ancora così ampiamente emerso

durante il dibattimento, sui tracciati di Ciampino scorrevano numerosissime tracce di solo primario, non identificate sono le PR1, PR3 fino a PR12 che nell'immediatezza del fatto non potevano non far pensare alla concomitante e attigua presenza di aerei in assetto operativo. In relazione al citato notam che prevedeva un'esercitazione militare con missile fino ad una gittata di cinquantamila piedi si può essere adesso più precisi. Nei giorni del 26 e 27 giugno fino alle ore 24:00 del 27 giugno era prevista nelle acque del poligono di Teulada, Capo Teulada in Sardegna, un'esercitazione di tiri fino a cinquantamila piedi di altitudine di artiglieria navale con la partecipazione delle unità navali, Lanciamissili Ardito, Audace, Impavido, il Caccia Impetuoso e Indomito, il Caccia Guè Partie (fonetica) e Corvetta Drugù (fonetica) della Marina Francese, concorrevano inoltre all'esercitazione anche le Fregata Bergamini e Centauro. Infine per quanto riguarda le risultanze delle registrazioni foniche delle telefonate intercorse fra i vari siti radar e militari, non pare dubbio alcuno che sin dai primi attimi del disastro l'Aeronautica Militare

Italiana avesse acquisito la consapevolezza che non si era trattato di incidente normale, ma di una più strana vicenda, di un evento del tutto inconsueto, atipico e nello stesso tempo preoccupante, la riprova della coscienza in consuetudine del disastro, nella valutazione comparativa di ciò che fecero i nostri controllori dello spazio aereo in rapporto proprio ad un altro evento seppur di limitate dimensioni, che si stava consumando in contemporanea sui cieli italiani. Un altro aereo era infatti precipitato a Capo Gabbiano, nelle vicinanze dell'Isola d'Elba ma nessuno trattò la vicenda come fu fatto per il DC9 "Itavia", nessuno parlò di collisione, nessuno comunicò la notizia al C.O.P. e nessuno chiamò l'Ambasciata Americana eppure quel piccolo aereo era stato sotto il controllo radar di Ciampino che lo aveva seguito e che si era preoccupato delle operazioni di soccorso. A queste considerazioni non si oppongono ovviamente quelle relative alla quantificazione del disastro in rapporto al numero di decessi. Non era certamente l'emotività una delle prerogative caratteristiche dei nostri Comandanti dell'Aeronautica infatti, il basso Mar

Tirreno a quell'ora di sera del 27 giugno del 1980 presentava quindi una situazione molto complessa, con navi lancia missile impegnate in navigazione e con aerei militari in assetto operativo a transponder spento. Dalla Corsica erano decollate diverse coppie di aerei militari in assetto operativo anche essi e avevano continuato almeno fino alle 22:00 di sera, è una realtà chiara e semplice che non può certamente essere negata da nessuno e che non potrà più essere certamente mistificata da chi aveva allora il potere di far sparire e di far ricomparire a proprio piacere. Nel conteste testé definito si inseriscono le posizioni degli altri Ufficiali adesso imputati nel presente processo, erano loro infatti i necessari destinatari di ogni informazione utile alla comprensione dell'evento, perché erano proprio loro i responsabili nel nostro spazio aereo, i massimi tutori della sicurezza dei cieli italiani ed erano loro, Bartolucci ed altri, ad essere gli unici che avrebbero potuto direttamente dialogare con le Forze Militare Americane, N.A.T.O. e dei Paesi collaboranti. Erano loro i capi ed erano loro i gerenti. Ed erano loro i responsabili. Ebbene, i

nostri imputati adesso confortati dall'assunta consapevolezza che nulla e nessuno potrà più smentirli e vi verrà gridato, non più bisbigliato, vi verrà gridato che non ci sono i documenti e lo sappiamo perché non ci sono i documenti, i nostri imputati adesso assumo una posizione incomprensibile, perché abbia per quanto riguarda quello che pensa questa Parte Civile un minimo di coscienza critica e umana, loro ci dicono con estrema semplicità e laconicità di avere ricevuto l'informazione e di non fatto altro. Magari specificano di avere richiesto assicurazioni affinché i soccorsi partissero e nonostante l'ammissione di una consapevolezza sul pericolo di una collisione, chiudono quei telefoni e vanno a dormire, lasciano che un semplice Maresciallo faccia il proprio dovere chiamando perfino un'Ambasciata e loro si coricano sereni e serafici nella loro camera da letto, i nostri Generali non agitano, non mostrano un benché minimo sussulto, non sentono la più piccola necessità di attivarsi già nella pur citata consapevolezza che una collisione possa essere stata la causa del disastro, i nostri capi sono persone pacifiche e

disinteressate, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana è un organo di mero coordinamento secondo la legge, non si occupa di altro, non ha responsabilità di altro, Bartolucci Lamberto non ricorda da chi è stato avvisato la sera del 27 giugno del 1980, sicuramente una telefonata a casa sua lo informa della scomparsa di un DC9 dell'"Itavia" e lui, massimo capo di tutto il sistema si limita a richiedere quanto segue: "guardate se tutti i nostri aeroplani sono a terra", null'altro, è finita lì, è stata una telefonata rapida e non ho parlato con altri. Ecco, il Capo, da lui dipendono tutti i sistemi di sicurezza, di controllo, di intervento e di soccorso aereo, il Capo non ha bisogno di altre informazioni e non può far altro che andare a dormire, domani si vedrà. Nel frattempo il Sottocapo e cioè colui che dovrebbe eventualmente supplire il Capo in ogni operazione, riceve anch'esso l'informazione ma non ricorda quando, se la sera o la mattina, in ogni caso se ne ricevette notizia la sera non ne fa nulla, non si attiva e anche egli va a dormire pacatamente. Vi è in quanto appena descritto qualcosa che non va, si sente già da

subito e risulta palpabile per intuizione, ci si chiede e viene talmente naturale da sembrare scontato, come possono avere agito con tale semplicioneria i nostri Capi dello Stato Maggiore alla notizia di un così grave episodio che pure avendo avuto, pure avendo avuto per loro stessa ammissione la primaria consapevolezza che un tale disastro poteva benissimo essersi consumato per una collisione in volo con qualche aereo militare, certo non potevano sapere quale aereo, di quale nazionalità ma va da sé che se di un aereo italiano si fosse trattato ne avrebbero certamente acquisito l'informazione nella sera stessa, già, perché non soltanto gli aerei civili hanno la cosiddetta autonomia di volo, ma ce l'hanno anche i militari e anche i militari devono atterrare prima o poi in un aeroporto e se non atterrano si attivano le procedure di allarme così come per gli aerei civili, nessuna differenza, così la mattina successiva e di buonora ma sempre all'orario ordinario, alle 8:00 circa, il Capo e il Sottocapo si incontrano in un ufficio e come è loro costume affrontano finalmente il problema con la calma che gli è propria e il Capo sentenza: "vorrei saperne di

più" e allora si attiva il Generale Melillo, anch'egli un Capo di minor rango però, soltanto del Terzo Reparto, Melillo aveva ricevuto la notizia la sera stessa dell'evento ma già ne aveva dimenticato l'interlocutore, ma il Generale Melillo questa volta si attiva immediatamente per potere esaudire il desiderio espresso dal capo e così chiama tutti gli enti della Difesa Aerea e del traffico interessati alla rotta del velivolo scomparso e chiama anche gli enti militari N.A.T.O., ovviamente non c'è tempo neanche per un appunto scritto, sono solo informazioni telefoniche, la prassi e la procedura per questa volta soltanto possono essere ben tralasciate e i registri di protocollo rimarranno in bianco. Il Generale Melillo che per scrupolo insiste a definire il suo operato una mera verifica con ciò tentando di disattendere alle illazioni di chi vorrebbe intraprendere, interpretare tali operazioni con una vera e propria indagine richiede al Terzo R.O.C. i dati dei tracciamenti radar relativi alla notte precedente e il R.O.C. con il messaggio S.O.C. che gli trasmette il 28 sera li manda, ma tali dati pure avendo il Terzo Reparto un settore particolarmente specializzato

nell'analisi dei dati radar non vengono neanche visti da Melillo e né dai suoi dipendenti. Melillo riferisce che tali dati furono esaminati dall'I.T.A.V. e così facendo anche in ciò si defila dalle sue eventuali responsabilità. Melillo inoltre riceve un altro importante documento, è il telex di Cincusnaveur, io non imparerò mai a dire questo nome, che escluderebbe la presenza di voli militari N.A.T.O. nelle vicinanze del DC9 "Itavia" la sera del 27 giugno del 1980, tale telex Melillo lo trova sulla propria scrivania in fotocopia e con l'assoluta assenza tra i destinatari di enti militari italiani, non si preoccupa nemmeno di verificarne l'autenticità, la provenienza e la genuinità, lo porta a Ferri il quale lo dà a Bartolucci che ne informa il Ministro il quale doveva riferire in Senato e così l'8 luglio del 1980 il Ministro formica riferisce al Senato e la questione appare conclusa, nessuna collisione, nessuna presenza di aerei militari nelle vicinanze, nessuna traccia sconosciuta, nessuna esercitazione, tutto è sistemato. Ma che cosa era successo esattamente la notte del 27 giugno del 1980? Cosa avevano fatto io nostri militari per comprendere le cause

del sinistro, come si erano comportati i vari radaristi, gli addetti al controllo e i responsabili di sala e di reparto, i semplici Avieri e i Comandanti di settore? E allora noi analizzeremo sempre con la dovuta sintesi le varie situazioni rilevanti suddivise per localizzazioni e rapportate alle dichiarazioni dei soggetti che parteciparono alla formazione dei fatti, in tale sede procederemo all'enunciazione di quanto avremmo dovuto e potuto trovare e di cosa è stato effettivamente reperito, analizzeremo poi i canali informativi attraverso cui le informazioni viaggiavano nell'ambito dell'organizzazione subordinata all'Aeronautica Militare di allora e poi daremo un veloce sguardo ai risultati peritali posti in essere dai Consulenti di Parte Civile e faremo un breve esame degli elementi di prova acquisiti e del perché tali dati siano alla fine risultati inidonei per la prosecuzione dell'indagine relativa al reato di strage e concluderemo infine con una valutazione critica anche analizzando alcune contraddizioni emerse. Veniamo allora ai siti radar e allora noi continuiamo la storia che Enzo ci racconta quella sera del 27 giugno del

1980. L'Italia nel 1980 fa parte della N.A.T.O., ed è geograficamente collocata nel complesso sistema difensivo militare, un'area strategicamente fondamentale da un lato, ad est la Jugoslavia di Tito e i parenti del Patto di Varsavia, a sud la Libia di Gheddafi e tutto intorno il Mar Mediterraneo, area di indiscutibile importanza militare, quindi proprio per tale peculiare posizione la Regione Aerea Italiana gode delle più alte responsabilità sia in ordine all'esigenza di tipo informativo se in relazione alle necessità di intercettazione contro eventuali attacchi e/o inserimenti non autorizzati, l'Aeronautica Militare Italiana, ente gestore dello spazio aereo italiano ha tutta la responsabilità della Regione Aerea e pertanto viene dotata di un complesso sistema radaristico integrato nel cosiddetto N.A.D.G.E. che permette il controllo integrato di tutto lo spazio aereo potendo i vari siti, appunto, interagire tra di loro passandosi le informazioni attraverso il cosiddetto cross-tell si era creata in sostanza una vera proprio sorta di rete con la quale era possibile intercettare, seguire, controllare ogni singola traccia radar. I siti radar militari che

la notte del 27 giugno del 1980 furono in diversa misura coinvolti nella vicenda del DC9 "Itavia" sono Monte Venda, Poggio Renatico, Poggio Ballone, Potenza Picena, Licola, Marsala, Siracusa e Martina Franca che non disponeva di un'antenna ma che comunque riceveva tutti i dati dai vari siti periferici e vi era poi Ciampino che era un sito radar addetto esclusivamente al controllo dei voli civili ma che a quell'epoca veniva sempre gestito dall'Aeronautica Militare. Non dipendenti dell'Aeronautica Militare, ma ovviamente e funzionalmente e operativamente ad essi collegate erano poi le varie postazioni mobili minori siti nelle varie navi militari italiane e non che nel Mar Tirreno avrebbero dovuto essere numero e operative, tanti occhi e tanti sguardi sul cielo e tante attenzioni. Di questa breve disamina noi ci occuperemo soltanto di quel flusso importante, fondamentale di informazione che passa Marsala, va a Siracusa, sale a Licola e passa Martina Franca e poi va a Ciampino, questo lo faremo per brevità per i motivi di cui abbiamo accennato all'inizio. E' doveroso ricordare con la sintesi che impone questa odierna discussione che la congiuntura

politica e internazionale dell'epoca era tra le più delicate dell'intera storia del globo, cioè comportava e anzi doveva comportare una grande responsabilità in capo all'Aeronautica Militare per i motivi che abbiamo detto prima che come detto, operava in trincea, nella zona di più estrema frontiera, tale responsabilità tra l'altro doveva essere rendicontata nei confronti del Paese e anche nei confronti delle Forze Militari alleate che dovevano continuare a riporre assoluta fiducia nella capacità dell'Aeronautica Militare, una situazione quindi delicata a cui facevano da contrappeso i sicuri ritorni anche in termini di prestigio e che i militari italiani di allora non disdegnavano affatto, elicotteri e aerei e auto con autista a completa disposizione, scorta e massima libertà di movimento per l'ambito nazionale. Rapporti alla pari con i massimi rappresentanti delle Forze Armate alleate e numerose cene conviviali per quello che concerne i rapporti con i Paesi esteri ed altro ancora che può ben comprendersi e che non è necessario ripetere o ricordare per rispetto questa volta degli interessi posti in gioco delle Parti rappresentate da questo

Difensore. Ma tutto questo era potere, tutto questo era autorità incondizionata e incondizionabile, era disponibilità di spese senza limite, era assoluta autonomia, era manifestazione di uno status irrinunciabile, a qualsiasi costo, a costo persino di configgere con gli interessi della Nazione come quello alla verità, nel contesto di tale situazione, come detto, viene soltanto accennata ma che non per questo va sottovalutata si inserisce la questione dei siti radar italiani che per dirlo in una battuta altro non erano se non gli occhi del grande gigante N.A.T.O. e gli occhi per essere tali dovevano ben vedere, Marsala, Moro... Presidente io la parte dedicata ai siti è consistente, se lei prevede di dover fare una pausa magari fra qualche minuto forse è meglio farla adesso in modo che non interrompo il discorso visto che sono magari undici e mezza.

PRESIDENTE: sì, sono le 11:20 e per, diciamo, disciplinare abbastanza razionalmente la pausa...

AVV. P.C. OSNATO: sì, io alle 2:00 finisco.

PRESIDENTE: ...sarebbe forse meglio farla verso le dodici meno un quarto. **AVV. P.C. OSNATO:** e

allora finisco. **PRESIDENTE:** perché così poi...

AVV. P.C. OSNATO: va bene. PRESIDENTE: ...perché se no poi tra questa pausa e il termine finale della discussione che abbiamo sempre previsto per le 14:00, ci sarebbe un periodo un po' troppo lungo. AVV. P.C. OSNATO: va bene Presidente. PRESIDENTE: ecco, è per questo. AVV. P.C. OSNATO: allora io inizio con... PRESIDENTE: ecco, quindi lei veda un po'... AVV. P.C. OSNATO: sì. PRESIDENTE: ...in modo tale di... AVV. P.C. OSNATO: inizio con i siti radar... PRESIDENTE: ...parlare ancora una mezz'oretta scarsa. AVV. P.C. OSNATO: sì sì, benissimo, mi autoregolamento! Io adesso vi inizierò a parlare dei siti radar e richiamo all'attenzione quanto avevo premesso all'inizio e cioè io per quanto possibile, ovviamente non sarà il caso per i testi deceduti e per i testi che si sono avvalsi della facoltà di non rispondere, io mi atterrò a quanto emerso in corso di dibattimento. Il Sito Radar di Marsala, sito radar posto nella Sicilia occidentale ed era uno dei fiori all'occhiello del sistema N.A.D.G.E. italiano, tra gli anni '60 e '80 riceve contributi per la ristrutturazione e l'ammodernamento per ben 1.150.000 (unmilionecentocinquantamila) sterline, sito

automatizzato, la sera del 27 giugno del 1980 ebbe ad avviare la famosa esercitazione simulata S.I.N.A.D.E.X., secondo la versione ufficiale, che per dirlo in breve consisteva nell'inserimento di una bobina della console del computer, al fine di mostrare segnali radar, plots sintetizzati agli Operatori di sala e quindi addestrarli come si trattasse di una situazione reale. Fino alle 19:04 Zulu ma in effetti erano le 19:01 Zulu secondo l'orario di Ciampino, perché sappiamo che gli orologi erano... Marsala era avanti di tre minuti rispetto a Ciampino, vi fu quindi una normale registrazione della situazione radar reale e dalle 19:04 Zulu alle 19:12 Zulu vi fu invece un accecamento completo del sistema di registrazione radar per il cambio del nastro e per l'introduzione di quello destinato a registrare esclusivamente l'esercitazione. Dalle 19:12 Zulu alle 19:22 Zulu il sito svolge l'esercitazione S.I.N.A.D.E.X. o dovrebbe svolgere l'esercitazione S.I.N.A.D.E.X. e dalle 19:22 alle 19:47 vi è il famoso buco nella registrazione automatica del traffico reale a causa del tempo impiegato per il nuovo cambio del

