



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 04.12.2003

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

REQUISITORIA

PUBBLICI MINISTERI MONTELEONE E AMELIO

RINVIO ALL'11.12.2003

REQUISITORIA DEL PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE.-

PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE: allora, dunque
Presidente riprendo dal punto nel quale mi sono
interrotta al termine dell'udienza di ieri,
ricordo sinteticamente che l'esame di questo
ufficio riguardava, in generale tutta la vicenda
del... PRESIDENTE: non ci siamo con il microfono,
facciamo qualche prova di... PUBBLICO MINISTERO
MONTELEONE: prego, provo a metterlo più vicino?
PRESIDENTE: ...cioè di spostamenti, un po' più
alto, un po' più basso, sperando che... PUBBLICO
MINISTERO MONTELEONE: ecco, così va bene?
PRESIDENTE: vediamo. PUBBLICO MINISTERO
MONTELEONE: forse così riceve, okay, proviamo,
dunque dicevo, riprendo dal punto nel quale mi
sono interrotta ieri al termini della udienza,
ricordo per sintesi che l'argomento del quale mi
sto occupando è quello relativo alla vicenda del
Mig 23 libico e nell'esame dei punti fondamentali
che riguardano questa vicenda, mi ero... in
prossimità del termine dell'udienza precedente,
mi ero soffermata su quelle vicende, sui
documenti che riguardano il ruolo svolto dal
S.I.S.M.I. in questa vicenda della caduta del Mig
23 libico. Ho dedicato la prima parte delle mie

osservazioni alla vicenda dell'allora Capitano Conforti e dalle connesse posizioni di Masci, del Capitano Masci e del Capitano Di Feo, il secondo punto da esaminare e che merita, direi, una particolare attenzione anche perché in effetti è stato oggetto di interesse e di considerazioni di rilievo da parte sia di questo ufficio in sede di requisitoria scritta e che soprattutto da parte del Giudice Istruttore è la cosiddetta vicenda Genovese. Ai fini della individuazione della data di effettiva caduta del Mig libico, oggetto di particolare interesse sono stati anche come peraltro avevo già avuto modo di sottolineare, diversi documenti acquisiti presso il S.I.S.M.I. e ve ne è uno in particolare che è un documento che risulta trasmesso al Ministro della Difesa e a attraverso il Gabinetto del Ministro allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, in tutti questi documenti vi è una indicazione particolare che è ovviamente la ragione dell'interesse per questi documenti e cioè la indicazione secondo la quale il Mig libico sarebbe caduto in data certamente anteriore a quella del ritrovamento, il primo documento è quello del 31 luglio dell''81, se fosse possibile vorrei che fosse proiettato, è il

documento numero 1, ecco, no non è questo, il numero 1 è un documento che reca in testa l'indicazione riservatissimo, Direttore S.I.S.M.I. e diretta al Ministro della Difesa datato 31 luglio '81. Va bene, io vado avanti lo stesso, tanto credo di avere fornito gli elementi sufficienti per identificare il documento, anche perché poi di questo documento ne parleremo anche in seguito. E' un documento classificato riservatissimo e datato 31 luglio '81, non meravigli la data in effetti risale ad oltre un anno successivo ai fatti che sono oggetto della nostra attenzione, ma l'interesse di questo documento come avevo avuto già modo di evidenziare, sta nel fatto che nell'allegato documento che reca nell'oggetto incidenze negative sulla sicurezza militare vi è l'indicazione relativa alla caduta del Mig libico in Calabria con due annotazioni particolari, la data è quella indicata del 14 luglio '80 e il Mig viene indicato come Mig 25. Ecco, nel merito invece è un documento che evidenzia una serie di fatti, circostanze e osservazioni riguardanti le incidenze negative sulla sicurezza militare da fatti che sono oggetto di questo rapporto, dicevo

che questo documento risulta trasmesso dal Direttore del S.I.S.M.I. al Ministro della Difesa e attraverso il Gabinetto del Ministro viene trasmesso ovviamente per competenza e per le opportune osservazioni allo Stato Maggiore dell'Aeronautica in atti dovremmo avere e qui mi riferisco al documento numero 2, questo documento perviene allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, siamo nell'agosto dell'81, alcuni Ufficiali sono in ferie e sicuramente è presente il Generale Ferri ed infatti abbiamo il documento numero 2, vediamo che questo appunto, sempre reca ovviamente il medesimo oggetto attraverso il Capo di Gabinetto del Ministro arriva al Generale Ferri che manoscrive in basso a sinistra su questo documento un suo appunto e dice: "indipendentemente da ogni considerazione sulla genesi del documento vorrei commenti ed elementi di risposta, insomma, il Generale Ferri lo trasmette al Secondo Reparto e al Terzo Reparto perché ciascuno di essi invii le proprie osservazioni e considerazioni sul documento. Sempre per seguire documentalmente questa vicenda abbiamo poi acquisito in atti la prima... una risposta e anche questa è classificata

riservatissima che è predisposta dal Terzo Reparto ed è il documento numero, chiedo scusa, mi fermo prima al documento numero 3, abbiamo la risposta del Secondo Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica all'epoca diretto dal Generale Tascio ed è il documento numero 3, abbiamo acquisito anche la risposta o comunque la bozza predisposta dal Terzo Reparto all'epoca diretto dal Generale Melillo che è datata, dovrebbe essere 20... 28 agosto '81. Un ultimo documento sul quale richiamo l'attenzione e si capirà da qui a breve per quali ragioni è il documento sono gli appunti manoscritti certamente attribuiti al Generale Melillo, uno recante l'appunto 31 agosto e l'altro 29 agosto, leggeremo poi dopo quale è il contenuto di questi appunti manoscritto del Generale Melillo e quindi per sintesi la nota predisposta al S.I.S.M.I. viene trasmessa al Capo di Gabinetto, al Ministro e quindi al Capo di Gabinetto attraverso il Generale Ferri arriva all'agosto dell'81 negli uffici del Secondo e Terzo Reparto, in ciascuno di questi due uffici viene predisposta una risposta, poi vedremo di che genere a questo documento. Ho già avuto modo di sottolineare che l'interesse per questo

documento sta solo nel fatto che in esso si dice che il Mig in Sila era caduto il 14 di luglio. La nota incidenze negative sulla sicurezza militare, abbiamo accertato attraverso l'istruttoria formale e poi nel dibattimento con certezza che è una nota che è stata predisposta dall'allora Ufficiale Genovese, Ufficiale in servizio al S.I.S.M.I.. Il Genovese è stato sentito dal Giudice l'11 di ottobre del '96, in quella sede confermava di essere l'autore di quel documento. Parliamo del primo che abbiamo visto. Ha anche affermato che i dati in esso contenuti erano stati rilevati da altri documenti del servizio osservava peraltro con riferimento alla posizione della data del 14 luglio '80 e che era una data che risultava riscritta. Non ha però in questa occasione, non ha modo di ricordare quella correzione come era stata apposta, avanza però un'ipotesi e dice che, cioè l'ipotesi che sia stato lasciato in bianco lo spazio per la data per inserirla in un secondo momento dopo la verifica in archivio e poi aggiunge: è stata inserita dal dattilografo in un secondo momento. ma avendo constatato che con gli stessi caratteri non entrava ha scritto l'anno ed il mese a

caratteri più piccoli, in effetti pare abbastanza evidente che la data non abbiamo gli stessi caratteri del resto del testo del documento. Nella circostanza il Genovese dichiarava che il funzionario a conoscenza di tutta questa vicenda era il capitano Masci, ricorderete, perché ne ho parlato anche lungamente ieri, che il Capitano Masci è uno degli Ufficiali in servizio al S.I.S.M.I., anche l'anno precedente, Poggio Ballone quello che si era occupato nei termini che ho avuto modo anche già di ricordare della caduta del Mig libico e precisava anche in questa circostanza Genovese di non aver alcun ricordo dell'aggiunta della data affermava però che Masci gli aveva confermato che dalla verifica degli atti stessi l'aereo era caduto il 14 luglio. Sentito nel dibattito Genovese sull'acquisizione della notizia della caduta del Mig il 14 luglio dice che sono stati consultati gli archivi però su questa data se ricorda bene dice testualmente che c'è stato un qui pro quo, non questo però, aggiunge, forse sulla lettera che era allegata all'appunto, infatti ne ha parlato con il Giudice Istruttore e gli ha fatto notare che secondo lui la data del 14 era

sbagliata dice poi testualmente: "io gli ho detto che probabilmente, cioè certamente era un errore di battitura, perché il Dattilografo battendo ad un certo ha saltato, perché non gli era stata scritta la data, ecco questo me lo ricordo sull'appunto, perché l'appunto era scritto a mano con matita, il discorso era nella lettera e chi la compilata questa lettera ha detto: "vedi tu, vedi tu la data e il dattilografo l'ha saltata perché allora c'erano le macchine elettriche, l'ha saltata, ha lasciato uno spazio e poi non so da dove l'ha presso gli ha scritto una data che probabilmente non è corretta, però io come ho già chiarito a suo tempo, questo appunto non aveva lo scopo di stabilire la data in cui l'aereo libico era caduto, questo episodio è stato citato solo per illustrare il problema della gravità delle incidenze negative sulla sicurezza militare. Richiesto al termine di dire cosa sapesse a proposito di come nasce in quel caso la data del 14 e quindi si ha certezza a proposito della fonte di questo numero, di questo quattordici dice: "assolutamente no". Conclusivamente può rilevarsi che secondo le indicazioni dell'autore dell'appunto quindi di Genovese, l'interesse era

per l'argomento trattato e non certo per la caduta del Mig a Castelsilano e che risaliva ormai ad oltre un anno prima. Ciò che potrebbe dare spiegazione dello scarso interesse per gli elementi di identificazione del velivolo io sottolineo che vi era anche un altro errore formale, perché il Mig era identificato come Mig 25 e non come Mig 23 e per la data, la posizione della data non può escludersi che si possa attribuire ad un errore materiale della persona incaricata di verificarla. Le caratteristiche dell'appunto sembrano convalidare la tesi che sia stata apposta in un momento successivo verosimilmente perché non nota al redattore dell'appunto. Debbo tutta via dare atto che in qualche passaggio delle sue dichiarazioni il Genovese in parte si contraddice e mi riferisco al passaggio laddove gli viene contestato in dibattimento sicuramente lo ricorderà la corte, laddove gli viene contestato di avere affermato in precedenza che Masci confermò dalla verifica degli atti stessi che l'aereo era caduto il 14 luglio '80. Tuttavia va comunque rilevato che egli in dibattimento ha precisato di non avere alcuna certezza sulla fonte di questa

indicazione. Viene spontaneo sottolineare che la contestuale errata indicazione sul tipo di Mig, Mig 25 e la data in effetti paiono circostanze che sembrano convalidare la tesi di Genovese, quella cioè della superficialità con la quale sono stati individuati i dati relativi all'episodio di Castelsilano. Alla luce di queste considerazioni si è dell'avviso che la valenza probatoria di questo indizio in effetti sia piuttosto modesta e comunque se ne impone un ridimensionamento rispetto alla iniziale rilevanza che gli è stata attribuita in sede di istruttoria formale. Intendiamo con ciò dire che non può affermarsi che sia un riscontro oggettivo prescindiamo al momento dal chiederci come questo elemento comunque sarebbe collegabile alla posizione degli imputati, dicevo, intendo con ciò dire che non si può affermare che sia un riscontro oggettivo che possa avvalorare la tesi che il Mig 23 libico sia caduto prima del 18 luglio dell'80. Aggiungo ulteriori riflessioni, come ho già detto, questo documento del 31 luglio '81 che ormai chiamiamo per brevità documento Genovese, attraverso il Gabinetto del Ministro della difesa perviene al Vice Capo di Stato

Maggiore, il Generale Ferri, il quale con una sua decretazione e l'abbiamo indicata prima, manoscritta, la inoltra al secondo e terzo reparto per fornire elementi di risposta, valenza indiziaria circa l'accertamento della data di caduta del Mig è stata anche attribuita al fatto che presso il secondo reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica viene predisposta una nota in data 21 agosto '81 e nella quale... è la nota che ho indicato prima, se ricordo bene dovrebbe essere la numero 3, documento numero 3, ecco, quale è la caratteristica ritenuta indiziaria, ovviamente a carico degli imputati, di questo documento, in questo documento del secondo reparto chi lo redige corregge il Mig 25, lo corregge e dice: "no, era un Mig 23", lascia però ferma la data di caduta del 14 luglio. La stessa cosa si noterà che accade nel documento del terzo reparto, documento che si potrà notare in calce allo stesso e minutato dall'allora Colonnello Arpino, nella data del 28 agosto dell'81. Se ne è conseguentemente dedotto, sia pure indirettamente che presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica abbia trovato conferma la data di caduta del Mig e cioè il 14 luglio '80. Si

impongono due osservazioni innanzi tutto nessun ruolo in questo contesto ha svolto il Generale Bartolucci, verosimilmente all'epoca in ferie e non a conoscenza di questo documento, nessun ruolo è stato svolto dal Generale Tascio certamente in ferie in quel periodo, vi è prova documentale di questa circostanza, perché si noterà che il documento del Secondo Reparto che io ho indicato come documento numero 3, è firmato dal Sostituto del Generale Tascio e cioè dall'allora Colonnello Salvi. Andiamo invece alla posizione del Generale Melillo, va detto che nell'interrogatorio che ha reso in questo dibattimento, il Generale ha dato delle spiegazioni plausibili della sua tesi che è la seguente, e cioè la risposta del 31, al documento del 31 luglio '81, quella predisposta dal suo reparto e che ricordo era il terzo, era solo una bozza da attribuire all'allora Colonnello Arpino datata il 28 agosto '80 ed in effetti se si va a guardare il documento numero 4 si noterà che sullo stesso vi è apposta l'indicazione minuta, Arpino e la data, non sono riscontrabili su di essa sottoscrizioni attribuibili all'epoca al Generale Melillo. Ma non basta, il Generale

nell'interrogatorio ha aggiunto alcune considerazioni che danno sostegno a questa sua tesi, aggiunge, anche le ragioni per le quali quella bozza predisposta da Arpino e datata 28 agosto, non era mai stata inviata e quindi secondo la sua tesi difensiva non aveva mai costituito oggetto di una particolare attenzione da parte del Generale Melillo e che avrebbe potuto in qualche modo valutare anche nel merito l'indicazione della data, del tipo di Mig, eccetera eccetera, dice il Generale Melillo al Dibattimento che in quel momento, siamo ad agosto '81 eh, era scoppiato il caso della P2 ed in vertici militari come purtroppo è emerso anche qui, erano pesantemente coinvolti, a sostegno di questa sua indicazione e cioè del fatto che quella nota rimase puramente una bozza predisposta dal Colonnello Arpino, dice: "cito un documento, un riscontro documentale, un appunto manoscritto dove si legge", e qui vorrei che fosse mostrato e parlo del documento numero 6. in effetti vi è un documento e c'è scritto: "certamente - del Generale Melillo - dove c'è scritto Primo Ufficio, mettere agli atti per il momento e spero per sempre". Pare a questo

ufficio che debba dedursi la seguente considerazione e cioè che documentalmente non possa dirsi provato che la mancata correzione della data del 14 luglio '80 quale data di caduta del Mig libico possa costituire un indizio che questi sia effettivamente caduto in questa data anziché in quella successiva del ritrovamento. All'esito dell'istruttoria dibattimentale, viene comunque fatto di chiedersi se la circostanza che nei documenti S.I.S.M.I., sia pure dell'anno successivo, l'emergere della data del 14 luglio sia puramente casuale o occasionale o se in qualche modo possa leggersi in connessione con l'appunto del Generale Tascio del quale ho parlato ieri, sempre del 14 luglio con l'intervento e l'interesse di Clarridge, con il notevole attivismo e coinvolgimento del S.I.S.M.I., proprio in prossimità del rinvenimento del velivolo e subito dopo di esso, in ogni caso al termine dell'istruttoria dibattimentale non appare univocamente divisibile l'ipotizzata valenza accusatoria dei fatti che abbiamo esaminato, documenti S.I.S.M.I. Verona, avrò modo di citare questi documenti soprattutto per che ciò attiene al significato che questo

ufficio ritiene di dover attribuire agli stessi nel contenuto, al momento me ne occupo sotto un altro aspetto, dicevo, ai documenti del centro di Verona, S.I.S.M.I. Verona, richiamo quindi le dichiarazioni che sono state rese anche nel dibattimento dal Maresciallo Cinotti, il Maresciallo Cinotti all'epoca dei fatti era Segretario Operativo del Centro C.S. di Verona, quando fu sentito il 23 gennaio del '97 ha riferito di avere ricevuto una segnalazione fiduciaria che sarebbe stata compilata dal Maresciallo Dedonno, morto nell'82, in questa segnalazione fiduciaria venivano evidenziate alcune lacune della nostra Difesa Aerea e asseriva, sempre il Cinotti, che nel punto del Dedonno era messa in connessione la caduta del DC9 con quella del Mig libico in Sila nell'estate dell'80, la notizia era molto importante, possiamo sicuramente definirla una notizia eclatante, perché? Perché il Maresciallo gli aveva riferito, il Maresciallo Dedonno, aveva riferito a Cinotti testualmente che per violare lo spazio aereo italiano il Mig aveva sfruttato la copertura della rotta del DC9 "Itavia" collocandosi sotto la fusoliera di questo secondo velivolo, dice

