



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 05.11.2003

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

ARRINGA

AVV. P.C. OSNATO

RINVIO AL 07.11.2003

PRESIDENTE: Prego! **AVV. DIF. EQUIZI:** Presidente, io mi riservavo, appunto, di farlo presente, perché mi è sembrato ieri, poi per non interrompere l'Avvocato Osnato, però alcune volte mi sembrava che l'inquadratura della telecamera si spossasse, insomma, girasse, poi... **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** probabilmente poi credo che sarà tagliato. **AVV. DIF. EQUIZI:** no, appunto io... **PRESIDENTE:** no, io infatti ho ricordato appunto che... **AVV. DIF. EQUIZI:** quindi volevo ringraziarla! **PRESIDENTE:** no no, prego! Allora lei per ora sostituisce tutti gli altri Difensori Avvocato Equizi in questo momento? **AVV. DIF. EQUIZI:** sì. **PRESIDENTE:** allora, Avvocato Osnato, anche oggi possiamo fare come ieri, cioè quella interruzione di un quarto d'ora... **AVV. P.C. OSNATO:** sì. **PRESIDENTE:** ...poco prima di mezzo giorno e poi andiamo avanti. **AVV. P.C. OSNATO:** benissimo! **PRESIDENTE:** prego! **AVV. P.C. OSNATO:** grazie Presidente! **PRESIDENTE:** allora può continuare.

ARRINGA DELL'AVVOCATO P.C. OSNATO.-

AVV. P.C. OSNATO: Beh, per riassumere un attimo il discorso che abbiamo fatto ieri, abbiamo

rivisto come questa notizia del disastro si crea e come viene gestita e trattata nei vari siti militari di Marsala di Siracusa, di Licola e di Martina Franca. Abbiamo esaminato quanto ci hanno dichiarato i testi sentiti qui in dibattimento e poi siamo passati a Ciampino e abbiamo sentito, abbiamo riassunto anche lì quanto i testi ci hanno riferito. Io continuerò nella lettura sempre rimanendo a Ciampino, c'è un dato importante che vorrei sottolineare prima di giungere a conclusioni su Ciampino, che non tutte le registrazioni di Ciampino sono state consegnate, noi sappiamo che i registratori erano otto, di cui cinque erano dedicati alla registrazione delle comunicazioni della Difesa Aerea e questi cinque non sono stati consegnati, adesso vedremo anche perché, per il resto e per riassumere Ciampino sembra sufficiente rilevare le seguenti situazioni; 1, a Ciampino nonostante la forte reticenza di alcuni testi è risultato da diverse dichiarazioni, comunque è risultato che la sera del 27 giugno del 1980 erano state rilevate da parte dei Controllori una serie di tracce razzolanti a sud-est dell'isola di Ponza e in concomitanza con la sparizione del volo del

DC9; 2, nell'ultimo tratto della rotta del DC9 e nel momento in cui La Torre ne controlla il volo, si genera una serie di tracce identificate come PR1 e PR12 che certamente vengono viste dal Controllore La Torre e che certamente sono seguite nel loro evolversi; 3, le operazioni di ricerca svolte con grande scrupolosità da parte dei soggetti operanti nel sito, portarono sicuramente alla conclusione che solo l'intervento degli americani avrebbe potuto far luce su quanto successo e ciò per almeno due buoni motivi. Il primo motivo è che le informazioni dei radaristi sul razzolamento osservato di cui già si è detto è l'evidenza delle tracce PR1 e PR12 che portavano alla logica deduzione della presenza di portaerei, secondo motivo, le preoccupazioni degli Operatori sul punto Condor ove era scomparso il DC9 che proprio coincideva con l'aerovia militare che intersecava quella civile in cui viaggiava l'I-Tigi e poi un altro dato che abbiamo verificato su Ciampino, sempre da quanto ci raccontano i testi, pur con le contraddizioni e con i tentativi di reticenza di cui abbiamo accennato ieri e che la successiva richiesta di notizie all'Ambasciata Americana

conferma quanto tutto sopra citato e lungi dall'essere una procedura di routine come qualcuno ha goffamente cercato di farci apparire. Abbiamo citato le operazioni di soccorso, e qui io devo aprire una piccola parentesi, a proposito di operazioni di soccorso, tutta l'intensa attività svolta a Ciampino la sera del 27 giugno del 1980 e per tutto il 28 di cui è stata recuperata anche documentazione, stata in generale giustificata dai protagonisti sulla base di due motivazioni, la necessità di provvedere ai soccorsi e quella di individuare il luogo dell'incidente. Si noti come queste due esigenze non siano tra loro indipendenti, non è in altre parole logicamente concepibile che si richiedesse un soccorso per il DC9 scomparso senza avere già localizzato il luogo dell'incidente e di fatto gli elicotteri che si elevano in volo vengono indirizzati verso un punto preciso del Tirreno, il luogo dell'incidente è individuato quasi immediatamente con buona precisazione e quindi questa localizzazione non può assolutamente giustificare tutte le attività che si sono svolte in seguito e anche qualche giorno dopo. Si noti infatti che tra la posizione nella quale cessa di

funzionare il transponder che è il punto di coordinate 39 e 43 nord e 12 55 est e quello in cui viene alcune ore dopo visto affiorare combustibile e che ha le coordinate 39 e 49 e 12 55, c'è una distanza di poche miglia e quindi si può ben affermare che tra l'ultima battuta radar registrata ed il luogo dove vengono indirizzati i soccorsi vi sia sostanzialmente equivalenza, ma come potevano i nostri controllori identificare il luogo di ultima battuta registrato sui nastri e non più visibile sui monitor come ci raccontano loro stessi, non lo potevano fare, certamente sulla base di una memoria visiva visto che ci si accorse della perdita di contatto quando ormai non appariva più alcun plots del velivolo civile e questo ce lo raccontano, poi le operazioni di Data Reduction comportavano sicuramente tempi lunghi così come ci hanno raccontato altri e il plottaggio su carta era impresa che sarebbe durata troppo così come ci raccontano altri ancora. Mentre è accertato che alle 21:55 ora locale parte già il primo elicottero. Allora è intuitivo pensare che quando ci si rese conto che l'aereo non rispondeva alle chiamate in volo, anche alla luce dello scenario radar qualcuno si

interessò di verificare quello che era successo e quello poteva essere fatto soltanto rivedendo il contenuto del nastro radar, il sospetto che ci fosse un collegamento tra aerei visti in volo e la sparizione del DC9 giustifica poi molte delle successive attività svolte tra il 27 giugno e il 28 successivo, rivedere i nastri può voler dire molte cose e certamente non significa necessariamente quello che potrebbe essere possibile effettuare con la tecnologia odierna e allora cerchiamo di fare un po' di chiarezza. Nel 1980 non esisteva probabilmente un sistema software di riporto automatico per le traiettorie dell'aeromobile sullo schermo radar e questo è quello che noi in gergo chiamiamo play-back, il sistema di play-back automatico fu poi adottato, ce l'hanno riferito altri testi nel 1989 e poteva funzionare come altri testi ci dicono direttamente sui nastri registrati a decorrere dal 1984 e questo per esempio ce lo riferisce il teste Mattei Paolo, un sistema di rielaborazione dati però nel 1980 esisteva già e mediante qualche doverosa procedura dell'Operatore poteva permettere sicuramente la cosiddetta replay e non in play-back, ma la replay, questa replay era

compatibile con il sistema software IBM di allora che dal 1985 poi fu riaggiornato, la replay era comunque un procedimento per visionare dati sul monitor di un computer e non certamente su quelli di un radar. Elementi a sostegno della possibilità di rivedere, tra virgolette, così come abbiamo spiegato i nastri delle registrazioni radar effettuate in quel tempo sono tra gli altri e li elenco; 1, le testimonianze di Luciola e Cappabianca per le quali si fa interamente rapporto; 2, il verbale della riunione del 4 maggio 1989 della Commissione Luzzatti che cito testualmente: "preso atto che il Generale Pisano nel corso dell'audizione alla Commissione ha riferito che soltanto il giorno successivo il controllo di Ciampino riguardando il nastro delle registrazioni del Radar Marconi alla moviola, ha rilevato tre plots sconosciuti"; 3, la telefonata tra Lippolis di Martina Franca e Trombetta di Ciampino delle 8:59 del 28 giugno ora locale dove si dice: "ho visto, possono succedere queste cose, ci hanno anche le registrazioni, ci hanno anche le registrazioni, se lo vuoi vedere basta che lo diciamo e ce lo mettono sul monitor"; 4, il telex inviato in data 12/09/1980 da Luzzatti

ai membri della Commissione che dice, cito:
"pregasi disporre affinché la Commissione
Inchiesta unitamente ai Tecnici <<Selenia>> et
membro Commissione Inchiesta <<Itavia>>, possano
visionare play-back nastro schermo Radar Marconi
et Selenia", ricorderemo che Luzzatti non era
l'ultimo arrivato, Luzzatti era il Diretto di un
aeroporto e aveva una minima cognizione; 5, le
dichiarazioni dei vari Tecnici Informatici che
spiegano come tali procedure fossero possibili
allora con il sistema IBM e tra tante
dichiarazioni ricorderò quella di Imbasciati
Pietro e quindi l'errore in cui si deve cadere a
parere di questa Parte Civile allorquando di
contro si devono valutare le dichiarazioni di chi
ha negato tale possibilità, è quello di non
considerare la loro, per così dire,
localizzazione funzionale. Presso la Sala
Controllo Radar di Ciampino non era infatti
certamente possibile effettuare un'operazione di
play-back o di replay e di conseguenza appare
scontato il tenore delle testimonianze assunte da
chi vi lavorava. Va invece detto che sempre a
Ciampino, ma in uno specifico reparto di
elaborazione dati posto al piano inferiore