nastro. Dice qualcuno che tale buco è servito invece per poter riavvolgere il nastro del traffico reale interrotto alle 19:04 ed osservare quanto era stato registrato relativamente all'incidente, ma poco importa per chi parla, e anzi, in tale ed eventuale manovra non si scorge nulla di illecito qualora la S.I.N.A.D.E.X. ovviamente si sia veramente svolta. Certo, per l'inserimento del nastro sintetico l'Operatore spende circa 8 minuti, mentre per togliere il sintetico e ripristinare la visualizzazione della situazione reale ci mette ben venticinque minuti, il cambio di nastro più veloce della storia Signori della Corte e nonostante che più testimoni sentiti sulle questioni tecniche relative alle procedure informatiche necessarie abbiano confermato che non vi era alcuna differenza tra ogni cambio di nastro, inserimento, quindi metti e toglì, ma la questione comunque non è questa la questione è ben altra, a Marsala il sito radar durante l'esercitazione non veniva spento affatto, veniva solamente disabilitata eventualmente la registrazione dei plots che continuavano comunque ad apparire sullo schermo radar e che un Controllore continuava a seguire

con lo sguardo e tale Controllore la sera del 27 del 1980 si chiamava Carico Luciano, Carico risulta un teste di grande spessore, durante il dibattimento è parso sincero e affidabile, mostrando un più che comprensibile nervosismo ma in ogni caso ha adempiuto alla precisazione di questioni ancora incerte con la dovuta attendibilità, coloro che vedono incarico a un personaggio improbabile non fanno i conti con la logica delle cose, ecco la loro stessa orgogliosa competenza tecnica, Ferri stesso ci ha spiegato infatti che a sud di Ponza il sito radar di Siracusa non poteva certamente vedere e allora a dispetto delle considerazioni operative che avrebbero voluto una sorta di staffetta operativa tra Marsala e Siracusa doveva per forza residuare la necessità di dover comunque controllare il settore ovest del basso Mar Tirreno che ovviamente non poteva essere visto se non proprio da Marsala, sul piano logico quindi Marsala non poteva sospendere la visione del reale, anche se impegnata in esercitazione simulata, avrebbe dovuto continuare ad effettuare il controllo seppur omettendone eventualmente le registrazioni, Carico era un Controllore, un

addetto alla identificazione, in particolare quella sera avrebbe dovuto raggiungere la postazione U.P.A. 35 per effettuare la S.I.N.A.D.E.X. ma non lo fece, e in effetti non risulta alcuna operazione svolta nel sito sulla postazione U.P.A. 35 in quella sera e in quell'orario, ha confermato Carico più volte, ivi compreso nel corso della assunzione testimoniale di fronte a questa Corte di aver osservato e seguito il volo di due velivoli che scendevano lungo l'Ambra 13, di aver notato un decadimento della qualità della traccia del DC9, di aver informato il vicino Tenente Giordano, di avere tentato di rianimare la traccia, di avere notato ancora prima un sorpasso sul DC9 effettuato da un altro velivolo che viaggiava ad alta velocità e di aver chiamato telefonicamente sia Fiumicino, sia Punta Raisi, le dichiarazioni di Carico sono indirettamente confermate dalle successive operazioni, svolte dal Guida Caccia di Marsala, il quale nella mezz'ora successiva svolge interventi di indirizzamento proprio nella zona di perdita del segnale radar del DC9 "Itavia", Carico durante la sua ultima deposizione conferma tutto quanto da sempre sostenuto nei precedenti

interrogatori, uno, ci dice di essere stato affiancato verso le 9:00 di sera al console dal Maggiore Loi; due, spiega che il compito di un... Sergente... spiega che il compito di un identificatore era quello di controllo su tutti i voli civili e militari; tre, nonostante il tentativo della Difesa che indica in ottomila piedi e non metri l'altezza del DC9 al momento della perdita di contatto, non desiste dalle proprie asserzioni dichiarando di non aver riscontrato problemi di interferenza con il Monte Erice; quattro, conferma la preordinazione della S.I.N.A.D.E.X.; cinque, insiste sulle telefonate da lui effettuate a Ciampino o meglio a Fiumicino e a Palermo; specifica - sei - che le identificazioni friendly, Zombie, eccetera, venivano per lo più effettuate sulla base dei piani di volo; sette, chiarisce che la traccia Lima/Golf 477 non corrisponde probabilmente a quella da lui vista superare il DC9 "Itavia" ed interpretata come il Boeing dell'"Air Malta". E allora adesso noi esamineremo brevemente la posizione di Carico non parlando più di Carico, perché Carico è l'unico teste di Marsala che è per così dire loquace, noi allora lo faremo con

una veloce comparazione delle dichiarazioni rese da altri Controllori da Loi a Del Zoppo, Loi Salvatore, Loi Salvatore era imputato di reato connesso, si è avvalso delle facoltà di non rispondere, è impressionante e credo che se c'è qualcosa che possa caratterizzare questo processo è l'impressionante numero di testi che si siano avvalsi della facoltà di non rispondere e non solo durante questo dibattimento ma anche durante le indagini che ci hanno portato a questo dibattimento, è impressionante e io spero che questa Corte e chi mi ascolta si possa rendere conto da queste brevi sintesi che io faccio, Loi si avvale della facoltà di non rispondere, sentito più volte già il 17/11 del 1987 ammetteva di aver seguito e identificato la traccia del DC9 "Itavia", specificava che l'identificazione fu fatta sulla base di un piano di volo comunicato da Ciampino e confermava l'attivazione della S.I.N.A.D.E.X., in un successivo interrogatorio presso atto che dalla C.D.R. del nastro '99 si rilevano alla console dell'I.O., identificazione, identificazione office... e alcune azioni di sequenze sul punto dell'incidente afferma laconicamente non so

spiegarmi cosa stavo facendo e ancora preso atto delle dichiarazioni di Carico laddove questi riferisce della traccia che seguiva e che poi superava il DC9 dichiara di non ricordare Carico alla console e né che questi fosse stato assegnato a l'U.P.A. 35, Lui è un personaggio chiave nella ricostruzione dei fatti e reticente fino ai limiti permessi e di fronte alle evidenze fonetiche deve arrendersi nell'ammettere di essere stato proprio lui a raccogliere la prima telefonata pervenuta da Punta Raisi. Vitaggio Giuseppe, anch'egli si avvale della facoltà di non rispondere, assistente al Capocontrollore era presente in Sala Radar la sera del 27 giugno, assume sin dalle prime dichiarazioni un atteggiamento assolutamente reticente, sostenendo di non essere in sala prima... essere stato in sala prima del disastro ma di esservi entrato solo successivamente, si accerterà invece che alle 20:58 locali è lui che risponde alla telefonata proveniente da Ciampino, le sue dichiarazioni non apportano alcun aiuto alle indagini e il tenore delle sue dichiarazioni va riassunto con le sue stesse parole, "quella sera ero di servizio in Sala Operativa e assistevo il

Capitano Ballini come Capocontrollore, ero suo assistente e tutto ciò che mi diceva lui io lo facevo, se c'erano dei avarie davo dei messaggi, in ogni modo facevo tutto ciò che mi diceva il Capitano Ballini, non ho altro da aggiungere".

Sardu Mario Martino, anche Sardu non vuole rispondere e si avvale della facoltà di non rispondere, assistente al tracciatore Capo dichiara di aver preso posto... il posto di Giordano, di non aver rilevato nulla di anomalo sulla traccia del DC9 di aver avviato la S.I.N.A.D.E.X., sulla versione di Carico conferma che quest'ultimo non prese posto all'U.P.A. 35, non ricorda la presenza di Del Zoppo e non riesce o non vuole dare una risposta alle azioni manuali effettuate alla console e registrate nella C.D.R., si ricorderà infatti che la traccia del DC9 innescò più volte il segnale di low quality, e che l'Operatore intervenne manualmente per rianimarla e successivamente sempre in modalità manuale lo stesso Operatore la cancellò, operazioni queste che dovevano essere effettuate proprio da chi trovavasi al T.P.O. che era Sardu.

D'Amico Carlo, questo teste allora addetto al computer ci ha spiegato che i tempi normali di

cambio nastro erano cinque, sei, quattro, dieci minuti, in ogni caso non più di dieci minuti, ciò se il sistema non era in tilt e ovviamente la sera del 27 giugno del 1980 non vi fu alcun tilt dal sistema. Abate Pasquale, non solo in dibattimento ma anche durante gli interrogatori preliminare Abate si è avvalso della facoltà di non rispondere, Assistente Guida Caccia cerca dapprima di defilarsi nelle responsabilità dichiarando falsamente prima di essere stato addetto al controllo del solo traffico militare, poi di stazionare in una stanza diversa, poi ancora raccontando che il suo compito era solo quello di rispondere al telefono, infine si trincerava nella più assoluta reticenza, non può non ammettere però di essere stato lui a compilare il registro dell'I.C., Interceptor Controller, sul quale risulta evidente uno strappo proprio in corrispondenza della data dell'elemento, ricorda la presenza di Del Zoppo ma non può riferire nulla circa un possibile plottaggio. Ballini Adulio, l'ennesima astensione e l'ennesimo teste reticente, il Capocontrollore, Master Controller, sarebbe potuto essere molto più utile alla comprensione dei fatti, dice tra

le varie riluttanze una cosa importante però, "quella sera non ricordo alcuna varia al sistema di registrazione radar", in più non ha spiegato come mai quella sera non si sia utilizzato un registro manuale DA1, dovendosi avviare la S.I.N.A.D.E.X., durante l'esame del 2 febbraio del 1996 Ballini si fa scappare però una dichiarazione importante, una riduzione dati c'è stata - tra virgolette - perché se c'è un buco, un buco grosso molto probabilmente quel buco è dovuto al fatto che stavano facendo... che il mio stava facendo la riduzione. Di Giovanni Mario, la sera del 27 giugno '80 era in servizio come identificatore di traccia, sentito in dibattimento all'udienza del 4 maggio del 2001 tira fuori un'agendina dalla quale pretende di ricostruire la serata del 27 giugno del 1980, ricorda un movimento... "uno scalpore, cioè gente che si muoveva, queste cose così non un movimento normale", non ricorda della S.I.N.A.D.E.X. e anzi di fronte alla visione dell'ordine di servizio mostratagli dal P.M. che lo avrebbe visto assegnato alla console numero 10 dichiara con risolutezza che trattasi sicuramente di un falso, poi specifica di aver preso servizio durante la

notte del 28. Giordano Avio, altro personaggio chiave, altro coimputato avvalso, tracciatore Capo o T.P.O., o Caposorveglianza, inizializza, visualizza e segue la traccia del DC9, ci dice: "successivamente per quanto mi pare di ricordare venne seguita automaticamente pertanto al contempo registrato sul nastro del computer, tanto ritengo sia avvenuto fino al momento in cui l'Operatore mio, che era Sardu, non inserì nel computer il nastro dell'esercitazione", questo è l'interrogatorio del 30 maggio 1988, posto a confronto con Carico dichiara che dopo l'identificazione fu sostituito da Sardu e pertanto nulla si ritiene in grado di riferire circa la seconda traccia, particolare importanza hanno le dichiarazioni di Giordano in merito alla localizzazione della postazione di lavoro di carico, ci dice: "certamente Carico è rimasto alla console da quando io sono montato fino a quando Sardu mi ha dato il cambio", c'è almeno su questo un minimo di conferma. Bellomini Claudio, Aviere di leva, inseritore del traffico aereo, ha sempre dichiarato di essersi recato in Sala Radar e di aver notato una strana animazione, alle sue richieste di spiegazioni dichiara di aver

ricevuto la risposta che si era persa la traccia di un aereo, siamo alle 21:00, l'esercitazione S.I.N.A.D.E.X. sarebbe iniziata dopo dodici minuti dopo, peccato che anche Bellomini si sia astenuto dal rispondere e per questo avremmo sicuramente appreso nuove informazioni. Gruppuso Giuseppe, anche il Gruppuso dichiara di avvalersi della facoltà di non rispondere, Aviere di leva, semplice Aviere di leva, con funzione di T.K.M., ha ricordato di aver preso servizio alle 22:00, di avere percepito il trambusto creatosi in sala e ha spiegato di essere un semplice addetto alle pulizie, anche se il suo nominativo appare nell'ordine di servizio della S.I.N.A.D.E.X., è risultato infatti che egli fosse invece il sala per svolgere il turno alla console T.K.M. proprio nel momento in cui scende la traccia Alfa/Juliett 421 assegnata al DC9 "Itavia". Massaro Antonio altro teste imputato di reato connesso che si è avvalso della facoltà di non rispondere, addetto all'addestramento era l'Ufficiale che avrebbe potuto dare l'ordine di interrompere la S.I.N.A.D.E.X., si difende specificando che tale ordine sarebbe dovuto essere impartito dal responsabile di sala ma deve arrendersi alle

precise contestazioni dell'Inquirente ammettendo che la decisione di effettuare l'esercitazione simulata fu esclusivamente mia, "ricordo inoltre che l'unica cosa certa che io e il Capitano Muti effettuammo sulla frequenza riguardi alcune telefonate, alcune chiamate dell'aereo di cui si erano perse le tracce" e sulla versione di carico non esclude che tutto ciò si possa essere realizzato, anzi scarica su Tozio tutte le responsabilità sul cambio del nastro recording. Tozio, anch'esso avvalso, era il M.I.O., Manual Input Operator di quella sera, è stato colui che effettuò il record di cambio nastro più lungo della storia, appare reticente fin dall'inizio nell'indicare perfino i nominativi di persone presenti quella sera che in seguito furono accertati come assenti, è colui che interrogato per la prima volta redige per iscritto una sorta di promemoria sulle risposte date che sarebbe dovuto servire da prontuario per gli altri che sarebbero stati ascoltati dopo, specifica durante i suoi interrogatori di essersi trovato quella sera in Sala Computer che era lontana dalla Sala Operativa, dice di non saper neppure fare le riduzioni dati, pur essendo lui un M.I.O. e pur

essendo specificamente un tecnico per tali operazioni, e poi disattende le dichiarazioni di Del Zoppo sulla Track History. Muti Sebastiano, anche questo si avvale, Guida Caccia, fu avvisato quella sera di un allarme e come da lui spiegato, escluse dal suo P.P.I. la simulazione in corso passando sul reale, dal suo monitor escluse la simulazione in corso, nel vano tentativo di defilarsi aggiunge contraddicendosi ovviamente che stavo leggendo, stavo per conto mio, cioè non stavo davanti al radar, specifica di nulla sapere circa le azioni di intercettazione reale registrate sul nastro alle ore 21:48, e di non sapere spiegare le annotazioni sul registro I.C. relative al DC9. Orlando Salvatore, altro imputato di reato connesso, si è avvalso anche lui, addetto al radar di quota, dichiara di non aver... di non essere stato presente in sala durante le prime fasi della scomparsa del DC9, vi giunge dopo e osserva una movimentata allerta, non riferisce alcunché sulle operazioni da lui svolte quella sera. Salmé Fulvio, Sostituto del Comandante del C.R.A.M., Salmé per quella sera asserisce di essere stato avvisato telefonicamente mentre si trovava al circolo

Ufficiali, ma gli Inquirente avrebbero dovuto... dovrebbero aver acquisito tutte le registrazioni telefoniche e non è risultata alcuna telefonata al circolo Ufficiali, Salmé lo ritroviamo spesso in questa vicenda, stranamente sempre come Sostituto, l'11 luglio '80 è lui che riferisce alla Procura di Palermo, il 2 ottobre è sempre lui che contratta con Sidoti sulla consegna dei nastri T.B.T., con riferimento alla sera del 27 giugno è inoltre da notare che nessuno dei coimputati marsalesi ricorda di averlo mai visto in sala o di avergli mai parlato. Del Zoppo Andrea, non era fortunatamente un imputato di reato connesso e qui è stato a lungo sentito da questa Corte, il Tenente Del Zoppo viene informato telefonicamente a casa dal Capitano Ballini del fatto che un aereo civile non rispondeva più alle chiamate del traffico, si reca allora nella Sala compact staff, dove ricorda di aver trovato un riduzione dati, questo lo dice lui testualmente, una riduzione dati, uno stralcio di riduzione dati che nel frattempo era stato preparato, erano presenti il Sergente Abate, forse Vitaggio e Ballini... forse Vitaggio e Ballini era al piano inferiore, del Zoppo fece

una telefonata tramite la R.I.T.A. a Roma per sapere il codice del DC9, anche questa telefonata non risulta registrata, come tutte le telefonate effettuate sulla rete R.I.T.A. e individuò velocemente il punto di ultima battuta, il plottaggio poi fu inviato a Martina Franca, a proposito della telefonata Del Zoppo chiarisce anche quest'aspetto, la linea R.I.T.A. non era sottoposta ad alcuna registrazione, mentre le linee cosiddette operative erano collegate ad un registratore munito di dieci piste, ma torniamo ai dati radar, Del Zoppo dice di aver visto anche un'altra riduzione dati qualche tempo dopo sempre a Marsala, è lui tra l'altro che si occupa delle consegne dei nastri radar a Borgo Piave e dopo essere stato nominato custode con provvedimento del 21 luglio 1980, dal 27 giugno del 1980 fino al 21 luglio, quindi i nastri rimasero senza alcun custode presso la Sala Computer di Marsala, ma c'è un ulteriore significativo elemento che è stato confermato durante il dibattimento, sulla nota di consegna a firma del Maresciallo D'Apuzzo del 21 luglio del 1980 vi è l'annotazione della consegna dei nastri numero 81, 99 e 109, riguardanti rispettivamente l'incidente aereo del

16/12/'79, del 27 giugno '80 e 18 luglio '80, proprio così il 18 luglio '80, cioè il Mig libico caduto e ritrovato a Castelsilano. Del Zoppo durante il proprio interrogatorio è stato illuminante anche sul funzionamento del radar di Marsala, innanzi tutti ha chiarito che ancorché l'ordine generale fosse quello di far lavorare il computer, l'identificazione e il successivo controllo di una traccia avveniva per lo più manualmente e mediante l'intervento dell'Operatore, e inoltre ha aggiunto sul piano pratico che durante la S.I.N.A.D.E.X. la versione del reale non veniva mai interrotta e che altri Operatori restavano al controllo del reale, è come se la Sala Radar di Marsala si dividesse in due zone, una che faceva la S.I.N.A.D.E.X., l'esercitazione simulata e un'altra che continuava normalmente a lavorare, così come lavorava in tempi normali quando non venivano effettuate le simulazione. D'Apuzzo Raffaele, questo è l'ultimo, non era in servizio quella sera ma interviene, come detto, in sede di consegna dei nastri di Del Zoppo, quello che appare rilevante nella sua testimonianza a parere di questa Parte Civile è l'aver affermato senza

alcun tentennamento che durante la S.I.N.A.D.E.X. altri Operatori rimanevano sicuramente al controllo reale del... della situazione radaristica, dopo questo breve excursus...