Cinotti "sono sicurissimo che il Maresciallo oralmente nell'ambito delle nostre conversazioni mi diede questa versione dei fatti, mi fu conferita dopo la redazione dell'appunto. Ricorderà la Corte che il Cinotti venne sentito in questo dibattimento il 6 novembre del 2001, in quella sede Cinotti ha ricordato che dopo la caduta del DC9 il S.I.S.M.I. aveva attivato tutti i suoi centri periferici per l'acquisizione di notizie, informazioni, sulla caduta del DC9, e dice il Cinotti che naturalmente nell'ambito di questa sensibilizzazione si era dato da fare anche il Di Donna, e dice che il Maresciallo in particolare testualmente, il Maresciallo in particolare mi rivelò, gli aveva riferito di questa notizia abbastanza importante, confermando che gli aveva riferito che la fonte aveva detto che per violare lo spazio aereo italiano il Mig aveva sfruttato la copertura della rotta del DC9 "Itavia" collocandosi sotto la fusoliera di questo secondo velivolo, il teste come ricorderete invero appare incerto, ed in questo naturalmente abbiamo tutti colto una significativa divergenza rispetto alle sue precedenti dichiarazioni, o meglio, non ricorda

con esattezza però se di questo Di Donna gliene parlò soltanto a voce o se invece lo aveva riportato nell'appunto che aveva redatto per il Dirigente del centro di Verona, restano anche le incertezze del teste quando gli viene fatto rilevare che il Di Carlo all'epoca Capo del Centro di Verona aveva negato che Di Donna gli avesse portato un appunto con quel contenuto, e anche che nella copia acquisiti agli atti di Verona non vi era traccia di quanto lui aveva affermato in ordine al Mig libico, tuttavia conferma di avere parlato con Di Donna ma non è sicuro di avere letto o visto il suo appunto su questo argomento, ed aggiunge: "sì, mi pare che mi accennò qualcosa, a qualche omissione dal suo referto a quello inviato a Roma, con ciò affermando, sia pure in forma dubitativa, di avere saputo da Di Donna che il contenuto dell'appunto che doveva andare a Roma aveva delle differenze rispetto a quello che il Di Donna stesso aveva predisposto", è evidente che la differenza deve ravvivarsi nella omissione di quanto confidenzialmente riferitosi sul Mig nascosto sotto la fusoliera del DC9. La testimonianza di Cinotti impone alcune

riflessioni, Maresciallo Cinotti è certamente un teste credibile ed indifferente, ha sempre riferito con sicurezza della notizia presa da Di Donna, quella riguardante la presunta violazione dello spazio aereo del Mig nascostosi sotto la fusoliera del DC9, le parziali divergenze nella ricostruzione dei fatti possono ritenersi anche come la conferma nella genuinità del suo racconto e paiono anche giustificate dal tempo che è trascorso, il teste non risulta che avesse alcun motivo per mentire e collega anche ragionevolmente la notizia che gli sarebbe stata data dal Di Donna all'attivazione dei centri da parte del S.I.S.M.I. subito dopo la caduta del DC9, d'altra parte è documentale il fatto che il Centro C.S. di Verona effettivamente si è occupato del fenomeno della permeabilità dello spazio aereo italiano, come risulta anche dal documento che è datato 18 novembre '80 in ordine alle incursioni di aerei libici, questo documento... di questo documento ne parleremo anche in seguito, in ogni modo e conclusivamente pare evidente che la limitata rilevanza probatoria delle dichiarazioni del Cinotti, che pure questo ufficio ritiene teste attendibile, è

direttamente collegata al decesso del Maresciallo Di Donna. Vi è un altro documento che ha formato oggetto di particolare interesse nel corso dell'istruttoria formale e poi anche in sede di conclusioni da parte del Pubblico Ministero e anche del Giudice Istruttore, intendo riferirmi al valore indiziario che si è ritenuto di attribuire agli appunti contenuti nella data del 18 luglio all'agenda del Generale Melillo, se è possibile anche per seguire alcune indicazioni che farò, dunque, la pagina dovrebbe essere il documento 4, ecco, dell'agenda del Generale, in questo capitolo il documento 4, no... è una pagina manoscritta, in alto c'è stampato con il numeratore il numero 00012, non c'è? **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** va bene, glielo do io venga. **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** si è ritenuto di dare... di dedurre elementi indiziari che sostenessero la tesi che il Mig 23 era caduto prima del 18 luglio come dicevo anche dal contenuto di questa agenda, questo ufficio nella requisitoria scritta ha sottolineato come dagli appunti dell'agenda sequestrata al Generale Melillo emerga come sin dal primo pomeriggio di

quel 18/07 il Generale presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica fu in grado di conoscere una serie di particolari, anche di natura tecnica sulla vicenda aggiungendo che il Generale li ha vergati per sua stessa ammissione quello stesso pomeriggio, si rilevava quindi come l'acquisizione di siffatti analitici particolari, fosse scarsamente compatibile con la versione ufficialmente accreditata in ordine alla caduta del Mig, poiché i Tecnici dell'Aeronautica giunsero in tarda serata, potendo il Generale Tascio prendere visione del relitto solo la mattina del 19 di luglio, altresì sospetta appariva l'indicazione dell'orario della caduta dell'aereo alle ore 11:05, con una precisione al minuto che sottolineava il Pubblico Ministero si apprenderà solo nei giorni successivi, posto che i testi che consentiranno di collocare l'accaduto intorno alle ore 11:00 saranno sentiti solo nel tardo pomeriggio, analoghe le riflessioni del Giudice Istruttore che nel provvedimento di rinvio a giudizio tra l'altro evidenziava come nell'appunto dell'agenda del Generale del 18 luglio si indicasse appunto l'ora di caduta al minuto 11:05, per il Giudice Istruttore è

singolare anche che a qualche ora dalla caduta lo S.M.A. conoscesse l'ora esatta dal momento che i primi testimoni erano stati incerti e che la Commissione Italo/Libica collocherà il fatto tra le 11:00 e le 11:30 e che Melillo indicasse la mancanza di autonomia del Mig 23 non potendo in quel momento conoscerne la provenienza, si noterà che proprio su quell'appunto del 18 c'è scritto, si fa riferimento all'autonomia del Mig. Questi elementi di singolarità perdono invero tale loro caratteristica se letti in combinato con altri riferimenti pure presenti negli appunti in oggetto, innanzi tutto si noterà che nell'agenda c'è scritto, tra le prime osservazione, figura all'inciso Mig 17, Mig 23, F1, questo sta a significare che nell'immediato ancora si formulavano diverse ipotesi anche sul tipo di aereo caduto, si noterò pure che c'è scritto probabile libico, quindi l'ipotesi era che l'aereo venisse dalla Libia e questo spiega anche perché il Generale si sia posto il problema dell'autonomia del velivolo, non dimentichiamo che gli interlocutori sono essi stessi degli esperti Piloti; altro documento, altro riferimento documentale, si legge - sempre nella

stessa pagina sotto i dati che ho già indicato -
Pilota intatto, documenti addosso, osservava in
proposito il Giudice Istruttore che il cadavere
era sfracellato e che non vi era traccia di
documenti, dalle univoche testimonianze che sono
state acquisite anche e soprattutto in sede
dibattimentale, risulta chiaramente che il Pilota
malgrado gli imponenti traumi che ha subito aveva
conservato una sua unità anatomica, come
evidenziano peraltro le foto che sono state
acquisite, quanto ai documenti è provato che dei
documenti erano stati effettivamente rinvenuti, è
certo che documenti cartacei, tra i quali una
cartina scritta a mano sono stati ritrovati,
parimenti ad avviso del Giudice Istruttore è
strano che si dicesse, questa è un'altra
annotazione dell'agenda, "il cadavere puzza" e
che questo si dicesse nelle prime ore del 18, in
effetti le prime indicazioni sulle indicate
caratteristiche olfattive del cadavere come
dimostra documentalmente il verbale di ispezione
redatto dal Vice Pretore Ruggeri e del Dottor
Scalise che vedremo da qui a breve risalgono alle
ore 17:30 circa, ciò rende del tutto plausibile
l'annotazione del Generale Melillo nel medesimo

giorno da attribuirsi certamente in un orario successivo, il Giudice avanza anche sospetti sul fatto che lo S.M.A. si sia reso promotore della richiesta di sottoporre ad autopsia il cadavere del Pilota, in effetti l'iniziativa non è ortodossa considerato che l'autopsia ordinariamente avrebbe dovuto essere disposta dall'Autorità Giudiziaria, tuttavia la necessità di acquisire maggiori elementi di valutazione ai fini anche di valutare l'effettiva portata dell'episodio potrebbe in effetti rendere l'iniziativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica meno sospetta di quanto appaia. Quanto all'indicazione come orario di caduta delle 11:05 ricordo di avere già evidenziato ieri che quell'orario viene anche indicato nell'agenda di De Paolis, sebbene l'annotazione sia della mattina successiva, del 19, però debbo osservare che non vi è dubbio che sia vero quanto afferma il Giudice Istruttore e cioè che la verbalizzazione dei testi, quelli che hanno assistito al fatto del 18 la verbalizzazione sia stata effettuata il giorno successivo il 19 luglio, abbiamo però in atti e mi riferisco qui in particolare alle dichiarazioni della Carchidi,

a quelle di Piccolo, a quelle di Brisinda e a quelle di Marano Francesco, abbiamo dicevo delle indicazioni proprio riguardanti l'orario di caduta dell'aereo e cioè le 11:00, a dire il vero nelle prime dichiarazioni rese dalla Carchidi, questa indica come orario le 10:30, le 11:00 della mattina, è vero che i verbali sono stati fatti il 19, è però altrettanto vero che le prime notizie sulla caduta o comunque sull'episodio al quale hanno assistito i testi, sono state assunte sul luogo nella immediatezza dei fatti e certamente erano informazioni acquisite oralmente, e con le stesse modalità sono state date ai Carabinieri intervenuti come sappiamo intorno alle 2:30, le 3:00 del pomeriggio e agli altri Ufficiali dell'Aeronautica della Regione Aerea di Bari che come è noto sono intervenuti sul luogo di caduta dell'aereo nel giro di qualche ora, ciò può dare conto ragionevolmente di come l'indicazione come orario approssimativo di caduta delle ore 11:00 possa avere avuto origine. In effetti le nostre osservazioni trovano una qualche conferma documentale nel documento riservato che è acquisito in atti del 19 luglio '80 a firma di Sciandra e di Arpino, è

un atto acquisito il 24 gennaio '97 - se è possibile il documento numero 1 - cosa ci consente di osservare questo documento? In questo documento Sciandra e Arpino indicano man mano che giungono le notizie dalla Calabria, le appuntano dapprima su un brogliaccio e poi le riportano in questo appunto riservato, noi leggiamo in questo appunto riservato che le notizie sono arrivate alla... ovviamente alla sala dove era in servizio all'epoca Sciandra, alle 15:35 del 18 luglio e che giungono ininterrottamente fino alle ore 8:00 del 19 luglio, quindi dalle 3:35 del pomeriggio del 18 fino alle 8:00 della mattina successiva, apprendiamo anche da questo documento che le notizie pervengono da più fonti, alle 17:30 si annota che il Generale Tascio è in riunione e alle 18:00 chiede un trasporto aereo per Lamezia, dalle 18:00 alle 20:00 pervengono informazioni tramite i Carabinieri di Roma e di Catanzaro, alle 22:45 Bertocchini, Ufficiale in servizio presso il Secondo Reparto, fa sapere che il Generale Tascio ha telefonato comunicando che si trattava di un velivolo libico monomotore, alle 23:55 Bertocchini chiede un trasporto aereo per le 6:00 del giorno dopo per Lamezia, durante la

notte viene cercato un Interprete di lingua araba o russa, alle 6:00 del 19 decolla da Ciampino un aereo con tre persone, all'1:30 vi è la notizia che testimoni avrebbero detto che era... che l'aereo caduto era informazione con altri due velivolo e che è precipitato a seguito di collisione, la notizia si collega con altra analoga rilevata, poi vedremo, negli appunti del S.I.S.M.I.. Ulteriore riscontro alla tesi che sto esponendo lo troviamo nella testimonianza di Mambor, Ufficiale dei Carabinieri in servizio alla Sala Operativa dei Carabinieri, credo di ricordare del Comando Generale, il 18 luglio dell'80 - e qui se è possibile il documento numero 2 - l'Ufficiale dei Carabinieri ha dato spiegazioni circa gli appunti redatti a seguito del ricevimento delle notizie ha indicato gli orari delle informazioni, precisando che Sciandra disponeva anche di altre notizie diverse, Sciandra come ricorderete era l'Ufficiale in servizio presso l'Aeronautica Militare, potendo attingere ad altre fonti, le considerazioni del Giudice Istruttore invero trovano origine nell'assunto che il Generale Melillo abbia redatto gli appunti in esame nel primo pomeriggio

del 18 luglio '80 e cioè contestualmente all'arrivo della notizia del rinvenimento del Mig, l'istruttoria dibattimentale, l'esame della documentazione acquisita e le dichiarazioni dei testi ed anche i chiarimenti che il Generale ha fornito al dibattimento consentono di ritenere ragionevole che egli abbia fatta le annotazioni sulla sua agenda nel corso del pomeriggio e della serata del 18 luglio mano a mano che queste da più fonti pervenivano presso il suo ufficio, va da ultimo ricordato che il Generale nell'interrogatorio reso davanti a questa Corte ha affermato di non avere ricordo di questi fatti ma ha offerto una plausibile spiegazione sulle modalità delle annotazioni alla luce dei documenti del suo ufficio che sono stati acquisiti agli atti e che ha potuto ovviamente esaminare in un momento successivo. Vi è un'altra deposizione che è stata oggetto di particolare attenzione e dalla quale era stata debbo aggiungere qui forse solo inizialmente attribuita valenza indiziaria accusatoria per gli odierni imputati, poi in parte aggiunto rimeditata dallo stesso Giudice Istruttore, vedremo adesso dopo il dibattimento se l'abbia conservata, mi riferisco

alle deposizioni dei coniugi Zanchetta e dell'Ufficiale dei Carabinieri, l'allora Tenente Santoliquido, ha affermato il Giudice Istruttore che la storia riferita dai coniugi Zanchetta è di rilievo nella vicenda del Mig poiché le circostanze riferiti... dalle circostanze riferite ad Ufficiali della Guardia di Finanza, dal Capitano Zanchetta retrodatano l'incidente di più giorni, al punto da farlo cadere, coincidere chiedo scusa, con il disastro del DC9, in sostanza avrebbe riferito di avere trascorso le vacanze tra la fine di giugno e la prima decade di luglio dell'80 in un villaggio vicino Lamezia Terme insieme ad un amico, poi identificato nel Capitano Santoliquido, Elicotterista dei Carabinieri, il quale una sera gli avrebbe raccontato: primo, di avere partecipato alcuni giorni prima ad una operazione di spostamento di un aereo militare caduto in un vallone della Sila; di essere riuscito con il proprio elicottero ad imbracare, spostare il relitto dell'aereo, dopo vari tentativi andati a vuoto da parte di altri mezzi aerei. In effetti come ho già anticipato già a seguito delle dichiarazioni rese al Giudice Istruttore le affermazioni di

Zanchetta paiono tutt'altro che precise ed inequivoche sia sui tempi che sui fatti riferiti e che sul contenuto, tant'è vero che lo stesso Giudice definisce strana deposizione quella di Zanchetta, nessuna indicazione decisiva è possibile trarre neppure dall'esame della moglie, la signora Orsini, che sebbene paia avere dei ricorsi sicuramente più precisi sui tempi e sulle modalità con le quali hanno usufruito delle vacanze nel 1980 ricorderete che non è in grado di riferire alcunché di decisivo sui fatti che ci interessano. Di certo il loro amico è il capitano Santoliquido allora Elicotterista dei Carabinieri in servizio a Vibo Valentia nel 1980, di certo è l'Elicotterista che interviene a seguito della caduta del Mig 23, vedremo dopo con quali modalità ed in che tempi. Il Capitano ha confermato il rapporto di amicizia con il Zanchetta, ha confermato le ferie trascorse insieme in un villaggio in prossimità di Lamezia nel 1980 e ricorda anche di averli accompagnati al loro arrivo all'aeroporto e ricorda anche la missione del 20 luglio, tant'è che ricorda di avere conosciuto in quella circostanza il Generale Tascio. Non esclude di avere parlato con