rispetto a quello dove erano posti i radar, vi era un centro di calcolo dotato di software IBM e di computer che avrebbe con buona probabilità permesso un'operazione del genere di replay. La via più ovvia ovviamente per risolvere il problema della possibilità di visione dei nastri del 1980 sarebbe stata quella di consultare il manuale tecnico del radar, ma tra i vari tomi di questo manuale tecnico, manca proprio quello dedicato alla possibilità di rivedere in playback o in replay queste registrazioni. Ma c'è un'altra via che allo stato degli atti può esserci e ci viene da Marsala e ci viene dalle dichiarazioni di Del Zoppo che era un operatore particolarmente specializzato in questa materia e il Del Zoppo ci spiega, cito, il sistema prevedeva la registrazione sul nastro delle simbologie radar presenti sui monitor degli Operatori, cioè di tutto ciò che veniva trattato attraverso il computer, quindi poteva essere utilizzata la Riduzione Dati per ricostruire una situazione aerea in un certo momento, in realtà si trattava di rivedere o meglio far rivedere al computer il nastro che era stato usato. Noi poi sappiamo che Marsala come tutti gli altri siti

militari, a Marsala avvenivano delle esercitazioni simulate che utilizzavano, appunto, dei nastri contenenti simbologie del radar che venivano proiettate previo caricamento di un apposito software sui monitor dei computer, i nastri simulati e quelli riportati ai dati reali erano dello stesso tipo, i computer erano gli stessi e la tecnologia prevedeva già software IBM in grado di leggere e proiettare i dati registrati. Ma adesso dobbiamo tornare a Ciampino e ritorniamo al fatto, a Ciampino e cioè proprio nella sala controllo, vi era dislocato il cosiddetto N.I.M.A., Nucleo Informazioni Movimenti Aeromobili, che fu attivo sin dai primissimi momenti dell'evento. Nel 1980 a Ciampino c'è una squadra di almeno sei Sottufficiali il cui compito è fornire ai centri della Difesa Aerea via telex e via telefono tutte le informazioni aeree disponibili a Ciampino, questi Sottufficiali disponevano di un proprio bancone posto proprio al centro della sala radar, di vari telefoni collegati a Marsala, Licola, Poggio Ballone, Martina Franca e Siracusa e di una saletta separata con le telescriventi. Tra le registrazioni telefoniche sequestrate presso

Ciampino per quanto almeno ne ho potuto verificare io, non c'è alcuna traccia di chiamate effettuate dalla N.I.M.A. alla Difesa Aerea, invece dall'esame delle registrazioni foniche di Marsala si riscontrano diverse comunicazioni telefoniche con il N.I.M.A. di Ciampino, le troverete sul dischetto. Tutto ciò ovviamente va a diretta conferma di quanto avevamo detto prima, in relazione al numero dei registratori, erano otto e non tre come quelli consegnati, il compito del N.I.M.A. è quello di passare agli enti della Difesa Aerea tutte le informazioni disponibili, in particolare se vi erano variazioni sui piani di volo, e il caso vuole che il DC9 I-Tigi era proprio un caso di variazione, il volo HI870 non aveva infatti un piano di volo giornaliero come viene comunicato telefonicamente quella sera dal Colonnello Guidi il quale ci dice: "questo era stored"; quindi niente piano di volo a Bologna, inoltre il volo HI870 era partito da Bologna con grande ritardo sull'orario previsto e perciò rientrava nella categoria dei voli che avevano subito una variazione che era sconosciuta alla Difesa Aerea, proprio in casi come questo diventava fondamentale il lavoro del N.I.M.A.,

che doveva informare i vari centri della Difesa Aerea e che la tal traccia, proveniente dal tale aeroporto corrispondeva al volo pianificato partito però in ritardo, in mancanza di tale informazione da parte del N.I.M.A. competente il centro di Difesa Aerea era posto in una condizione di grande incertezza rispetto all'identificazione della traccia che appariva sullo schermo. Sui sei Sottufficiali che dovevano trovarsi in servizio quella sera sono stati identificati soltanto tre e sono D'Arienzo Matteo che è stato sentito all'udienza del 29 aprile del 2002 che ammette di essere stato quella sera in servizio presso il N.I.M.A. di Ciampino, specifica che loro, quelli del N.I.M.A., stavano al centro della sala controllo e riportavano tutte le notizie sui piani di voli agli enti della Difesa Aerea, poiché lui era proprio l'Addetto al settore sud ebbe immediata notizia della scomparsa del DC9 e fu invitato dal Controllore a contattare gli Enti della Difesa Aerea per sapere se ne sapevano qualcosa di più, così il N.I.M.A. chiamò Marsala, Licola e Poggio Ballone, poi D'Arienzo perde la memoria, poi abbiamo sentito De Lillis Gregorio, anche egli

era in servizio la sera del 27 giugno del 1980, non fa che ripetere le stesse dichiarazioni del suo collega D'Arienzo e poi c'era Monosilio Claudio, anche questo teste ammette l'esistenza del N.I.M.A. presso la sala controllo di Ciampino radar, lui in particolare ci dice che era addetto quella sera alla trasmissione dei piani di volo al Terzo S.O.C. di Martina Franca, come si ricava dal testo di molte telefonate e dal tenore di alcune testimonianze, l'ipotesi che a causare la caduta del DC9 fosse stata un'esplosione fu realizzata nell'immediatezza del fatto, essa fu elaborata sulla base di una caratteristica peculiare di questo incidente, la cessazione pressoché istantanea di ogni segnale del velivolo, concomitante diffondersi di notizie circa esercitazioni e/o razzolamenti portò ad ipotizzare sempre durante le prime ore che potesse essere avvenuta qualche collisione, tale possibilità era altresì avallata dalla probabile localizzazione dell'evento coincidente con il punto Condor conosciuto per il fatto di essere anche un luogo di intersecazione tra l'Ambra 13 e la Delta/Whisky 12 che era un'aerovia militare operativa. In ogni caso in basso Mar Tirreno era

famoso per le manovre militari aeree non autorizzate e non notificate al centro di controllo radar di Ciampino, e poi il radar in quel punto vedeva male e non aveva piena capacità operativa. Fu normale nel contesto di quanto vi ho appena raccontato, è quasi spontaneo e automatico pensare quindi alla collisione, così la notizia prende corpo, viene confortata da segnalazioni di traffico non identificato, effettuate dai Radaristi operanti in quelle ore a Ciampino, viene rafforzata dalle primissime notizie che provengono dall'esterno circa la presenza di esercitazioni militari americane, viene confrontate con le varie informazioni acquisite tra i vari siti radar dell'Aeronautica Militare e che avevano osservato più tracce concomitanti, l'informazione a Ciampino è trattata in forma causale, quasi contingente, le responsabilità del sito erano strettamente procedurali in quella zona e non era competenza dei Controllori certamente elaborare una definitiva diagnostica della situazione, questo compito era invece demandato da altri, la R.I.V. e l'I.T.A.V.. La R.I.V. di Ciampino dipendeva dal Comando della Seconda Regione aerea e

dall'I.T.A.V., Ispettorato Telecomunicazioni Assistenza Volo, e gli Ufficiali all'epoca responsabili sotto il profilo gerarchico e funzionali erano i seguenti, Generale Catullo Nardi che era il Comandante della Seconda Regione Aerea, Generale Cesare Fazzino Direttore dell'I.T.A.V., Colonnello Nicola Fiorito De Falco, Capo del Secondo Reparto I.T.A.V. e Tenente Colonnello Guido Guidi Direttore del R.I.V. e poi il Tenente Colonnello Giorgio Russo Capoufficio Operazione del R.I.V.. Le informazioni viaggiano, e viaggiano velocemente con tutti i suoi contenuti e i suoi significati, qualcuno deve pur trattarle e rielaborarle. Quella legge sull'ordinamento dello Stato Maggiore che è il D.P.R. 1477 del 1965 che lo stesso imputato Bartolucci indica come norma di base per l'attribuzione delle competenze dello Stato Maggiore, all'art. 12 indica proprio nell'I.T.A.V., cioè nell'Ispettorato delle Telecomunicazione e dell'Assistenza in Volo, l'organismo che per eccellenza è funzionalmente addetto ad informare i più alti comandi circa le questioni relative all'interno traffico aereo, civile e militare che sia. L'obbligo di informare

comporta la necessità di acquisire per poi comprendere e infine trasfondere quanto elaborato a chi di dovere, è per così dire, connaturata all'I.T.A.V. la funzione di centro di smistamento delle questioni relative al controllo aereo e per l'esercizio di tale compito l'I.T.A.V. è coadiuvato dal R.I.V.. Martino Bruno, era Ufficiale Tecnico presso il R.I.V., fu il collaboratore del Russo Giorgio nella redazione del plottaggio effettuato il 28 giugno del 1980, il Martino viene chiamato per tale operazione verso le 8:00 del mattino e dichiara che il lavoro fu terminato verso la sera, alle 20:00, 20:30. Sentito all'udienza del 20 febbraio del 2001 e posto in tale occasione di fronte al tabulato dati riportante i dati radar del DC9 il Martino riesce a trovare l'ultima battuta radar in quaranta secondi, all'eventuale osservazione che in tale occasione il Martino avesse ben noto l'orario di ultimo plots può bene essere obiettato che anche nella mattina del 28 giugno era ben conosciuto tale particolare, anzi, per dirla tutta era ben conosciuto anche il luogo esatto di ammaraggio del velivolo, dal momento che da circa un'ora erano stati rinvenuti i primi

resti del DC9 galleggianti sul mare. Martino spiega di non conoscere il motivo per cui si doveva fare il plottaggio, specifica di avere redatto un primo tracciamento dal nord di Ponza fino all'ultimo segnale e poi di averlo ripercorso al riverso alla ricerca di eventuali battute di solo primario da poter collegare all'evento. A domanda dell'Avvocato Nanni: "perché quello era l'oggetto precipuo della vostra indagine in quel momento, cioè trovate i primari non correlati", il teste Martino conferma: "è esatto". Russo Giorgio era il Capoufficio Operazioni del R.I.V. e quindi colui che essendo un esperto redasse i due plottaggi del DC9 con la collaborazione di Martino, rientrato in servizio la mattina del 28 giugno del 1980 fu chiamato da Guido Guidi il quale gli chiese di fare tale operazione sentito anche lui all'udienza del 20 gennaio del 2001 dichiara di non ricordare l'orario in cui terminarono le operazioni e su tale importante questione invero il Russo si scompone spesso contraddicendosi costantemente. Il teste poi spiega che il doppio plottaggio fu effettuato ai fini del soccorso, tale sconcertante affermazione contrasta in modo