PRESIDENTE: sì, allora possiamo sospendere adesso? **AVV. P.C. OSNATO:** sì. **PRESIDENTE:** va bene, allora quindici minuti esatti di sospensione. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego Avvocato Osnato può continuare!

AVV. P.C. OSNATO: sì, questo per riassumere stiamo parlando di Marsala e di Marsala abbiamo detto che abbiamo l'unico teste per così dire loquace che è Carico, e quindi noi cosa abbiamo fatto? Abbiamo indicato quali sono le questioni che Carico ci palesa e abbiamo fatto un breve excursus tra le dichiarazioni di tutti i testi che sono stati identificati, quei pochi testi che sono stati comunque identificati al sito radar di Marsala, per riassumere quindi Carico ci diceva di essere stato affiancato quella sera alla console dal Maggiore Loi e per riassumere, sempre Carico ci diceva che obbligo di ogni identificatore di Marsala, pur trattandosi di sito radar militare era quello di seguire tutti

gli aerei, non solo i militari ma anche civili, e qui carico ci conferma che quel radar non aveva nessuna interferenza in relazione all'altezza del volo per problemi di visibilità creati dal Monte Erice, ci conferma comunque la preordinazione della S.I.N.A.D.E.X. ma non l'effettuazione della S.I.N.A.D.E.X., e ci chiarisce infine che quella traccia Lima/Golf 477 non corrisponde a quella da lui vista superare il DC9, poi della traccia Lima/Golf 477 parleremo dopo, però intanto per sintetizzare... **PRESIDENTE:** Lima/Kilo. **AVV. P.C. OSNATO:** Lima/Kilo chiedo scusa, Lima/Kilo, la situazione del sito radar di Marsala quindi viene palesata oltre che dalle testimonianze di Carico e degli altri dalle intercettazioni telefoniche che sono state riscontrate anche presso gli altri siti radar, noi Signori della Corte non abbiamo, per quanto... per il convincimento che mi sono potuto fare io, sicuramente non abbiamo tutte le registrazioni telefoniche del sito radar di Marsala, ora lo vedremo, alle 20:56 ora locale il sito radar di Marsala appare tranquillo, riceve la telefonata del ...ma di Ciampino, e soltanto un velato nervosismo del Controllore trasuda dal tenore della telefonata, nel dischetto ogni volta

che io richiamo una telefonata oltre a indicare spesso l'orario in ora locale, preferisco non utilizzare i termini militari, troverete un pulsante che vi permetterà di poter leggere la telefonata a cui io faccio riferimento, alle 21:16 a Marsala trapela invece uno stato di agitazione, ed è uno stato di agitazione evidente, alle 21:29 Marsala è assolutamente già in allerta e ha sicuramente cognizione di quanto successo al DC9 "Itavia", dall'esame del rapporto operativo del Guida Caccia di Marsala relativo alla sera del 27 giugno si rileva che la notizia del disastro fu acquisita alle 21:15, quindi Marsala alle 21:15 ora locale riceve la notizia da Ciampino e alle 21:21 stranamente ancora con la S.I.N.A.D.E.X. attiva comunica al S.O.C. nella persona di Patroni Griffi di avvisare il soccorso, ma il registro di Guida Caccia non era il solo che dovevasi trovare presso il sito radar di Marsala, vi dovevano essere anche il registro del Capocontrollore, M.C. e il registro del Capo Sorveglianza, T.P.O., che però non sono stati consegnati, in vi è da dire che il registro del Guida Caccia appare contraffatto evidentemente, mancandone una pagina e sembra ricopiato in bella

copia nella pagina che riguarda la sera del disastro, questo è tutto veramente molto strano, a proposito del registro del Capocontrollore M.C., come detto in esso andavano annotate tutte le eventuali situazioni che sarebbero state di sicura utilità alle indagini sui fatti, ovvero sia le eventuali operazioni di riduzioni dati e le eventuali dichiarazioni di condizione di allerta, manca il registro del Capocontrollore di Marsala e stranamente, o forse si dovrebbe dire... sarebbe meglio dire scontatamente, mancano anche i registri del Capocontrollore e degli altri occhi del sistema radar N.A.G.E., Licola e Martina Franca, oltre che ovviamente di Siracusa. Rimaniamo alle registrazioni foniche, è certo che non tutte le bobine siano state consegnate alla Magistratura, ciò si rileva in maniera assolutamente al di sopra di ogni sospetto da tutte quelle telefonate che invece registrate presso gli altri siti non sono state riscontrate sulle bobine di Marsala, in più c'era, come detto, la linea R.I.T.A. che come è ormai pacifico non era dotato di sistema di registrazione, e torniamo quindi ai dati radar, questi dati radar estrapolati come già detto dai

nastri di registrazione mostrano un'altra evidente stranezza, alle 20:15... dalle 20:15 alle 23:00 circa, ore locali sempre, tutte le tracce relative a voli militare sono a transponder spento, in più viene riportata l'inizializzazione di una traccia, la entry 52 che viene creata a ridosso dell'evento, tra le 19:04 Zulu e le 19:12 Zulu ma che non si ritrova sui tabulati e che non si riesce a riferire ad alcun veicolo, altra operazione rilevante sempre relativamente alle registrazioni radar si deduce dal comportamento assunto dal radarista addetto alla visione del reale in concomitanza alla esercitazione S.I.N.A.D.E.X., qualcuno infatti si accorge che alle 21:01 locali la traccia del DC9 "I-Tigi", Alfa/Juliett 421 stava scadendo e quindi l'aereo cadeva, e nonostante il tentativo fatto per rianimarla un minuto dopo sebbene sugli schermi vi fosse uno Zombie, che è l'Alfa/Juliett 411, il Radarista e probabilmente il Caposorveglianza, diciamo noi si preoccupa di acchiappare un plots grezzo posto sopra Palermo e creare una nuova traccia, un Alfa/Juliett 441, che bisogno c'era di andare ad accompagnare un'altra traccia be identificata, lasciata

tranquillamente scomparire un minuto prima?
L'unica spiegazione razionale è che qualcuno, probabilmente il Sergente Carico, avesse richiamato l'attenzione di chi operava alla console del Caposorveglianza, che probabilmente è il Sergente Maggiore Sardu o il Tenente Giordano, sul fatto che a suo parere la traccia Alfa/Juliett 421 e quindi il DC9 si stava infilando in mare e che a seguito di questa segnalazione chi operava alla console del Caposorveglianza abbia sentito comunque, che ci credesse o meno il bisogno di fare una verifica, le operazioni di inizializzazione svolte manualmente confermano per un altro aspetto che il sistema quella sera lavorava in manuale, e ciò dà un senso preciso alle dichiarazioni di Del Zoppo sulla possibilità di intervento non in automatico sulle tracce, nel frattempo la S.I.N.A.D.E.X. inizia, ovviamente questo secondo la versione ufficiale, due minuti dopo ma appare del tutto improbabile che i Radaristi di Marsala abbiano abbandonato il controllo della situazione reale in riferimento a quanto stava accadendo, un aereo era evidentemente sparito, la sua traccia, l'Alfa/Juliett 421 era scomparsa dagli schermi e

nessun tentativo fatto per rianimarla aveva sortito alcun effetto, al di là delle logiche considerazioni che non possono portare alla chiara conclusione che in quell'istante fu pacifica la consapevolezza di quanto stesse accadendo, non si possono non porre seri dubbi da parte di questa Parte Civile sulla effettuazione della S.I.N.A.D.E.X., in ogni caso S.I.N.A.D.E.X. o no è significativo evidenziare che comunque il controllo era ben vigile sul reale ed ebbe quindi coscienza immediata della perdita di contatto con una traccia radar, su questo non possiamo essere che tutti d'accordo, sia parti imputati che Parti Civili, quello che non sappiamo è perché si sia dato vita a una esercitazione simulata pur essendovi stata la piena cognizione di quanto stava succedendo sul basso Mar Tirreno e non ci si venga a dire che le preoccupazioni che... per le collisioni erano affare esclusivo del controllo civile di Ciampino, è un fatto infatti che se l'osservazione del... se l'ossessione delle collisioni coinvolgeva chi doveva seguire il civile la responsabilità della gestione dei voli militari e degli Zombie ricadeva completamente sui Controllori dei siti radar

militari, erano loro infatti a dover guidare i Caccia, erano loro a dover impedire sconfinamenti e intersecamenti delle traiettorie, fascicolo del dibattimento è pieno di registrazioni e anche di T.B.T. che dove i Controllori anche dei vari siti militari, seguono le tracce civili e per impedire sconfinamenti, eccetera, un ulteriore riprova del fatto che i siti radar militari seguissero con attenzione anche i voli civili, è data direttamente proprio da Marsala siamo alle ore 20:55 locali, quattro minuti prima del disastro e Marsala chiede a Licola informazioni dettagliate sul volo "Alitalia" Alfa/Golf 256, avrete la registrazione della telefonata nel dischetto, dalla successiva telefonata quella delle 21:13 sempre ora locale, si rileva inoltre che inequivocabilmente che Marsala controllava proprio l'aerovia Ambra 13, proprio in concomitanza con l'esercitazioni S.I.N.A.D.E.X. e dall'ulteriore colloquio delle 21:14 si rileva che Marsala, Moro, vede in tempo reale le tracce dell'Ambra 13 sui propri monitor. E allora quale soluzione dare a ciò che è accaduto a Marsala, la più semplice e forse la più immediata e la più logica sicuramente, l'esercitazione

S.I.N.A.D.E.X. era programmata già da prima su questo non ci sono dubbi, e come da ordini di servizio fu abbozzata nelle sue fasi preliminari, in concomitanza di ciò il sito sicuramente continuò così come era prassi normale a effettuare il controllo visivo, operativo sulla situazione reale, la S.I.N.A.D.E.X. non avrebbe certo dato alcun fastidio e inutile l'analisi, c'era Siracusa che avrebbe coperto almeno per il settore orientale. Ciò fu fatto e questo ciò che avvenne secondo al personale ricostruzione di questa Parte Civile. Certo, probabilmente dopo il cambio del nastro se il cambio di nastro ci fu, i Radaristi vollero vedere cosa si sarebbero persi e questo giustifica il recorder ottenuto sul tempo di cambio di nastro, non avevano visto granché durante la preparazione dell'esercitazione perché impegnati a fare i loro giochetti di guerra e videro, identificarono interamente la traccia con una veloce Data Reduction, ne fecero un grezzo plottaggio, inviarono i dati a... via telex a Martina Franca e poi si chiusero nelle loro istituzionali reticenze, tutto qui. Il rapporto di Marsala allora noi lo possiamo sintetizzare in cinque

battute che congruenti per direzione e dinamicità realizzano la più probabile traccia di ciò che avvenne nella realtà dei fatti, quella sera del 27 giugno del 1980 a Marsala, uno: il sito radar prestò sicura attenzione alla traccia del DC9, "Itavia", perché qualcuno osservava il contesto radaristico surreale e operava manualmente aggiustamenti sulle tracce, due: il sito ricevette la prima informazione sulla perdita di contatto del DC9, "Itavia" alle 21:11 ora locale e alle 21:13 aveva già avuto piena cognizione del disastro, per questo motivo e siamo al punto tre, al terzo plot di quello che successe quella sera a Marsala per questo motivo conoscendo bene l'orario e la localizzazione fu facile effettuare una Riduzione Dati, come ci racconta Del Zoppo, quattro: non tutti i nastri delle registrazioni fonetiche furono consegnate alla Magistratura e quindi, quinto punto accertasi del papocchio i Controllori iniziano sin da subito ad essere vaghi anche nei confronti di coloro che in qualche modo gli telefonavano subito dopo l'evento, questa ultima evidenza viene messa in luce dall'analisi delle telefonate avvenute alle 21:21 locali, ove Marsala nega a Martina Franca

di aver avvistato il DC9, e alle 21:27 locali ove Vitaggio dichiara di non averlo controllato, in relazione poi all'operatività di Marsala surreale, viene ancora in aiuto un intercettazioni fonica, di una telefonata avvenuta tra Martina Franca e Licola, quest'ultima, Licola, ammette di aver passato in tempo reale e quindi in cross-tell, la traccia Alfa/Golf 266 interamente al sito siciliano, questa per la ricostruzione sintetica, doverosamente sintetica di questa Parte Civile è Marsala, questo era il nostro fiore all'occhiello della Difesa Aerea Italiana, questi erano i Controllori del fiore all'occhiello, dell'occhio del sistema N.A.T.O. Italiano. Ma menomale che c'era Siracusa che li suppliva almeno durante le esercitazioni, simulate e quindi veniamo a Siracusa, Siracusa non era un sito automatizzato ma era un sito fonetico manuale era meno moderno di Marsala ed era funzionalmente connesso a questo ultimo, i dati registrati venivano quindi inviati a Marsala e Marsala poi li inviava a Martina Franca, in caso di S.I.N.A.D.E.X., Marsala aveva o avrebbe dovuto avere in Siracusa il naturale supplente per ciò che riguarda le

registrazioni, per chiarezza si dovrà subito dire che Siracusa è un sito di estrema importanza al fine di una comprensibilità sui fatti avvenuti intorno all'I-Tigi, e ciò anche perché l'imputato Ferri, e ciò ancorché l'imputato Ferri, si ostini a dichiarare che il punto di caduta del DC9, "Itavia" fosse fuori dalla portata Radar di Siracusa, ma è solo un modo distorto di vedere le cose, in realtà Siracusa avrebbe dovuto dirci tanto e di tanto interessante sulle tracce a sud del disastro, sui movimenti aerei della vicina base di Sigonella, dove quella sera era operativo uno stormo di volo sbarcato dalla Saratoga e composto anche da una quindicina di Caccia Phantom, Siracusa non ci ha lasciato nulla? Nessuna registrazione fonica, con eccezione di quelle parziali acquisite dalla Commissione Luzzatti, nessun plottaggio, nessun registro del Capo Controllore, nessun registro del Capo Sorveglianza, nessun registro del Guida Caccia, nessun registro del DA1, registro sul quale venivano annotate le tracce avvistate dal radar, nulla a Siracusa tutto è sparito, per una buona pace di imputati e accusatori, ma sono sparite anche... per una strana coincidenza, anche le

registrazioni foniche tra Ciampino e Siracusa, probabilmente anche se fondamentale per... fondamentali per la ricostruzione del fatto, residua soltanto uno scarso elenco del personale presente quella sera del 27 giugno del 1980, della Sala di Siracusa, adesso si ricava la presenza di una striminzita compagnia di Controllori, Corsaro Aldo, Arena Giuseppe e De Lazzari, null'altro, nessuno ci ha detto come e perché tale documentazione non sia stata mai consegnata alla Magistratura e comunque resa disponibile, eppure e questo lo diremo più avanti, gli odierni imputati diedero massima importanza ai dati Radar di Siracusa, indicandola nel messaggio del dicembre del 1980, come tra i tre siti radar più significativi per la ricerca della realtà, le complicate indagini di cui io non parlerò ovviamente, hanno permesso di identificare uno sparuto gruppetto di Controllori, e questi Controllori sono tre, più noi abbiamo altri tre testimoni che ci parleranno della questione della distruzione di documentazioni relative all'evento del 27 giugno, Arena Giuseppe era lettore al P.P.I. è stato sentito all'udienza del 29 2001, non sa dire se

la sera del 27 giugno '80 era in servizio, poi ricorda tra gli Operatori del sito De Lazzari Remo, ci riferisce dell'esistenza di tre corridoi militari provenienti da est e confluenti su Sigonella, all'ascolto della telefonata del 21:07 locali, Fonte Borbina di Marsala, si riconosce nell'interlocutore, poiché nell'ambiente era l'unico ad essere soprannominato Peppi', quindi ammette di essere stato in servizio la sera del 27 giugno, e ci dà una puntuale interpretazione del tenore della citata telefonata, alle 21:07 l'esercitazione non era ancora stata avviata da parte di Marsala, questo è un fatto importantissimo a parere di questa Parte Civile, perché secondo i dati riferiti da Marsala, la S.I.N.A.D.E.X. sarebbe iniziata alle 21:04 ancora tre minuti dopo quindi dal tenore di questa citata telefonata che troverete nel dischetto riportata per intero, la S.I.N.A.D.E.X. non è ancora iniziata, in qualche modo tale evidenza è conferma cinque minuti dopo, alle 21:12, durante un'ulteriore telefonata, in cui Marsala chiede a Siracusa, collaborazione in caso di inizio S.I.N.A.D.E.X. e siamo alle 21:12, il dubbio che Marsala abbia in corso qualcosa di strano, è