Zanchetta del recupero dei resti del Mig, come peraltro ci dice di avere fatto con moltissime altre persone, ma questo lo avrebbe fatto dopo il compimento dell'operazione e non prima e le date esatte di questa operazione risultano dai libroni di volo e fornisce indicazioni anche sulle operazioni di imbarcamento dei materiali prelevati nel vallone. Le deposizioni a dibattimento dei testi citati non hanno fornito contributi significativi a sostegno della tesi fatta propria dal Giudice Istruttore, si ricorderà che Zanchetta ricorda di avere saputo da qualcuno del recupero del relitto del Mig, ma non è assolutamente in grado di collocare nel tempo tale suo racconto e ha difficoltà anche a ricordare chi sia stato il suo interlocutore, colloca addirittura il colloquio con Santoliquido forse nell'estate dell'81. La Signora Orsini colloca i fatti tra il '79 e l'80, afferma che nell'80 sono stati in vacanza in Calabria, hanno preso un aereo "Itavia" subito dopo la caduta del DC9, ma quell'anno dice che erano da soli, nel senso che con loro non c'era il Capitano Santoliquido, nega di avere parlato con quest'ultimo della caduta del Mig e comunque nega

di averne parlato con qualcuno nel 1980 mentre ne ha parlato negli anni successivi. Parzialmente difformi le dichiarazioni di Santoliquido, il quale anche sulla base della documentazione acquisita dal Giudice Istruttore afferma di avere trascorso con il Zanchetta le ferie dell'80, e cioè dal 23 giugno al 7 luglio, non esclude di avere parlato con loro delle operazioni di recupero dei resti del Mig, come peraltro aveva fatto con altre persone, ma conferma che ciò sarebbe avvenuto in periodi successivi quando ebbe modo, venendo a Roma, di incontrarli, rammenta anche dettagliatamente gli interventi effettuati all'epoca e cioè di avere accompagnato degli ufficiali dell'Aeronautica e anche dei libici, nonché le operazioni di recupero di alcune parti del relitto. Va detto che quanto dichiarato dal Capitano Santoliquido trova conferma nella documentazione acquisita in atti, nei foglio ricevuto dal Comando Generale dei Carabinieri, se possibile è il documento numero 3, si noterà che si tratta di un fono a firma Maresciallo Cottone e si legge che alle 14:15 l'Arma di Caccuri era stata informata dal Sindaco di Castelsilano della caduta di un aereo, da

altro fono pervenuto contestualmente al Comando Generale dei Carabinieri si noterà che il fono è a firma Tenente Santoliquido, dall'Elinucleo C.C. Vibo Valentia, in questo fono a firma Santoliquido si rileva che alle 15:15 decollava su richiesta di Martina Franca un elicottero per ricerca velivolo precipitato in Castelsilano, ovviamente il decollo era delle 15:15 e si dice che alle 16:15 veniva avvistato l'aereo caduto in Cerenzia, si precisa, "Pilota privo di vita, nazionalità velivolo orientale, l'elicottero atterrava a Sellia Marina alle 17:45 per avverse condizioni meteo". Dal registro di volo dell'Elinucleo di Vibo Valentia dell'80 possiamo trarre i seguenti elementi: il 18 luglio '80 e quindi dalle ore 8:00 alle 10:20 con l'elicottero CC35 Santoliquido ha effettuato una ricognizione nella Locride con un ufficiale dei Carabinieri, il 18 luglio '80 dalle 15:15 alle 17:45 si noterà la perfetta coincidenza degli orari con il fono che ho appena indicato a firma Santoliquido, Motta e Bello, che sono due Carabinieri, hanno guidato un elicottero alla ricerca del velivolo, questi dati corrispondono con il contenuto del fono che è stato acquisito al Comando Generale

dei Carabinieri a firma Santoliquido. Il 22 luglio da Crotone alle 10:45 parte un elicottero con dieci persone fra le quali si annoverano: il Generale Tascio e il Maggiore Walter Warren, americano. In relazione all'uso degli elicotteri, come ricorderete, viene sentito il teste Bello, che il 23 marzo del 2002 conferma la ricognizione con l'elicottero del 18 luglio '80 e riscontrata dalla consultazione del libretto di volo e conferma anche, lo ricorderete, che vi era qualche problema di vento, ricorda di aver visto l'aereo e ha detto anche di aver pensato che si trattasse di un Phantom e che da terra aveva appreso che il Pilota era morto. Non ricorda il volo del 17 agosto e quindi del giorno precedente fatto da Vibo a Crotone dalle 9:00 alle 10:00 e con ritorno alle 11:55 ma ritiene che sia stato un volo di routine programmato periodicamente. A domanda del Presidente fornisce chiarimenti sul volo del 17 luglio affermando che si trattava di cooperazione terrestre e spiega, questo indica, significa, diciamo attività di controllo del territorio e cooperazione con le Forze di Polizia a terra, quindi di voli programmati periodicamente. Le dichiarazioni del teste Motta

sono perfettamente sovrapponibili a quelle di Bello, ha visto il relitto, nei giorni successivi con Santoliquido sollevarono dei pezzi e li depositarono sul ciglio della strada, non vide fori sull'aereo perché dall'altezza dell'elicottero non si potevano vedere. All'esito del dibattimento pare ragionevole ritenere che la tesi secondo la quale le dichiarazioni dei coniugi Zanchetta dimostrerebbero che il Mig è caduto in prossimità del 27 giugno '80, perché prima del 13 luglio '80 il Capitano Santoliquido aveva riferito loro di avere effettuato degli interventi con l'elicottero in relazione ad un Mig caduto in Sila è risultata priva di fondamento. Prima di passare alle considerazioni finali e che comunque non saranno brevissime, ho riservato le mie ultime osservazioni ad uno dei temi che hanno occupato molto come è stato anche rilevato da alcuni Difensori di Parte Civile che sono intervenuti prima, ha occupato molto l'attenzione degli inquirenti nel corso della istruttoria formale e bisogna dire che è stato oggetto di notevole attenzione e di attività istruttoria anche da parte di questa Corte di Assise, mi riferisco al decesso del Pilota e

all'autopsia sullo stesso e conseguentemente alle deduzioni che sono state tratte dalla esecuzione e dal compimento di questi atti ed in particolare dell'autopsia. Le lacune del riferito quadro probatorio si proiettano negativamente in modo non dissimile anche su questo tema di prova e cioè quell'autopsia del Pilota libico, a riguardo non può non suscitare necessità il senso di approssimazione, la fretta con la quale furono gestiti e poste in essere le iniziali verifiche e l'accertamento necroscopico sulla salma. Questo specifico profilo di indagine avrebbe potuto e dovuto invece costituire un punto di certezza, sia pure nei limiti fatti propri dal dato scientifico ed ovviamente comuni ad ogni giudizio umano. Subito dopo il rinvenimento il Dottor Scalise, si ricorderà, procedeva ad una ispezione esterna, mi riferisco al documento acquisito in atti, verbale di descrizione del cadavere del 18/07/'78, si è notato subito l'errore materiale '78, ed è evidente che non è '78, ore 17:00 a firma di Scalise del Vice Pretore Ruggero e Verbalizzante Raimondi. Come dicevo, il Dottor Scalise intorno alle ore 17:00 procedeva ad una ispezione esterna, all'esito della quale

riportava testualmente, così si legge sul verbale, "presenta schiacciamento di tutte le ossa craniche con fuoriuscita di materia cerebrale e nonché fratture varie ed esposte, con brandelli di carne in tutte le parti del corpo, incipiente stato di decomposizione tanto da consigliare l'immediato seppellimento del cadavere per spapolamento delle viscere addominali", queste le annotazioni di carattere medico legale che troviamo sul verbale. Sentito il 12 dicembre del '86 il Dottor Scalise diceva: "il cadavere si presentava fresco ed accanto ad esso vi era del sangue che cominciava a coagulare", mi duole riferire, richiamare questi particolari che francamente sono poco, come posso dire, è spiacevole qui ricordare, ma d'altra parte costituiscono dei passaggi fondamentali per il discorso che andrò a fare da qui a breve. Dicevo, Scalise afferma: "il cadavere si presentava fresco ed accanto ad esso vi era del sangue che cominciava a coagulare, ricordo che raccolsi un piede, un occhio e altre parti che indubbiamente erano fresche, l'esame necroscopico fu da me effettuato alle 6:00 del pomeriggio", il 13 febbraio dell'87 aggiungeva: "ho visto il

cadavere di un militare imbrattato di sangue coagulato e con delle larghe chiazze di sangue intorno coagulate di fresco, ciò si è verificato nel primo pomeriggio, lo scoppio degli organi interni cominciava a dare sgradevoli odori", il 23 luglio dell'80, come è noto, a seguito di formare richiesta dello Stato Maggiore dell'Aeronautica oltre che del Pubblico Ministero di Roma, Dottore Santacroce, l'Autorità Giudiziaria di Crotone, quella competente, disponeva l'autopsia sul cadavere del Pilota. All'esperimento di questa autopsia venivano incaricati il Professore Zurlo e il Professore Rondanelli. Nel verbale di esumazione cadavere e autopsia che è redatto contestualmente, se è possibile vederlo, ecco, è il documento numero 2, sono riassunte le operazioni di ispezione esterna e si legge tra l'altro, "che non è possibile l'esame dell'encefalo", se lo ricordo è quasi in fondo alla prima pagina alle ultime due righe, "non è possibile l'esame dell'encefalo, perché pressoché totalmente assente, il cadavere si presenta in avanzatissimo, si noti che la parola è avanzato corretta a penna in avanzatissimo - stato di decomposizione - si osserva fegato

leggermente ingrandito con colecisti dilatata e ripiena di bile, i reni si presentano diminuiti di volume, non esistono elementi che possono indurre ad ipotizzare una morte precedente alla caduta dell'aereo". Entrambi i Periti hanno successivamente affermato di avere redatto un supplemento di perizia il giorno seguente nel quale modificavano siffatte conclusioni proprio sul punto relativo alla indicazione della data della morte. Sentiti dal Giudice Istruttore rammentavano di essere stati sollecitati a redigere con urgenza la relazione peritale di averla dettata telefonicamente ad un ufficiale che li aveva contattati da Roma e ricordavano anche che alcuni giorni dopo il deposito del supplemento alla perizia separatamente avevano incontrato un Ufficiale venuto da Roma e con il fine specifico di consultarli sui contenuti dell'incarico peritale. Le indagini che sono state svolte e tutta la documentazione acquisita agli atti hanno consentito di accertare che effettivamente il 25 luglio dell'80 il Maggiore Simini dell'Aeronautica Militare si è recato a Crotone e dove ha incontrato i Medici predetti, e ha redatto poi una relazione, la cosiddetta

relazione Simini che è acquisita in atti e costituisce documento numero 3. Il Maggiore Simini all'epoca era in servizio alla Scuola Militare di Sanità dell'Aeronautica, era uno specialista in anatomia istologica e patologica, viene per fatto intervenire su richiesta del Generale Tascio presso il Secondo Reparto, gli viene fatta leggere una sorta di relazione verosimilmente quella alla quale si riferisce il De Giosa nelle dichiarazioni che ha reso il 23/10/'92 quando afferma che il Generale Tascio personalmente o tramite Mazzone, Mazzone è un Ufficiale in servizio all'epoca al Secondo Reparto, gli telefonò per chiedere se era disponibile alla relazione medica sul cadavere e lui dopo essersi rivolto ad un Carabiniere ricevette da costui poco dopo un foglietto con poche righe e di queste ricorda che vi era la scritta "avanzato stato di decomposizione", lesse il contenuto del biglietto al Maggiore Mazzone, Ufficiale di fiducia dei Capi del Secondo Reparto come abbiamo appreso e poi lo distrusse, questa in sintesi è la deposizione di De Giosa. Simini definisce lo scritto una diagnosi autoptica incompleta, ricorda che gli fu chiesto di dire se

potevano esserci delle cause mediche antecedenti all'impatto, che potessero avere giustificato l'impatto stesso, cioè se poteva essere che il Pilota si fosse sentito male prima e quindi se potessero esserci state delle cause di morte diverse dall'impatto stesso. Un altro quesito che era stato posto al Maggiore Simini era questo: chi era questo Pilota, chi poteva essere? Poteva essere un bianco, un nero, un africano, un arabo? Ricorda di avere detto che bisognerebbe saperne di più, bisognerebbe sentire meglio chi ha fatto l'autopsia, bisognerebbe vedere, tanto per fare un esempio la circoncisione, se è una circoncisione di tipo infantile o fatta in età adulta, questo per sapere se poteva essere più o meno arabo oppure altro. La relazione del Maggiore Simini che abbiamo acquisito dà conto della missione e dell'attività che ha svolto e anche delle ragioni, il contenuto della relazione è sufficientemente chiaro. Ciò che appare importante da rilevare è che il Simini come scritto nella relazione non ha preso visione del referto ufficiale relativo alla necropsia effettuata, mentre è certo che ha avuto modo di disporre di una perizia autoptica che afferma al

dibattimento, ha appreso che sia stata prelevata dalla cassaforte del Giudice, non ricorda chi gli ha dato la notizia, sebbene sia certo che sia avvenuta a Crotona, Il, Maggiore esclude di avere ricevuto l'incarico di verificare la data della morte del Pilota, ricorda anche l'incontro con il Dottor Zurlo, non esclude anche l'episodio delle fotografie che ha riferito il Dottore Zurlo, precisa però di non ricordare se gli disse di dubbi sulla data della morte, ma comunque ha affermato che sembrava fortemente convinto che il cadavere era troppo mal messo, troppo avanzato di stato di decomposizione, questa ovviamente l'impressione che il Maggiore Simini ha tratto dall'incontro con Zurlo. Richiesto di chiarimenti sull'episodio del documento prelevato dalla cassaforte del Giudice afferma: "è stata una cosa detta al volo, il modo molto fugace e senza entrare in dettaglio, che io non ho chiesto nessun dettaglio, però mi sembrava una cosa grave", nella requisitoria scritta, redatta al termine dell'istruttoria formale in riferimento allo stato del cadavere del Pilota libico e dagli accertamenti medico legali il Pubblico Ministero affermava che le significative emergenze

istruttorie in precedenza evidenziate mal si conciliavano con i dati di fatto costituiti dall'affermazione del Dottor Scalise e dalle iniziali deduzioni dei due Medici autori dell'autopsia che il Pilota era deceduto lo stesso giorno del rinvenimento. Tuttavia sottolineava il Pubblico Ministero non poteva non sottolineare la problematicità del quadro probatorio attinente alle condizioni del cadavere del Pilota del Mig libico, in proposito rimarcava la singolare circostanza del mancato rinvenimento del supplemento di perizia dei Professori Rondanelli e Zurlo, supplemento del quale si manifestavano dubbi sulla collocabilità della morte alla data del 18 luglio dell'80 ed opportunamente il Pubblico Ministero evidenziava che un riscontro a tale circostanza andava ravvisato nelle dichiarazioni del Capitano Simini, il quale ricordava che uno dei Periti in un colloquio con lui aveva sostenuto che la data della morte era anteriore a quella del ritrovamento, prendeva comunque atto della impossibilità di dare un giudizio certo sulla data della morte sulla base degli atti a disposizione. Quanto all'Ordinanza del Giudice

Istruttore e relativa all'autopsia questi riporta la formula originaria utilizzata dai Periti sullo stato del cadavere e sottolinea: "avanzato stato di decomposizione con necrosi gassosa e presenza di numerosi nidi di vermi", sottolineando tuttavia che in un momento successivo probabilmente coincidente con la rilettura e la sottoscrizione del verbale, erano state apposte al dattiloscritto tra le altre due significative correzioni a mano, l'avanzato attribuito allo stato di decomposizione viene corretto in avanzatissimo e si noterà la parola vermi è corretta con la parola larve, dunque, dice il Giudice Istruttore i due ritornano sul loro primo giudizio, perché presi dai dubbi derivanti dalle loro osservazioni e particolarmente impressionati da quello stato di decomposizione. Lo scrupolo e la volontà di adempiere all'incarico della Procura, trova conferma nella redazione del supplemento di perizia, compilato e depositato nell'immediatezza, altrettanto celermente prosegue il Giudice Istruttore, deve essersi diffuso il suo contenuto, al punto tale da determinare l'altrettanta immediata ammissione del Maggiore Simini a Crotone giacché i Periti

affermarono di essere stati convocati a ventiquattr'ore dal deposito del supplemento, non può esservi ad avviso del Giudice altra ragione a questa missione. Prosegue esponendo quelli che ritiene siano stati i motivi e le finalità della missione di Simini, afferma quindi che il Ministero con ogni probabilità lo stesso Simini o personale del suo ufficio avevano interrogato e dettagliatamente i Periti, perché dunque ad appena due giorni di distanza una missione speciale in aereo di poche ore, per interrogare le stesse persone, d'urgenza, di pomeriggio con poco tempo a disposizione per la chiusura al tramonto dell'aeroporto, l'urgenza doveva essere massima. È proprio per queste ragioni non poteva essersi determinata se non vi fossero state delle novità rispetto al colloquio del 23, non solo, novità di rilievo, perché se ve ne fossero state di poco conto, non vi sarebbe stato motivo di organizzare una missione a tamburo battente e con mezzo aereo, novità di rilievo poteva essere solo il supplemento con le nuove conclusioni e cioè che la morte di quel Pilota deve essere retrodatata di quindici, venti giorni. Nel corso di successive dichiarazioni, rese tra l'86 e il