stridente con i tempi lunghi di realizzazione delle operazioni svolte e con il fatto accertato che già ancora prima di iniziare il lavoro il DC9 era già stato trovato, di tale contraddizione il Russo che non è sicuramente uno sprovveduto si avvede sicuramente e per evitare gravose compromissioni rettifica poi sempre in corso di udienza dichiarando che non chiese il perché di tale operazione al Guidi, forse tanto per rimanere in buona compagnia, a questo punto la risposta su tale questione ce l'ha data invece il suo collega Martino di cui abbiamo appena riferito. A pagina 111 della sua deposizione alla domanda del Pubblico Ministero Salvi: "senta, ma questo elaborato poi che fine doveva fare?", il Martino ci risponde: "dove andare all'I.T.A.V.". Guido Guidi era il Direttore del R.I.V., ha rilasciato le sue dichiarazioni all'udienza tenutasi il 19 gennaio del 2001, come Direttore ebbe nell'immediatezza dei fatti cognizione e coscienza di tutte le notizie circolanti in Sala Controllo Radar di Ciampino, apprese quindi le notizie sui razzolamenti, quelle sulle esercitazioni in corso, quelle sulla possibile presenza di voli americani in zona, queste

notizie lo portano ad ipotizzare la possibile collisione del velivolo con un altro non identificato forse americano, vedasi famosa telefonata di Fiorito De Falco dell'I.T.A.V., Guidi partecipa attivamente durante quella sera a tutte le operazioni di controllo, verifica ogni informazione e deduce quanto necessario alla comprensione dei fatti, ci dice che la mattina del 28 chiese al Russo Giorgio di fare quella famosa trasposizione su carta del tracciato del DC9 testualmente a pagina 89 della sua trascrizione per avere con matematica certezza l'informazione del punto in cui l'aereo era precipitato, continua sempre alla stessa udienza il Guidi, "e comunicammo immediatamente al soccorso che noi avevamo, eravamo riusciti ad avere il punto esatto della caduta dell'aereo", la sera del 28, cioè ovviamente è da pensare a quali furono le risate che il centro di soccorso si fece quando alle 20:30 del 28 giugno del 1980 Guido Guidi finalmente gli comunica il punto esatto di ritrovamento del DC9. Ma il Guidi insiste poiché non erano stati informati nella maniera più assoluta dell'evento del ritrovamento dei resti del DC9 già la mattina del 28 alle ore

7:30, perché loro non avevano contatti diretti con il soccorso di Ciampino. La versione di Guidi che non cambierà neanche sotto le bordate più che logiche e incalzanti degli Avvocati di Parte Civile e del Pubblico Ministero, ha dell'incredibile; 1), sicuramente la sera stessa del 27 giugno erano già stati effettuati i plottaggi della situazione radar; 2), sicuramente e in ogni caso il R.I.V. aveva avuto modo durante... sempre durante la notte di interloquire con altre postazioni radar militari e non ultima Martina Franca potendo assumere tutte le notizie circa l'ultimo punto noto dell'I-Tigi; 3), sicuramente la mattina del 28 il R.I.V. fu informato del ritrovamento dei resti del DC9 poiché sicuramente non necessitava il R.I.V. di particolari canali informativi per assumere tale informazione, che tra l'altro divenne ben presto di dominio pubblico; 4), sicuramente i soccorsi allertati e idoneamente indirizzati durante la notte precedente non necessitavano di plottaggi o di trasposizioni su carta di un tracciato radar lungo quaranta miglia; 5), sicuramente i plottaggi dovevano servire da versione ufficiale invece, da dare

alla pubblica opinione e alla Magistratura eventualmente inquirente e sotto questo aspetto va rilevato che poiché i plottaggi iniziano da poco più a nord di Ponza da quelle trasposizioni furono sicuramente omesse, non solo le battute per così dire rilevate sul piano orizzontale, ci riferiamo al -12 e -17, ma anche tutte quelle tracce che a nord di dove finiva... da dove iniziava questo plottaggio erano state registrate come PR1, PR2, eccetera, molte delle quali apparirono sicuramente come formate da velivoli reali e a transponder spento; 6) sicuramente e questo è il dato più sconcertante, se le operazioni di soccorso fossero dipese, come intende farci credere il Guidi, da quella operazioni, tutti gli eventuali superstiti sarebbero potuti tranquillamente annegare in mare, dovendo aspettare i complicati calcoli di trascrizione effettuati lungo l'intera giornata; 7) sicuramente, questa è personale convinzione di questa Parte Civile, l'operazione fu svolta per capire cosa aveva potuto interferire con il volo del DC9 e soprattutto dove era finito quel qualcosa. Quest'ultima nota, trova una sua precisa conferma nelle dichiarazioni del teste

Martino Bruno. Trovare i primari correlati al volo del DC9 "Itavia", trovare quindi anche quelli interferenti con il volo, per capire il senso di quello che era stato ipotizzato durante la sera del 28, in sala radar, la sera del 27 chiedo scusa e poi mandare tutto all'I.T.A.V. All'I.T.A.V. c'era Sgherri Ferdinando, era il Capo del Primo Reparto dell'I.T.A.V., dice di non essersi mai occupato dell'incidente. Specifica, quando l'abbiamo sentito all'udienza del 9 febbraio del 2001, che cito: "l'Ispettore nella riunione famosa del 28 aveva dato incarico al Tenente Colonnello Vespasiani, di stare appresso e di dare tutte le informazioni che fossero ritenute necessarie, o che fossero state, che fosse stato possibile reperire al Capo del Secondo Reparto dell'Itavia che era il Colonnello Fiorito De Falco", c'è un errore di trascrizione, il quale era stato incaricato per quello che mi risulta di seguire personalmente la questione di questo aeroplano di Ustica e quindi di Fiorito De Falco Nicola, dobbiamo parlare, il Colonnello Fiorito De Falco, era allora il Capo del Secondo Reparto I.T.A.V.. Entra nella vicenda fin dai primissimi momenti, vedesi le varie telefonate e

vi resta per molto tempo. Il 5 luglio la Procura di Palermo emette un decreto di sequestro che concerne le registrazioni, cito testualmente, "le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Mar Tirreno, nella notte tra venerdì 27 giugno e sabato 28 giugno 1980, tra le 20:00 e le ore 23 e 15". Nel decreto non sono specificati i siti radar dell'Aeronautica di cui si richiedono i tracciati, ci penserà a identificarli, proprio Fiorito De Falco, che non consegnerà le registrazioni radar di Poggio Ballone, né quelle di Marsala. A tal proposito, si leggerà nella sua agenda, poi sequestrata, in merito alla consegna del materiale di Marsala, cito testualmente "ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'Aeronautica Militare e di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del C.R.A.M. di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa parte integrante", quando per sua stessa ammissione, sempre del Fiorito, questo non era assolutamente vero, ma il Colonnello Fiorito De Falco, fa ancora di più, nel limitare la possibilità di acquisizione del materiale di Marsala, indica solo quel sito come l'unico

C.R.A.M. con le registrazioni acquisibili alle indagini ed è del tutto evidente al di là di qualsivoglia contraria interpretazione dei comportamenti appena descritti, che sono già in atto, azioni limitative delle cognizioni della Magistratura, quasi che non si vogliano intrusioni fastidiose, da parte di altre autorità che non siano direttamente riferibili all'autorità militare. Gli atteggiamenti assunti da Fiorito De Falco, ovviamente non possono essere interpretati come espressione di una personale posizione, ma vanno sicuramente inquadrati in un complesso e organizzato progetto diretto sicuramente dall'alto, da molto più alto rispetto alle funzioni di un semplice Colonnello, ma siamo appena all'inizio, anche se in verità questo già potrebbe bastare per infondere il ragionevole dubbio che dietro a tutto ciò ci sia un preciso proposito teso a coprire la verità dei fatti così come intuita subito nell'immediatezza dall'Aeronautica Militare. Fazzino Cesare era il Direttore dell'I.T.A.V., è quell'Ispettore generale che indisse la riunione del 28 giugno e che assegnò l'incarico di occuparsi di tutto al Colonnello Fiorito De Falco. Anche Fazzino Cesare

si è avvalso della facoltà di non rispondere, come tantissimi altri. Sentito in interrogatorio dal Giudice Istruttore in data 31 gennaio 1992 nega che qualcuno possa mai avergli riferito di ipotesi di collisione o di razzolamenti. E' un atteggiamento questo tipico, diremmo propria di chi necessariamente per la sua posizione di grado sovrastante non può non apprendere certe notizie. Una condotta assolutamente oscura e reticente e refrattaria a ogni logica contestazione quella di Fazzino e qui dobbiamo cominciare e tornare anzi a parlare dei cosiddetti canali informativi. La struttura piramidale non ha compartimenti stagni, come detto e le notizie devono viaggiare verso l'alto, è il bisogno di sapere, il bisogno di sapere che è insito nella struttura operativa militare ed è l'obbligo di riferire al superiore che ne discende. Ma a l'onere di informare il superiore si contrappone quasi in visione parallela l'obbligo di fornire spiegazioni ufficiali, il gravame di rilasciare una versione dei fatti a chi di dovere e nasce così un'antinomia insanabile, che pervade comportamenti e dichiarazioni delle parti poste in gioco. Da un lato il vincolo di subordinazione

che impone l'informativa, dall'altro l'esigenza di contenere l'informazione stessa nell'alveo del sistema e di correlativamente rendicontare i soggetti estranei alla organizzazione militare. Guidi, l'illogico, è la spugna che la sera del 27 giugno del 1980, assorbe tutte le notizie utili all'evento. Russo, il transpositore, è colui che verificata l'ipotesi avanzata dal suo superiore, rende ermetica l'informazione, trasferendo in un plottaggio, solo la versione ufficiale dettata dall'alto. Fiorito De Falco, il controllore, è colui che gestisce l'intera operazione agendo in contemporanea anche sul fronte dei rapporti con la Magistratura. Fazzino che è l'ispettore sordo, è colui che tappa la bottiglia. In verità se proprio ce la vogliamo dire tutta, appare improbabile, ma anche soprattutto incredibile, che le cose siano andate come qualcuno sta cercando di farci credere, quel qualcuno che ha oggi la piena consapevolezza della difficoltà di subire smentite, perché quanto poteva essere prova documentale non si è più reso disponibile e questo ve lo grideranno e ve lo rigrideranno. I testi sentiti, tra l'altro, hanno mostrato di conoscere nei più minimi particolari ogni aspetto