posto inoltre dalla chiamata delle 21:13 sempre ora locale, l'interlocutore di Marsala rinvia la comunicazione evidentemente iniziata per coordinare la S.I.N.A.D.E.X. poiché cito: "c'è qualcosa in corso", Arena nel corso della sua audizione, qui, durante il dibattimento, ha posto grande resistenza perfino nell'ammettere la direzione nord, sud, dell'aerovia Green 8, che ovviamente, convergeva verso est nel tratto finale prima ancora, ma prima ancora attraversava la Calabria e in verticale sino a Lamezia Terme, si è dovuto attendere in fine, si è dovuto arrendere in fine alle precise contestazioni del Pubblico Ministero, ha poi specificato inoltre che Sigonella era a base di atterraggio di aerei militari decollati da portaerei e che il cono d'ombra dell'Etna comprometteva la visuale soltanto verso la Sicilia, nord occidentale. E veniamo a Corsaro Aldo, era un capitano con funzioni di Guida Caccia, o di Caposala, anche egli non ricorda, è un'altra caratterizzazione Signori della Corte, di questo processo, nonostante il lungo tempo passato, non solo ci si avvale della facoltà di non rispondere, ma quando non ci si può avvalere della facoltà di non

rispondere, non si ricorda. E adesso io non vorrei ricordare il discorso fatto da chi mi ha preceduto, ma sicuramente certi eventi si ricordano, sicuramente certe situazioni si ricordano, non c'è dubbio, lui non ricorda di essere stato in servizio quella sera, conferma soltanto la portata del radar in relazione alla quota, dice: trentamila ai confini nord della Calabria, a ventimila ai confini sud, e dichiara che l'ordine telefonico di stop S.I.N.A.D.E.X. doveva per forza arrivare a Siracusa, l'ordine di stop a Siracusa, ovviamente, non risulta da nessuna parte. Specifica che per prassi i documenti di registrazione potevano essere archiviati oltre il tempo di routine, e questo soltanto se perveniva ordine superiore, non ricorda alcun ordine in tal senso, per quanto registrato la sera del 27 giugno, chiarendo che per quel che ricordava i brogliacci del DA1, venivano conservati per sei mesi. Corsaro ci dice poi qualcosa di importante, su Marsala, durante la S.I.N.A.D.E.X., il sito rimaneva vigile, surreale, continuando a controllare i cieli di Italia. De Lazzari Remo, era un Controllore del Traffico, T.P.O. anche egli non ha alcuna memoria

della sera del 27 giugno 1980, ed è molto vago sulle spiegazioni e scivola sempre via senza aggiungere nulla di nuovo, è costretto ad ammettere però alla fine di essere stato forse in servizio, il giorno del 18 luglio del 1980 e di aver eseguito sui radar un aereo militare americano che scendeva giù dalla Calabria, essendo impegnato in un'esercitazione di disturbo radio. Dichiarò che l'identificazione delle tracce non veniva effettuata da Siracusa ma da Marsala e alcune volte dichiara che questa identificazione veniva effettuata da Martina Franca, questi sono gli unici tre testi che in venti anni di indagine è stato possibile sentire e che probabilmente forse, erano presenti la sera del 27 giugno, ma che non ricordano. Poi noi abbiamo sentito Manca Ferdinando, era il Comandante del Trentaquattresimo C.R.A.M. di Siracusa, dal settembre del '90, all'agosto del '94, ed è stato sentito all'udienza del 20 settembre del 2001, in relazione alla distruzione dei documenti CC1 e CC2, questa distruzione era avvenuta nel maggio del 1993, specifica che nonostante l'esistenza di una direttiva dell'89, che impediva la distruzione del materiale

riferito all'incidente del DC9, "Itavia", non era a conoscenza che tale cartelle contenessero dati rilevanti sulla vicenda, chiarisce che tali carti... erano semplicemente modelli di informativa e non documenti in senso proprio. Mandolfo Giuseppe invece che era il Capocentro comunicazioni a Siracusa, sempre nel maggio del 1993, dichiara laconicamente di aver distrutto i modelli CC1 e CC2, senza conoscerne il contenuto afferma che per prassi le distruzioni avvenivano ogni cinque anni, per cui non si comprende bene come mai tale documentazione risalente a tredici anni prima, si trovasse ancora a disposizione del sito. Infine Marletta Ivan, sempre nel maggio del 1993 era il Capo del Servizio Tecnico Operativo di Siracusa, e sentito in merito alla distruzione della documentazione di cui sopra, dichiara di non sapere neanche di che documentazione si trattasse, come si vede i pochi testi ascoltati non hanno apportato nulla di nuovo alla ricostruzione delle indagini e del fatto, per quanto riguarda la sera del 27 giugno i testi Arena, Corsaro e De Lazzari, non rammentano assolutamente nulla, ed è sconcertante tale constatazione, sconcertante e incredibile. Anche

i testi Marletta, Mandolfo e Manca, non appaiono meno reticenti, la distruzione operata tra l'altro a loro contestata nel successivo novembre '93, quindi fatta nel maggio '93 contestata nel novembre '93 e non si può parlare qui della scusa, non ricordo, perché sono passati vent'anni, è vagamente ricordata, i testi si dichiarano ignari sul contenuto delle cartelle soppresse, mostrando evidentemente superficialità se non stupidità, non è dato sapere altro su Siracusa, è un vero buco nero ed è una reale incognita e quindi adesso noi parleremo di Marsala. Marsala, chiedo scusa, Licola. Licola era un sito fonetico manuale ed era posto sulla radiale, proprio sulla radiale del punto Condor e vedeva esattamente la situazione aerea intorno al DC9 "Itavia", quella sera era operativo e non aveva fortunatamente posto in essere alcuna esercitazione aerea. Alle 21:18 ora locale, ora locale di Martina Franca, perché noi abbiamo la registrazione di Martina Franca, Licola viene ufficialmente informata dell'evento. Inizia quindi l'attività di ricerca che manifesta sin dall'inizio parecchie problematiche, il sito funzionava davvero male, c'erano due tracce

concomitanti in quel punto, no, anzi poi una sola, perché l'altro era soltanto un regalo del N.A.G.E. come ci dirà qualcuno, ma intanto il DA1, il registro che riporta nei siti fonetici manuali tutte le tracce, riporta percorsi strani, lo vedremo fra poco, chi ce lo dice e come ce lo dice. Percorsi strani, tracce non correlate, traccette che scomparivano e ancora dal contenuto delle telefonate registrate si fa tanta confusione sui nominativi addirittura degli Operatori presenti, non si capisce neanche chi sia il Capo Controllore e sarà davvero difficile per la Magistratura identificare con un minimo di sicurezze i soggetti operanti la sera del 27 giugno e poi le tracce registrate da Licola, non appaiono sempre esatte, in particolare la traccia Alfa/Golf 266 che correlata inizialmente con l'I-Tigi sarà poi riferita ad altro veicolo. Eppure Licola aveva controllato il DC9, "Itavia", ne aveva seguito i movimenti fino alla scomparsa degli schermi radar. E comunque aveva puntato il suo occhio, la sua attenzione proprio sullo specchio di mare testimone del disastro, per usare le parole di Adduilio Ballini, Capocontrollore a Marsala, se c'era una

responsabilità di avvistamento di questa traccia, prima di noi c'era Poggio Ballone e poi c'era Licola. Ma come era possibile che avvenissero tali mancanze, come era possibile che un sito della Difesa Aerea come Licola, seppur fonetico manuale, ma comunque dotato si badi bene dello stesso identico sistema radar che utilizzava Marsala, quindi la differenza era soltanto sulla modalità di registrazione non sulla modalità di rilevamento. Come è possibile che questo sito potesse fare certi errori, potesse in altri termini identificare un veicolo come friendly, mentre in effetti era sconosciuto. Il dubbio e la preoccupazione pervade anche presso i Controllori dello stesso sito, e infatti traspare con tutta evidenza dal tenore delle telefonate che si susseguono la sera stessa dell'evento, la risposta a questa domanda non è facile ma forse ci può venire incontro una constatazione di fatto; durante gli interrogatori è infatti emerso che tutti i siti militari facessero assoluto riferimento ai cosiddetti piani di volo, a essi comunicati periodicamente dagli aeroporti civili, questo per quanto riguarda spesso i voli civili. Tali piani di volo risultavano però del tutto

approssimativi e non venivano aggiornati con tempestività, ciò spiega perché si realizzassero errori così madornali ai limiti dell'inefficienza, ai limiti della ridicolaggine per una struttura radar così complessa e necessariamente operativa. Il volo del DC9 "Itavia" era assolutamente privo di piani di volo, ci dirà Guidi che era... questo era stored, era fuori il piano di volo perché era decollato in ritardo ed era fuori piano di volo. Dalle registrazioni radar di Licola delle registrazioni esistono tre versioni, le tracce comunicate il 27 giugno, via telefono e poi telex, a Martina Franca le tracce riportate nel telex del 28 giugno al terzo settore del C.O.P. e poi un elenco di tracce inviate l'11 luglio del 1980 da Licola a vari enti. Tra queste tre versioni, vi sono differenze e contraddizioni, tali da renderle nel complesso inaffidabili, in ogni caso Licola ha subito anche esso notevoli sottrazioni apparendo le acquisizioni documentali scarse e assolutamente frammentarie, manca ovviamente, non c'era neanche bisogno di dirlo il DA1, e manca ovviamente il registro di Sala Operativa, e non sono stati ritrovati i plottaggi dei telex

inviati a Martina Franca. Mancano le registrazioni T.B.T. inviate all' "Itavia" ma mai più ritrovate, e risulta agli atti che in data 13/09/'84 furono distrutte alcune minute relative ai plottaggi radar e che nel 1988 il plottaggio derivato direttamente dal DA1, fu mandato al macero, in relazione al personale presente, la sera del 27 giugno dell'80, va detto che la loro ricerca dei nominativi è stata assolutamente difficile se non assolutamente problematica, solo nel 1988 si è giunti con grandissimo sforzo ad una loro identificazioni. E allora adesso andremo in ordine alfabetico molto velocemente, Abbate Gerardo, si avvale della facoltà di non rispondere, Capoccontrollore, non riesce a dare nel corso dei suoi interrogatori la benché minima risposta coerente o credibile, al punto tale che la sua presenza in sala operativa, può essere certamente messa in dubbio. Acampora Tomasso, Assistente al Master Controller si è avvalso anche lui della facoltà di non rispondere, era sicuramente presente la sera del 27 giugno perché risulta da un'intercettazione telefonica e partecipa attivamente al controllo radar del sito e alla trasmissione dei dati a Martina Franca è

sempre reticente durante i suoi interrogatori, e non ha apportato nulla di positivo alle indagini. Albinì Lucio, ennesimo teste avvalso della facoltà di non rispondere era l'identificatore che abbinò la traccia Alfa/Golf 266 errando al DC9, ciò lo fece per sua stessa ammissione in base ai piani di volo come vi spiegavo prima. Mancando il piano di volo del DC9, "Itavia", l'identificazione fu ovviamente errata, afferma di non aver prestato attenzione alla scomparsa del DC9, dagli schermi, poiché era un fatto normale, essendo ai limiti della portata radar e non è vero. Su questa affermazione ci permettiamo ovviamente qualche dubbio, a domanda dell'inquirente sulla differenza del plottaggio di quella sera con quello effettuato in data 11/07/'80 Albinì risponde in maniera assolutamente criptica. Vi leggo: "non è stata una mancanza" questo è l'interrogatorio di Albinì Lucio del 18/12/'95, "non è stata una mancanza mia, perché io, non mi hanno chiesto niente, non sono andati a vedere, hanno preso i dati e li hanno portati in ufficio, poi li avranno battuti a macchina e saranno sfuggiti se l'aviere, dico l'aviere, che compilava il brogliaccio, non ha

scritto il DC9, perché non li ho estrapolati io, cioè non era mia mansione estrapolare questi dati a me non mi hanno chiesto niente, la mattina alle 8:00 siamo smontati ed è rimasto tutto all'Ufficio Operazioni", infine Albini si trincerava nella... nei non ricordo e nei... non saprei dire. Calvanese Antonio era un Operatore Radar dichiara di essere stato in servizio la sera del disastro solo dopo due ore di notte, dopo le 2:00 di notte, alle 6:00 del mattino ricevette una telefonata da parte di un ente superiore che gli chiedeva il plottaggio della traccia DC9, così pre... il DA1, ne estrasse le battute e le trasmise al S.O.C. di Martina Franca per telefono. Carchio Antonio, era il Vice Comandante del sito, lo era dal pomeriggio del 28 giugno del 1980, riferisce di non essersi occupato della vicenda di Ustica, perché nessuno glielo chiese, dice che il plottaggio fu inviato da De Angelis di cui adesso parleremo, ricordatevelo De Angelis, il quale firmò a nome suo, firmò a nome suo, che lui non ne sapeva niente e che fu l'iniziativa presa da De Angelis senza che lui ne fosse informato, soltanto dopo ricevette una telefonata sull'argomento, conferma

poi infine il termine odierno di conservazione dei registri in cinque anni. Centrella Gennaro, era un Sergente Maggiore con funzioni di lettore di quota, si occupava in particolare della tenuta dei libri e dei registri e fu incaricato nel 1989 di istituire un archivio in un locale adeguato perché prima non esisteva, acquisì pertanto tra i dieci e i dodici articoli, prelevandoli dall'armadio dell'Ufficio Operazioni e da una baracca chiusa con un lucchetto, tra essi vi erano registri del Capocontrollore, i piani di volo, le frequenze, eccetera, ma non è in grado di riferire quant'altro. Cipolletti Salvatore, Cipolletti era un Operatore Telescriventista, eppur risultando nell'elenco di turno mensa, dichiara di non essere stato in servizio quella sera e in particolare di non aver trasmesso quindi alcun plottaggio. Dice di avere usufruito della cena e di essere andato subito a casa, al suo posto quella sera dichiara essere in servizio il Maresciallo Merrone, tale notizia l'apprende con sicurezza dalla visione del registro dei cifrati, tenuto presso il Centro Comunicazione Classificato da lui stesso visionato tra il '92 e il '94, in quel registro le prime pagine erano

proprie relative al 1980. De Angelis, l'abbiamo visto, quando abbiamo parlato di Carchio, è quello che appose la firma al posto di Carchio senza nessuna autorizzazione, era il Capoufficio Operazioni, era già Capocontrollore di Licola, ed era in ferie la sera del 27 giugno, rientra il 30 e si occupa della trasmissione del plottaggio e il luogo di Carchio, a tal proposito va sottolineato che il De Angelis smentisce nella maniera più assoluta Carchio, il quale aveva sostenuto di non essersi mai occupato, perché dichiara testualmente: "mi sono pervenute queste richieste tramite il Comandante interinale allora Maggiore Carchio, il quale mi ha passato una richiesta che a quanto ne so aveva ricevuto dai superiori non so esattamente da chi, da quale ente abbia ricevuto questo ordine di fare questo, di preparare questa documentazione", specifica poi infine che la firma sul foglio di trasmissioni, la appose lui su richiesta specifica di Carchio. De Angelis fa una testimonianza preziosa dal punto di vista tecnico, dice che in caso di incidenti aerei, è di routine la trasmissione immediata dei plottaggi e spiega che sul DA1 venivano

registrati i dati in tempo reale, che tali dati ricomprendevano ogni battuta radar e che il registro doveva essere conservato per un anno. In effetti precisa che una volta portati in una baracca li restavano anche per quattro, cinque, sei anni, su riporto dei dati estrapolati dal DA1, dichiara che erano pochi chiari, confusi, al punto che egli volle coinvolgere l'Ufficiale di Servizio che poi non trovò, io do un attimo lettura di quello che ci dice qui in udienza il Signor De Angelis, "perché - dice - lo sviluppo", quindi De Angelis riceve l'ordine di estrapolare dal DA1, i dati da trasmettere via telex, Martina Franca, perché? Lo sviluppo della situazione era un pochettino, poco, poco chiaro, c'erano dei percorsi strani, non si riusciva a collegare come sequenze normali di percorsi, e poi più preciso sulle domande della Parte Civile, Avvocato Marini: "ecco non riesco a capire che cosa intende per poco chiara", De Angelis: "per esempio a volte mi capitava di vedere delle... una iniziale, per esempio, noi le iniziali le identifichiamo una traccetta, una che sembra una traccia e poi dopo non si vede più, boh!", Avvocato Marini: "e questo accadde quel giorno?",