'91, il Professor Rondanelli ha confermato le circostanze nelle quali ha effettuato l'autopsia sul cadavere del Pilota. Ha riferito di avere subito comunicato al Dottor Brancaccio era il sostituto all'epoca competente, accompagnato da alcuni Ufficiali oralmente e sommariamente i risultati, fu chiesta loro la redazione immediatamente della relazione, entrambi i Medici furono accompagnati subito dopo all'Ospedale di Crotona dove ebbero un contatto telefonico con un Ufficiale al quale dettarono per telefono la relazione stessa. Subito dopo redassero il verbale e lo depositarono in Pretura, lui e Zurlo però continuarono a discutere sulle condizioni del cadavere, in riferimento allo stato di conservazione dello stesso. Prosegue sempre Rondanelli, il giorno successivo predisposero e depositarono una nota aggiuntiva nella quale con riferimento allo stato degli organi interni e dei tessuti molli affermarono che la morte si doveva retrodatare di almeno quindici giorni rispetto all'accertamento autoptico, la nota fu consegnata da Rondanelli in Pretura, non è in grado di ricordare a chi. Aggiunse poi che le ragioni della memoria aggiuntiva erano state determinate

anche dal fatto che la pelle della mano si era sfilata come un guanto, quindi si era disidratata e incartapecorita, la relazione firmata da Zurlo, era di una pagina e mezza, precisava di non avere trovato la copia di questa nota aggiuntiva, ricorda anche che il contatto telefonico con il Ministero avvenne alle ore 13:00, 13:15, l'interlocutore poneva domande, le domande come se avesse già precostituito un questionario, intorno alle 13:30 ha iniziato a redigere il verbale, riferisce anche che uno o due giorni dopo la consegna della nota aggiuntiva, il Capitano Inzolia lo collocava nella sede della compagnia dove si reca di sera ed incontra una persona vestita di bianco, Zurlo lo aveva anche lui incontrato ma prima. Lo stesso Professor Zurlo nell'esame del 13 novembre '86 afferma che lo stato di conservazione della salma non coincideva con le notizie anamnestiche della morte afferma che le larve erano di due centimetri, la relazione aggiuntiva fu fatta il giorno successivo, lo stato dei polmoni era indicativo di una morte meno recente, perché si sfilacciavano, quindi erano in avanzato stato di decomposizione, perché i tessuti del polmone sono

quelli che resistono di più alla decomposizione. Il primo aprile dell'87 davanti al Giudice Istruttore nel fare precisazioni sulla relazione aggiuntiva, affermava, credo che non fu redatta di nostra iniziativa, ma ci venne richiesta dalla Procura della Repubblica, dopo avere preso atto delle dichiarazioni dei testi e della conservazione della salma in bara non zincata aggiungeva: "alla luce di queste precisazioni, tenuto conto del fatto che il nostro esame si basò esclusivamente sulla obiettività dello stato del cadavere, ritengo che sia l'esposizione all'aria aperta per parecchie ore della salma maciullata, sia il tempo di cassa con cui venne tumulata, sia le condizioni meteorologiche caratteristiche e del mese di luglio e dell'altitudine del cimitero, e forse anche della esposizione ai raggi solari dei loculi possono avere cagionato un più rapido processo di putrefazione così come fu da noi rilevato all'esame autoptico, conseguentemente lo stato di conservazione della salma da noi rilevato potrebbe non essere incompatibile con il periodo intercorso tra il ritrovamento e l'autopsia", tali considerazioni sono da Zurlo confermate poco

dopo quando il 12 luglio dell'88 viene sentito dal Pubblico Ministero presso il Tribunale di Crotone, che procedeva per l'ipotizzato delitto di falso per soppressione del supplemento della relazione che i due Periti affermavano di avere redatto, in tale circostanza dice Zurlo testualmente, "per onestà la nostra ansia di individuare con esattezza l'epoca della morte, ci ha anche potuto indurle ad esagerare nell'attribuzione ai fenomeni putrefattivi di un valore che faceva retrodatare anche a quindici, venti giorni, la data della morte, in realtà tenuto conto delle particolari condizioni nelle quali il cadavere è stato ritrovato, delle modalità particolari della morte, della sua lunga esposizione al sole e del tempo trascorso dalla data del rinvenimento all'esame autoptico tutto sommato quei fenomeni da noi rilevati potrebbero anche trovare una loro giustificazione". Nel corso dell'esame del Dottor Zurlo, del 14 febbraio '91, questi consegnava al Giudice Istruttore la copia di una lettera datata 5 aprile '81, se è possibile è il documento numero 4, a firma congiunta di Zurlo e di Rondanelli, si tratta, no, non credo che sia questa... è una

lettera breve... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO**
MINISTERO MONTELEONE: sì sì, credo abbia ragione
lei è questa, è questa, va bene, okay. Dicevo, si
tratta di una lettera a firma Zurlo e Rondanelli
diretta alla società "Itavia" e una lettera
risposta ad altro della medesima compagnia che è
del 6 marzo dell'81, in questa lettera di
risposta il Dottor Zurlo e il Dottor Rondanelli,
formulavano le loro considerazioni sull'esito
dell'autopsia del Pilota, questo ufficio, ritiene
che questo documento che come ricordo è datato 5
aprile '81 quindi siamo a pochi mesi circa, sei
sette mesi, no, forse di più, otto mesi, circa
dopo l'autopsia. Dicevo in questa comunicazione,
con questa risposta all'"Itavia", entrambi i due
Periti, formulavano le loro considerazioni
sull'esito dell'autopsia del Pilota, è un
documento a loro firma che come si può rilevare
dalle date è ovviamente successivo sia alla
relazione autoptica, sia al cosiddetto
supplemento alla stessa che sarebbe stato redatto
subito dopo, in sintesi, e con specifico
riferimento alla data del decesso scrivevano;
primo: che le condizioni di moto avanzata
decomposizione della salma potevano

ragionevolmente far risalire il decesso ad almeno venti giorni circa, però le univoche testimonianze raccolte e dalle Autorità Inquirenti e da uno di noi, sembra particolarmente attendibile quella del Medico condotto Scalise che ha potuto prendere visione della salma al momento del suo rinvenimento, fanno concludere che il decesso è avvenuto al momento dell'impatto e cioè verosimilmente, cinque giorni prima dell'impatto, ed ancora testualmente, pur invocando come aggravanti e favorenti il processo di decomposizione, il violento impatto e conseguente traumatismo nonché l'inizio dell'estate, lo stato di decomposizione qualitativo, chiedo scusa, colliquativo è caratteristico del terzo stadio e comunque non insorge prima dei quindici giorni dalla morte...

VOCI: (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO**

MONTELEONE: sto leggendo due brevi passaggi di questa lettera. Come vedremo da qui a breve, la rilevanza Medico Legale di questa perentoria affermazione, sull'insorgenza dello stato colliquativo, sembra debba essere ridimensionata alla luce delle precisazioni rese in udienza qui davanti alla Corte di Assise dal Professore

Giusto Giusti, dichiarazioni ricordo del 24 agosto alla Commissione Parlamentare di Inchiesta mi preme comunque subito, sottolineare un dato storico, sostengono i due Periti di avere redatto al termine dell'autopsia la relazione con le conclusioni che ho appena riferito, e cioè che quindi la morte del Pilota coincidesse con la data di caduta dell'aereo, sostengono che il giorno dopo hanno modificato queste loro conclusioni, retrodatando la morte a circa quindici, venti giorni prima, rilevo che documentalmente dopo qualche mese, quindi siamo da luglio, andiamo ad aprile dell'anno successivo, ritornano sulla loro precedente tesi, perché in questa lettera, pur con le perplessità rappresentante affermano che le condizioni di molto avanzata e certa, fanno concludere che il decesso è venuto al momento dell'impatto e cioè verosimilmente cinque giorni prima dell'autopsia. Riprendo il discorso alla seconda osservazione e cioè all'affermazione di Zurlo, secondo la quale lo stato colliquativo è caratteristico del terzo stadio e comunque non insorge prima dei quindici giorni della morte, dopo avere spiegato che le fasi della putrefazione tipica lo ricorderete

tutti il Professor Giusto Giusti, è stato estremamente chiaro proprio nelle sue considerazioni e nelle risposte che ha dato in questa aula, dicevo, dopo avere spiegato che le fasi della putrefazione tipica sono la cromatica, l'enfisematosa, la colliquativa e la scheletrica il Professore affermava che l'andamento e la velocità del loro succedersi sono condizionati soprattutto dalla temperatura ambientale e che sulla base della comune esperienza scientifica nei cadaveri lasciati all'aperto in estate, specie nei nostri climi, la fase colliquativa, può seguire nei giorni immediatamente successivi al secondo, se ne deve dedurre che tenuto conto delle condizioni ambientali riguardanti il cadavere del Pilota, la fase colliquativa, riscontrata da Zurlo e Rondanelli è astrattamente compatibile con il tempo decorso dalla data di ritrovamento a quella di esecuzione dell'autopsia ciò posto pare che debba essere ridimensionata la rilevanza indiziaria dell'avvenuta sostituzione dell'aggettivo avanzato in avanzatissimo, per indicare lo stato di decomposizione del cadavere. Non è inutile al riguardo ed anzi pare opportuno, dare anche conto sia pure in linea di sintesi del

contributo Medico Legale altamente specialistico offerto anche dalla consulenza del Professor Giusto Giusti e del Generale Dina. Questo perché il loro contributo informativo, costituisce un punto fermo di ordine scientifico, dal quale non è dato ragionevolmente derogare per chiunque voglia trarre elementi confermativi o meno delle ipotesi del decesso del Pilota e della caduta del velivolo in una data anteriore al 18 luglio dell'80. il Professor Giusti, al dibattimento dopo avere ricordato che l'oggetto dell'incarico peritale era di stabilire l'epoca della morte del Pilota precipitato sulla Sila, riferiva le conclusioni alle quali erano pervenuti, e cioè che la morte di questo Pilota, dovesse risalire a circa cinque o sei giorni prima dell'esame necroscopico, quello che fu effettuato dai due Consulenti Rondanelli e Zurlo, quindi la morte doveva coincidere a nostro avviso dicono i Periti con il giorno in cui fu testimoniata la caduta di quell'aereo, cioè mi pare dice il teste, verso il 20 luglio o qualcosa di simile. Richiesto dal Pubblico Ministero di precisare se il giudizio che aveva formulato... che era stato formulato soltanto sulla base degli atti e dei documenti

che erano stati loro mostrati si ricorderà, io lo ricordo, ma insomma è una dato, lo considero dato acquisito, il Professor Giusto Giusti e il Generale Dina, hanno svolto la loro consulenza Medico Legale oltre dieci anni dopo i fatti, ovviamente, dicevano: richiesto da questo ufficio di precisare se questo giudizio formulato quindi da loro sulla base degli atti e dei documenti, precisava "non abbiamo potuto compiere atti particolari, raggiunsemmo il nostro parere in termini probabilistici peraltro sulla base di due elementi fondamentali, uno era il dato testimoniale di tutti i testi di cui potemmo leggere la deposizione all'epoca, i quali recuperando il cadavere dell'aereo e portandolo verso il paese ebbero a riscontrare la presenza di tracce di sangue rosso sul cadavere e sulla stoffa del paracadute nel quale lo avvolsero per portarlo a braccia verso il paese, parlavano di sangue rosso, cioè di sangue fresco, manifestamente, perché il sangue subisce dei mutamenti cromatici nel tempo e diventa progressivamente più scuro, questo è un punto, l'altro punto che a noi è sembrato importante è che abbiamo fatto a Rondanelli la specifica

domanda davanti alla Commissione Stragi, se lui avesse veduto insetti adulti, cioè mosche adulte sul cadavere, attorno al cadavere, e la risposta fu negativa, dimostrando con questo secondo noi, che quelle larve che lui aveva descritto non avevano ancora raggiunto lo sviluppo completo, per il quale sono richiesti, sette, otto, nove giorni, ecco quindi questi due sono i dati oggettivi in base ai quali a nostro avviso la morte di quel Pilota doveva o poteva farsi risalire al 18 luglio e non prima". Su richiesta della Difesa nel prendere atto della descrizione contenuta nella relazione Zurlo/Rondanelli e cioè la seguente: "all'apertura dell'addome si osserva fegato leggermente ingrandito con colecisti dilatata e ripiena di bile", risponde il Professor Giusti: precisando che una descrizione di questo tipo su un cadavere dice: "mi fa pensare a un cadavere che è tale da poco tempo, qualche giorno", dopo avere premesso quali siano i dati scientifici che consentono di individuare con certezza l'epoca della morte di una persona, dice, e cioè "entro le ventiquattr'ore il rilievo della temperatura cadaverica in rapporto alla temperatura ambientale, dopo le ventiquattr'ore

fino alle settantadue ore la presenza della rigidità cadaverica e la presenza delle ipostasi e l'assenza di rilievi putrefattivi, dopo le settantadue ore non c'è la minima probabilità di dare un risultato decente alla domanda che lei mi ha posto", con riferimento al caso specifico aggiungeva: "i Periti Rondanelli e Zurlo non hanno determinato la temperatura corporea e comunque sarebbe stata di nessuna utilità, non hanno valutato che io ricordi, la presenza di ipostasi e né quella della rigidità cadaverica, hanno valutato soltanto la presenza dei fenomeni putrefattivi"; richiesto di precisare se le conclusioni potrebbero essere diverse se il cadavere anziché trovarsi esposto al sole per le ore indicate si fosse trovato in un anfratto e quindi non al sole, diciamo, ma coperto il Professor Giusti affermava: "ma la temperatura che si ha è certamente più bassa all'ombra rispetto al sole e probabilmente la putrefazione non sarebbe stata così veloce ma un pochino più rallentata, però anche se si tratta di un altopiano, mi pare situato a novecento o mille metri, stiamo in pieno luglio e la temperatura al sole e all'ombra, è sicuramente superiore ai

trenta gradi, quindi una temperatura che sotto questo punto di vista, è estremamente significativa per un rapido andamento della putrefazione, dopo aver preso visione di alcune foto del cadavere, ricorderete che sono state mostrate al Perito qui in aula ed in particolare ricordo la foto 11, quella 12, e la 13, afferma testualmente il Professor Giusti, la rigidità cadaverica comporta la prevalenza di alcuni gruppi muscolari negli arti superiori e di altri negli altri inferiori, a carico delle mani, delle dita, prevale la contrattura muscolare a carico dei muscoli flessori delle dita, per cui il cadavere, irrigidisce in questo modo, con la mano in questo modo esattamente come è fotografato qui, perciò qui abbiamo la rigidità cadaverica, io credo", aggiunge anche: "anche perché per quello che posso apprezzare in queste foto a colori, il cadavere sembra a meno a giudicare dalle mani e dall'atteggiamento generale, sembra un cadavere fresco, le mani non sono affatto in preda a putrefazione di alcun tipo, né a mutamenti di colore", alla domanda se si possono piegare le dita di quel corpo, dopo le settantadue ore così come le troviamo sulla

fotografia il Professore rispondeva fisiologicamente no, per i grossi muscoli e non per quelli delle dita, per i grossi muscoli se io dopo la cessazione della rigidità cadaverica, metto il cadavere in un congelatore allora ottengo un indurimento dei muscoli che simulano la rigidità cadaverica, ma non è una rigidità cadaverica, e tenere le dita in flessione fisiologicamente nel cadavere non è possibile dopo la cessazione della rigidità cadaverica, ma ci sono altri modi per tenere le dita delle mani in flessione. A domanda del Presidente chiariva anche che il fatto che al momento dell'autopsia la pelle della mano del Pilota venne via, è stato riferito come un guanto certamente era compatibile con un decesso verificatosi cinque giorni prima. Nell'esaminare le foto del cadavere del Pilota richiesto di dire senza mezzi termini se ritiene che in quella foto possa essere raffigurato il cadavere di una persona deceduta ventuno giorni prima e poi dopo il decesso tenuta in congelatore rispondeva testualmente: "non sono tanto bravo però a me sembra un cadavere fresco, la mano è la mano di un cadavere fresco, non è una mano di venti giorni, se era congelato poi

non lo so, il sangue che appare quello scuro è un sangue apparentemente recente, non è sangue vecchio, apparentemente, ripeto, però si vede assai poco, questo è vero... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** prego? Io devo... **PRESIDENTE:** ha finito l'argomento oppure... **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** no... **PRESIDENTE:** l'argomento del... **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** no, Presidente, con riferimento all'argomento devo concludere... **PRESIDENTE:** sì. **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** ...con riferire alcune cose per sintesi che ha detto Dina e poi alcune osservazioni che richiedono un minimo... **PRESIDENTE:** va bene, allora sospendiamo... **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** va bene.. **PRESIDENTE:** ...un quarto d'ora, alle 12:10. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: prego Pubblico Ministero! **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** al momento dell'interruzione avevo appena concluso di richiamare, sia pur sintesi, le dichiarazioni... quanto aveva affermato a dibattimento il Professore Giusto Giusti, occorre ricordare anche qui per sintesi quali siano state le

dichiarazioni dell'altro componente del Collegio Peritale il Dottor Dina, che su incarico della Commissione Parlamentare ha svolto la consulenza, ha dichiarato il Dottor Dina che l'incarico ricevuto era quello di esaminare alcune carte, in particolare una perizia fatta su un Pilota libico caduto con l'aereo sulle collina della Sila in luglio, sul quale era stata fatta un'autopsia poiché vi erano dubbi sopra la corrispondenza dei dati tanatologici con la data della morte, precisava anche quale era stato il parere tecnico e cioè quale l'epoca della morte del Pilota libico il cui aereo si assume precipitato il 18/07/'80, come ha precisato il Dottor Dina "l'iter è stato quello di esaminare le circostanze dei fatti attraverso le testimonianze, di riprendere le caratteristiche del cadavere dai primi osservatori che hanno fatto, sia pure una ricognizione come dico non tanto sommaria, in quanto dalla ipotetica, chiamiamolo così insomma, precipitazione al trasporto della salma al punto in cui era stato trovato, dice poi Dina erano trascorse nove ore, perché si dice caduto alle undici e tre quarti circa e la salma solo in tarda serata fu potuta