della vicenda giudiziaria, conoscono le dichiarazioni degli altri soggetti e gli atti del processo e ogni possibile eccezione. E' sconcertante, a parere di questa Parte Civile, osservare con quale competenza del processo, questi soggetti abbiano affrontato questo dibattito. Io adesso sono un Avvocato, e tanti anni fa, sono stato anche un Ufficiale dell'Esercito, ed ero un Ufficiale operativo, perché prestavo servizio presso una caserma operativa e ho svolto anche esercitazioni N.A.T.O. a fuoco operative, presso Capo Teulada. Come Ufficiale e Vice Comandante di Compagnia io conoscevo benissimo il modo di ragionare che era insito nel sistema militare. Quando si facevano le esercitazioni operative a fuoco e noi sparavamo davvero con i carri armati Leopard, tutto quello che appariva in un certo modo, facendo noi i giochi di guerra e dovendo far finta di dover essere veramente in guerra, veniva trasformato. Quello che si chiamava in un modo, diventava un'altra cosa. E così la prima cosa che si doveva fare, che doveva fare un Ufficiale, in una esercitazione operativa era quella di levarsi i gradi, per non apparire al nemico un Comandante

e così una delle cose che noi facevamo durante queste esercitazioni con aerei, Caccia, elicotteri, navi che sbarcavano, cannoni che sparavano, in questo contesto, noi trasferivamo i comandi da un posto all'altro, dal posto in cui il Comando si doveva trovare, al posto in cui il Comando non si sarebbe potuto mai trovare. Dal posto che si chiamava Comando generale, noi ci trasferivamo come Comandanti, presso una tenda, dove era indicata una sigla, Foresteria. Cos'è il C.O.P.. Utilizziamo le stesse parole di uno dei personaggi assolutamente più reticenti che noi abbiamo mai ascoltato, noi no, purtroppo perché non ha voluto anche lui rispondere. Questo signore si chiamava Berardi. Berardi è stato sentito dal Giudice Istruttore in data 15 luglio 1991 e ci dice testualmente "che il C.O.P. è la Sala Operativa dello S.M.A., è la Sala Operativa dello S.M.A. e ha sede presso il palazzo dell'Aeronautica", diciamo noi, al terzo piano dei locali dello stesso S.M.A. presso il Terzo Reparto, ed è collegata con tutti gli enti dell'Aeronautica, ed è collegata altresì con il Ministero dell'Interno, della Difesa e della Protezione Civile. Per chi leggerà questo

interrogatorio, noterà che all'inizio alla prima domanda il Berardi, fa questa dichiarazione, ci dice "il C.O.P. è la Sala Operativa dello S.M.A." dopo di che appena Berardi intuisce il motivo per cui sta per essere ascoltato, si cela dietro le sue reticenze e chiude a riccio, la stessa cosa farà il Giangrande. C'è una direttiva che prevede i compiti del C.O.P.. E' una direttiva che ci ha dato Arpino e io di Arpino come noterete non parlerò, nella mia comparsa conclusionale di Arpino non dico una parola. Arpino era il Capo del Secondo Ufficio del Terzo Reparto, e strutturalmente dal punto di vista logistico era il Comandante del C.O.P., ma questo in tempi normali. I compiti del C.O.P. secondo la direttiva, allegato al foglio S.M.A. 325 48 65 607 presentato da Arpino durante il suo interrogatorio reso al Giudice Istruttore il 24 gennaio del '97, "i compiti del C.O.P., leggo, sono i seguenti: primario - dirigere, coordinare e controllare le normali attività dell'Aeronautica Militare al fine di assicurare una reazione immediata e adeguata alle varie esigenze di tempo di pace". I criteri di attivazione secondo questa direttiva del C.O.P.

sono "normale, contingente e di emergenza". In situazione normale il C.O.P. deve essere diretto da un Ufficiale del Terzo Reparto che corrisponde direttamente al Capo del Secondo Ufficio, in situazione contingente, cioè di prontezza riservata, il Comando del C.O.P. secondo questa direttiva, deve essere effettuato da parte di un Ufficiale Pilota di grado non inferiore a Colonnello, ma in situazione di emergenza, il C.O.P. si trasforma. In situazione di emergenza e di prontezza massima per tale situazione, si intende una situazione conseguente a stato di tensione interna o esterna particolarmente grave, dichiarazioni di stati e misure di allarme militari che suggerisca in attesa e/o prima dell'attivazione della sede protetta il massimo potenziamento dei livelli decisionali e di comando e controllo. In tale situazione, in situazione di emergenza, il comando del C.O.P. è preso direttamente da un Ufficiale con grado e autorità richiesti dalla circostanza e cioè, leggo, "Capo di Stato Maggiore o Sottocapo di Stato Maggiore o Capo Reparto", i settori anche in caso di emergenza che la circolare indica per i quali si deve occupare il C.O.P. in questi casi

sono anche il soccorso aereo nazionale. Io quando ho avuto modo di leggere questa circolare ho subito ripensato, ovviamente, alle mie esperienze personali, e mi sono chiesto come mai, questa indagine e questo canale informativo di cui io ho cercato di raccontarvi fino adesso, nell'indagini, nell'istruttoria e anche in questo processo muoia al C.O.P.. La linea difensiva che vi verrà gridata anche quella, degli oggi odierni imputati, è quella che dal C.O.P. cioè da quel misero Maresciallo che era Berardi, la notizia così come è arrivata e di questo ne abbiamo prova, non fu trasferita agli altri comandi perché doveva passare da Arpino. Ora io non penso che Arpino fosse stato un profeta, come qualche altro ha detto, io Arpino lo vedo come una laguna, è la laguna dove è affondata tutta l'indagine, durata venti anni e dove rischia di affondare anche questo processo e vi chiedo di ascoltarmi e baratto tutto quello che io ho detto adesso e tutto quello che io dirò durante questa giornata, con quanto vi sto dicendo adesso, nella speranza che almeno questo possa essere ricordato da questa Corte. Il C.O.P. è lo S.M.A., nel momento in cui il C.O.P. entra in stato di

emergenza si trasforma in S.M.A., nel momento in cui queste notizie di questo tipo arrivano al C.O.P. noi non abbiamo la necessità di dimostrare null'altro perché al C.O.P. c'è Bartolucci e tutti quelli che oggi sono imputati e non c'è più bisogno di dimostrare niente, il passaggio invece che si cerca di dimostrare attraverso Arpino è un passaggio che non esiste, Arpino ci dice, su domanda, il 24 gennaio del '97, sentito dal Giudice Istruttore "sì, io sono Capo del Secondo Ufficio Operazioni", questa è la domanda, risposta: "a Capo del Secondo Ufficio Operazioni del Terzo Reparto", domanda: "e che esattamente aveva competenza su cosa?" risposta: "operazioni" domanda: "operazioni, ma aveva anche alle dipendenze il C.O.P.?", ascoltatevi bene, risposta: "il C.O.P. era un po' anomalo diciamo, aveva una collocazione...", il Giudice purtroppo in questo caso lo interrompe "di Sala Operativa", "di Sala Operativa che era collocata sotto il controllo comunque del Capo del Secondo Ufficio", più avanti, domanda: "comunque vogliamo vedere, perché quello che è successo il giorno dopo, cioè voi il giorno dopo avete ricevuto dei telex, stiamo al 28 giugno dell'80, uno in particolare

da Martina Franca il telex del 28 giugno, nel quale venivano riportati i plottaggi delle tracce, lei lo ricorda questo?", "no", "questo è il telex in indirizzo proprio diretto from Martina Franca to C.O.P.", "sì, però non l'ho più trattata la questione", domanda: "cioè questo non l'ha visto? Se lo ricorda, se lo ricorda, perché questo è diretto al C.O.P.", risposta: "sì, è diretto al C.O.P. ma non per questo avrebbe dovuto venire al Terzo Reparto, al Secondo Ufficio del Terzo Reparto, perché allora..." il Giudice purtroppo lo interrompe di nuovo "un ufficio sempre da lei dipendente", risposta: "non era esattamente dipendente il C.O.P., il C.O.P. era un servizio, allora, che era diretto, diciamo, dalla Segreteria Generale per la parte operativa, il Secondo Ufficio si avvaleva del C.O.P., tanto è vero che questo brogliaccio, questo famoso brogliaccio non veniva siglato dal Capo del Secondo, ma ogni mattina quando l'Ufficiale smontava dal servizio, lo siglava il Capo della Segreteria Generale il quale poi raccoglieva anche tutti i messaggi arrivati al C.O.P.", domanda: "all'epoca era Palleschi?", risposta: "all'epoca era il Palleschi e li

smistava agli uffici competenti, quelli importanti passavano dal Sottocapo e poi il Sottocapo in discesa li smistava ai vari uffici", domanda: "perché noi, abbiamo due copie di questo messaggio, uno è diciamo in un certo senso, sottolineato, ci si è lavorato e la copia è stata prelevata, uno è stato prelevato al Terzo Reparto, in occasione di un'ultima acquisizione, l'altro invece è la vecchia copia che trovammo a suo tempo addirittura presso il C.O.P.", risposta: "io non ho più trattato la questione dopo quel primo impatto, diciamo dopo aver dato queste istruzioni" e ancora più avanti è ancora più esplicito, risposta: "qui dice che è andato direttamente al Capo di Stato Maggiore", stiamo parlando della questione di Sciandra, "questo mi fa pensare che il Capo di Stato Maggiore, abbia avvocato a sé la cosa", domanda: "ma c'è stata una intesa nel corso della notte... nel corso della notte, che sarebbe stato tutto accentrato al Capo di Stato Maggiore", risposta: "che io sappia, no, che io sappia, no, però sicuramente mi ha informato, a me dava le cose come informazione, evidentemente lo Sciandra, ma il suo punto di contatto non ero io, ogni tanto si ricordava