De Angelis: "sì, c'era qualche cosa che fece...",
"ma come - è l'Avvocato Marini - c'erano tracce
che scomparivano, insomma?", De Angelis: "sì, che
non trovavano un seguito e quindi non potevano
essere prese in considerazione, non trovavano un
seguito e quindi non potevano essere prese in
considerazione, non erano tracce e a questo punto
si presupponeva che era radar fasullo e quindi
non erano tracce che venivano prese in
considerazione", aggiungiamo noi che questo è
strano e ci pare di intuire che questa sia
l'esatta descrizione di quello che poi in gergo
Cimpinano ci verrà spiegato essere razzolamento.
De Masi Mario, Assistente al Master Controller,
non ricorda di essere stato in servizio quella
sera, ma conferma di essere stato presente in
sala, dice di aver fatto telefonato al Terzo
S.O.C., di aver parlato con la Sicilia e Ciampino
e non ricorda il contenuto delle telefonate però,
riconosce la sua voce ovviamente come
interlocutore del Maresciallo Attanasi di Martina
Franca nella telefonata delle 20:18 ora locale,
ha dei dubbi su quella delle 20:24, ammette di
essere lui l'interlocutore di Tesauro di Martina
Franca alle 21:28. Non era in servizio ma era

presente e mi pare anche abbastanza attivo, sulle ulteriori telefonate ammette di non essere sicuro nel riconoscersi e afferma con formula dubitativa di avere prestato servizio insieme a Calvanese con il quale estrapolò i dati dal DA1 da inviare telefonicamente al S.O.C., ma non era in servizio. Di Niccio Antonio avvalsi della facoltà di non rispondere e qui riprendiamo con quelli che si sono avvalsi, era in servizio per tutta la sera del 27 giugno e per tutta la successiva notte con funzioni di Guida Caccia, alle 21:32 ora locale comunica a Martina Franca la traccia Alfa/Golf 266 e quattro minuti dopo ne comunica la posizioni AI50 su Ponza, alle 21:55 chiama Ciampino e con la scusa di chiedere in merito ai soccorsi chiede se sono a conoscenza di una certa situazione specificando l'avvenuto avvistamento da parte di Licola di un altro concomitante traffico nella stessa zona, alle 22:07 riceve la telefonata da Patroni Griffi che poi troveremo più avanti, il quale gli chiede la trasmissione della traccia Alfa/Golf 266 e alle 21:11 avverte sempre Patroni Griffi che grosso modo in quella zona c'erano due traffici, due traffici, "noi vi manderemo per telescrivente le

battute di tutti e due i traffici" dice l'inoltro per telescrivente viene annunciato alle 21:41, sempre di ora locale parliamo Signor Presidente, e portato a termine un minuto dopo. Alle 23:20 Di Niccio chiarisce un fatto importante, "inspiegabile per un sito così delicato in quella zona e in quel tempo, ogni traccia passante era considerata friendly", tale dichiarazione effettuata ad un superiore suscita perplessità e appare improbabile denotando invece un confuso tentativo di giustificare, a parere di questa Parte Civile, gli errori di identificazione. Di Santo Raffaele era un Caposervizio Operatori Telescriventisti, non era in servizio la sera del 27, chiarisce che esistevano quattro registri di protocollo per i messaggi cifrati e non di cui due per l'entrata e due per l'uscita, sugli elenchi di turno chiarisce che non era di sua competenza conservarli ma del centro comunicazioni. Gambardella Giovanni era Assistente Controllore, era in servizio con il turno B che prevedeva la rotazione in ventiquattro ore di almeno dodici Operatori, specifica però di non essere stato assolutamente sicuro di essere presente. La sua testimonianza

del 15/05/2001 è rilevante a giudizio di questa
Parti Civili per il fatto che Gambardella attesta
che l'identificazione delle tracce avveniva
confrontando i piani di volo e per la
precisazione che il cross-tell nel sito non
automatizzato era comunque svolto per via
telefonica. Genovese Giambattista era un
Operatore di sala con funzioni di lettore P.P.I.,
non era in servizio quella notte, ma chiamato dal
circolo Ufficiali si recò nell'immediatezza in
Sala Controllo, lì rimase fino alle 10:00, 10:30
di sera per riprendere poi il suo turno che
iniziava alle 2:00 di notte, ricorda che verso le
7:00 del mattino del 28 venne Calvanese per
ricopiare i dati dal DA1, tali dati dovevano
essere plottati per prassi a Martina Franca, come
Identificatore e poi conferma la procedura di
riconoscimento delle tracce dai piani di volo.
Rinaldi Pasquale, Assistente Controllore,
dichiara di non essere stato in servizio quella
sera del giugno 1980 trovandosi in licenza.
Rientrato un paio di giorni dopo chiese la
Controllore Rocco come erano andate le cose e
questi gli rispose di aver visto l'aereo scendere
per l'Ambra 13 fino al momento in cui tutto ad un

tratto non diede più alcun segnale. Questo per quelli che dicono che loro non avevano controllato il DC9 "Itavia". Nerone Luigi, Telescriventista, ricorda di essere stato in servizio per ventiquattro ore nella giornata del 27 giugno ma non ha memoria se fosse in sala dopo le 8:00 di sera. Su contestazione delle sue precedenti dichiarazioni in merito all'asserzione di avere ricevuto un messaggio A.T.A.F. cifrato quella sera, ammette che tale possibilità può essersi realizzata. Napolitano Carlo era il Comandante Interinale di Licola all'epoca del 1988 e ricorda che in quel periodo partecipò insieme ai Comandanti di Grassanisa, Grosseto, Poggio Ballone e Pescara, ad una riunione convocata dalla Seconda Regione Aerea ove l'argomento all'ordine del giorno era la vicenda di Ustica, nell'88 siamo, aerei militari, esercitazioni dei siti, eccetera, apprese notizia dalla cassaforte del Centro Radar per potersi recare a questa riunione, aprì la cassaforte del Centro Radar e ne apprese notizia e realizzò un appunto sul quale al punto terzo era annotato: "riunione 23 giugno '88, nell'arco di tempo 18:00 Zulu, ore 21:15 Zulu del 27 giugno '80 come si

evinces dal plottaggio delle tracce non vi erano in atto interventi dei mezzi della Difesa Nazionale interessanti il Ventiduesimo Gruppo Radar". Tali considerazioni che dichiara essere mutuate dal solo esame del plottaggio sono state successivamente ridimensionate dallo stesso teste, "non vi erano aerei nemici non identificati ma c'erano solo aerei amici sia nazionali che stranieri tutti identificati ovviamente dai piani di volo come era in uso nel sito" di Licola, questo ovviamente lo aggiungiamo noi. Orabona Modestino, era il Comandante del sito dall'85 all'88, si avvale anche lui della facoltà di non rispondere, viene sentito dall'Inquirente in due occasioni, il 19/11/'91 e il 18/11/'96, è molto confusionario durante i suoi interrogatori, sui nominativi degli Operatori in servizio la sera del 27 giugno del 1980, a Orabona Modestino ricorderemo che l'Inquirente aveva chiesto di ricostruire l'elenco dei nominativi presenti la sera del 27, conferma le resistenze della baracca dove venivano archiviati i registri, chiarisce che il DA1 è un registro da cui non si potevano stralciare fogli neanche su richiesta di organi

superiori e dichiara che i due plottaggi degli avvistamenti radar allegati alle relative lettere di trasmissione datate 11 luglio '80 e 21 luglio '80 erano stati entrambi distrutti nel settembre del '84. Stiamo finendo, io chiedo un po' di pazienza. Papa Alessandro era il responsabile della sorveglianza aerea, prese servizio la notte del 28 giugno alle 2:00 ora locale, conferma la mancanza di Calvanese, la conferma la presenza di Calvanese il quale gli riferì che Martina Franca aveva richiesto un controllo sulle posizioni del DC9 "Itavia", il collega gli chiese pertanto di far prendere le battute dal DA1 e di riportargliele affinché le potesse trasmettere via telefono. Specifica il che il Maresciallo smontante, Santinaro, lo aveva informato che quella sera era già stata fatta tale operazione via telex, mandò un Aviere per svolgere materialmente quella operazione sul DA1. Rocco Gerardo, l'Inizializzatore delle tracce era Rocco Gerardo che quella sera si trovava in servizio, ovviamente anche lui si è avvalso della facoltà di non rispondere e durante gli interrogatori ha dichiarato di avere personalmente inizializzato il DC9 e di averlo passato al collega di fianco

che continuò a seguirlo sino alla sua scomparsa, non si allarmò più di tanto, c'era il Monte Epomeo che in quella direzione creava intralcio alla visualizzazione, infine il Rocco minimalizza la sua posizione, si defila abilmente da ogni responsabilità pure avendo partecipato attivamente alla vicenda e nel dischetto troverete una serie di telefonate dove lui è protagonista. Santinaro Gennaro, anche egli si avvale, Sarnataro, chiedo scusa! Anche lui si avvale, è stato colui che alle 21:49 chiama Marsala per trasmettere l'ultima posizione Georef dell'Alfa/Golf 266, sull'Ambra 18 Bravo a 0, in tale chiamata suggerisce al suo interlocutore di interrogare il nastro per effettuare una verifica, Licola è in fonetico manuale ricorderemo, pertanto richiede al Radar di Marsala funzionante in automatico una verifica su un nastro dei dati trasmessi. Ma l'Operatore di Marsala riferisce a Sarnataro che essi l'Alfa/Golf 266 non l'hanno proprio vista. Alle 22:03 il teste conferma la posizione del DC9 a Marsala che nella successiva telefonata delle 22:26 comunica che l'informazione è inesatta, Sarnataro allora replica di avere eseguito le due

tracce e che quella dietro era la Lima/Kilo 477. Vedete che confusione che c'è sul sito di Licola? Tessitore Pietro, era addetto alla segreteria dell'Ufficio Operazione, è l'ennesimo imputato di reato connesso che ha inteso avvalersi ed è l'ultimo della mia breve disamina, ha inteso avvalersi della facoltà di non rispondere e relativamente alla distruzione di documenti che per l'oggetto erano chiaramente riconducibili all'incidente del DC9, Tessitore dichiara che non gli era sfuggito che l'oggetto della documentazione concernesse il disastro, ma dal momento che non aveva mai ricevuto notizia di provvedimenti di sequestro, aveva stimato di poter procedere alla loro distruzione questo lo dice all'interrogatorio del Giudice Istruttore il 5 febbraio del 1990. Ricapitoliamo, un'importante evidenza emerge dall'esame di quanto appena abbiamo detto, intanto Licola effettua a Martina Franca nell'immediatezza dei fatti almeno due plottaggi. Il primo tra le 22:00... 23:41 e le 23:42 ore locali, il secondo alle 24:22 ore locali. Per quanto poi riguarda la chiamata delle 24:22, questo secondo plottaggio, va precisato quanto segue, quei baffoni che Patroni Griffi ci

dirà avere osservato sono correlati in una successiva telefonata che è riportata nel dischetto e che non leggo adesso, ad un salto di canguro che non può essere reale per stessa ammissione di Patroni Griffi, poiché l'interlocutore di Licola che è Acampora, specifica che i dati sono stati appresi direttamente dal DA1 e cioè conferma le stranezze di cui vi abbiamo dato lettura in esso riscontrate, nel DA1 riscontrate dal teste De Angelis. Poi c'è il veicolo Charlie 141, questo veicolo era stato identificato da Licola come un militare, la traccia che è l'Alfa/Juliett 421, inizializzata prima da Marsala era stata poi attribuita da Licola ad un aereo militare americano C141, in risposta ad una rogatoria dell'Inquirente gli americani inviarono un elenco di voli dei C141 effettuati proprio la giornata fino a tarda notte dei loro C141, l'esame di questo elenco che è riportato in allegato non evidenzia alcun C141 che attraversi la zona del basso Mar Tirreno, l'identificazione operata da Licola quindi è assolutamente errata e questa traccia, per questa traccia trattasi di un altro aereo assolutamente sconosciuto. Il Sito di

Licola poi trasmette come DC9 la traccia Alfa/Golf 266, ma Patroni Griffi, e lo vedremo più avanti, ci dirà e capirà che quel salto da canguro è impossibile da crederci e pertanto l'attribuisce alla Lila/Chilo 477 e ancora una volta un'ennesima conferma di come funzionassero in maniera strana le cose a Licola. Io poi quando parlerò di questa traccia Lima/Kilo 477 non mi avventurerò in questioni tecniche, ma sta di fatto che sicuramente, così come vedremo, tutto quello che succede a Martina Franca e che poi vedremo adesso, raccoglierà tutte le notizie dell'evento così come a Martina Franca trasmesse dai siti di Marsala, probabilmente Siracusa e sicuramente Licola e ne farà un'analisi e di questa analisi noi non abbiamo nessuna traccia, noi abbiamo soltanto il risultato della traccia, cioè noi abbiamo soltanto quello che poi Patroni Griffi darà e comunicherà verso l'alto, tutto il lavoro di Patroni Griffi iniziato già alle 21:00, ora Zulu, comunque alle 21:00 e qualche minuto dopo ora locale, tutto il lavoro di Patroni Griffi non sarà evidenziato, noi non lo acquisiremo agli atti di questo fascicolo del dibattimento e non ne avremo assolutamente

notizia, avremo soltanto il risultato, ma da quello che... e dalla visione delle telefonate che voi potrete leggere sul dischetto va da se che la situazione era assolutamente confusionaria e che non c'erano soltanto due traccette e che c'erano situazioni molto ma molto più confuse e rilevabili dal DA1 che poi è sparito. In ogni caso dicevamo che Licola trasmette tutti i dati a Martina Franca e quindi adesso noi dobbiamo parlare di Martina Franca. Martina Franca non ci... anche Martina Franca non ci ha lasciato niente, soltanto abbiamo il registro R.C.C. di Martina Franca e per il resto non abbiamo più niente, ed è importante adesso analizzare che cosa faceva di queste trasmissioni dei dati che i siti in tempo reale trasmetteva a Martina Franca e che cosa poi Martina Franca faceva pure dei telex che eventualmente in momenti successivi sulle registrazioni effettuate sui siti radar locali, l'utilizzo che Martina Franca doveva fare, Martina Franca... a Martina Franca rispondono quindi tutti i siti della Difesa Aerea meridionale ed è da Martina Franca che dipendono anche le manovre di soccorso, a Martina Franca c'è il R.O.C. e il S.O.C., Martina Franca non

dispone di un'antenna radar propria, ma riceve le tracce dei radar dagli altri siti dipendenti. Avrebbe in caso di S.I.N.A.D.E.X. dovuto ricevere di dati di Siracusa per mezzo di Marsala e avrebbe poi dovuto ricevere i dati radar di Licola e Iacotenente, anche a Martina Franca che come detto raggruppava tutte le informazioni utili inviatele dal baso Mar Mediterraneo, manca stranamente il registro del Capocontrollore del S.O.C. e tutti i registri di Sala Operativa, manca addirittura il registro delle presenze di sala ed il registro delle spedizioni telex che è di fondamentale importanza se consideriamo che tutte le informazioni venivano trasmesse poi via telex. I nastri di registrazione radar magnetici non sono stati mai rinvenuti e né sono stati reperiti quei documenti che ne disponevano la loro conservazione. Ma come era ordinata Martina Franca, la struttura radar di Martina Franca? Innanzi tutto si deve dire che la Sala Operativa aveva una serie di monitor sui quali i vari Controllori potevano vedere in tempo reale tutto quanto rilevato dai singoli radar automatizzati dislocati nel sul del Mediterraneo, quindi tale sito aveva la piena e immediata cognizione di

tutto ciò che succedeva in relazione alle cosiddette tracce significative. Purtroppo però i Controllori non registravano tutto, ma effettuavano delle selezioni per quanto qualcuno ha riferito escludendo quelle tracce di non interesse, come avvenisse questo discernimento non è dato sapere, è certo però che tali Controllori possedessero evidentemente il dono della profezia, potendo infatti escludere a priori quelle tracce non degne di attenzione ancora prima che qualcosa di interessante si verificasse e su tale questione appare degna di nota la dichiarazione di Patroni Griffi che era il Capocontrollore, il quale sentito in data 8 gennaio '96 ebbe a chiarire che il traffico... leggo testualmente, "il traffico amico non mi veniva riportato, le tracce friendly diciamo non mi venivano riportate" dichiarazione questa parzialmente smentita dai fatti, diciamo noi, la stampa dei tabulati di tracce di Marsala infatti è contrariamente a quanto sostenuto da Patroni Griffi, conteneva una colonna relativa alle comunicazioni in cross-tell riportanti anche voli friendly ivi compresa l'intera traccia del volo DC9 "Itavia" e quindi l'Alfa/Juliett 421 che pur

essendo friendly fu trasmessa dall'inizio alla fine a Martina Franca e sempre su tale questione a Duilio Ballini Capocontrollore di Marsala e imputato di reato connesso e avvalso anche lui della facoltà di non rispondere afferma all'interrogatorio del 25 settembre '89, "in ogni caso a Martina Franca confluiva normalmente tutto il traffico aereo con tutte le indicazioni relative al traffico aereo o eventualmente quelle relative al solo traffico significativo", altra precisazione ci viene data da Del Zoppo, all'udienza del 27/04/2001, pagina 211, Del Zoppo ci dice: "il traffico simulato non c'era bisogno di trasmetterlo altrove, il traffico reale, reale e significativo veniva trasmesso a chi di competenza che in quel caso era Martina Franca che se da sud si avvistava qualcosa di reale che poi avrebbe interessato Licola quel traffico veniva trasmesso manualmente pure a voce, pure a Licola ed eventualmente poi Licola a Poggio Ballone. Il discorso è lì, è che in mezzo tra Marsala e Poggio Ballone c'era Licola. Ulteriore conferma, ritorniamo a Ballini, "il S.O.C. - ci dice Ballini - riceve tutto il traffico", tutto questo pure nella confusione che è doveroso dover

citare, ma tutto questo vuol dire che Martina Franca comunque ebbe immediata cognizione di quanto stesse... fosse accaduto al DC9 dell'I-Tigi e in ogni caso vuol dire che anche Martina Franca aveva comunque tutti gli elementi per una riduzione dati, per l'identificazione del punto di caduta e per l'indirizzamento dei soccorsi fin dai primi attimi e in ogni caso l'esame delle varie situazioni riscontrate a Martina Franca fa porre seppure indirettamente un serio dubbio sulla effettiva attivazione della S.I.N.A.D.E.X. presso Marsala; 1, non risulta alcun telex di autorizzazione S.I.N.A.D.E.X. inviato a Marsala e ne alcuna comunicazione, di stop S.I.N.A.D.E.X.; 2, non risulta alcun blocco delle registrazioni in concomitanza con l'esercitazione simulata svolta da Marsala. Ma chi erano i soggetti operanti al Terzo S.O.C... R.O.C. di Martina Franca? Fra tre tutti, il Generale Romolo Mangani che era il Comandante, il Tenente Colonnello Guglielmo Lippolis che era il Direttore del R.C.C. e il Colonnello Patroni Griffi quella sera Capocontrollore, Capitano, l'ho promosso! Nelle registrazioni telefoniche sequestrate relativamente al sito mancano, come c'era da