recuperare e ricomporre diciamo e mettere in una bara, dopo di che cinque giorni dopo, al termine di vicenda di apertura della bara, richiusura, esposizione all'aperto, perché dentro a questo piccolo locale di un cimitero di campagna c'era una temperatura notevolissima, per cui il cadavere fu durante una delle notti riestratto e riportato all'aria, finalmente dopo cinque giorni è stata fatta l'autopsia, le conclusioni erano che i dati tanatologici poteva coincidere, ecco, con l'epoca della morte testimoniata, osservava quindi che un cadavere esposto nella canicola di luglio e in piena campagna, chiamiamola così, anzi boschetto insomma, dopo aver eseguito un traumatismo con addirittura i polmoni lacerate dalle coste e quindi con spappolamento degli organi, avrebbe con la presenza di corvi, topi, volpi, forse anche talpe, avrebbe avuto insomma in questo... perché questo era il quesito che ci fu chiesto, avrebbe avuto uno stato di avanzamento nei processi putrefattivi molto superiore a quello che si è trovato in effetti nel cadavere esposto, che comunque in cinque giorni in quelle condizioni era certamente in uno stadio abbastanza ma non da quindici, venti

giorni, ecco questo fu il nostro ragionamento", richiesto dal Pubblico Ministero di "precisare il grado di attendibilità delle conclusioni e cioè se potrebbe essere che il decesso sia avvenuto due giorni prima, tre giorni prima, dieci giorni prima, ecco c'è un margine, in che termini, se lei ovviamente lo può dire un margine di approssimazione nel retrodatare il momento della morte di questa persona", rispondeva: "quindi l'approssimazione andrà di due giorni prima, due giorni dopo, perché le circostanze, le varianti che possono incidere sono numerose, ma qui ecco a tutto questo posso rispondere", richiesto di precisare quale motivo lui e Giusti avevano escluso che la morte del Pilota potesse essere retrodatata a venti giorni prima di quella... da loro accertata e cioè come hanno confutato le dichiarazioni di Zurlo e di Rondanelli, quali sono i motivi, affermavano: "perché in venticinque giorni lo stato del cadavere sarebbe molto peggiorato e atteso che in venticinque giorni in quelle condizioni di tempo e di luogo e i processi putrefattivi sarebbero stato molto avanzati, anche perché il fatto che ci fossero delle larve sui genitali è un evento che è

frequentissimo e si sviluppa in quarantotto ore, ora già un moscone deposita le sue uova e nascono le prime larve", concludeva quindi affermando che le conclusioni sono le stesse, a domanda del **PRESIDENTE:** "ecco, e questo sfilare a mo' di guanto dalla pelle della mano e sempre per quanto appunto concerne la sua esperienza e anche tenuto conto dei vari fattori ambientali che lei già ha messo in luce, è possibile che si determini nell'arco di cinque giorni?", ecco questo sfilamento il Dottor Dina dice: "sì, è possibilissimo, anzi addirittura è possibile anche in vita, a noi Periti non ha sollevato un particolare turbamento, ecco che dopo cinque giorni... non ha sollevato - chiedo scusa - un particolare turbamento, ecco che dopo cinque giorni la pelle si sgusciasse capita", richiesto di indicare se in grado di dire se quella relazione è stata redatta sulla base di elementi sufficienti per giungere alle conclusioni che aveva appena ricordato il Dottor Dina affermava: "sufficienti ancorché non complete". Con queste conclusioni, che paiono difficilmente controvertibili per la loro coerenza e per la congruenza logica e medico legale, si debbono

fare i conti e trarre le conclusioni, tenendo presente che solo l'emergenza di prove certe sulla caduta dell'aereo prima del 18/07 ci potrebbe consentire di superare la valenza di queste conclusioni medico legali, sia pure ovviamente con i limiti che sono propri di questi accertamenti e anche naturalmente delle valutazioni che le hanno originate, processualmente parrebbe ardito pretendere di compiere l'operazione contrarie e cioè dedurre da queste emergenze elementi probatori a sostegno della tesi che l'aereo è caduto prima del 15/07/'80, chiedo scusa, 18 luglio '80 e addirittura il 27 giugno dell'80, a conforto di questa osservazione sia pure per sintesi richiamo alcuni elementi, ovvero dei riferimenti documentali e di carattere tecnico scientifico che paiono confermativi di queste conclusioni, richiamo un verbale di sopralluogo dei Carabinieri del Nucleo Operativo di Catanzaro che è datato 18 luglio '80, il verbale in effetti è stato materialmente redatto il 20 luglio ma si riferisce ad operazioni che sarebbero state compiute il 18 luglio alle ore 17:30 - se è possibile siamo al documento 5 - in questo

verbale di sopralluogo dei Carabinieri si legge testualmente, nella descrizione del cadavere si dice: "si nota un sacco intriso di sangue misto a materia cerebrale, non si notano rilevanti quantità o rigagnoli di sostanze ematiche, verso valle poco distante dal cadavere si rinviene un casco per Pilota di colore nero intriso di sangue", il Capitano Smacchia che ricorderete è già stato citato ed era un Ufficiale dell'Aeronautica Militare della Terza Regione Aerea di Bari è uno degli Ufficiali intervenuti per primi sul luogo di caduta dell'aereo, al riguardo ha dichiarato, in ordine alle condizioni del cadavere del Pilota "non mandava cattivo odore, c'era solo l'odore del cherosene, io ricordo che il Capitano Smacchia è intervenuto sul posto intorno alle ore 15:30 del pomeriggio del 18, al riguardo si deve osservare appunto... prego? **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** si sente adesso? Adesso pare di sì. **PRESIDENTE:** no. **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** adesso sì. Guardi Presidente casualmente noto che riparte l'audio appena lei accende il suo, è successo anche prima, quindi evidentemente è un contatto. **VOCI:**

(in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:**
no, è proprio un problema di corrente. **VOCI:** (in
sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:** va
bene, interrompetemi quando non si sente.
PRESIDENTE: sì. **PUBBLICO MINISTERO MONTELEONE:**
rilevavo che Smacchia interviene sul luogo circa
due ore prima che arrivi Scalise, quindi è
ragionevole ritenere che le circa due ore
trascorse dal suo arrivo abbiano anche potuto
ovviamente incidere deteriorandolo sul cadavere
del Pilota, ricorda anche che nel processo
verbale di ispezione cadaverica, certamente
eseguito il 18 luglio dell'80, il Dottor Scalise
che è una delle prime persone che ha individuato
dati, alcuni dati obiettivi sul cadavere, una
delle poche affermazioni obiettive sulle quali
credo non possiamo avanzare dubbi è la seguente,
dice Scalise, e lo scrive nel verbale stesso:
"schiacciamento di tutte le ossa craniche con
fuoriuscita di materia cerebrale", nel verbale di
esumazione di cadavere e autopsia, quella con le
firme di Zurlo e Rondanelli, quelle che abbiamo
citato prima si ricorderà che nella descrizione
delle condizioni del cadavere si legge: "non è
possibile l'esame dell'encefalo perché pressoché

totalmente assente", pur con tutte le riserve sulla specifica competenza che può vantare in materia autoptica il Dottor Scalise non può comunque mettersi in dubbio l'attendibilità del suo riferimento oggettivo circa la fuoriuscita di materiale cerebrale, parimenti riteniamo certa l'attestazione contenuta nel verbale sottoscritto... nella relazione di Rondanelli e di Zurlo, che dopo cinque giorni, esattamente il 23 luglio, scrivono: "l'encefalo era totalmente assente", il dato che è legittimo trarre da quanto detto è che il 18 luglio era stata osservata la presenza della materia cerebrale, mentre il 23 dopo cinque giorni l'encefalo era assente, ciò fa pensare che il processo di putrefazione era stato molto rapido, quanto meno per la materia cerebrale. Ho già ricordato prima, sia pure per sintesi, quale sia l'interpretazione data dal Giudice Istruttore alla missione del Maggiore Simini, certamente è uno dei fatti intorno ai quali si è puntata di più l'attenzione degli Investigatori e che nonostante la probabile ricostruzione in punto di fatto dello svolgimento della stessa, sicuramente presenta ancora oggi degli aspetti inspiegati ed inspiegabili, ho già

detto prima in quali circostanze di fatto Simini sia stato richiesto di intervenire, ho già ricordato quali erano le ragioni della sua missione, così come egli stesso ce le ha indicate, la relazione che ha redatto nel suo contenuto dà conto della missione e dell'attività svolta, cioè che è importante rilevare e che il Simini, come è scritto nella relazione, non ha preso visione del referto ufficiale relativo alla necropsia effettuata, mentre è certo che ha avuto modo di disporre di una perizia autoptica che afferma al dibattimento avere appreso che sia stata prelevata dalla cassaforte del Giudice, non ricorda però chi gli ha dato la notizia, sebbene sia certo che sia avvenuto a Crotona, il Maggiore ha escluso di avere ricevuto l'incarico di verificare la data della morte del Pilota, ricorda però l'incontro con Zurlo, non esclude l'episodio delle fotografie riferito da quest'ultimo, però precisa di non ricordare se gli dissi di dubbi sulla data della morte ma afferma che il Dottor Zurlo sembrava fortemente convinto che il cadavere era troppo malmesso, troppo in avanzato stato di decomposizione. Richiesto di dare chiarimenti sull'episodio del

documento prelevato dalla cassaforte del Giudice si limita ad affermare: "è stata una cosa detta al volo in modo fugace, e senza entrare nel dettaglio, perché mi sembrava una cosa grave", resta l'interrogatorio, si trattava del supplemento di relazione del quale parla Rondanelli, ed in caso positivo chi e perché lo ha sottratto? Può escludersi che due Periti anziché redigere un supplemento di perizia in effetti abbiano solo modificato le precedenti indicazioni procedendo alla correzione di alcuni termini, come per esempio quello di avanzato in avanzatissimo. In atti vi sono alcuni provvedimenti che sono stati adottati dai Magistrati di Crotone che nell'89 si sono pronunciati sulla ipotesi di falso per soppressione in ordine alla dedotta sottrazione del supplemento di perizia che i due Consulenti asseriscono di avere depositato, il Giudice Istruttore allora ha fondato sostanzialmente la propria decisione, il provvedimento è in atti, sulla inattendibilità delle affermazioni di Zurlo e di Rondanelli in ordine alla avvenuta presentazione di una seconda relazione e anche sulla infondatezza della retrodatazione

dell'epoca della morte del Pilota, sostenuta dai Periti nel corso di alcune interviste alla luce di tutte le risultanze processuali... chiedo scusa, a questo punto debbo fare un breve cenno ad alcune dichiarazioni che sono state fatte in ordine all'episodio dell'incarico dato al Maggiore Simini, rese nell'interrogatorio al dibattimento dal Generale Tascio, al riguardo il Generale ha riferito che avendo ritenuto che la relazione dell'autopsia non rispondeva bene al quesito, se effettivamente la morte potesse essere stata precedente l'impatto, si era determinato a richiedere l'intervento di un Ufficiale Medico dell'Aeronautica, anzi precisava che questa determinazione ovviamente era stata da lui assunta di concerto con il Capo di Stato Maggiore e con il Sottocapo, collegata a questa vicenda sempre secondo le dichiarazioni del Generale Tascio sarebbe anche l'appunto trovato sull'agenda di D'Eliseo dove si parla di un progetto Notarnicola/Tascio, al riguardo il Generale ha osservato che l'emergenza di altri dati fa sì che possa ipotizzare oggi e cioè l'oggi riferito al momento dell'interrogatorio, che il progetto si riferisse proprio a queste

impronte digitali, perché noi avevamo queste impronte e sempre nelle capacità del S.I.S.M.I. ci poteva essere quella di reperire in Libia qualche traccia di questo Pilota e qualche impronta che lui avesse lasciato in ambito familiare, in ambito operativo professionale e così via dicendo, e che dal confronto tra quelle che prelevavamo a Castelsilano e quelle che emergessero si poteva fare una identificazione del soggetto, le dichiarazioni che ha reso al riguardo D'Eliseo sembrano confermare questa ipotesi, perché si ricorderà che D'Eliseo mostratogli questo appunto afferma: "è chiaramente una mia espressione, giacché l'argomento in quei giorni, come ho anticipato prima, era quello di provvedere alla restituzione del corpo e dell'aereo alla nazione titolare", sapeva di questo progetto Notarnicola/Tascio perché oltre a dirglielo il Direttore con il quale si era incontrato, non per parlare dell'argomento ma comunque anche sull'argomento, sia con il Generale Tascio che col Colonnello Notarnicola che era suo collega e quindi operativo a quel punto stando lì tutto il giorno finiva con il sapere con incontrarsi con questi

interessati. Concludo Notarnicola in ordine a questa annotazione sulla cui rilevanza ci soffermeremo anche in seguito quando andremo a fare... a raccogliere un po' le conclusioni di tutto... di tutta la vicenda che riguarda la caduta del Mig libico concludeva a riguardo, riprendo le dichiarazioni di D'Eliseo, "a parte questa interpretazione che ha dato un'altra eventuale interpretazione della frase progetto Notarnicola/Tascio è che in quel periodo si stava cercando di mettere dei parametri per lo scambio e cioè per la restituzione di queste cose e quindi può darsi che si riferisse a questo", ma al momento non gli viene, conclude rispondendo a una domanda del Pubblico Ministero che questo ovviamente è una sua risposta logico, deduttiva, quindi non è fondata su un suo preciso ricordo. Ho esaurito l'esame analitico di quelle che sono state considerate le emergenze indiziarie in ordine alla ipotizzata caduta del Mig libico in data antecedente a quella del ritrovamento e cioè del 18 luglio dell'80, ho rappresentato in relazione a ciascuna delle vicende oggetto di interesse i dubbi, le perplessità, in alcuni casi la certezza sullo svolgimento dei fatti, è

opportuno però a questo punto svolgere alcune... diciamo riflessioni conclusive prendendo le mosse da quella che era l'ipotesi fatta dal Giudice Istruttore, il Giudice Istruttore conclusivamente sulla caduta del Mig libico ha affermato che il fatto non si è verificato il giorno che si è voluto accreditare con una messa in scena quasi perfetta, è accaduto molto tempo prima e per più versi si può anche presumere che sia capitato in quelle medesime circostanze in cui precipitò il DC9 "Itavia", è caduto - prosegue il Giudice Istruttore - in conseguenza di abbattimento e probabilmente anche per mancanza di carburante, perché inseguito da altri velivoli da Caccia e quindi per effetto di un vero e proprio duello aereo, un episodio di natura bellica, avvenuto sul nostro territorio ad opera di velivoli stranieri, non è assolutamente sostenibile e non vi è alcuna prova in tal senso che sia stato un intervento italiano, e quindi senza o almeno così appare che la nostra Difesa si avvedesse di alcunché, al termine di questo intervento, tentando di ricondurre ad unità tutti gli elementi che ho sopra richiamato, può dirsi che la ricostruzione dei fatti che ho appena citato e

che è stata fatta propria dal Giudice Istruttore, in effetti non ha trovato riscontri in equivoci, tali cioè da indurci a sostenere con accettabile margine di certezza che la caduta del Mig 23 si sia verificata prima del 18 luglio '80 o che comunque debba collocarsi in un rapporto di stretta contiguità temporale con la caduta del DC9 "Itavia" avvenuta il 27 giugno dell'80. Sebbene, come ho già detto, relativamente a più circostanze e a più episodi sono stati evidenziati nel corso di tutto il mio precedente intervento non pochi siano i dubbi, le perplessità, gli interrogativi che ancora restano non chiariti. Abbiamo avuto modo di ricordare come dalla perizia effettuata non sia stato possibile giungere a conclusioni certe neppure sulla traiettoria sull'effettivo luogo di partenza e su quello di originaria destinazione del velivolo libico. Il Mig al momento dell'impatto era privo di carburante e non può del tutto escludersi che fosse inseguito da altri velivoli, come sembrerebbero confermare alcuni elementi indiziari emersi durante le indagini e dei quali darò veramente sinteticamente conto. Sul punto Smacchia, Ufficiale dell'Aeronautica ed

intervenuto nell'immediatezza dei fatti come ho già avuto modo di dire poco a dietro, ha detto di avere appreso il 19 luglio da un contadino della zona che questi, e cioè il contadino, il 18 luglio aveva visto passare tre aerei e poi due senza riuscire a specificare se fossero due tra quelli visti passare prima o altri. Aveva però precisato che erano uguali, non risulta che alcuno abbia verbalizzato tali dichiarazioni. Ricordo che nel verbale del 19 luglio della signora Carchidi e quindi si tratta delle dichiarazioni rese subito dopo i fatti, la signora ha affermato che dopo, poco dopo la caduta dell'aereo le pareva che fosse transitato un altro aereo in senso inverso. Sono stati acquisiti agli atti due appunti a firma Caruso in servizio all'epoca al S.I.S.M.I., nel primo di questi del 18 luglio '80, se è possibile vederlo è il numero 1, documento numero 1, si riferisce di voce raccolte dai Carabinieri e secondo le quali gli aerei sarebbero stati tre, dei quali uno abbattuto. Nel secondo appunto del 19 luglio '80 si precisa che la notizia il Caruso l'avrebbe appresa alle 22:45 del 18 luglio dal Maggiore Ponziani, sebbene entrambi sentiti

successivamente abbiano dichiarato di non ricordare alcunché della notizia. In un appunto di De Paolis del 19 luglio '80 figura questo inciso, si smentisce che fossero tre velivoli, pertanto la caduta del velivolo nel contesto di un inseguimento o di un accompagnamento è uno scenario verosimile certo è che il Mig è penetrato nello stesso giorno e nello stesso momento nel quale, come abbiamo potuto accertare dall'istruttoria che è stata svolta, era in corso una esercitazione denominata Natinad, al riguardo non può certo assumere valore dimostrativo il dato di fatto acquisito circa il mancato avvistamento del velivolo o dei velivoli da parte del nostro sistema di Difesa Aerea, dato questo che non può essere assunto come riprova incontestabile della tesi che il Mig sia caduto in data anteriore o comunque diversa, potendo piuttosto e purtroppo essere anche interpretato come ulteriore conferma pratica delle verificate inefficienze del nostro sistema di Difesa Aerea, ovviamente all'epoca dei fatti. Nello stesso tempo i dati acquisiti potrebbero anche autorizzarci ad immaginare che quel Mig avesse un obiettivo diverso da quelli finora individuati e

cioè una missione differente non solo rispetto a quella indicata e fatta propria del Giudice Istruttore ma anche in rapporto a quella confezionata ufficialmente dalle autorità libiche, e cioè che il Pilota stesse svolgendo una esercitazione di routine, gli stessi Periti sulla base di significativi elementi di natura tecnica e di puntuali osservazioni, li ho citati lungamente ieri, hanno ritenuto utile evidenziare come l'ipotesi di una missione diversa avesse una qualche consistenza. Il teste Linqanti il 21 dicembre del '90 ha dichiarato che circolavano voci secondo cui il Pilota convinto dai servizi stranieri, in particolare si parlava dei servizi americani, avesse tentato di abbandonare il regime di Gheddafi, il teste Smacchia sentito il 9 maggio del '91 riferiva: "noi eravamo sicuri che si trattava di un Pilota che intendeva abbandonare il suo Paese e che l'aereo era caduto per mancanza di carburante", ancora in riferimento alla carta geografica e Aeronautica rinvenuta tra i rottami e che aveva preso in consegna Smacchia, questi affermava anche che la stessa recava segnate in rosso due rotte, entrambe partivano o arrivavano sulla zona di