dice: <<c'è questo, c'è il Capo Ufficio Operazioni, avvisiamo anche lui>>, ma qui è evidente che qualcun altro ha avvocato a sé le cose, tanto che io non ricordavo veramente l'esistenza di questo", domanda: "ma è una cosa tipica, è un fatto tipo l'avvocazione?", risposta: "può succedere, sì, quando si tratta di cose importanti", domanda: "quindi questa era una cosa importante, obiettivamente era un evento di rilievo", risposta: "sicuramente, sicuramente era un evento di rilievo", domanda: "però quindi se lei lo sigla solo, già sa che non lo può più sviluppare nell'ambito delle sue competenze lo inoltra in salita, quindi ci devono essere state..." "lo so, questa è una nostra prassi, quando se ne occupa un Superiore, è il Superiore che poi in discesa dà l'incarico di fare questo, fare quest'altro, diciamo l'iniziativa si smorza, è nel sistema militare che funzionano così le cose, forse male, ma funzionano così, c'è questo senso gerarchico per cui se il Superiore tratta, poi dal Superiore si attende direttive, direttive che nei confronti del Capo del Secondo Ufficio Operazioni non sono mai venute di nessun tipo". Durante la sua deposizione l'imputato Ferri ha

depositato questo organigramma che vede la composizione dello S.M.A.. Per quanto può essere della mia personale convinzione, questa rappresentazione è una rappresentazione falsa, perché il C.O.P. non è sotto i reparti, il C.O.P. è lo Stato Maggiore. L'ultima riprova di quello che io sto dicendo, se l'è fatta scappare l'imputato Bartolucci, a pagina 67 della sua udienza del 7/06 del 2003, "C.O.P. vuol dire Centro Operativo dello Stato Maggiore". E vediamo allora Berardi. La comunicazione telefonica delle 22:25 ora locale, intercorsa tra Smelzo e Berardi, chiedo scusa, Zulu credo sia, è da sola sintomatica, della potenza che poteva avere il C.O.P. nell'ambito della limitazione al minimo delle notizie. Dal dischetto non solo troverete la trascrizione della telefonata, ma è per capire il tono che credo sia assolutamente fondamentale, troverete anche la possibilità di riascoltare il tono della telefonata. Adesso qui non perderemo tempo inutile a rileggere tutta la conversazione che in verità meriterebbe, perché è un assoluto chiaro esempio di quella cultura del silenzio, di cui abbiamo già accennato e sulla quale ritorneremo, ma forse è il caso di leggere

qualche battuta, intanto ancor prima della telefonata il C.O.P. era sicuramente informato del fatto", Berardi: "sì, noi già stavamo in allerta per questo qui", rileva poi che il centro era tartassato dalle telefonate, Berardi: "un attimo, che chiamano da settecento posti, un attimo eh?", poi il C.O.P. era sicuramente in contatto diretto con Ciampino perché è proprio nei minuti in cui si era contattata... è proprio nei minuti in cui si era contattata l'Ambasciata Americana, Berardi verso l'interno: "ti richiamo io, Ciampino, scusa un attimo, Ciampino, richiamo io, scusa". Ancora il C.O.P. avanza richieste di sua specifica pertinenza chiedendo a Smelzo notizie sulle fonti della notizia annunciata, rileggo, Smelzo: "mi ha detto che zona c'è del traffico americano, americano, io ora vorrei sapere se c'è qualche portaerei perché in tal caso...", Berardi: "se c'è la portaerei deve saperlo Martina Franca", Smelzo: "cioè perché se è così e noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli Americani", Berardi: "ho capito, dicevo che se c'è la portaerei in zona..." Smelzo: "eh", Berardi: "deve saperlo Martina Franca, perché ci ha il radar nella zona", Smelzo: "Martina Franca

non sa se c'è la portaerei in zona - verso l'interno - lo sai tu?", Berardi: "e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore", Berardi non dice "e figuriamoci se lo sa il C.O.P.", "e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore", questa telefonata è proprio la crema di quel modo di fare e di rispondere tipico dello Stato Maggiore, Berardi ne è il portavoce per eccellenza, è l'esponente più rappresentante ed è inconsapevole di essere sottoposto a una registrazione ed esordisce sin nell'immediatezza che lo Stato Maggiore non ne sa nulla, figuriamoci. Il C.O.P., o meglio, lo Stato Maggiore quindi non sa nulla di nulla, pur ricevendo costantemente settecento telefonate e quindi informazioni da tutti i siti periferici, nessuno escluso e compreso Ciampino e di fronte a un responsabile dei soccorsi che dichiara la presenza in zona di altre forze militari straniere, lo Stato Maggiore nega perfino di voler capire, acquisisce l'informazione e la nega al tempo stesso, riceve l'informazione e la rimanda indietro negandola insieme e questo è l'esatto effetto rimbalzo del muro di gomma S.M.A. e su questo non mi pare di dover aggiungere null'altro. E vediamo Giangrande

Riccardo. Dal documento manoscritto a firma dello stesso Giangrande, che allora era Ufficiale in servizio al C.O.P. si rileva, cito testualmente: "ore 7:30, C.O.S.M.A. segnala che alle 7 e 15 un elicottero ha avvistato una grossa macchia d'olio e materiale galleggiante in coordinate trentanove... avvisato Generale Melillo", no avvisato Generale Arpino, avvisato Generale Melillo, il C.O.P. non è più C.O.P., il Comando si è trasferito nella Foresteria. Giangrande e Berardi, furono certamente lo snodo di ogni notizia e non avrebbero non potuto riferirne al Capo del Terzo Reparto, quanto meno, dello Stato Maggiore, presso il quale comunque erano logisticamente ospitati, non possono sicuramente non aver riferito la mattina successiva, durante il briefing disposto da Bartolucci e non possono aver sottaciuto notizia sulla presenza di voli americani, a meno che, non si debba riconoscere in loro, sia in Berardi che in Giangrande, una tal mancanza di memoria da doverli considerare assolutamente privi di ogni intelletto, ma noi sappiamo che non è così e quindi adesso veniamo a parlare dello S.M.A.. Abbiamo descritto i fatti, lo abbiamo fatto attraverso le dichiarazioni,

rese dai soggetti che più attivamente operarono nel contesto degli accadimenti di quella sera e nelle ore successive, per quanto possibile questo lo abbiamo fatto, attenendoci a quello che è successo qui in questo dibattimento. Questo contesto per così dire fattuale, adesso va valutato alla luce del correlativo contesto comportamentale e ciò va fatto perché allo S.M.A. le informazioni si interrompono e le notizie sono assorbite dal più assoluto silenzio, nessun registro, nessuna registrazione telefonica, nessuna documentazione agli atti. Va quindi notato nella prima sintesi da svolgere in merito a quello fin quanto adesso raccontato, come possa lasciare sgomenti il numero sconcertante dei testi i quali imputati di reato connesso si siano avvalsi della facoltà di non rispondere e certamente non va sottaciuto che tali soggetti hanno regolarmente esercitato un loro più che legittimo diritto, ma quello che impressiona è la quantità in assoluto di tali situazioni. A ciò si deve aggiungere l'impressionante quantità dei non ricordo, dichiarati da chi invece non ha potuto esimersi dal testimoniare. Quello appena descritto a parere di questa Parte Civile e non

solo, si incastona alla perfezione in quella che era ed è tutt'ora, per certi soggetti è rimasta, la mentalità del corpo, non è certamente un argomento da sottovalutare, questo, perché proprio la mentalità ha giustificato la commissione di fatti e delle omissioni adesso contestate agli odierni imputati e si badi bene, la giustificazione ovviamente non realizza una causa di non punibilità, ma rende se mai l'idea di ciò che è distorsione della regola, entriamo sull'argomento utilizzando le stesse parole di chi per funzioni ed esperienze sul campo ha certamente più autorevolezza del sottoscritto Avvocato, che è il Generale Arpino, audizione del Generale Arpino alla Commissione Stragi del 13/11/'98, "non dobbiamo dimenticare che per anni siamo stati in una contrapposizione muro contro muro con il Patto di Varsavia, da questo anche il discorso sulla tutela del segreto, si trattava di una vera e propria cultura e nessuno avrebbe mai osato parlare di cose segrete con i non addetti ai lavori, il segreto qualcosa di sacro con briefing e raccomandazione sul suo mantenimento, sul dire il minimo indispensabile costituiva una cultura che aveva le sue reali motivazioni, la

cultura del segreto N.A.T.O. in particolare era quella imperante all'epoca", commentiamo, allora la cultura del silenzio così come spiegata da Arpino si è rivelata l'unica realtà oggettivamente sopravvissuta al disastro avvenuto la sera del 27 giugno del 1980, si rileva nelle dichiarazioni contrastanti dei testi, dei non rammento, nelle negazioni a tutti i costi, nelle inconciliabili contraddizioni, nell'essersi avvalsi della facoltà di non rispondere, la tutela del segreto di manifestò allora sin dall'inizio della nostra storia, in quello snodo di informazioni distorte che era lo S.M.A., C.O.P. e S.M.A., dove le notizie entravano così come assunte e da dove ne uscivano riformate e ridimensionate e distorte e segretate, ciò che poi si realizzò fu nella più completa consapevolezza di chi ne era stato artefice, un lungo scorrere del tempo, un intervallo nelle indagini, uno scadere dei termini di conservazione della documentazione depositati nei vari siti militari, e a tutto ciò conseguì automaticamente il dimenticare dei fatti, il complicarsi delle indagini, la distruzione cartacea per prassi stabilite, ecco il vero

disegno ed ecco la vera responsabilità, ricorderemo tanto per stare nell'argomento e per ritornare agli specifici fatti la vicenda del Lippolis, questi fu mandato nelle prime ore a visionare i resti del DC9 e comunicò ai propri superiori la sua convinzione che dovevasi trattare necessariamente di una esplosione, attenzione, a noi non interessa esplosione interna o esterna, intanto c'è una ipotesi, quella dell'esplosione, tale comunicazione tra l'altro redatta anche in forma scritta, è apparsa seppellita e mai più si è palesata, ricorderemo ancora la storia dei citati notam, come quello che avvisava di una esercitazione a largo di Capo Teulada, proprio la sera del 27 giugno dell'80 che ben conosciuti a tutti i reparti dell'Aeronautica Militare furono sottratti di una esibizione per poi riapparire in forma del tutto casuale. Ricorderemo poi quindi anche del C.O.P. e con esso di tutti i suoi soggetti operanti, soprattutto Berardi e Giangrande che sin dalle prime battute limitano in modo radicale il diffondere delle informazioni, che nascondono la notizia di fronte alle legittime richieste pervenute dagli altri siti, io invito con calma,