aspettarsi, quelle relative alla conversazioni tra Martina Franca e Marsala, queste mancano, i primi due, cioè Mangani e Lippolis parlano e spiegano, ipotizzano, chiedono, relazionano e dispongono nella famosa telefonata delle 8:17 ora locale del 28 giugno di cui già qualcuno vi ha parlato, Mangani e Lippolis si scambiano alcune illuminanti informazioni che adesso andranno commentate con l'assoluta schiettezza, lungi da interpretazioni fantasiose e/o giustificative e quindi adesso facciamo un commento il più puro possibile. Mangani: "buongiorno, che ci hai le stesse novità della radio o qualcosa di più?", siamo alle 8:17 ora locale del 28 giugno dell'80, Lippolis: "no, c'è alle 7:15", "bravo, hanno trovato in 39 e 49 e 12:50, cinquantacinque, una macchia oleosa con materiale che viene a galla". Allora intanto Martina Franca e quindi Terzo R.O.C., S.O.C., e il Centro Regionale di soccorso, organi di informazione massimi per l'Aeronautica Militare, hanno ormai acquisito la notizia del ritrovamento del DC9 e quindi del punto esatto di caduta, non è questione rilevante questa adesso, lo vedremo quanto possa essere questa questione rilevante quando noi parleremo

poi del Colonnello Russo. Mangani: "bene", Lippolis: "finito qui, è stato un bel lavoro", Mangani: "eh, ma...", Lippolis: "comunque io le porto su, se lei rimane lì", Mangani: "sì, io sto qui", Lippolis: "e allora io le porto la carta con tutto quello che abbiamo fatto, perché qui le telefonate dei parenti si stanno sprecando", Mangani: "e chi glielo ha dato l'indirizzo a questi?", Lippolis: "e chi cacchio lo sa, evidentemente lo avranno appreso dall'Aviazione Civile, da qualcuno, ogni tanto hanno telefonato due persone da Palermo, una da Roma, una da Bologna e naturalmente io non gli ho potuto far altro che dire che stiamo lavorando, che non ci sono novità, punto e basta, non ho dato ulteriori spiegazioni, però ho dovuto dire che stiamo facendo tutto quanto era possibile fare, quanto è previsto fare". Allora Lippolis in questo brano che vi ho appena letto ha avvisato il suo superiore che gli porterà su la carta, il lavoro che hanno fatto, e cioè probabilmente il riassunto di tutto il lavoro che fu fatto durante la notte sia da Patroni Griffi che poi dagli altri e che poi non è stato più trovato e che noi non possiamo più verificare. E Lippolis però

tranquillizza il proprio interlocutore dicendogli di non aver dato nessuna notizia a nessuno ed è tutto rimasto tra di loro e chissà come sarebbe andata se Lippolis in questa telefonata fosse stato un po' loquace. Continuiamo: Mangani: "è chiaro, ma è possibile che... e non c'è altra... sicuramente non c'è altra attività in zona", "eh?", "cioè non c'è nessun altro disperso di altro tipo, no?", Lippolis: "no no, no", Mangani: "perché cascare così o ci si incrocia...", Lippolis: "no, questo o è esploso...", Mangani: "e sì, va bene, ma esplodere vuol dire proprio scoppiare, eh!" deduciamo: Mangani chiede se sono stati ritrovati resti di altri veicoli di altro tipo, la sua è una precisa istanza, fatta da un superiore ed è sicuramente motivata da un'analisi radar già effettuata o comunque da informazioni già precise e infatti nel proseguo Lippolis chiarisce: "ci sono state delle battute radar strane, però riguardavano un altro veicolo, tutte cose che sono state eliminate, ora il problema è questo, questo ha dato un rapporto chiaro per radio ad una certa ora. Dopo di che è stato battuto dalla nostra difesa e questo è accertato". Quindi riassumiamo anche questo e

commentiamo. Risultavano alcune battute radar strane che riguardavano un altro veicolo, quindi la Difesa comunque lo aveva visto e battuto il DC9 e lo aveva seguito e aveva visto tutte quelle battute strane di un altro aereo. Proseguiamo, Mangani: "però...", Lippolis: "ha avuto tre battute radar confermate dalla nostra Difesa Aerea e infatti è proprio vicino all'ultima di queste battute che un po' più avanti c'è questa macchia oleosa", Mangani: "no no, perché io ho detto, io escluderei tutto tranne che le puttanate, cioè o è esploso per qualcosa", Lippolis: "non c'è altra possibilità", Mangani: "o si sono incrociati in due..." Lippolis: "a posta, non ci sono altre...", Mangani: "appunto, era questo che bisognava accertare". A questo punto della telefonata Mangani ha avuto la sua risposta e Lippolis però deve specificare e quindi aggiunge Lippolis, sì, non c'è stato traffico, l'altro traffico battuto dalla R.I.T.A., l'altro traffico battuto è il traffico a quarantasette, a trentasettemila piedi che viaggiava parallelo a questo... a pochi minuti di distanza. Allora Mangani a questo punto ha bisogno ancora di essere di nuovo tranquillizzato

e non si accontenta delle risposte di Lippolis e gli fa una serie di domande circa le condizioni atmosferiche che avrebbero potuto o meno comportare... e i due concordano sul fatto che quelle condizioni atmosferiche sicuramente non avrebbero mai potuto comportare un sinistro del genere. E cosa deduciamo noi da questa telefonata? Noi deduciamo che tra la sera del 27 e la prima mattina del 28 a Martina Franca fu particolarmente attiva, fece controlli telefonici e radaristici, effettuò trasposizioni su carta e ipotizzò diverse ipotesi sul disastro, mangani era quello che in contemporanea a Guido Guidi operante in altri sito diverso, a Ciampino, aveva già da subito, già dalla sera del disastro e questo lo sappiamo, lo diamo per letto, ipotizzato una collisione, Lippolis è invece quello che ipotizza fin dalle prime ore invece una mera esplosione ed è quello che essendo un esperto di incidente aerei si reca il giorno dopo a visionare i resti del DC9 e guardando i segni dei seggiolini ne deduce che trattavasi... doveva trattare di esplosione perché ha trovato i sedili pieni di brandelli di carne, poi ne fa una relazione scritta e la trasmetta, ma c'è anche

Patroni Griffi a Martina Franca che come ho detto quella sera svolge funzioni di Capocontrollore, è lui che coordina tutti i contatti con i vari siti subalterni ed è lui che riceve i plottaggi relativi alla situazione aerea di quel basso Mar Tirreno, è lui che acquisisce, tratta quindi il maggior volume di informazioni, ma di lui parleremo più avanti come più avanti riprenderemo di nuovo purtroppo il discorso relativo a Mangani e Lippolis, ma ci sono altri soggetti attivi nel sito di Martina Franca, erano Attanasi, Di Santo, La Sorsa, Smelzo e Marzulli, dobbiamo fare un breve accenno anche a questi e poi ritorneremo agli altri, c'era pure Piccio Pietro e Arati Giancarlo, Piccio Piero era Comandante della Terza Regione Aerea da cui dipendeva direttamente il Terzo S.O.C. di Martina Franca, "fui informato del fatto durante la notte successiva al 27 giugno 1980 attraverso una telefonata di Mangani", sentito all'udienza del 13 marzo 2001 precisa di aver parlato lui stesso con l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore o con il Sottocapo, poi modera i termini dichiarando di aver tentato di mettersi in contatto ma di non esservi riuscito e conclude sempre nella stessa udienza

specificando di non aver parlato con il Melillo ma soltanto con il reparto di Melillo, ci dice che l'ufficio del Generale Melillo era stato già informato dei fatti quando lui chiamò, ed era stato informato dal Terzo S.O.C., perché il Terzo S.O.C. poteva benissimo by-passare il comando di regione e comunicare direttamente con lo Stato Maggiore, quindi Martina Franca ci dice Piccio Piero che poteva benissimo comunicare direttamente con lo Stato Maggiore, by-passando il comando. Arati Giancarlo era il Comandante del S.O.C., dispose sin da subito la conservazione dei nastri di registrazioni foniche e radaristica, sentito all'udienza del 7 marzo del 2001 ha dichiarato che il sito di Martina Franca riceveva solo traffico significativo, intendendo per questo le tracce X ray, Zombie, le Kilo, Uniform e gli intercettori, ci dice tra virgolette, a pagina 143 dell'udienza "queste erano le sei tracce che venivano automaticamente trasmesse dai calcolatori dei siti automatizzati alla console del Capocontrollore di Martina Franca o via fonetico-manuale", in relazione ai nastri bloccati dal suo provvedimento specifica che nell'87, '88 non ricorda bene, fu chiamato

dal Generale Casagrande per verificare il contenuto della scatola contenente appunto l'oggetto del suo sequestro e testualmente a pagina 148 ci dirà: "sono andato a Martina Franca a vedere e dentro c'era soltanto una copia battuta a macchina della registrazione del nastro Martina, Brindisi di soccorso, del canale del soccorso e basta, era una scatola che normalmente si usa per contenere i nastri, quindi evidentemente quei nastri erano stati mandati da qualche parte perché lì non c'era più", poi Arati chiarisce che la disponibilità insieme alla responsabilità sulla documentazione sequestrata non era del S.O.C. ma rientrava in quella del R.O.C. il cui comando era allora il Generale Mangani, il quale a sua volta era subordinato al Generale Casagrande, diretto subalterno del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, ovviamente i nastri delle registrazioni radar come è notorio non sono stati più trovati e questo l'abbiamo già detto, Arati infine specifica ancora una volta che a Marsala in caso di esercitazione S.I.N.A.D.E.X., questo a pagina 163 dell'udienza, una o due console rimanevano in fonetico-manuale per il controllo per la sorveglianza aerea,

quindi il controllo della traccia del DC9 inizialmente almeno per i primi dieci minuti è stato fatto in fonetico-manuale da Marsala, ciò che lo vedeva, cioè lo vedeva e lo plottava in fonetico-manuale. Attanasi Rosario, era Assistente al Capocontrollore presso il Terzo S.O.C. di Martina Franca e ricorda di essere stato in servizio quella sera e che la notizia della scomparsa del DC9 fu annunciata da una telefonata di Marsala, il Terzo R.O.C. ricevette i plottaggi di Marsala, Licola e Poggio Ballone, quest'ultimo tramite Iacotenente, dichiara di essere stato lui personalmente ad annotare i plottaggi sui registri di sala, plottaggi che poi vennero trasmessi all'ufficio operazioni del Terzo S.O.C., il cui Comandante era il Tenente Colonnello Arati, compilò anche i registri di protocollo, annotando tutte le telefonate effettuate ricevute e in relazione alla domanda sulle operazioni di soccorso e quindi alla richiesta tramite Cosma a Sigonella il teste evidenzia una questione di significativa importanza, siamo Signor Presidente a pagina 222 dell'udienza, della trascrizione dell'udienza del 7 marzo 2002, teste Attanasi Rosario: "allora nel

Mediterraneo ci sono... almeno c'erano, adesso non lo so, dei voli continui sia per antisommergibili che partivano da Sigonella", Pubblico Ministero: "non ho capito bene", teste Attanasi Rosario: "aerei antisommergibili che partirono da Sigonella e che vennero... venivano addirittura dalla Francia, cioè con una lunga autonomia, noi di questi aerei avevamo semplicemente una notifica di, come dire, di inizio volo e di una certa durata, però non sapevamo le zone dove andavano a operare, quindi sappiamo, sapevamo o meglio dire, che c'erano questi aerei che potevano essere utili ai fini della immediata ricerca", ma non sapevano le zone dove andavano a operare, il teste poi conferma l'esistenza di un corridoio militare usato per lo dagli americani che attraversava dal sud della Sardegna per poco più a nord... per Palermo proseguendo verso le Isole Eolie e poi Caraffa, Catanzaro, tagliando la Calabria sino alla Grecia, era un corridoio militare che attraversava l'Ambra 13. Di Santo Vito Antonio, fu il Capocontrollore che presumibilmente la mattina del 28 giugno diede il cambio a Patroni Griffi che smontava, significativa è la sua

affermazione circa il monitor di sala che riportavano visibilmente tutta la situazione radar trasmessa dai radar collegati in automatico, in relazione al tipo di tracce trasmesse precisa, Avvocato Difensore Bartolo: "lei ci può dire se su quello schermo venivano riportati anche i dati relativi al traffico civile o solo quelli relativi al traffico militare eventualmente?", teste Di Santo Vito: "c'era tutto, sia il traffico civile che il traffico militare, noi avevamo anche i piani di volo che seguivamo anche i velivoli civili". La Sossa Pietro, era addetto alla identificazione, ricorda di essere montato in servizio la mattina del 28 con funzioni di collaboratore al Capocontrollore, conferma che sul registro del Capocontrollore dovevano essere riportate tutte le operazioni svolte in sala e precisa in merito al monitor presente in sala che in essi venivano visualizzate tutte le tracce trasmesse dai siti periferici, ricorderete che Marsala trasmise tutto. E siamo a Smelzo Giovanni, ritengo che su Smelzo tutti noi abbiamo buona memoria, era il Tenente addetto al Centro Soccorso Aereo R.C.C. di Martina Franca ed era in servizio quella sera,

è l'autore di diverse telefonate che evidenziano l'ipotesi di collisione e di esplosione, la presenza di esercitazioni militare e di voli militari americani, Smelzo è un personaggio molto attivo durante tutte le fasi, sicuramente è uno dei pochi che è veramente concludente dal punto di vista operativo, riceve la notizia della scomparsa del DC9 dal Maresciallo Marzulli dell'R.C.C. e si allerta immediatamente per avviare i soccorsi, avvisa direttamente il Generale Mangani e il Tenente Colonnello Lippolis che tra l'altro lo raggiunge in Sala Controllo, Sala Soccorso sarebbe meglio dire, ricorda che la notizia di traffico americano gli arrivò dal sotto centro di soccorso sito a Ciampino attraverso il Maresciallo Marzulli di questo ne riferì subito Patroni Griffi e al Centro Operativo dello Stato Maggiore C.O.P., parla con West Star per accertarsi con gli americani, con gli Aeroporti di Napoli e Palermo, parla con Berardi, rammenta inoltre l'instaurarsi di un rapporto diretto tra Lippolis e il Caposala dell'A.C.C. di Ciampino che era Trombetta, sono ben noti i contenuti delle telefonate di Smelzo, quello che emerge, emerge con perfetta chiarezza

è un'ambientazione di assoluto allarme, quel punto Condor di cui avevano esatta coscienza tutti gli operatori che sono stati visti operare quella sera, quel punto Condor aveva troppo presto ingoiato quel DC9, e come poteva essere successo così presto e come era possibile che fosse sparito così subitaneamente, e se qualche pollaccione si era scontrato? Ma gli americani avevano aerei in volo? E la Saratoga dove era? E arriviamo a Marzulli Pietro, Marzulli era il Maresciallo addetto al Centro Soccorso Aereo R.C.C., era anche lui in servizio quella sera e collaborava con il Tenente Smelzo a stretto contatto con il S.O.C., riceve la notizia della scomparsa del DC9 dal Maresciallo Bruschina di Roma, Ciampino e la riferisce a Smelzo, conferma infine che i dati così visualizzati sui monitor venivano automaticamente registrati in bobina magnetica, ricorderemo che Martina Franca non ci ha lasciato nessuna registrazione magnetica dei dati radar, al di là dei discorsi del fatto che non registravano le tracce friendly che poi abbiamo detto era molto improbabile. Lippolis Guglielmo è stato sentito dall'udienza del 7 marzo del 2001 ed era il Direttore dell'R.C.C.,

fu avvisato dell'evento mentre si trovava a casa e si recò in Sala Operativa verso le 24:00 per organizzare i soccorsi, conferma che la notizia arrivò da Ciampino e specifica che Patroni Griffi gli fece vedere la trasposizione su carta del tracciato già la mattina successiva dicendogli, udienza del 7 marzo 2001 pagina 12, "vede Comandante si vede che l'aereo è rotto in due o tre pezzi", su questo documento il teste ha già perso la memoria quando noi poi lo ascolteremo, ma potrebbe trattarsi dello stesso che Lippolis descrive durante le dichiarazioni rese dal Generale Barale, fecero vedere la carta con tutti i pezzettini, che uno la portò da Ciampino la carta del traffico aereo in cui si vedeva chiaramente la traccia dell'aeroplano che spariva, questa è l'audizione della Commissione Generale Barale dichiarazioni Lippolis Guglielmo, sulla presenza di aerei in volo americani ci dice che vi era stata una esercitazione ma che era finita verso le 6:37 di sera, specifica tra le varie altre cose che non avevamo una media di... che avevamo una media di cinquantaquattro navi russe nel Mediterraneo che venivano plottate, così ci chiarisce praticamente che anche il

traffico del blocco contrapposto era perfettamente sotto controllo, anche quello americano e non amico e nemico, quindi era sotto controllo presso il R.O.C. di Martina Franca e infatti Lippolis ci conclude, a pagina 5... dell'udienza... della trascrizione dell'udienza del 7 marzo 2001 "queste tracce vengono elaborate da tutti gli altri siti da un computer, che una volta era grande, grande, adesso sarà piccolo piccolo, ma vengono elaborate e poi viene fatto un plottaggio generale di tutta l'area sottoposta sorveglianza", sulla notizia del ritrovamento del DC9 e quindi della macchia oleosa dichiara di averla ricevuta verso le 7:00 del mattino successivo e di averla certamente comunicata sia allo Stato Maggiore che Ciampino, Lippolis ci dà una testimonianza importante su un altro fatto, l'ipotesi di esplosione sia interna che esterna, fu fatta sin dalla mattina del 28, non appena si ebbe notizia delle condizioni dei cuscini ripescati in mare, questa ipotesi fu fa lui riferita a tutti quanti là - come ci dice lui testualmente a pagina 16 dell'udienza in cui è stato sentito - a tutti quanti là e certamente al Generale Mangani, Lippolis è un esperto di