Crotone, la prima diretta verso Gioia del Colle, la seconda verso Lecce, la carta, dice sempre Smacchia, era di produzione italiana e fu consegnata immediatamente a Brancaleone insieme ad una cine/foto-mitragliatrice, ciò rende verosimile che il Pilota Avesse fatto dei corsi in Italia e forse proprio a Lecce. Troverebbe anche una spiegazione, troverebbe allora una spiegazione anche il particolare dei calzari dell'Aeronautica Militare indossati dal Pilota, secondo quanto hanno riferito alcuni dei soccorritori quantomeno quelli intervenuti per primi sul luogo di caduta del Mig. Dunque il Pilota probabilmente in possesso di carte nautiche italiane ed in riferimento alle rotte segnate in rosso induce ancora a supporre che la sua diserzione fosse probabilmente concordata, forse con i nostri servizi e con quelli americani, forse questa era la vera missione, il vero scopo di quel volo. Ma siamo ancora al campo delle ipotesi, l'ipotesi trova un qualche riferimento di natura documentale nell'appunto riservato S.I.S.M.I. del 28 luglio '80 ed avente ad oggetto proprio incidente aereo presso Castelsilano e dove si accredita questa ipotesi

come verosimile, cioè si dice verosimile l'ipotesi che il Pilota stesse mettendo in atto... **PRESIDENTE:** il microfono! **PUBBLICO**
MINISTERO MONTELEONE: ...che il Pilota...
PRESIDENTE: perché quando abbassa troppo la testa allora non si sente. **PUBBLICO** **MINISTERO**
MONTELEONE: eh, ma va via proprio la voce Presidente, va via credo proprio la corrente, va bene. Accredita, dicevo, come verosimile l'ipotesi che il Pilota stesse mettendo in atto un piano di fuga non adeguatamente pianificato e vi è un ulteriore riscontro documentale in atti, vi è un fax riservato del 23 luglio '80, pare proveniente dalla Libia nel quale la fuga del Mig 23 viene definita il sintomo più appariscente di una situazione di disagio tra i membri delle Forze Armate Aeree Libiche. D'altra parte non va molto lontano da questa ipotesi anche il Generale Tascio, perché ricorderete che nel corso del dibattimento, nell'interrogatorio sollecitato da una domanda del Presidente testualmente afferma: "io di questa possibile fuga del Mig ricordo di averne parlato con il Ministro Lagorio e mi ricordo che con il Ministro fu un viaggio che si fece nel sud, con il Capo di Stato Maggiore

dell'Aeronautica, mi sembra che eravamo a Catania o in uno di questi posti e quindi nel parlare di varie cose si era accennato certamente prima dell'episodio del Mig, però non so dirle in che epoca, che un velivolo libico, un Pilota libico era disponibile a disertare, io lo dicevo al Ministro, se ne parlava nell'ambiente, i miei, alcuni dei miei ci avevano riferito che nei contatti che avevano avuto con altri Piloti di quelli che stavano in Libia e che facevano gli istruttori in Libia e che avevano raccolto, tra i vari libici, la voce che c'era qualcuno che disertava. In relazione a quanto detto, i dati oggettivi da valutare emersi dalla istruttoria riguardano anche un appunto del centro C.S. di Verona del 25 ottobre dell'80, documento numero 5. Siamo quindi a qualche mese dopo la caduta del Mig 23, in questo documento del Centro C.S. di Verona si afferma che si afferma proveniente da fonte definita attendibile e da cautelare al massimo, si legge che almeno da aprile '80 sarebbe operante tra la Libia e la Iugoslavia un accordo segreto grazie al quale l'Aeronautica Militare libica utilizza aeroporti iugoslavi, una rotta attraversa il Mediterraneo centrale e lo

Ionio, tale aerovia non sarebbe coperta interamente dal sistema radar italiano a motivo di alcune zone cieche dovute alla particolare orografia. Nel giugno dell'80 dal citato aeroplano di El Alabrar era partito per missione imprecisata il Mig 23 libico pilotato dal Capitano Ezzedine Azzadin Fadel Kalil, i cui rottami vennero rinvenuti sul costone roccioso di Castelsilano. Secondo appunto del 18 novembre '80, quindi di poco successivo e proveniente dal medesimo centro, diretto sempre alla prima divisione S.I.S.M.I. e sul medesimo oggetto e nel quale si precisa che il fenomeno della funzionalità ed efficacia tecnica della Difesa Aerea sarebbe stato segnalato allo stato Maggiore dell'Aeronautica e che si sarebbe dichiarato impotente a fronteggiarlo e si evidenziano in questo documento in sintesi i seguenti tre elementi; primo, impossibilità di individuare velivoli volanti a quote inferiori a seicento metri, notevole permeabilità dello spazio aereo nazionale, limitata efficienza del sistema di comunicazioni tra la Difesa Aerea e gli enti del traffico aereo; terza osservazione, un successivo appunto, che voi ricorderete è stato oggetto di

esame questa mattina, denominato: "incidenze negative sulla sicurezza militare", nel quale confluirà parte del contenuto dei primi due documenti e di cui abbiamo, appunto, già riferito, e inviato il 31/07/'81 dal Direttore del S.I.S.M.I. al Ministro della Difesa e da questi poi allo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Pur non con delle riserve riguardo ad alcune inesattezze occorre rilevare che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha definito complessivamente valide le informazioni del S.I.S.M.I. sulle carenze del sistema della Difesa Aerea, peraltro come detto, evidenziate e verificate dalla stessa Forza Armata dopo la caduta del Mig 23. La deduzione che sembra lecito trarre sulla base dei documenti in esame e a prescindere da una pura opportuna valutazione sulla totale attendibilità dei documenti e dei riferimenti in essa contenuti e che certamente nel 1980 quantomeno nel periodo nel quale si è verificato l'abbattimento del DC9 e la caduta del Mig 23 libico, quindi fino alla fine di luglio, il nostro spazio aereo era particolarmente vulnerabile e permeabile, con possibilità concrete di accessi non rilevati, non solo ad

opera di velivoli della N.A.T.O. e di Paesi amici, ma anche di altri Paesi, ad esempio nella specie libici. La nostra difesa quindi, la nostra Difesa Aerea non era quindi in grado di assicurare il necessario controllo dei cieli. Questa è una circostanza sulla quale sicuramente si è avuto già modo in questa aula di soffermare l'attenzione. Sulla incontrollata permeabilità del nostro spazio aereo, ovviamente sempre all'epoca dei fatti questo ufficio ha già avuto modo di soffermarsi nella parte introduttiva della requisitoria in riferimento allo scenario nel quale ebbe a verificarsi l'abbattimento del DC9, naturalmente sarà oggetto di successive osservazioni e considerazioni nel corso del proseguo della requisitoria. Tutto questo tuttavia non ci consente di dire, di pervenire alla perentoria e definitiva conclusione che tra la caduta del DC9 e quella del Mig libico non vi sia alcun collegamento, pur dovendosi sottolineare che il fatto contestato agli imputati per quanto attiene alle ipotizzate omissioni sulla caduta del Mig 23 libico, non può considerarsi sussistente, quindi ricusata perché oggettivamente non riscontrata la tesi

finalizzata a postdatare la data dell'incidente, tuttavia occorre chiedersi come e perché sia stato fatto il collegamento tra i due episodi, quale il nesso ravvisato tra i due eventi che ha giustificato alcune iniziative giudiziarie, l'attenzione dei Politici, anche alcuni di essi sentiti da questa Corte di Assise. E' peraltro emerso come le stesse Autorità Militari e i servizi avessero preso in seria considerazione questa ipotesi. Ricordo, è documentale l'interesse del Pubblico Ministero di Roma Santacroce, che conduceva le indagini sulla caduta del DC9, atteso che con fono del 27 luglio '80 acquisito in atti, 22 chiedo scusa, luglio '80 acquisito in atti, e con espresso riferimento all'inchiesta concernente il disastro aviatorio DC9 chiedeva informazione alla Procura di Crotone sia sulla caduta del Mig che sulla cause della morte del Pilota. Ricorderete, perché è stato oggetto di esame in questa aula che nell'agenda del Generale Melillo alla data del 21 luglio '80 laddove si riferisce della nota riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa, vi è l'appunto Santovito "e se dicono del DC9, quello era in quota e la copertura è totale"; ulteriore

elemento, il dato che dobbiamo valutare è che Santovito era certamente presente alla riunione, sicuramente oggetto del suo interesse fu la caduta del DC9. Ricordiamo che il Generale Bartolucci ha dichiarato di non ricordare alcunché al riguardo, il Generale Melillo pur ricordando l'episodio ritiene, chiedo scusa, pur non ricordando l'episodio ritiene, ha ritenuto di potere evidenziare che secondo le sue deduzioni il suo appunto si può interpretare nel senso che Santovito ha chiesto come mai il DC9 è stato visto e il Mig no e la risposta è stata che il DC9 viaggiava alle alte quote e il Mig no, all'epoca si sapeva che il Mig aveva penetrato a bassissima quota, nessuno si è sorpreso dell'accostamento tanto è vero che come risulta dai suoi stessi appunti l'argomento è continuato con Bartolucci che riprende l'argomento in corso sui programmi di potenziamento e allora sul piano sempre delle ipotesi occorre anche riflettere su una possibile relazione di tipo logico tra i due episodi, nel senso cioè che alcune ragionevoli considerazioni ci inducono ad immaginare che la caduta del DC9 il 27 giugno '80 possa essere stata la causa o il motivi scatenate di un

successivo effetto, quello verificatosi il 18 luglio dell'80. Si pensi che questa ipotesi che si collega logicamente al contenuto delle dichiarazioni di Milani, rendendo verosimile il contenuto del documento dallo stesso indicato che lo stesso Milani ha dichiarato, ha confermato davanti a questa Corte di avere visto e letto, non dunque una coincidenza o una stretta prossimità temporale fra i due episodi ma la possibilità di un qualche loro legame anche in considerazione del momento storico nel quale si sono verificati gli episodi e cioè del momento storico dei fatti, della situazione nazionale ed internazionale che caratterizzava il quadro politico dell'epoca e che sicuramente favoriva l'istaurarsi di non limpidi equilibri nei quali trovavano terreno fertile coperture ed omertà ed infatti incontestabilmente delicato era il contesto politico del periodo ed in particolare quello che atteneva ai rapporti tra l'Italia e la Libia. Un periodo nel quale lo hanno dichiarato diversi testi davanti a questa Corte di Assise, le relazioni era piuttosto tese, ma vi era anche la necessità molto sentita a livello politico di attenuare i contrasti e soprattutto dovendo

tenere nel debito conto i legami di ordine economico con la Libia oggetto ovviamente di interesse reciproco dei due paesi. Vi era un'ulteriore inquietante circostanza e cioè che il S.I.S.M.I. diretto da Santovito all'epoca agiva con sospetta ed inammissibile autonomia dal potere politico come è emerso con certezza nel corso dell'istruttoria che si è svolta davanti a questa Corte. Uso un'espressione fatta propria dall'Ambasciatore Quaroni che riferendosi alla natura, alle relazioni con la Libia, della Libia con i nostri servizio all'epoca, ebbe a dire che in questa aula che la situazione certamente offriva delle ambiguità. Ricordo che Quaroni riferito richiesto di riferire sul ruolo dei servizi nei rapporti con la Libia ed in particolare se nell'80 esisteva un centro S.I.S.M.I. e cioè vi erano dei centri dei servizi italiani in Libia rispondeva testualmente: "beh diciamo, io ho trovato una situazione che avevo giudicato leggermente anomala, l'esistenza indubbia di alcuni contatti diretti fra i servizi libici e i servizi italiani gestiti ovviamente al di fuori dell'Ambasciata anche se l'Ambasciatore politicamente è responsabile dell'insieme dei

rapporti fu mia precisa sollecitudine di cambiare gradualmente questa situazione anche se diciamo non è l'Ambasciatore certo che può dare istruzioni ai servizi di informazione italiani né i servizi libici, il cambiamento fu graduale, entro il periodo diciamo di un anno e mezzo con una visita ufficiale dell'allora Comandante del S.I.S.M.I. Generale Lugaresi nell'autunno '81. La situazione fu portata, diciamo, ad una maggiore normalità, nel senso di istituire ufficialmente nei due Paesi un'antenna dei servizi italiani in Libia e dei servizi libici in Italia, quindi riportando questi contatti ad una maggiore trasparenza. Quanto ai rapporti politici tra i due paesi al momento della caduta del Mig è sintomatico l'episodio, la circostanza, chiedo scusa, è sintomatica la circostanza riferita sempre all'epoca dall'Ambasciatore Quaroni, e cioè che per questo episodio, e cioè la caduta del Mig 23 non sia stata redatta alcuna nota di protesta e che tutta la parte riguardante lo svolgimento del contenzioso ulteriore sia stata gestita da Roma non tramite l'Ambasciata quindi by-passandola, singolare come ha avuto modo già di evidenziare uno dei Difensori di Parte Civile,

l'Avvocato Galasso, che il giorno dopo la caduta del DC9 sul quotidiano "L'Ora" di Palermo vi fosse un necrologio... in ricordo, in memoria delle vittime del DC9. Ricordo anche che il Sottosegretario dell'epoca con delega ai servizi, l'Onorevole Mazzola, ha ricordato che in almeno due occasioni Santovito non aveva riferito alla Presidenza del Consiglio fatti rilevanti attinenti ad operazione del S.I.S.M.I. e concernenti l'area medio orientale. Aveva ricordato che aveva un rapporto diretto con Cossiga e anche di avere avuto l'impressione che riferisse in modo frammentario ed a volte ad a volte fantasioso. Aggiungeva anche che nel corso delle riunioni settimanali che teneva a Palazzo Chigi ebbe l'impressione che Santovito avesse rapporti privilegiati con il mondo mediorientale, ed infatti dopo l'uscita delle liste della P2, seppe che era molto amico di Jianud, la conferma della singolarità del modus operandi del S.I.S.M.I. di Santovito si coglie chiaramente anche nelle dichiarazioni che ha reso a questa Corte, il Presidente Cossiga, si ricorderà anche che per quanto riguarda la vicenda relativa al trattato di protezione del 2 agosto '80 verso

Malta, le cui trattative erano state portate avanti proprio da lui, il Presidente ha affermato di non avere avuto notizia di eventuali preoccupazioni da parte del Direttore del S.I.S.M.I., cioè Santovito, in ordine a possibili reazioni o minaccia libiche, non escludeva di averle apprese da Zamberletti, a seguito dell'esame di Zamberletti, sappiamo che lo stesso nei primi mesi dell'anno '80 in occasione di un incontro con il Capo del Servizio Segreto del S.I.S.M.I., ricevette una nota precisa di preoccupazione da parte di Santovito, il quale riferisce Zamberletti testualmente lo ammonì, stia attento perché questo ci può provocare dei guai, Zamberletti ha anche ricordato a questa Corte, che quando era sotto segretario agli esteri e stava negoziando l'accordo con Malta, Santovito espresse la preoccupazione che se avesse continuato questo negoziato fornendo la garanzia militare alla neutralità avrebbe aumentato la tensione con un paese con il quale era bene mantenere buoni i rapporti, aggiungeva da ultimo che dopo la "Strage di Bologna" aveva verificato un'azione costante dei servizi di informazione per minimizzare questo sospetto, non

solo da parte del Generale Santovito, ma da parte di altre persone dei servizi che ha avuto occasione di incontrare e che hanno tutte univocamente cercato di allontanare da lui il sospetto del collegamento tra la strage e la vicenda libica, possiamo conseguentemente dire, che quanto accaduto non ci consente di valutare le interferenze il grado di inquinamento i probabili depistaggi che possono essere stati effettuati da appartenenti ai servizi dell'epoca, anche nella vicenda relativa al Mig 23, possiamo e qui concludo, affermare, che se la caduta del Mig 23 libico, rinvenuto il 18 luglio '80, in Sila non è provato che sia direttamente e temporalmente collegata con la caduta del DC9, tuttavia non può neppure escludersi per non dire che vi sono alcuni indizi apprezzabili in questo senso, che comunque un velivolo libico forse un Mig, forse condotto dallo stesso Pilota, possa essere coinvolto comunque collegabile con la caduta del DC9 "Itavia", e qui il mio intervento sul Mig, è terminato.