con la serenità a riascoltare quella telefonata Smelzo e Berardi e non c'è modo di spiegarla adesso per me, perché non credo che ci sarà mai modo di poter descrivere il tono con cui Berardi risponde a Smelzo, Smelzo gli dà delle notizie e Berardi gliele rimanda indietro contraffatte, Smelzo gli chiede aiuto e Berardi gli dice: "noi non siamo nessuno" facendogli capire che avevano acquisito tutte le informazioni e figuriamoci se lo sa lo S.M.A.. Ricorderemo ancora il comportamento degli imputati Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio i quali non ricercarono nulla dei francesi, sin dai primi momenti e sin dalle prime ipotesi di collisione e cioè in contrasto con ogni logica e in palese irragionevolezza con tutti ciò che invece era di loro intuitiva cognizione. Citiamo ancora Arpino, sempre dalla stessa dichiarazione alla Commissione Stragi, "già conoscevo poco della N.A.T.O., quella N.A.T.O. con cui noi partecipavamo, a maggior ragione non conoscevo l'attività francese, a meno che non interessasse le nostre acque, il nostro territorio, il nostro spazio aereo, quelli di cui io adesso vi ho parlato, fino adesso vi ho parlato, sono ricordi frammentati dalle

possenti... possenti sparizioni documentali, sono intuizioni altamente sospette comunque, sono comunque pezzi di un puzzle che pur non potendo essere completate in certi casi collimano alla perfezione con altri ancora". Adesso ci dobbiamo fermare perché abbiamo accennato ai francesi e io come Parte Civile per il dovere che devo rispettare nei confronti, prima di me stesso e poi della parte rappresentata, vi devo parlare di due questioni, e la prima questione è la cosiddetta ipotesi francesi e poi noi ritorneremo alla storia di questo processo e alle posizioni in particolare degli imputati, questo argomento dei francesi è funzionale a ciò che sarà detto più avanti ed è allo stesso tempo necessario per dare anche un senso compiuto non solo all'impegno di questa Parte Civile in questo processo ma credo all'impegno di tutti, abbiamo detto in premessa che delle questioni da affrontare in relazione ai capi d'imputazione esulano quelle strettamente relative al fatto di strage inteso in senso proprio, ciò nonostante vi è da rilevare che nel comportamento assunto dagli odierni imputati, c'è un'assoluta contraddittorietà di fondo che permea ogni atto e ogni fatto compiuto

e che rende da sola gravissima la loro responsabilità, ci riferiamo in particolare all'incredibile e sottolineo incredibile inerzia che ebbero i nostri Generali nei confronti di indagini nei confronti di una forza aerea e navale ben presente nel nostro Mar Tirreno, la Francia, useremo allora alcune dichiarazioni rese da chi, come al solito, è sempre ed è tuttora persona molto ben informata sui fatti, il Generale Arpino, sempre dalle dichiarazioni rese in Commissione Stragi, "la Francia - ci dice Arpino - allora non faceva parte dell'alleanza e vi partecipava solamente come un sistema di Difesa Aerea nell'ambito della quale esisteva una buona connessione, avevamo contatti personali con i loro radar, e ciò avveniva reciprocamente, ma noi non conoscevamo l'attività esercitativa nazionale francese, già conoscevamo poco della N.A.T.O., quella N.A.T.O. per cui noi... con cui noi partecipavamo e a maggior ragione non conoscevamo l'attività francese, a meno che non interessasse le nostre acque, il nostro territorio, il nostro spazio aereo", traduciamo, i nostri Generali ci dicono di non aver chiesto nulla ai francesi o sui francesi perché erano

fuori zona - ci dicono - perché i loro aerei erano fuori portata, tali dichiarazioni dettono l'assoluta mancanza di logicità, essendo invece possibile oltre che altamente probabile, anzi scontatamente probabile, che i francesi operassero sul basso Mar Tirreno con proprie unità navali, con Caccia militari decollati dalla vicina base corsa, con proprie portaerei e navi lanciatrici missili, se si pone tra le ipotesi della caduta del DC9 uno scenario esterno in cui si suppone la presenza di più velivoli che ne possano aver intersecato la traiettoria, se tale ipotesi così come avvenne la sera del 27 giugno dell'80 e poi la mattina successiva, se tale ipotesi venendo a cadere quella del cedimento strutturale, perché troppo repentina era stata la perdita di contatto con il DC9, via via si rafforza e raggiunge gradi di verosimiglianza sempre maggiori, se emergono evidenze radaristiche di velivoli concomitanti, in particolare mi riferisco alle PR, di tracce sconosciute di identificazioni errate, in particolare mi riferisco a tutto quello che successe a Licola e nel trasferimento dei dati da Licola a Martina Franca, di velivoli a

transponder spento e in assetto operativo quindi, è gioco forza quindi già dal primo momento dirigere le ricerche verso paesi le cui Aeronautiche erano al tempo in grado di essere presenti nel cielo del disastro o le cui Forze Armate, specie i sistemi radar di terra e di mare, avessero le capacità di guidare aerei in quella zona, le ragioni per cui l'inchiesta disposta dal Bartolucci la mattina del 28 giugno del 1980 avrebbe dovuto prendere questo indirizzo sono evidenti e quasi non abbisognano di spiegazioni ancora, sono le stesse per cui la stessa inchiesta si è rivolta verso gli Stati Uniti, anzi per dirla tutta sono molto più permeanti, perché l'eventuale sparizione di un aereo N.A.T.O. sarebbe stato certamente conosciuto allo S.M.A., già la sera stessa dell'evento, e questo perché i velivoli militari statunitensi e N.A.T.O. alloggiavano in basi militari gestiti dagli italiani, i quali ovviamente avrebbero subito dato l'allarme qualora fosse mancato all'appello un aereo, e la Saratoga era al... di Porto di Napoli, la Francia come gli Stati di Uniti e anzi più di loro dislocava continuamente portaerei nel

Mediterraneo e specialmente a quell'epoca ve n'erano addirittura due e non una come la Saratoga soltanto per gli americani, la Clemenceau e la Foch, insomma il numero di quelli a cui si doveva rivolgere l'attenzione quella sera e la mattina successiva dell'inchiesta era minimo, oltre agli americani e l'Alleanza Atlantica, a parte ovviamente gli italiani, solo i francesi facevano esercitazioni in quel mare usando oltre le portaerei, le basi corsa, non si poteva perciò non ricercare nella direzione della Francia, l'ottusità di chi continua a insistere in senso contrario non solo denota un disperato tentativo di divagare sull'argomento, ma attesta una precisa responsabilità in capo di colore che in quei tempi erano e dovevano essere i garanti della sicurezza dei voli civili, detto ciò appare doveroso dare un altro senso a quanto appena esposto, la lunga e travagliata istruttoria ogni qualvolta abbia indirizzato la propria attenzione sul paese d'oltralpe, ha lasciato agli atti una sensazione di anormale nervosismo nelle risposte ufficiali, quasi che si offendessero suscettibilità troppo sensibili, quando non si toccassero come pure alle volte appare rilevabile

nervi scoperti, i fatti inducono in tal senso, nessuna risposta sui velivoli libici che volano da aeroporti francesi a Tripoli, quando non... addirittura smentita a dir poco incredibili, come quella che indicava nessuna risposta sui radar di difesa aerea con prospezione sul Tirreno, nessuna risposta sui velivoli registrati dai nastri radar con sigle di origine francese; nessuna risposta sui velivoli registrati, chiedo scusa, e... sulla base di Solenzara, dove addirittura si afferma che in quella base si chiudeva alle 17:00 del pomeriggio, nulla sull'esercitazione aerea della sera del 27 giugno, che avevano come base proprio quell'aeroporto; nessuna risposta sulla richiesta di registrazioni radar di quella sera quindi e nessuna risposta sul presunto trasporto di uranio da Marsiglia e Baghdad quella sera stessa; nessuna risposta sulla presenza di... in missione ufficiale al radar di Montangel del Maresciallo Dettori e sulla esistenza del suo collega francese Roland; nessuna risposta sulla disponibilità da parte dei velivoli francesi del serbatoio militare rinvenuto in zona D; risposta e risposta soltanto sulla posizione della

Clemenceau e Foch mediante l'invio della copia dei relativi libri di bordo nella parte attinente al periodo di interesse, certo questi documenti provavano quelle portaerei non erano nel Tirreno quando il DC9 è esploso, ma restano quei rilievi di cui già si è fatta menzione, così come resta purtroppo il dubbio, con tutta la fede che si deve sempre accordare alle istituzioni straniere che anche in questi casi si sia provveduto a stesure in bella copia e in momenti successivi alla redazione, contemporanea ai fatti di questi brogliacci mostrati; risposta positiva da parte dei francesi solo alle richieste di visionare e esaminare il relitto del DC10 dell'U.T.A. ma eseguita in maniera negligente se non ostantiva; risposta l'unica completa e sollecita sul relitto delle apparecchiature di registrazioni meteorologiche di certo perché si trattava di oggetto che ovviamente non aveva nulla a che fare con il disastro del DC9; risposta indignata quella dell'Ammiraglio Lacoste alle ipotesi del suo omologo Martini, nella quale si faceva riferimento a un'inchiesta ai fini di un accertamento di eventuali coinvolgimenti di aerei o navi francesi nel disastro di Ustica, inchiesta

della quale però non si è trovata traccia o che mai si è voluta consegnare all'inquirente italiano; risposta incompleta e contraddittoria dell'Ambasciata Francese sulle questioni generali poste in merito al disastro, quasi che si volesse prendere ancora del tempo e nel 1989 a distanza di nove anni la Francia ancora... chiede ancora tempo per rispondere perché dice che hanno ancora indagini in corso, restano però al riguardo della Francia indicazioni sulle sue presenze, come che anche per gli Stati Uniti, restano le esercitazioni del tardo pomeriggio fino a sera da Solenzara, restano i dubbi sulle identità di scrittura sui libri di bordo delle sue portaerei, resta l'assenza di una documentazione sui voli operati da e per le portaerei, restano tutti velivoli del... dalla o verso la Francia nelle ore circostanti la sciagura, e resta in conclusione un forte dubbio sulla Francia, comunque è una costante sensazione di incompletezza nelle informazioni dati, nella documentazione consegnata, negli esiti delle rogatorie ma per tutto questo ci sarà sicuramente una nuova occasione e speriamo un nuovo processo. Altra questione, il Mig libico, uno dei punti del