incidente aerei e per questo viene mandato a Palermo per visionare i reperti, lì trova un serbatoio supplementare di un aeroplano tipo F86, un carrello di B52 della Seconda Guerra Mondiale e un casco di Pilota di aereo americano con la scritta John Dreik, comunica telefonicamente i risultati del suo sopralluogo al Generale Mangani il quale da un primo convincimento di una collisione, aveva almeno nei confronti di Lippolis, maturato l'altra ipotesi del cedimento strutturale, così il teste descrive le operazioni svolte durante la sua inchiesta a Palermo che durò quattro, cinque giorni, siamo a pagina 9 e seguenti sempre dell'udienza, della trascrizione "chiamai la Società <<Itavia>> e mi feci mandare sia la situazione dell'aeroplano, quindi che tipo di aeroplano era, che cosa aveva fatto, così scoprimmo che questo velivolo aveva fatto il trasporto del pesce, era stato rivisionato a zero, era completamente nuovo, mi fu detto addirittura che fu cambiato tutto il polistirolo perché puzzava di baccalà, di pesce che loro trasportavano, quindi questo aereo era letteralmente nuovo, successivamente mi feci dare la disposizione interna di tutti i sedili e

quindi posizionarlo dal numero che compare dietro il cuscino della poltrona dell'aeroplano, posizionammo questi sedili e così trovammo una certa area in cui risultavano qualche cosa, che c'era stata una esplosione, interna o esterna non sto qui a discutere, c'era stato qualche cosa, perché c'erano delle bruciature sui sedili, perché c'erano queste macchie di sangue e quant'altro, e quest'aerea era grosso modo entrando dalla porta anteriore del DC9 verso sinistra e c'erano... decidemmo anche quali grosso modo dovevano essere le file dei sedili interessati e qui sorge il problema del perché della bomba, perché appunto una esplosione interna che possa provocare quel danno ai sedile può essere solamente una esplosione, può essere a mio avviso, lascio agli altri decidere, a mio avviso poteva essere soltanto una esplosione, siccome lì sotto c'era il vano bagagli io ho ipotizzato che ci potesse essere stata una esplosione nel vano bagagli", questo è quanto, questo è quanto ci riferisce Lippolis del suo sopralluogo, di questa indagine il Lippolis redige addirittura una relazione scritta che ovviamente non è stata acquisita. Mangani e

dobbiamo ritornare a parlare di Mangani se parliamo di Lippolis, era abbiamo detto il Comandante del Terzo R.O.C. e fu subito informato dell'avvenimento, già alle 21:37 ora locale, il Mangani si pone sin da subito l'interrogativo della collisione e sino alla mattina del giorno successivo è ancora convinto che tale possibilità sia più che plausibile l'abbiamo visto, Mangani è diretto superiore di Lippolis e da questi riceve le informazioni circa il sopralluogo di cui abbiamo parlato adesso, si occupa di verificare l'appartenenza del casco del Pilota con la scritta John Dreik e riceve, elabora le impressioni avanzate circa l'ipotesi di esplosione, il Comandante del S.O.C. era funzionalmente subordinato al Generale Casagrande, ma lo poteva benissimo, come ci dice Casagrande by-passare contattando direttamente l'ufficio del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, e in questo possiamo fare riferimento alle dichiarazioni di Piccio Piero, e questa è un'argomentazione che specificheremo più avanti considerandola poi nel complesso ma qui basta ricordare che il Mangani ha pacificamente ammesso di aver riferito nella mattinata del 28

giugno del 1980 al Generale Bartolucci o al Generale Ferri, noi pensiamo che il Mangani abbia avuto un contatto privilegiato con il Bartolucci e ciò anche in considerazione del buon legame di amicizia che legava i due, l'ascolto e la correlativa analisi delle telefonate effettuate dal Mangani sin dalla mattina del 28 giugno denota un più che giustificato stato di ansia e una preoccupazione sicuramente reale, quell'aereo era inspiegabilmente andato giù, in un attimo, ma non si era potuto trattare di una raffica di vento o di un cedimento strutturale, era sicuramente una esplosione, ne era convinto sia lui che il suo interlocutore Lippolis, ma Mangani non concordava con Lippolis ancora nella mattina del 28, c'è qualcosa che collide - dice - c'è qualcuno che si incrocia e che comunque segue a breve distanza, ci sono tre battute radar confermate dalla nostra Difesa, quali sono queste tre battute radar, e a quale altro veicolo si riferiscono e da quale fonte Mangani ha acquisito questo dato visto che non sono riportate in nessun plottaggio dei siti sotto ordinati a Martina Franca? Queste preoccupazioni non vengono riferire a chi di dovere? La mattina del 28 il

Generale Bartolucci ci dice di non aver parlato con Mangani e questo è comprensibile nella logica della sua posizione difensiva che lo spinge a dichiararsi assolutamente distante da qualsiasi ipotesi avanzata dai proprio subalterni e da qualsiasi persona abbia comunque partecipato all'analisi di tale ipotesi, Bartolucci il Capo non ne sa niente, e con lui di conseguenza il suo Vice Capo Ferri, figuriamoci cosa ne possano sapere Melillo e Tascio. E arriviamo a Patroni Griffi, il Capocontrollore di Martina Franca è il protagonista dell'udienza tenutasi il 28 marzo del 2001, del fatto viene informato attraverso una telefonata di Marsala con la quale rimane in contatto per le operazioni di soccorso, parla con Ballini di Marsala, con Di Miccio e Acampora di Licola, riceve ed elabora i plottaggi dei siti sotto ordinati a Martina Franca, si preoccupa della identificazione del luogo di ultima battuta radar, analizza le possibile cause del sinistro, telefonata a Iacotenente, a Cassano per avere chiarimenti sulle tracce inizializzate da Potenza Picena, chiede informazioni a Poggio Ballone, correla la traccia Alfa/Golf 266 al DC9, escludendo la Lima/Kilo 477, a esso invece

attribuito da Licola, Patroni Griffi ci dà una informazione importante sulla possibilità di visionare in tempo reale le tracce comparse sugli schermi e registrate sulle bobine e questo poi noi lo vedremo quando parleremo di Ciampino, dice all'udienza a pagina 29, all'udienza del 28 marzo 2001, "potevano benissimo inserire la traccia come sintetico, mi potevano mettere un sintetico su qualsiasi posizione richiesta, questo sì, avrebbero potuto farlo", spiega il senso e il significato delle sue affermazioni telefoniche questo durante l'udienza, circa il salto di canguro e il baffone, denotando buona familiarità con gli aspetti tecnici ma evidenziando contestualmente una situazione radar così come trasmessa dai siti radar periferici confusa e distorta al punto da essere ritenuta da lui stesso inaffidabile e impreciso, tale condizione si incastra perfettamente con il contestuale allarme sulla presenza di altri voli non identificati, con le esercitazioni americane in corso, con le verifiche su possibili collisioni, con i limiti strutturali e di portata dei siti radar di cui Patroni Griffi ha piena consapevolezza, di estrema importanza il

chiarimento che il teste ci dà circa la trasmissione delle tracce friendly a Martina Franca e dalle parti dei siti automatici, pur dichiarando in via generale che tra tali tracce non fossero trasmesse, specifica che c'era un intervento dell'Operatore a console che inibiva l'invio delle tracce friendly a Martina Franca, mentre per i siti fonetico manuali l'input funzionava al contrario, nel senso che l'Operatore doveva intervenire per attivare la trasmissione delle tracce friendly, tale situazione per il punto di vista di questa Parte Civile è chiarificatrice una volta per tutte, speriamo, del perché quella sera Marsala trasmette una quantità di tracce friendly che secondo la prima versione del Patroni Griffi non dovevano interessare Martina Franca, l'input di blocco della trasmissione delle tracce friendly non era stato dato e il sito di Marsala trasmetteva un po' di tutto e non solo a Martina Franca, io ho terminato con Martina Franca, Martina Franca non è tutta qui ovviamente, e ci saranno situazioni che sono sicuramente rilevabili, esaminabili oltre a quelle che io ho brevissimamente sintetizzato, per intanto sulla

sorta della breve disamina che ha preceduto basti una semplice osservazione, Martina Franca è il centro di raccolta per eccellenza di tutte le informazioni radaristiche e delle prime ipotesi sull'incidente, gli Operatori di sala da Lippolis a Patroni Griffi corrispondono direttamente al Generale Mangani che è il Capo del Terzo R.O.C., il quale a sua volta dipende dal Generale Piccio, che è il capo della Terza Sezione Aerea, Piccio dal canto suo ha un canale informativo diretto con il Terzo Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Melillo, ma il R.O.C. come ci dice può benissimo by-passare tale canale e comunicare direttamente allo S.M.A., sappiamo che Piccio viene informato la sera stessa dell'evento da parte del Generale Mangani e sappiamo che Mangani aveva sin da subito ipotizzato qualche... una collisione tra qualche pollaccione e sappiamo anche che tale convinzione viene mantenuta dal Mangani anche nella mattinata successiva, proprio in concomitanza della verifica che Melillo esplica per conto di Bartolucci, e sappiamo inoltre che il diretto subalterno di Mangani, Lippolis, viene mandato a Palermo per verificare i resti dell'aereo, e

questo non si sa con quale autorità, è lecito accertare ma si presuppone che ne avesse autorizzazione e rappresentanza, richiede i dati all' "Itavia" ai fini della ricostruzione del velivolo concludendo immediatamente imprecise informazioni telefoniche al suo superiore Mangani e in una relazione scritta successiva che non... che non si sa quale... comunicando che si doveva per forza trattare di una esplosione e questa redazione scritta non si sa più dove sia finito, ci dice Lippolis che è stata sicuramente una esplosione interna o esterna non è certo, ma comunque di esplosione si tratta, è altresì sintomatico in tale contesto che proprio il casco da Pilota con la scritta John Dreik sia poi stato fatto sparire e con esso anche il serbatoio militare visto da Lippolis durante il suo sopralluogo a Boccadifalco, l' Aeronautica militare ha sicuramente acquisito l' informazione di Lippolis per la via gerarchica e con essa certamente i suoi più alti Comandanti hanno preso piena coscienza dell' ipotesi di esplosione, non c' è nessun dubbio su questo per questa Parte Civile, non può essere il contrario a meno che di non ammettere che la struttura si comportasse

come comportamenti assolutamente stagni, e questo però noi sappiamo che non è così perché ce lo ha detto anche l'imputato Ferri, c'è un'altra via attraverso cui lo S.M.A. acquisisce informazioni, abbiamo i siti radar dipendenti, abbiamo detto, abbiamo il sito di controllo di Martina Franca, questo modo di by-passare le informazioni direttamente da Martina Franca allo S.M.A. o eventualmente le informazioni che salgono per via gerarchica Mangani, Piccio, Piccio S.M.A., ma c'è un'altra fonte da cui lo S.M.A. può sicuramente acquisire queste informazioni e quindi l'informazione vedete ha diversi canali sempre verso sopra e questo è Ciampino, A.C.C., Area Control Center, Ciampino A.C.C. C.R.A.V., alle ore 20:59 e 45, secondo le registrazioni di Roma, Ciampino viene battuto l'ultimo segnale secondario del transponder del DC9 "Itavia" H.I.870, corrispondente alle coordinate trentanove e quarantatre nord, 12:55 est, mentre l'aeromobile era livellato a quota venticinquemila piedi e stabilizzato su rotta assegnata, nei quattro minuti che seguono il Capocontrollore Corvari Umberto chiama l'aereo senza ricevere alcuna risposta, iniziamo qui

adesso... inizieranno quindi le operazioni di ricerca e tra le prime alle ore 21:11 locali Ciampino chiederà al radar militare di Marsala se l'avevano controllato, seguiranno una serie di attività di ricerca che saranno di seguito brevemente analizzate in relazione ai soggetti operanti del sito, l'aereo era stato seguito nel suo ultimo volo dal Capocontrollore La Torre Antonio, che lo aveva passato per il procedurale a Corvari Umberto, quindi da La Torre Antonio che è l'unico Capocontrollore Radarista che segue e vede, poi parleremo di La Torre che segue e vede e dialoga con il DC9 "Itavia", viene passato per il procedurale a Corvari Umberto, il sito aveva rilevato sui propri monitor la presenza di tracce razzolanti, con ciò intendendosi quelle tracce che denotavano voli operativi a transponder spento probabilmente riferibili alla presenza di portaerei e anche per tale motivo nell'imminenza dei fatti fu contattata l'Ambasciata Americana, io non riuscirò mai a dare il senso del tenore di quella famosa telefonata all'Ambasciata Americana, nel dischetto troverete la versione di real player, e così potrete anche sentire per rinfrescare qual era lo stato di ansia, al di là

del tenore che può trasparire dalla lettura della trascrizione, lo stato di ansia con cui questi radaristi operanti a Ciampino chiamano l'Ambasciata Americana. Bruschina Roberto, faceva parte dell'R.C.C. che l'ente di primo contatto per lo svolgimento e l'esecuzione delle operazioni di soccorso da parte di Ciampino, Bruschina è colui che comunica a Martina Franca, nella famosa telefonata delle 22:22 ora locale che nella zona del DC9, vi era traffico americano molto intenso, sentito all'udienza del 5 giugno 2001 specifica che trattasi probabilmente di traffico di portaerei, traffico militare. Cervesato Alberto era Assistente Controllore a Umberto Corvari, era addetto al settore est, sud/est, e ci ha confermato che nell'imminenza dei fatti furono effettuate alcune telefonate di controllo tra cui una Marsala che rispose di essere in esercitazione. Il Cervesato dice inoltre di essere stato informato del ritrovamento dei pezzi dell'aereo, verso le 7:00, forse le 8:00, quindi l'informazione sul ritrovamento dell'aereo, non è soltanto a Martina Franca, è anche a Ciampino, verso le 7:00, forse le 8:00 del mattino successivo. Chiarotti Elio, è

il Controllore che effettuò l'Ambasciata Americana, e addetto al settore arrivi nord, prese il controllo del DC9 in frequenza a metà strada tra Firenze e Bolsena, sentito il 21 febbraio 2001, conferma di aver ricevuto la richiesta di effettuare la telefonata all'Ambasciata Americana da Porfirio Massari, ma non spiega perché la chiamata fu effettuata solo a questa Ambasciata e non ad altra. Su questo argomento il teste appare palesemente reticente e ritratta sostanzialmente le sue precedenti dichiarazioni. Su contestazione del Pubblico Ministero il quale gli riporta una sua precedente e contrastante dichiarazione, Chiarotti replica in maniera enigmatica, pagina 12 della sua deposizione: "non ricordo esattamente le parole, ma non vedo nessun motivo per cui non posso aver detto quello che ho detto, praticamente la sostanza rimane la stessa", il teste poi persevera, Pubblico Ministero Nebbioso: "quindi come vede lei dà una risposta molto più puntuale e precisa, cioè dice <<abbiamo pensato a una collisione, abbiamo pensato a una collisione con un aereo americano, quindi abbiamo deciso di chiamare l'Ambasciata Americana per vedere se

avevano perso un aereo>>, non è così?" teste Chiarotti: "è così, e non è così", io mi ripeto questa a costo di sembrare insistente, questa è una dichiarazione del Chiarotti che abbiamo già letto, io la voglio ripetere, perché se c'è una possibilità che questa dichiarazione possa essere sfuggita dal Vostro ricordo, io cercherò di ricordarvelo, "è così e non è così", Pubblico Ministero: "io le ho solo letto quello che ha risposto", Chiarotti: "cioè a dire non si può leggere tra le righe, prima di tutto queste parole non sono state dette all'Ambasciata Americana, ma queste sono tutte un po' illazioni, anche se esternate così, informa discorsiva da me al Giudice Priore", Pubblico Ministero: "lei dichiarò, quella che sto leggendo non è una sintesi del suo interrogatorio, che è un atto formale non è un momento discorsivo colloquiale con il Giudice Istruttore, ma è esattamente la descrizione del suo interrogatorio, dove sono riportate parole per parole le frasi, le mezzi frasi, le suspensioni, allora io le faccio un'altra domanda, visto che lei ha risposto con precisazione e con puntualità, con l'espressione che io le ho chiesto circa i motivi per i quali

fu fatta la telefonata all'Ambasciata Americana, le chiedo di precisare allora, oggi in aula se erano false o sbagliate o male interpretate quelle dichiarazioni rese in istruttoria, o se sono vere quelle che sta dicendo oggi in aula", il teste Chiarotti risponde "a questo punto la mia risposta è, non lo so, non lo so, perché le parole siano differenti, del resto io ho maggiori ricordi, se devo essere sincero di quello che è avvenuto vent'anni fa, che non di quello che sia avvenuto otto anni fa, questo interrogatorio da parte del Giudice Priore, non ne ho un ricordo molto, molto, molto chiaro, quindi che le parole che io abbia detto siano differenti da quelle che dico oggi, possono ammetterlo nel senso che non ho nessun ricordo effettivo di quell'interrogatorio, come non ho ricordo nemmeno esattamente di quello che ho detto all'«Itavia», cioè come non si può ricordare tutto quando è un discorso di routine, quello del traffico aereo intendo", a questo punto il Chiarotti che per sua stessa ammissione dichiara di essere persona che non scorda mai niente, e ce lo viene a dire in udienza, a questo punto cade nel più assoluto oblio, non rammenta più voci di

esercitazioni militari, non ricorda più notizie su traffico operativo in zona, non ricorda di aver controllato nulla di questo aereo. E quindi Chiarotti adesso lo possiamo mettere da parte e andiamo a vedere cosa ci dicono gli altri. Colonnelli, Colonnelli Pierangelo era Assistente al traffico aereo, prestava servizio affianco del Controllore con il quale condivideva la visione dei monitor posizionati davanti. Inoltre era addetto quella sera alla consegna dei fogli contenti notizie sui piani di volo, la sua testimonianza è importante e preziosa, per la ricostruzione dei fatti, ricorda, cito lui direttamente, all'udienza, pagina 117 dell'udienza del 17 gennaio 2001 "di aver notato mentre portava sotto un piano di volo al T.S.R. settore sud, alcune tracce sullo schermo radar, poi più avanti lo schermo radar T.S.R. alcune tracce, diciamo così, che erano fuori ho avuto modo di notare queste tracce così saltuarie", più avanti "da quel che potevo dedurre non era di traffico, diciamo, interessato dal controllo, quindi non era di traffico, traffici sotto controllo, il nostro controllo insomma", più avanti "c'è un traffico di esercitazione militare

che può apparire per qualche secondo, scomparire diciamo, alla loro rotta in base alle esercitazioni che stanno attuando, mi è parso appunto di riscontrarlo, lo stesso quella sera", questo è il razzolare. Colonnelli, poi ci conferma in pieno le sue precedenti dichiarazioni, contestatogli dal Difensore di Parte Civile, Avvocato Marini, ci dice sempre alla stessa udienza, "ho parlato di tracce e di traffico militare, perché se ci fosse stato, se si fosse trattato, chiedo scusa, di traffico civile, esso sarebbe stato in contatto con noi, su questo punto concordavano tutti i colleghi che erano vicini allo schermo T.S.R.", questo traffico il Colonnelli lo nota circa mezz'ora dopo essere montato e lui ci dice di essere montato in servizio alle 20:30, ora locale. Corvari Umberto, era il Controllore procedurale in turno al settore sud, e fu colui che seguì per ultimo in contatto radio il volo del DC9, ci specifica di non aver guardato direttamente sul tubo radar, anche se ne aveva la possibilità essendo questo posto a breve distanza dalla sua postazione, ma non era sua competenza. Il DC9, gli fu passato dall'Operatore addetto al T.S.R.