PRESIDENTE: Pubblico Ministero può continuare?

PUBBLICO MINISTERO AMELIO: (voce lontana dal microfono).

REQUISITORIA PUBBLICO MINISTERO AMELIO

PUBBLICO MINISTERO AMELIO: sì, Presidente grazie!

Io riprendo il discorso quale eravamo rimasti e... due udienze fa e cioè ci eravamo fermati ai lavori della Commissione Luzzatti e quindi riprendo per un attimo solamente quel discorso per poi collegarlo ai lavori successivi, con... abbiamo detto che per tutte le attività svolte prima dalla Luzzatti, prima della Commissione Luzzatti poi con i lavori della Commissione stessa, questi accertamenti tecnici, relativi ai plottaggi dei dati radar e agli esami degli stessi, avevano fatto emergere che vi erano intorno alla traccia del DC9, una serie di plots antecedenti e ad ovest della stessa, quindi furono identificati come -17 e -12 e alcuni altri successivi al punto 0, al punto di caduta che potevano trovare spiegazione con una o più tracce di velivoli diversi, ovviamente dal DC9, in sostanza potevamo essere letti come Echi, derivanti da un aereo intersecante la rotta del DC9, e in un momento, in un punto, in un momento approssimativamente coincidente con quello stimato come punto del disastro, per ricapitolare posso dire che ci sono a seguito di tutti questi

lavori, quindi ci fermiamo alla Commissione Luzzatti dei punti incontestabili, cioè i dati radar mostrano la presenza di questi Echi, che possono essere collegati tra loro e dar vita a una traccia, la sera del 27 proprio il DC9 e il volo del DC9, presentava delle anomalie tali che non si erano riscontrate in nessun altro volo, e il plots, il numero il tempo e la distanza di dei plots successivi all'ultima risposta del transponder non erano coerenti né con le condizioni di visibilità dei radar e il tempo stimato di permanenza in quota dei relitti, né con la collocazione sul fondo del mare dei relitti recuperati. Il plots 2B, poteva essere associato e fu associato ai plots -17 e -12 non poteva essere ricondotto abbiamo detto ai relitti perché era spostato verso ovest e quindi controvento, si è accertato che era impossibile che i gradi di modeste dimensioni quali potevano essere la maggior parte dei relitti dell'aereo che si era disintegrato, potevano aver determinato immagini radar con qualità prevalente, quindi di quindici, quali quelle registrate appunto dai due radar, trattandosi poi di radar di diverse forme e peso sui quali agiva

solo la forza della resistenza aerodinamica e un vento di cento nodi, solo una parte limitatissima dei gravi ipotizzati poteva avere avuto una velocità di caduta compatibile con le traiettorie ipotizzate per lo sciame di detriti. Quindi questi sono fatti, circostanze che sono secondo me incontestabili, così come appare incontestabile il fatto che la lettura dei dati radar a disposizione nell'immediatezza del fatto, effettuata sulla base di condizioni di funzionamento dei radar attestate da coloro che li costruirono che li installarono e che ne curarono la manutenzione, indica univocamente la presenza di almeno un secondo aereo, con rotta trasversale del DC9, questa è la conclusione abbiamo detto alla quale pervennero tutti quelli che si occuparono della vicenda, una diversa interpretazione, quindi diretta ad escludere la possibile presenza di un secondo aereo, era per la conoscenza dei fatti del tempo... che si aveva in quel tempo, era diciamo impossibile e quando è stata fatta si è dovuta fondare sulla riconsiderazione di tutti i parametri di funzionamento del radar, iniziando dalla sua localizzazione geografica, quindi questi,

diciamo, sono le gli elementi che sono emersi fino alla Commissione Luzzatti, è successo nel... dopo questi lavori nel 1984, viene nominato come tutti sappiamo, viene formalizzata l'istruttoria e viene nominata, il Giudice ha nominato un proprio Collegio Peritale e si è proceduto ad una parte importante, il recupero di una parte importante del relitto, al Collegio Blasi fu chiesto se in sostanza di risalire sulla base delle acquisizione dei reperti e dei dati che si aveva, di cui si aveva la disponibilità di risalire di poter individuare la possibile cause della caduta del DC9. Il Collegio Blasi questo ha fatto andando a ricercare prima di tutto quegli elementi che sono stati, che potevano essere ritenuti come indicatori della presenza di una esplosione, di un evento esplosivo, e cioè quegli elementi che sono stati indicati da tutti i Periti come il roller edge, il gas wash, il pitting, il twining, la ricrastillation (fonetica)... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO**
MINISTERO AMELIO: ...un po' di voce... perché sono un po' rauco. Dicevo il Collegio Blasi ha iniziato tutta la sua attività ripeto questo ultimo punto e andando a ricercare quegli

elementi che sono indicatori di una possibile presenza di evento esplosivo e ciò a dire, roller edge, l'arrotondamento dei bordi della superficie di rottura, il gas wash, il pitting, il twining la ricrystillation, e pervenendo alla conclusione che la presenza di questi elementi, di questi indicatori poteva, su alcuni di... su alcuni reperti erano la prova appunto che c'era stata la... poteva esserci stata la detonazione di un ordigno esplosivo, e questi elementi ovviamente, furono indicati come rilevati su alcuni involucri di alcuni bagagli e su reperti metallici estratti dai cuscini dei passeggeri, è stata posta l'attenzione su due rivetti recuperati e provenienti dal rivestimento esterno dell'aereo, che furono trovati in alcuni cuscini, che mal si conciliavano con l'ipotesi di una esplosione interna, perché... provenivano dall'esterno dell'aereo, fu considerata anche dal Collegio Blasi, la presenza accertata di nanogrammi di T.N.T. e di T4 su alcune valigie e su un gancio di uno schienale, il gancio due Ros, e il Collegio ha ritenuto che i frammenti recuperati provenivano dall'esplosione appunto di una miscela di T4, T.N.T. in proporzione paragonabile

a quella impiegata negli ordigni bellici, questa analisi e questi risultati provengono da una analisi che inizialmente fu fatta anche dall'Aeronautica, ma che diede atto della presenza solamente di T4 e non di T.N.T., fu fatte... furono analizzate ovviamente dal Collegio Blasi, anche i risultati degli esami sui corpi delle vittime recuperate e che fecero ritenere come ipotesi scientificamente più verosimile, più probabile quella che la morte era derivata da un mezzo esogeno, a genesi esogena, cioè un missile rispetto a quella di una causa a genesi endogena, cioè a bomba all'interno dell'aereo, e furono analizzati i risultati della lettura degli elaborati peritali poi ha acconsentito al Collegio Blasi di ritenere che i corpi dei passeggeri non presentavano segni di ustioni e che la morte di tutti quanti era stata determinata, era stata fatta derivare dalla decompressione esplosiva per improvvisa, apertura di una palla nelle pareti della cabina pressurizzata con successiva precipitazione di alcuni corpi fuori dalla fusoliera e quindi alcune di queste erano morte per le lesioni prodottesi intravitali da decompressione. Qui a

dibattimento, ma poi lo vedremo nell'udienza successiva, è stata anche sentito uno dei Periti che si occupò nell'immediatezza, queste sono indagini svolte dalla Procura della Repubblica di Palermo che nell'immediatezza dispose questi accertamenti autoptici è stata sentita dicevo la Dottoressa Albano che ha escluso come cause del disastro del DC9, ovviamente per la parte di sua competenza, poi dico lo vedremo in maniera più approfondita quando si analizzeranno le ipotesi delle perizie autoptiche ha escluso dicevo la Dottoressa Nunzia Albano, come cause del disastro l'esplosione proveniente da un ordigno. I Medici Legali all'epoca intervenuti, hanno ritenuto appunto come causa più probabile di quel... come causa più verosimile della caduta del DC9, quella appunto dell'azione di un missile, questo diciamo per alcuni aspetti l'esame della Blasi, oltre a questi dati la Blasi ha dato particolare importanza anche a quelli che erano le risultanze dei dati radar, e ne ha data ampia, ne ha fatto ampia disamina nel corso dei lavori e ripercorrendo il tutto nell'ambito della stessa perizia, per sintesi il Collegio Blasi ha premesso che ad un'altitudine di venticinquemila

piedi, un aereo del tipo DC9, era in piena visibilità per il Radar Marconi, ma non per il Radar Selenia, che un aereo del tipo Caccia era poco visibile, per il Marconi, ed era fuori visibilità dal Selenia, e che un eventuale missile era fuori dalla visibilità di entrambi i radar, e che ad un'altitudine di ventimila piedi e andando giù, la visibilità era nulla per entrambi i radar, perché proprio eravamo... ci troviamo in quella zona ai limiti della detezione, ai limiti di portata di entrambi i radar. Il Collegio Blasi ha riesaminato, anche i lavori fatti da N.T.S.B., l'ente americano di cui si è parlato nelle scorse udienze riprendendo appunto, esaminando quelle risultanze e comparandole anche con le attività poi successivamente svolte dallo stesso Collegio Peritale. E per quanto riguarda l'esame dei dati radar cui facevo riferimento, in sintesi il Collegio Blasi ha analizzato i dati dei radar militari di Marsala e di Licola e poi in particolare quelli di Fiumicino. In particolare per Marsala, Marsala ha posto in essere l'attenzione su alcune tracce che ha indicato con il numero e ha parlato della traccia indicata con

il numero 6 che un oggetto, un oggetto che da quota molto elevate, intorno ai ventunomila piedi, scende con velocità verticale pressoché costante, fino a undicimila piedi con velocità bassa da ovest, verso est, ed è una traccia questa che scompare proprio alle ore 19:59:20 Zulu, ovviamente, quasi contemporaneamente all'ultima risposta del Transponder del DC9, poi ha analizzato altre tracce, una traccia indicata con il numero 17, avente come numero di codice di transponder il 12 e 35, che percorreva la stessa aerovia del DC9, ad una distanza di circa ottanta miglia, ottanta miglia che è passata sul punto del disastro, punto di incontro del DC9, circa dieci minuti dopo che si è verificato l'incidente e quindi verosimilmente da riportare al Boeing dell'"Air Malta", ha evidenziato altresì come l'ultima traccia del DC9, sia stata registrata da Marsala, un minuto prima rispetto... a un minuto prima del disastro rispetto a quella registrata da Fiumicino alle 18:59:45, che successivamente l'Operatore ha sospeso la registrazione dei dati per motivi non noti o vi è stata un'interruzione automatica dei dati per altro incomprensibili se sono esatti gli orari. Ha rilevato che non c'era

alcuna spiegazione del perché il Controllore Militare non si sia curato dell'interruzione della traccia del DC9, e del perché dopo meno di due minuti, dopo l'ultimo dato di solo primario registrato di Fiumicino, abbia proceduto ad una esercitazione che prevedeva il cambio di nastri, no, la S.I.N.A.D.E.X. che poi... il cui nastro viene inserito alle 19:04 ma la cui esercitazione abbiamo visto è iniziata alle 19:12 per terminare alle 19:22, ha evidenziato come non vi sia stata la registrazione di alcun plots dell'ultimo minuto di volo del DC9, e dei successivi tre minuti dopo l'incidente e cosa che avrebbe dovuto esserci secondo i Periti, perché appunto il nastro viene cambiato alle 19:04 e noi abbiamo sentito qui i Periti che ad espressa domanda hanno detto che in effetti questa partenza, diciamo, in ritardo rispetto a quella che era prevista dell'operazione S.I.N.A.D.E.X. avrebbe consentito, avrebbe dovuto consentire l'acquisizione di materiale maggiore rispetto a quello che avrebbe potuto acquisire e qualora l'esercitazione fosse partita alle ore 19:00 veramente perché se l'esercitazione fosse partita alle ore 19:00 veramente con il cambio di nastro

sarebbe stato fatto qualche minuto prima, quando avremmo avuto dei dati quantitativamente minori, rispetto a quelli che invece si sarebbero potuti acquisire con questa cronologia che abbiamo detto, e quindi il Collegio non si spiega come mai non siano stati, come non siano state registrate, come l'Operatore non abbia visto le tracce del DC9, in caduta che per Marsala, secondo i Periti della Blasi doveva essere ben visibile, poi sempre continuando sull'esame di alcune altre tracce, si sono posti l'interrogativo, all'epoca diciamo della prima Blasi, poi vedremo che lo risolvono con la successiva attività che chiameremo per intenderci Blasi due, di alcune tracce indicate da loro come numero 14, 15, 20, 21, 22, e 23 che nella prima relazione si chiedono se... da attribuire a tracce reali o a tracce simulate, poi vedremo che invece successivamente diranno che trattasi di tracce reali, quindi questi interrogativi e queste emergenze vengono evidenziate dal Collegio Blasi in relazione ai dati radar di Marsala. Per quanto riguarda Licola hanno evidenziato che trattavasi di sito che operava con sistema fonetico-manuale, spiegando come avveniva la

trasmissione dei dati e la trascrizione degli stessi. Si sono poi soffermati molto invece sui dati di Fiumicino, e quindi non solo sui dati, sui plots antecedenti al punto di caduta ma anche a tutti i punti di primario successivi alla stessa, indicando questo sciame di plots primario con vent'otto risposte del Marconi 1, trentaquattro risposte del Marconi 3, e nove del Selenia 2, e cinque del Selenia 4, hanno evidenziato che il solo Marconi con entrambi gli estrattori ha indicato questi tre punti correlabili, cioè il -17 e il -12 e il 2B e che sempre il Marconi, con entrambi gli estrattori ha evidenziato altre risposte doppie, quindi oltre al 2B, anche l'8B, l'8, il 9 e il 13, che noi troveremo 8A, 8B, 9A e 9B e 13A e 13B, e quindi sono pervenuti alla conclusione che era possibile effettuare una correlazione fra questi plots, una correlazione da attribuire ad una ipotetica traccia, attribuibile ad un velivolo, che in quel momento intersecava il volo del DC9, hanno detto questi, riporto testualmente dalla perizia, in questi ultimi, questi plots, sono composti da coppie di punti così distanti che non possono essere riferiti ad uno stesso oggetto i punti

doppi, risulta impossibile che essi siano relativi a due parti distinti del velivolo, in quanto in considerazione della distanza dal punto dell'incidente un oggetto è visibile dal radar solo se ha una superficie riflettente di almeno, alcuni metri quadrati. Quindi inoltre il punto 2B, è spostato di circa tre miglia nautiche a ovest rispetto alla traiettoria del relitto del DC9, e quindi non è in ogni caso associabile o riferibile ad un frammento del velivolo, quindi questo il ragionamento fatto dai Periti della Commissione Blasi che un ragionamento che fanno unanimemente almeno per... fino alla conclusione, alla prima conclusione che consegnano al Giudice Istruttore e cioè è quella di non poter ritenere che questi punti doppi, siano associabili a oggetti del... tutti quanti ad oggetti... ai relitti del DC9 spiegando anche che per il 2B c'era anche quella circostanza, che si trovava spostata ad ovest e quindi controvento e non poteva essere stato portato lì dal vento. Hanno spiegato che le componenti orizzontali della velocità associate agli Echi della traccia che variano da un valore di circa seicento nautical mile fra i punti -17 e -12, ad un valore finale

nel punto 13B, valutabili in centotrenta nautical mile, non sono spiegabili se messi in relazione con quelle del relitto del DC9. Quindi un'ulteriore spiegazione per dire l'accettazione di una tesi e il rigetto nell'altra, ai quattro Echi doppi, poi è associabile e correlabile il punto 12 e con il singolo che è di circa dodici... di circa sei nautical mile, avanti, verso est, rispetto al punto che lo precede di cinque nautical mile, e da quello che lo segue e quindi non può essere né il DC9, né un suo frammento, quindi conclude la Commissione Blasi, trattasi di un veicolo a getto di elevata velocità e descrive lo scenario che si è posto alla loro visione come uno scenario radar abbastanza complesso, che poi la stessa conclusione alla quale perverrà, perverranno i Consulenti di Parte Civile, al fine di una valutazione più completa di questa vicenda, la ricorderà la Corte che la Commissione Blasi ha effettuato una simulazione sperimentale, e lo scopo era quello di verificare se i radar della... il Radar Marconi e Selenia e i radar della Difesa Aerea poteva e a quali quote e a quali distanze vedere il DC9 ed eventuali altri