processo rimasti ancora oscuri e nonostante il rilevante numero di testimoni ascoltati nel corso del dibattimento è quello relativo al ritrovamento del Mig libico ufficialmente precipitato a Castelsilano il 18 luglio del 1980, molte perplessità rimangono sia in ordine all'esatta ricostruzione cronologica degli avvenimenti, sia in ordine all'accertamento delle cause e alla dinamica dell'incidente, essendo emersi in sede processuale in questo dibattimento anche una serie di elementi contraddittori sul punto ed essendosi riscontrato un atteggiamento talvolta veramente ostruzionistico e reticente da parte di diversi esponenti dell'Aeronautica Militare intervenuti sul luogo dell'incidente, la prima incertezza riguarda già la data del 18 luglio, nessuno ha assistito effettivamente alla caduta del velivolo, la cui presenza è sfuggita anche al radar civile del vicino Aeroporto di Lamezia e a quelli militare di Crotona, Siracusa e Otranto, circostanze queste che possono bensì spiegarsi considerando le voragini del sistema radaristico italiano dell'80, che proprio in prossimità di quella zona si presentava particolarmente lacunoso, la situazione sarebbe

oltretutto stata peggiorata dalla presenza di una esercitazione N.A.T.O. e dalla quasi totale inaccessibilità del luogo del ritrovamento pressoché inabitato, molte persone accorse sul luogo dell'incidente, per lo à Carabinieri, Vigili del Fuoco e anche Ufficiali dell'Aeronautica Militare hanno descritto la scena del ritrovamento ma con particolari affatto concordati, per quanto concerne la presenza o meno di sangue fresco, la posizione del corpo del Pilota, supino, di spalle o ancora legato al seggiolino, l'odore del cadavere, in putrefazione, la presenza di tracce di incendio, ma soprattutto non concordano le diverse fotografie scattate, quelle ritrovate al S.I.S.M.I., presso il S.I.S.M.I. nel '93 e provenienti dal S.I.O.S. mostrate dal teste Di Caro, e le altre fotografie scattate dai Carabinieri nelle quali si notano particolari diversi, come la presenza solo di un gruppo di foto e... degli scarponi calzati dal Pilota, e quei fori sulla carlinga del Mig che visibili nelle foto S.I.S.M.I. nessun testimone ricorda di aver notato. Di rilievo è anche la vicenda del volo PC166 da Lamezia a Ciampino effettuato dal

Colonnello Brancaleoni con cui si sarebbero trasportate alcune fotografie scattate al Mig, particolarmente oscura rimane anche l'esatta identificazione dei reperti rinvenuti sul luogo, dei quali comunque non vi è traccia, dei testimoni sentiti alcuni affermano di essersi per primi calati nel vallata, dichiarano di aver rinvenuto oltre al casco del Pilota dei documenti di identità e una cartina geografica riproduttiva di una zona di addestramento del Golfo di Sirte, stupisce l'assoluta inadeguatezza di sì fatta documentazione e soprattutto la mancanza di ve... di volo. Misterioso ancora rimane il ritrovamento presso il S.I.S.M.I. di una sorta di testamento scritto in arabo che sarebbe stato lasciato dal Pilota la cui identità e nazionalità non sono comunque mai state ben accertate con certezza, sicuramente false sono poi le affermazioni di alcuni testimoni dell'Aeronautica Militare i quali hanno dichiarato che l'aereo era privo di armi e di altri strumenti di rilevazione fotografica, risultano infatti con certezza il rinvenimento di una foto/cine-mitragliatrice - non riuscirò mai a dirlo - e di un cannoncino appartenente al Mig, circostanze queste delle

quali il Colonnello Brancaleoni inizialmente reticente anche durante l'esame ha dato poi conferma a seguito della formale contestazione da parte del Presidente della Corte, ammettendo il ritrovamento di un cannoncino in un cespuglio e di aver potuto, cito testualmente, di aver potuto prendere in consegna la cine-mitragliatrice. Sulla medesima circostanza Benedetti Luigi, esperto di armi del Patto di Varsavia, il quale la sera del 18 si reca in volo da Ciampino a Lamezia dove incontra il Generale Tascio avendo il compito di identificare il velivolo, lo stesso dichiara che il Mig non aveva armi e né strumenti, nonostante gli venga contestato che il suo diretto superiore, Colonnello Brancaleoni, avesse dichiarato il contrario, questi reperti non interessavano apparentemente neanche la Commissione Italo/Libica istituita per indagare sulle cause dell'incidente, la quale parte dalle sue tesi precostituite e si disinteressa per il resto, il teste Prezioso Pasquale che vi ha fatto parte ammette che quegli oggetti richiesti dai libici erano in mano al S.I.O.S., il quale aveva fatto sapere che sulla pellicola non c'era nulla, altri elementi inducono a dubitare sulla certezza

della data della caduta del Mig, l'esame autoptico del cadavere riesumato dal Pilota, dal quale risulta l'avanzatissimo stato di decomposizione. La vicenda di Clarridge, Capo della C.I.A. a Roma che dichiara di aver inviato i suoi uomini in Sila ben prima della data del ritrovamento ufficiale, pur poi essendosi ricreduto sulla base di documentazione ancora sottoposta a segreto di Stato e quindi non verificabile; l'agenda del Generale Tascio che nella data del 14 luglio riporta l'annotazione Clarridge Mig 21; i diversi testi che dichiarano di aver avvistato la sera del 26 giugno nella zona della Sila, un aereo militare di color mimetico a bassa quota inseguito da due Caccia di colore scuro; l'indebita appropriazione infine da parte dell'Aeronautica Militare della scatola nera del Mig, ma soprattutto deve far riflettere la presenza in quel periodo di un aereo libico nel nostro spazio aereo che a prescindere dalle fantasiosi spiegazioni che si è cercato di offrire rappresenta un avvenimento già di per sé significativo; inoltre il particolare punto di caduta che visto in ampia prospettiva geografica comprendente anche la zona del basso Mar Tirreno

lascia facilmente ipotizzare la presenza di un corridoio fuori dalla portata dei radar militari, che ad ovest a est permettevano ad aerei nemici di scorrazzare indisturbati lungo il nostro spazio aereo, è questa una situazione strana, molto confusa ai limiti della credibilità e della verificabilità ed è un inestricabile vicenda, e forse è proprio in tutto ciò che va ricercata la verità, nel senso che proprio la storia di quel Mig potrebbe dare ulteriore sostegno proprio alle ipotesi accusatorie adesso contestate agli odierni imputati e proprio in relazione al DC9 dell' "Itavia", dobbiamo dirlo, la vicenda del Mig ha tanto tolto all'istruttoria, ne ha assorbito energie e tempo, questa sorta di doppia pista ha spostato di fatto l'attenzione della Magistratura da eventuali altri Caccia appartenenti o non al Patto Atlantico che potessero essere stati coinvolti direttamente nel disastro del DC9, e i nostri Generali che nel frattempo avevano già nell'immediatezza ipotizzato una collisione e avevano avviato una correlativa indagine non possono che averne giovato, un riscontro diretto a questa ipotesi che ad una prima visione potrebbe apparire del tutto casuale, ma che in

effetti la rende molto credibile, è la famosa annotazione riportata dal Generale Santovito alla data del 21 luglio 1980 nella sua agenda, che testualmente recita: "se dicono del DC9 quello era in quota e la copertura è totale", è questo per questa Parte Civile un modo di vedere diverso rispetto ad altri presenti in questo processo, questo appunto del Generale Santovito attesta che in tale occasione si fece un concreto riferimento al disastro di Ustica, si correlò il Mig al DC9 e si paragonarono le emergenze radaristiche alla luce delle eventuali responsabilità dell'Aeronautica Militare che avrebbe potuto avere e questo è un gioco degli specchi, ed è un gioco che ha funzionato alla perfezione, che ha permesso di prendere ancora tempo in relazione alla questione del DC9 che ha concesso ulteriore conoscenza delle ipotesi di indagini, che ha dato ancora margine alle dilazioni, alle amnesie e alle menzogne. E quindi adesso andiamo ad un ulteriore argomento, che io come Avvocato di Parte Civile ho assolutamente mutuato dalle considerazioni tecnologiche e scientifiche dei Consulenti Vadamchino, Pent e Algostino, e che fanno riferimento al contesto radaristico, tra le

tante cose quando si parlerà di contesto radaristico qualcuno, sicuramente molto più bravo di me, vi verrà a dire e a spiegare che nel raggio di cinquanta miglia dal luogo in cui il DC9 diede l'ultima battuta non ci sono aerei, qualcuno vi verrà a dire che il -17 e il -12, poi magari anche il -2, sono falsi plots, comunque c'è il dubbio, comunque non furono subito visti e qualcuno vi verrà a dire che comunque nel raggio di cinquanta miglia non ci sono altri aerei, questa Corte quando si sentirà dire queste cose dovrà sempre tener presente varie considerazioni, intanto i citati PR1, PR12 di cui dopo ventitre anni noi ancora stiamo a discutere con eccelsi Periti se trattasi di lobi laterali, di falsi plots, eccetera, ma che nella immediatezza dei fatti ed è sempre a quel momento a cui bisogna fare riferimento, sicuramente in quel momento non si pensava al lobo laterale, e quindi alle notizie anche di razzolamento e a quelle concomitanti notizie di esercitazioni collegate con i notam che erano arrivati e alla considerazione del punto in cui era venuto, al punto condor e della aerovia delta whisky 12 che la intersecava, no, e tutto questo va visto

riferito a quello che poteva vedere il radar e il radar sotto una certa quota lì non vede, e la distorsione della realtà che vi si presenterà sarà esattamente questa, vi si dirà a cinquanta miglia dal punto "non c'erano altri voli" e in effetti dietro questa affermazione si nasconde che per cinquanta miglia tolti il -17 e il -12 e poi tutte le altre che i nostri Periti hanno identificato successive all'evento, che non sono riferibili ai frammenti del DC9, sotto a una certa quota il radar non vedeva, o se vedeva, vedeva male e quindi non si può escludere che vi fossero anche mille aerei, in quel momento e l'affermazione è sbagliata e sarà una distorsione della realtà. Noi l'abbiamo detto in premessa, quanto la parte imputata abbia dato importanza alla costituzione di questa Parte Civile, perché senza questa Parte Civile non sarebbero stati presenti i nostri Consulenti di parte che hanno fatto degli studi, che hanno tramutato questi studi in presentazioni di power point che ci hanno fatto vedere. Nel dischetto troverete anche le intere presentazioni di power point che sono liberamente visionabili cliccando, in questa sede e cioè nella sede di mera lettura delle presenti