chiese la posizione, lo stimato di arrivo, disse al Pilota di avvertirlo una volta pronto per la discesa a Palermo, non avendo ricevuto alcuna risposta successiva, richiamò l' "Itavia", ma non ricevette alcuna risposta, chiese a Palermo se lo avevano in contatto ma senza esito, chiese ad un "Air Malta" di contattarlo in frequenza radio, ma anche qui nessun risultato, chiamò Catania, Sigonella e poi Marsala, niente, scaduto il termine di preavviso atterraggio che erano le 21:13 ebbe l'idea che l'aereo fosse realmente accaduto qualcosa, scattarono quindi le chiamate di rito e furono poste in atto le procedure di ricerca, il Corvari ricorda di essere stato chiamato al telefono del Comandante del R.I.V. Guido Guidi, per il quale adesso fra poco parleremo e di avere a lui riferito non rammenta alcuna chiamata all'Ambasciata Americana, è un po' vago sulle persone che lo circondavano quella sera, alla notizia della perdita di contatto radio, ricorda comunque di aver informato subito il Caposala che era Massari e il Supervisore che era Grasselli e di avere avuto accanto i Controllori dei settori, est e sud/est ed est sud/ovest Corvari si nasconde dietro un filo,

nella speranza che il suo incarico di mero, procedurale lo esponga poco a dichiarazioni compromettenti, lui il monitor non lo vedeva, ci dice che lui il monitor non lo vedeva, non era sua mansione, altri avrebbe dovuto dedurre... considerazione sul come e sul perché ma lui era in cuffia, e guardava sotto lo strip, e il monitor era defilato, rispetto alla sua posizione, ci dice in alto a destra, circa un paio di metri rispetto a me, lui era procedurale non guardava il monitor, e nello stesso tempo è costretto però ad ammettere che un occhiatina gliela dava a quel monitor, almeno quando il Controllore Radar gli passava le posizioni dei veicoli. A pagina 265 della sua deposizione "questa è la posizione è tranquillamente, cioè normalmente si dava anche un'occhiata a quel tubo lassù per verificare che le due informazioni coincidessero" e quindi per curiosità lo guardò quel monitor quando non ebbe risposta alcuna dal DC9 ma non vide nulla di particolare, non fece caso alle stelle varie, perché lui cercava la traccia vestita del DC9. Il teste scivola via da ogni punto di vista logico su ricordo della telefonata che ricevette da Guido Guidi, quando

Guidi infatti gli chiede e questa telefonata è riportata per intero, Guidi gli chiede, lui conferma una quota due e cinquanta, e chiede conferma della quota due e cinquanta, il Corvari risponde: "testualmente sì, stava a due e cinquanta, diciamo, verso... quando io supponevo fino alla, diciamo fino al Condor, l'ho visto sul radar, fino al Condor - l'ho visto sul radar - perché diciamo, a me interessava per l'altro traffico che stava diretto a Palermo, lo ho seguito personalmente sul radar, diciamo, verso Ambra 13 Bravo, quando io supponevo che fosse su Bravo non vedendo, non vedendo che mi chiamava, lo ho chiamato io per autorizzarlo a scendere, la telefonata continua, Guidi, "sull'Ambra 13 Bravo, lei non lo vedeva più sul radar?" Corvari: "esatto, io non lo vedevo più sul radar a quel punto lo ho chiamato", sulla contestazione di tale telefonata il teste in udienza è apparso in grossa oltre che scontata difficoltà e non riuscirà a dare alcuna giustificazione. Cucchiarelli Pierfranco era il Controllore procedurale al settore est, ci dice che pur non essendo di sua competenza territoriale, lui guardava spesso i monitor, pur essendo

procedurale, rappresentati la zona a sud di Ponza, per effettuare gli stimati, questa operazione gli veniva agevole, perché i monitor erano prossi... a poca distanza dalla sua posizione in alto, è opportuno riportare integralmente adesso il passo della sua dichiarazione in merito a ciò che vide quella sera, siamo a pagina 8 e 9, della trascrizione dell'udienza del 17 gennaio del 2001, "quando montai notai, siccome l'occhio ci andava subito, proprio per istinto, notai questa attività di aerei sconosciuti, ma che per noi si capiva che erano aerei operativi", io capisco che la Corte adesso sarà stanca, ma io adesso questa... per richiamare l'attenzione la devo rileggere: "quando montai, io notai, siccome l'occhio ci andava subito, proprio per istinto, notai questa attività di aerei sconosciuti, ma che per noi si capiva che erano aerei operativi", per questo motivo, il Cucchiarelli controllò il registro dei notam, vi ricordate io ho parlato spesso dei notam, che i nostri Capi di Stato Maggiore, pare non conoscano, in relazione a questa ultima operazione, cioè quella di aver visionato il registro di notam, va notato che il Cucchiarelli

ha dichiarato che era prassi normale, notare sul basso Tirreno tracce di quel genere e perciò non riesce a dare una convincente risposta sul perché proprio quella sera visionò il registro dei notam, pur non essendo tra l'altro assegnato a quella specifica zona, il teste comunque conferma la localizzazione di questa attività sconosciuta a sud/ovest di Ponza, e ratifica la sua precedente dichiarazione resa il 13 febbraio '95 al Giudice Istruttore, "l'ho visto, dalle due alle tre tracce, le quote erano variabili e i livelli erano tra diciannovemila e ventiquattromila piedi", questa era la dichiarazione che aveva dato prima il Giudice Istruttore, e con le sue dichiarazioni il Cucchiarelli smentisce in pieno quelle di Corvari; anche egli era Controllore procedurale e dichiara testualmente, "allora ero Controllore procedurale e questo schermo posto un po' a latere in alto era ausilio per noi, per il controllo procedurale", loro controllori procedurali guardavano spesso il monitor che gli era posto davanti. E parliamo adesso di Diamanti Guglielmo, il Maresciallo Diamanti era l'Addetto al Controllo per il settore arrivi Uni-R, è

purtroppo deceduto lasciando agli atti le sue precedenti dichiarazioni e dice che La Torre gli disse di aver visto come delle stelline sul monitor radar, e ricorda perfettamente la telefonata effettuata da Chiarotti all'Ambasciata Americana, l'esigenza di questo contatto, era dettata, cito testualmente e questo è il suo interrogatorio ne ho preso nota, lo farò sapere, dal fatto che volevano sapere dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente e sapere perciò se le intercettazioni erano finite o meno, Diamanti ci dice che l'esigenza della telefonata all'Ambasciata Americana era dovuta dal fatto che volevano sapere dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente, e sapere perciò se le esercitazioni erano finite o meno, il Sottufficiale inoltre poi ha affermato che quella sera erano in corso delle manovre N.A.T.O., nel Tirreno tra Ponza e la Sicilia, est/ovest dell'aerovia Ambra 13 e con quote più basse da quelle tenute dai velivoli civili, afferma inoltre che dal momento in cui era montato di servizio e sino a quello in cui l'aereo "Itavia" era scomparso dagli schermi,

aveva notato il protrarsi di presenze militari, ha inoltre ricordato ancora che prima dell'incidente aveva notato tracce di manovre militari e sugli schermi radar transponder degli stessi aerei mentre sul radar civile, vedeva solo dei numeretti e delle quote, insomma questi che ho citato, gli esami per la trascrizione di Diamanti Guglielmo resi al Giudice Istruttore del 10 gennaio '95 e del 4/04/'95. Galatolo Enrico anche egli era Assistente Controllore insieme a Cervesato, ricorda di essere stato addetto al controllo est, sud/est, con funzioni di ausilio a Corvari, ricostruisce la cronistoria della perdita di contatto confermando il racconto di Corvari nelle sue linee essenziali. Grasselli Mario, Supervisore alla C.C. di Ciampino venne avvisato del mancato contatto con l'"Itavia" da Corvari, appunto, rispetto alla versione di quest'ultimo specifica di avere chiamato, alla fine sulla comprensione dell'evento anche i siti della Difesa Aerea, di Licola, Siracusa e Poggio Ballone, in relazione alla questione dell'aerovia Green 8, specifica che non esistono aerovie militari, in relazione alle operazioni di soccorso e ai contatti con gli enti estranei,

dichiara che fu il Caposala a occuparsene, in relazione al traffico militare, dichiara di non averne mai sentito parlare, non averne mai sentito parlare, Grasselli appare riluttante e vago in tutta la sua deposizione, scaricando ogni responsabilità sul Caposala, ed evitando strategicamente ogni compromissione personale, con ciò facendo cade in termini di credibilità di fronte alle contestazioni di una telefonata quella della 21:52 ora locale che è riportata, ove lui stesso dopo essersi presentato proprio con il suo nominativo, dice al suo interlocutore De Giuseppe di Poggio Ballone "noi, l'ultimo contatto lo abbiamo avuto ai cinquantasei, contatto diciamo, audio, contatto visivo, un po' più in là, ma non tanto più in là", questa registrazione telefonica dimostra al di là del timoroso tentativo operato dal teste che Ciampino poteva certamente intanto vedere le tracce anche oltre la portata prevista dal radar, per il controllo operativo, c'è una sostanziale differenza infatti tra quello che avrebbe dovuto vedere il sito radar secondo gli impegni di sorveglianza e quello che effettivamente riusciva a vedere il Radar di Ciampino. E menomale che ci

sono le registrazioni radar a darci ragione, e arriviamo al clou, e il clou si chiama La Torre Antonio, La Torre Antonio era come detto, il Controllore radar addetto al terminale sud Roma, T.S.R. che copriva la zona tra Sorrento e Ponza, prese in carico il DC9, ai due e novanta, a ventinovemila piedi, lo portò fino ai limiti di controllo, operativo, visivo, a sud di Ponza e lo autorizzò a scendere a venticinquemila piedi, lo passa per il procedurale a Corvari, ricorda che una volta scattato l'allarme fece personalmente alcune telefonate, a Licola e a Napoli, ha un ricordo vago delle ipotesi che furono fatte circa l'estrema immediatezza della sparizione del veicolo, non rammenta direttamente la telefonata all'Ambasciata Americana, come lui era in un altro posto, fa menzione delle voci sul traffico militare, che sentì in sala quella sera, poi una serie di non ricordo. La Torre, pertanto, è colui che ufficialmente per ultimo segue visivamente, ma solo ufficialmente ovviamente, visivamente il tragitto del DC9 ed è colui che parla con i Piloti per un lungo tratto di rotta, ha il monitor radar di fronte, e ha la responsabilità del volo e non ci può dire di non aver guardato

quel monitor. Io quando ho esordito, questa mattina vi ho detto che vi avrei raccontato una storia, che parte da Enzo Fontana e da questa storia adesso, noi ci ricongiungiamo esattamente, Enzo Fontana in quel momento parlava con La Torre, La Torre assiste in diretta alla formazione e al decorso di tutte le tracce che identificate come PR1, PR12, appaiono sullo schermo nelle vicinanze dell'I-Tigi e certo in quel momento non poteva sapere se erano dovute ai lobi laterali, sono tracce ben visibili, di solo primario, che potevano certamente essere controllate dal Responsabile di settore che era lui. Particolarmente significative da questo punto di vista sono le comunicazioni T.B.T. Terra-Bordo-Terra, che avvengono alle 20:44 e 44 secondi, 20:46 e 31 nel dischetto troverete tutte le comunicazioni. Nella seconda La Torre autorizza il Pilota a scendere da livello due e novanta a livello due e cinquanta, io nella comparsa conclusionale ho riportato uno schema dove si vede perfettamente la formazione delle tracce PR e l'evolversi in raffronto all'evolversi delle comunicazioni T.B.T. che La Torre ha. Esattamente nel momento in cui La Torre

dà dialoga con Enzo Fontana e in quel momento ci sono in corso queste tracce PR nascono e muoiono queste tracce PR e questo è riscontrabile da quanto io poi vi allegherò. In questa figura che segue, in particolare io mostro la posizione del DC9, che era sorvegliata da La Torre, e lo stato delle sequenze PR6 e PR7, e come si vedrà la sequenza del PR6, era finita quando si ha la prima comunicazione e quella della PR7 era appena finita quando si ha la seconda comunicazione dal contenuto della seconda comunicazione, che troverete agli atti, appare molto probabile se non scontato direi, che La Torre prima di autorizzare il cambio di livello abbia comunque esaminato lo schermo radar e abbia sicuramente visto queste tracce di solo primario. Va detto tra l'altro che PR1, PR12, non hanno come ci spiegherà Russo Giorgio, una ricorrenza di presentazione tale da configurarsi come una traiettoria di un aereo, e non si può quindi credere che La Torre non li abbia notati, non si può infatti dire in questo caso come si è detto per i plot di solo primario successivi all'incidente non notati da Corvari che il Controllore Radar non è tenuto ad osservare lo

schermo radar. La nostra convinzione è che La Torre debba per forza essersi reso conto della presenza di questi veivoli in volo senza transponder nei pressi del DC9, "Itavia" ed è rafforzata questa nostra convinzione se si considera il testo delle comunicazioni Terra-Bordo-Terra, tra il DC9 e La Torre e il momento nel quale avvengo e se contengono informazioni che La Torre poteva avere soltanto guardando il monitor radar. E veniamo a Massari Porfirio.

PRESIDENTE: Avvocato, siccome sono le 14:00, lei con Massari esaurisce l'elenco dei... **AVV. P.C.**

OSNATO: Presidente, chiedo due minuti.

PRESIDENTE: ...Ciampino, oppure, ecco... **AVV.**

P.C. OSNATO: esaurisco l'elenco di Ciampino e poi continuerò domani a parlare di Ciampino, facciamo Massari e Trombetta, appena una pagina. Questo tanto per concludere ovviamente. **PRESIDENTE:** sì sì. **AVV. P.C. OSNATO:** era il Caposala Massari Porfirio ed è deceduto, ha lasciato una serie di dichiarazioni, la lunga serie delle escussioni degli interrogatori resi al Giudice Istruttore, Massari fin dalle prime testimonianze assume un atteggiamento elusivo di tipo Grasselliano, tipicamente, tentando di sminuire la sua

posizione e le sue attribuzioni come Caposala, sviando ogni elemento che potesse evidenziare una propria responsabilità e con la sua morte sicuramente e con l'impossibilità di dare lettura delle sue dichiarazioni, l'inchiesta ha sicuramente perso importanti tasselli sulla verità di quella sera. Massari era sicuramente l'Ufficiale che affacciandosi verso quella attigua sala C.C. di Ciampino aveva avvertito i colleghi della presenza di intenso traffico americano, militare. Ma non è mai emerso da chi apprese personalmente la notizia anche se quasi certamente dai centri della Difesa Aerea della Sicilia, le dichiarazioni di Massari inoltre avrebbero permesso di definire il numero esatto di registratori presso la Sala di Controllo 8 e non 3 come sostenuto dagli imputati. Chiudiamo con Trombetta, Trombetta è stato ovviamente imputato di reato connesso, anche lui si è avvalso della facoltà di non rispondere e ironia della sorte è proprio lui che avrebbe potuto smentire le dichiarazioni rese nella dichiarazione resa al Giudice Istruttore in data 14 gennaio '92 la versione di Massari Porfirio potendo riferire che proprio quest'ultimo era il

Capocontrollore che gli aveva detto della presenza di una portaerei, e la successiva intenzione di prendere contatti con l'Ambasciata Americana per accertare ciò, Trombetta Comandante del Sottocentro del Soccorso di Ciampino all'epoca con grado Capitano, è stato anche lui più volte esaminato sulla vicenda e ha reso molteplici dichiarazioni, la sera del disastro fu avvisato a casa dal Maresciallo Bozicevich e subito dopo aver impartito disposizione per telefono, raggiunse l'aeroporto nell'ambito di mezz'ora, dal momento in cui era stato notificato al reparto l'evento, abitando egli a una quindicina di minuti da Ciampino, al reparto trovò oltre Bozicevich, Bruschina e questo almeno è quello che possiamo dire di Trombetta. E allora io avrei terminato, Signor Presidente, continuerò domani sempre su Ciampino, sperando di essere magari un poco più sintetico. **PRESIDENTE:** allora la Corte rinvia all'udienza del 5 novembre, ore 9:30. 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. 171 pagine.

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