aerei specialmente militari del tipo Caccia, e in caso positivo con quale frequenza di detezione, questo accertamento ovviamente era fatto per compararlo ovviamente a quelli che erano i dati diciamo reali, i dati veri, di cui la Commissione Blasi aveva il possesso e che erano quelli estratti dai radar di Fiumicino e dai dati della Difesa Aerea, quindi si è voluto in questo modo tentare di effettuare una sorta di simulazione di quello che era potuto accadere nella realtà e alla fine verificare se vi era compatibilità o meno fra i dati reali e i dati simulati, e questo ovviamente perché una risposta, una conclusione in un modo piuttosto che in un altro poteva condurre alla conferma o al rigetto della tesi della presenza di aerei intersecanti la traiettoria del DC9, a seguito di questa attività sperimentale si è visto che la traccia -17, -12 e 2B poteva essere correlata per velocità e tempi a un velivolo di dimensioni o riflettività non grande e quindi ad uno del tipo... tipo Caccia e non ad uno tipo appunto dalle dimensioni del DC9 e in effetti si è visto che il plots -17 è stato acquisito alle 18:58:11, il plots -12 alle 18:59 e 29, prima dell'ultima risposta del transponder

del DC9 e il 2B alle 18:59 e 57, il plots 8B acquisito alle 19:00:38, il 9B successivamente e così il 12 e il 13, questa sperimentazione, questa simulazione come è stata fatta? E' stata fatta facendo volare nella zona dell'incidente in condizioni analoghe e in analoghe condizioni atmosferiche e di luce e alla stessa quota e velocità ed avendo verificato che i radar fossero nelle medesime condizioni rispetto al momento dell'incidente, sono stati fatti volare un DC9 e un Caccia F104 facendo fare agli stessi delle evoluzioni. Per quanto riguarda tutta questa parte descrittiva della simulazione ovviamente si rimanda ai dati riportati nella perizia e qui si rileva in sintesi che è possibile dire che durante le manovre di intercettazione furono registrate dal solo secondario e dal solo primario del Radar Marconi i plots relativi alle traiettorie percorse dai velivoli, la simulazione ha permesso di dimostrare che il radar primario mentre vedeva bene il DC9 era fuori portata per l'F104, che il DC9 nel primo intercettamento è stato visto tra il 54 e il 56 per cento delle battute, mentre l'F104 è stato visto nella misura del sette per cento da entrambi gli estrattori,

nel secondo intercettamento a distanza minore da Fiumicino rispetto al primo il DC9 è stato visto dal radar primario il 61,5 per cento delle battute dall'estrattore 1 e il 69,2 per cento delle battute dall'estrattore 3, mentre l'F104 è stato visto rispettivamente il 20,5 e il 17,9 di lecitati estrattori, durante il primo intercettamento il primario ha registrato tre soli plots in posizione non dissimili da quelli di cui ai plots -17, -12 e 1, sulla base dei quali è stata ricostruita la traiettoria indicata come numero 2. Il secondo intercettamento ha dato una successione di plots di primario simile a quella utilizzata per ricostruire la traiettoria 1. Quindi ha concluso il Collegio Blasi sul punto che le prove sperimentali effettuate nelle simulazioni di volo con intercettamenti contribuiscono a dissolvere i dubbi circa l'autenticità dei plots relativi all'oggetto veloce, Vi ricordate che c'era sempre stato il problema se quei plots -17 e -12 erano da ritenersi reali o da ritenersi falsi allarmi, e quindi ha detto il Collegio, ha concluso il Collegio Blasi "in altri termini appare confermato che nei pressi del DC9 I-Tigi al

momento dell'incidente volava un aeromobile la cui sezione radar era paragonabile a quella di un Caccia intercettore", questo lo trovate nella pagina 222 della perizia Blasi volume 1, parte terza. E qui io Vi leggo alcune dichiarazioni che sono state rese sul punto da uno dei Periti, da Lecce Leonardo il quale ha detto: "sull'esperimento effettuato noi eravamo consapevoli del fatto che andavamo a fare un esperimento che non era sovrapponibile al cento per cento con l'evento stesso", e ovviamente questo dimostra la onestà intellettuale da parte dei componenti della Commissione, poi vedremo questo è importante, perché vedremo che analogo atteggiamento, analogo comportamento non avrà l'altra Commissione che farà una prova sperimentale, cioè la Commissione Pratis, cioè il Collegio Blasi dice: "noi abbiamo fatto, è vero, abbiamo fatto questa cosa e comunque eravamo consapevoli, mica noi pensavamo... eravamo così ingenui da ritenere che creavamo le condizioni al cento per cento come c'erano la sera del 27 giugno, abbiamo cercato di crearle il più fedelmente possibile", ha proseguito dice: "l'esperimento diede esito che a nostro giudizio

è da considerarsi positivo nella correlazione fra quello che si vede nell'85 e quello che il Radar Marconi e il Selenia avevano visto la notte del 27 giugno, - egli ha proseguito dicendo - le prove sperimentali effettuate nella simulazione di volo con intercettamenti distribuiscono a dissolvere i dubbi circa l'autenticità dei plots relativi all'oggetto volante, in altri termini appare confermato che nei pressi del DC9 I-Tigi al momento dell'incidente volava un aeromobile la cui sezione radar era paragonabile a quella di un "Caccia intercettore", quindi si può dire che l'approccio della Commissione Blasi al tema, alla circostanza, al fatto è stato un approccio sicuramente obiettivo per quello che dicevamo prima, nessuno può pensare che si potevano creare quelle medesime condizioni, o meglio, qualcuno in senso alla Commissione Santini/Misiti ha detto che si sarebbero dovute, che tutte queste... che per esempio con riferimento agli esperimenti, ricorderete ma poi lo vedremo nel vano toilette, ne hanno contestato la validità dicendo che non si poteva fare a terra ma che doveva essere portando in volo un altro aereo e quindi creare tutte quelle condizioni, noi possiamo dire che

quello che è stato fatto dal Collegio Blasi è stato fatto con un approccio obiettivo, scientifico e sicuramente encomiabile e come ha sottolineato uno dei Periti, appunto dicevo prima Lecce, è stato fatto tenendo presente che non si era ovviamente al cento per cento della... quindi non c'era la massima identità fra le due... fra il volo reale e quello simulato, ma credo che questo non si possa pretendere mai da nessuno. Quello che è importante è che nessun sotterfugio, nessun artificio, nessun... soprattutto nessun elemento non conosciuto a priori è stato utilizzato dalla Commissione Blasi, quindi nessun artificio, nessun sotterfugio, nessun elemento che non sia mai stato conosciuto a tutti i componenti e a tutti coloro i quali hanno voluto prendere parte o hanno potuto prendere parte a questo esperimento, nessun elemento è stato taciuto e questo è un elemento, un grande elemento di differenza che poi voi dovrete valutare nel comparare, se volete farlo anche le modalità di espletamento di questa... delle simulazioni fra la Commissione Blasi e la Commissione Pratis, no, ricordatevi qui non c'è alcun sotterfugio, non c'è alcun elemento che

viene sottaciuto, si sa tutto quello che fa fin dall'inizio, non sarà così, non è stato così con la Commissione Pratis e vedremo perché e quali finalità aveva la Commissione Pratis, quindi tutto... per la Blasi si è volto come previsto, con obiettività e con serenità di approccio e quant'altro. Le conclusioni quindi della Commissione Blasi sono da ritenersi, a mio avviso, condivisibili in toto, sia come genuinità e delle modalità di espletamento della simulazione sia come risultati, non solo, queste vanno, ripeto ed è... siamo ora a diversi anni di distanza, siamo a diversi anni di distanza e continuiamo a vedere un dato comune, quel dato comune, quel filo conduttore che abbiamo visto nella immediatezza, nella quasi immediatezza del fatto e cioè con le conclusioni cui pervengono Lund, Macidull, l'"Itavia", la "Selenia" e tutti coloro... anche Russo per la verità, no, il primo, dicevo il filo conduttore, vedete a distanza di anni è uguale, a distanza di anni anche la Commissione Peritale Blasi perviene allo stesso risultato, cioè non si discosta, non vi è una lettura diversa da quella che avevano dato tutte le altre persone anni prima, quindi vedete

come... siamo sempre negli anni '80 ma il dato non cambia, chiunque si approccia e si approccia onestamente e si approccia scientificamente e si approccia laicamente alla vicenda perviene allo stesso risultato, solo coloro i quali Russo prima e poi vedremo altri nella prossima udienza hanno un interesse diverso che non è quello di far conoscere la verità ma di occultarla pervengono a risultati diversi. E quindi, dicevo, dopo questa prima attività di analisi dei reperti di cui si aveva la disponibilità e compresi quelli relativi ai dati radar, il Collegio Blasi e con questo poi Presidente ho finito, perché chiudo questa parentesi diciamo di prima relazione Blasi, si è sforzato, ha fatto un ulteriore sforzo per ottenere una convalida di quei risultati anche attraverso attività diversa, e questo sforzo di ottenere una convalida delle risultanze dei dati radar lo ha fatto, lo ha cercato attraverso il recupero dei relitti dell'aereo e l'esame di queste parti anche per come erano state localizzate, noi sappiamo i periodi in cui sono stati... avvenute queste... in cui sono avvenute queste campagne negli anni '87 e '80, sono state schematicamente individuate e indicate le zone,

la zona nord, la zona sud e la zona centrale e per ognuna di queste è stato dato conto dei pezzi dei relitti che sono stati rinvenuti, ed è inutile che qui li ripercorriamo perché sono stati riportati dettagliatamente nella perizia e poi sappiamo che si è iniziata la ricostruzione del velivolo, che si trova appunto ancora nell'hangar di Pratica di Mare, e il Collegio Blasi è pervenuto alla conclusione a seguito del recupero e della ricostruzione che il velivolo si sarebbe presentato pressoché integro all'impatto con la superficie del mare, a parte uno squarcio nella zona anteriore della fusoliera che è mancante, questa conclusione, poi vedremo nelle prossime udienze, sarà contrastata, sarà contrastata dalla conclusione che invece... alla quale perverrà invece il Collegio Santini/Misiti, nell'evidenziare poi il Collegio Blasi e nel parlare di tutti questi pezzi ha evidenziato, evidenziato ovviamente nell'ambito del recupero che era stato fatto in quel periodo, perché noi sappiamo che altri recuperi poi sono stati fatti successivamente, dicevo, ha analizzato, ha evidenziato in particolare l'aspetto che l'ala sinistra era mancante nella parte estrema, questo

ve lo segnalo fin da ora perché? Perché abbiamo visto che ha una rilevanza in una delle tesi che è stata sostenuta come causa della caduta del C9, ha invece evidenziato che il bagagliaio posteriore era perfettamente conversato e che al momento del recupero erano state rinvenute addirittura alcune valigie, e che il bagagliaio non era stato interessato in maniera assoluta da alcun evento esplosivo, questo poi ci porterà a dire che in quella zona con certezza non era stato potuta collocare un ordigno. Si è detto... ha evidenziato il Collegio Blasi che i motori erano in ottimo... in buono stato e che tutte le parti delle gondole dei motori, le parti riguardanti gli inversori di spinta e i piloni di attacco dei motori della fusoliera erano anch'essi in buono stato e questo ci servirà quando successivamente analizzeremo quella ipotesi di bomba nella toilette, quindi ricordiamoci che questa parte, a noi ci interesserà la parte destra rispetto a quella sinistra, perché si è detto che lì, nella parte destra sarebbe stato collocato questo ordigno, ma importante fin da ora ricordare che entrambi i motori e tutta la parte che riguarda i motori

sono in buono stato e che non c'è differenza strutturale fra la parte sinistra e la parte destra, è stato evidenziato che anche la cabina di pilotaggio non... aveva delle evidenze significative che potevano portare ad una tesi di esplosione interna, quindi anche questo, e poi vedremo che sarà escluso con certezza l'ipotesi di una possibile bomba lì collocata, si è parlato... è stato evidenziata l'esistenza di macchie nere, ma anche queste poi non riconducibili ad eventi esplosivi, si è parlato di fori presenti sui portelloni, alcuni con direzione esterno/interna e altri con direzione interno/esterno, si è parlato di schegge e in particolare della 6M e della 521M di cui poi Vi risparmio ora alcune indicazioni, perché le tratteremo dopo, ma il Collegio Blasi già le indica come risultanze che non si conciliavano, che non si potevano conciliare proprio per la loro caratteristica di appartenenza o di utilizzo alla pelle esterna dell'aereo, non... mal si conciliavano con l'ipotesi di una bomba e quindi di un'esplosione interna all'aereo, è stata fatta ricorderete l'analisi Cockpit Voice Recorder ed è stata analizzato anche il fonema... In estrema

sintesi e per concludere il Collegio Blasi che cosa ha detto, ha detto che il velivolo era in buone condizioni di manutenzione, era in regola con tutte le prescrizioni ufficiali, il personale di bordo era in regola con le norme di addestramento, integro dal punto di vista fisico ed erano state osservate le regole disciplinanti i riposi, nessun evento meteorologico anomalo sussisteva lungo la rotta e questi elementi, come abbiamo detto l'altra volta e io ve lo aveva evidenziato soprattutto per dimostrare l'onestà anche dei, chiamiamoli tra virgolette, Periti "Itavia", questi elementi hanno portato ad escludere in radice proprio la possibilità di una causa di caduta del DC9 associabile o riferibile ad un cedimento strutturale, ha ritenuto il Collegio Blasi invece che la presenza di quei residui di TNT e T4 rinvenuti su alcuni bagagli nel ganci due dello schienale e di alcune altre schegge, che queste potevano essere indici di una esplosione esterna, e veniva avvalorata dalla analisi dei dati radar che dimostravano la presenza di un altro velivolo del tipo Caccia che poteva avere interessato il volo del DC9 e poteva aver potuto determinare la caduta mediante o

lancio di missile o altro, poi vedremo. Quindi con la relazione depositata il marzo '89 la Commissione Blasi giunse unanimemente, perché questa decisione lo ricorderete è unanime, tutti e cinque i componenti del Collegio Blasi pervengono alla conclusione che a causare la perdita del DC9 fosse stato un missile, e quindi gli elementi, dice... leggo testualmente questo passo a disposizione del Collegio, "sono convergenti nel far ritenere che si è trattato di un evento esterno all'aereo DC9 I-Tigi, probabilmente avvenuto in corrispondenza della parte anteriore dell'aeromobile in una zona relativamente concentrata, tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo", questo lo trovate a pagina 453 del volume secondo parte sesta della Commissione Blasi e, sono alla fine, evidenza la Commissione Blasi, il Collegio Blasi, come elementi a sostegno di questa tesi, la mancanza di ustioni abbiamo visto su tutti i cadaveri, la mancanza di CO e di H... nei polmoni e nel sangue dei cadaveri sottoposti all'autopsia, la

circostanza che i cadaveri avevano poche lesioni esterna, la circostanza che sul portellone portabagagli anteriore destro era stato evidenziato un foro con direzione esterno/interno con velocità superiore decisamente ai quattrocento metri al secondo, al presenza di frammenti in alcuni corpi che per loro, per la composizione della loro struttura dovevano ritenersi appartenere all'esterno, la pelle esterna dell'aereo, la traiettoria esterna o interna di quei famosi due ribattini di cui avevo parlato all'inizio e di cui parlerà, e lo vedremo anche, il Perito Imbimbo nel corso del suo esame, l'assenza di tracce di esplosione su tutte le parti interne recuperate e poi la traccia radar di un velivolo estraneo con rotta quasi perpendicolare a quella del DC9. Ora, questo è...

PRESIDENTE: no scusi... **PUBBLICO MINISTERO**

AMELIO: no no, è un minuto Presidente.

PRESIDENTE: ...Pubblico Ministero concludiamo,

perché... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** abbiamo

finito no è un minuto. **PRESIDENTE:** va bene.

PUBBLICO MINISTERO AMELIO: questa è la

conclusione del Collegio Blasi uno, questa

conclusione vedremo che sarà non più condivisa da

solo due componenti e cioè Blasi e Cerra, e questa conclusione diversa da parte di questi altri due Periti verrà fatta proprio a seguito di quei lavori di cui abbiamo già parlato alla scorsa udienza e cioè quella relazione Selenia del 1990, a seguito dei lavori che farà anche la Commissione Pratis nel 1989 nominata dalla Presidenza del Consiglio, ecco perché ho voluto chiudere proprio con questi trenta secondi Presidente, perché la prossima udienza saranno trattati proprio i lavori di questa Commissione Pratis che unitamente alla relazione Selenia del '90 fa cambiare idea a due Periti che già prima invece avevano espresso un diverso convincimento.

PRESIDENTE: va bene, la Corte rinvia all'udienza dell'11 dicembre ore 9:30, invitando gli imputati a ricomparire senz'altro avviso. L'udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a r.l. ROMA - ed è composta di nn. **120** pagine.

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