note, noi salteremo ogni riferimento specifico al contributo apportato dai citati Consulenti. Per ora basti dire che riportandoci alle conclusioni dei nostri Consulenti, che dal contesto radaristica, secondo noi emerge certamente un'importante influenza di un oggetto volante che accompagna il DC9 durante la maggior parte del proprio viaggio. Viene ancora provato dai nostri Consulenti che nell'immediatezza delle ultime battute in radar dell'I-Tigi, un altro oggetto interseca la sua via allontanandosi negli attimi successivi in direzione est, ma per quanto detto, si rinvia alla lettura completa della presentazione di power point su dischetto. Una considerazione a parte invece, qui adesso e sempre rientrando nel contesto radaristica e comunque sempre assunta dalle considerazioni dei nostri Consulenti, va fatta in relazione all'esperimento comparativo effettuato al Collegio Blasi, in data 30 aprile del 1985, la validità di questo esperimento che era mirante alla verifica materiale se il plots -17 e -12 potessero effettivamente essere attribuibili ad un aereo intercettore, è stata contestata sulla base, qui in udienza, sulla base dell'assunzione

che le condizioni operative dei Radar di Fiumicino, nel 1985 fossero diverse da quelle del 1980. Questa assunzione si basa sul fatto che la probabilità di detenzione relativa al volo del DC9 e quella misurata durante l'esperimento dell'85 fossero diverse, ma l'affermazione che le condizioni operative del Radar di Fiumicino fossero nel 1985 diverse da quelle del 1980, è basata su... chiedo scusa, Ciampino ovviamente, è basato su un grave errore concettuale, nell'interpretazione dei dati sperimentali, in quanto la distanza massima, raggiunta dal DC9 durante l'esperimento dell'85 è stata di 143,25 miglia nautiche, raggiunti alle ore 17:49:54 nettamente superiore a quella raggiunta dal DC9 nel 1980 che era stata 129 miglia e 12, miglia nautiche. E' pertanto ben noto che la probabilità di detenzione è una funzione decrescente dalla distanza e il decremento della probabilità di detenzione è particolarmente rapido al crescere della distanza quando questa si avvicina al limite della portata radar, come il caso in esame. La presenza di tale effetto può essere notata immediatamente dai dati presentati in un file che troverete allegato, dove si nota come la

frequenza delle mancate risposte del radar primario cresca in modo evidente con la distanza. Per questa ragione il dato ottenuto dall'esperimento del 1985 di una probabilità di detenzione del 53,5 per cento, non può essere direttamente confrontato con la percentuale del 95,9 ricavata dall'analisi dei dati del DC9 il 27 giugno del 1980, i due insieme di dati si riferiscono infatti a due diverse condizioni di rilevamento. Adesso faremo alcune considerazioni, anche queste mutate da quelle dei nostri Consulenti di Parte Civile e sono considerazioni tecnico logiche, sulla questione della bomba e sulla questione del missile. Noi l'abbiamo già detto nell'immediatezza dei fatti, l'eccessiva velocità con cui avvenne il disastro aereo, quella sera del 27 giugno, spinse coloro che dovevano investigare sulle modalità del sinistro a ipotizzare sin da subito la possibilità di una collisione, comunque di una esplosione a bordo. Tale prima impressione fu poi confermata dalle analisi della Commissione Luzzatti che valutò l'immediata interruzione dell'energia elettrica, come sicuro sintomo di una deflagrazione, interna o esterna. Il primo supporto tecnico all'ipotesi

dell'esplosione, fu fornito, come risaputo, dall'indagine effettuata nel 1982 dall'Aeronautica Militare proprio, sulle valigie, quando dopo qualche perplessità iniziale sulla possibilità di questa analisi, alcuni contatti con il R.A.R.D.E., furono alla fine ritrovate tracce di esplosivo cito "in conclusione la presenza delle tracce di T4 sui reperti, portava ragionevolmente a formulare l'ipotesi che nelle vicinanze degli stessi reperti si fosse determinata la detonazione di una massa di tale tipo di esplosivo presente a bordo del veivolo" e questa è la relazione numero 82 21 della Direzione Laboratorio Aeronautica Militare Quarta Divisione Esplosivi e Propellenti inviata alla Procura di Roma il 5/10/'82. Si noti che si tratta di tracce di esplosivo e non di esplodente, le valigie sui quali queste tracce sono state rinvenute sono infatti intatte e furono trovate galleggianti sul luogo dell'incidente. In questa fase, siamo nel 1982, non solo si comunica la presenza di esplosivo, ma si correla il tipo di esplosivo T4, alla causa dell'incidente, infatti si parla di esplosivo presente a bordo del veivolo. La correlazione è

soltanto storicamente corretta, il T4 infatti è un plastico come noi sappiamo, ampiamente utilizzato in tutti gli attentati del 1980, ma ovviamente non può essere decisiva. Nel 1987 Acampora e Malori rinvennero invece esplosivo su un gancetto appartenente a un sedile. Questa volta si trattava di T4 e di TNT, in una composizione analoga a quella utilizzata in alcune testate missilistiche. La presenza di T4 e di TNT sulle valigie venne confermata poi da Lopez e company nel 1994. Se ci si limita a prendere in considerazione solo gli elementi provenienti da relitto, si deve considerare estremamente improbabile che una bomba sia stata causa della caduta del DC9, questo non solo sulla base di un'analisi tecnica dei segni dell'esplosione, pur presenti sul relitto, ma anche da un confronto con i casi nei quali invece vi è la certezza della causa come è stato il disastro di Lockerbie. Non risulta d'altro canto semplice giustificare i vari segni di esplosione rinvenuti attribuendoli tutti a eventuali inquinamenti, se si considera invece lo scenario radar, con la presenza di aerei estranei, vicini al DC9 al momento dell'incidente, l'ipotesi bomba

può essere invece esclusa con certezza. L'ipotesi bomba è sostenuta con gran forza da tutti i Periti della Misiti e company. Il Misiti depositerà la sua perizia e le sue conclusioni, prima del deposito della perizia di Firrao il quale poi ci verrà a dire che non c'è in nessuna parte di quell'aereo che lui ha visionato, nessun elemento che possa portare la firma della bomba, ma Misiti giunge a conclusioni prima del deposito della perizia Firrao e in ogni caso, l'ipotesi della bomba, così come ricordato prima, fu quindi suggerita dal Colonnello Torri, nella relazione che abbiamo citato. Intorno agli anni '80, il verificarsi di numerosi attentati ad aerei, ha permesso di acquisire un'ampia esperienza che ha prodotto anche un certo numero di lavori scientifici. Al di fuori del caso di Ustica che presenta caratteristiche del tutto peculiari, l'accertamento delle cause di un incidente aereo, deve in generale evitare di attribuire a una bomba quello che può essere dovuto a un difetto di manutenzione o di progettazione. Per questo motivo l'accertamento di un'esplosione a bordo di un velivolo va fatta sulla base di più indicazioni, che concordemente e coerentemente

confermino questa ipotesi. Questo salvo il fatto che venga trovato un singolo indizio inequivocabile, quale ad esempio un detonatore o un temporizzatore, tanto più tenuto conto che l'energia con la quale una bomba imprime i suoi segni sulle parti del velivolo circostante è assolutamente trascurabile rispetto a quella dovuta alla caduta dell'aereo, che a sua volta imprime anche lei i suoi segni, che sono quindi ben più rilevanti. D'altro canto però l'effetto della bomba è estremamente concentrato e limitato allo spazio e allo spazio limitrofo a quello dell'esplosione, mentre i danni dovuti all'impatto con il suolo sono distribuiti su tutta la struttura. In estrema sintesi, i principali segni che può lasciare una bomba sono tre. Sono i segni inequivocabili. La presenza di parti della bomba, la presenza verificata in altri casi, contrariamente a quanto si possa pensare, è uno di questi segni. Poi ci sono i segni decisivi, una esplosione produce nella zona immediatamente limitrofa temperatura estremamente elevata, dell'ordine di decine di migliaia di gradi, è un'onda d'urto con elevata pressione e velocità, questi effetti causano fusioni,

frammentazioni, fratture e deformazioni su tutte le parti circostanti, si comprenda a questo proposito come, mentre gli effetti dovuti alle altissime temperature, sono assolutamente peculiari dell'esplosione, quelli dovuti anche all'onda d'urto, che producono fratture o deformazioni, possono essere invece confuse con analoghe fratture o deformazioni prodotte dall'impatto dovute alla caduta. I segni dovuti all'alta temperatura consistono in fusioni, deformazioni strutturali e microscopiche ben note e descritte. Questi ultimi sono quindi considerati particolarmente decisivi mentre quelli rappresentati da deformazioni vengono considerati meno decisivi. Poi ci sono gli altri segni, che è la presenza di esplosivo è un segno di esplosione, ma non è strettamente di esplosione di una bomba a bordo. Ogni carica che esplode non esplode mai completamente e quindi proietta sugli oggetti circostanti, particelle di esplosivo, fenomeno questo che caratteristica qualitativamente ma forse non quantitativamente sia la carica di una bomba confezionata da un attentatore che una carica di una testata missilistica. Nel nostro caso poi la difficoltà

interpretativa delle tracce di esplosivo, sicuramente presenti sui vari reperti del DC9, sta nel definire il meccanismo di trasporto e si noti come questa difficoltà riguardi sia l'ipotesi bomba che quella missile, come si ricava anche dalla letteratura, ma come hanno anche ampiamente dimostrato tutti gli esperimenti effettuati in corso di questa inchiesta. L'esplosione di una carica produce su tutte le pareti circostanti un'enorme, un'enorme numero di fori dovuti alle schegge. Il numero di tali fori è molto elevato anche per il fatto che l'esplosione è avvenuta in ambiente chiuso. E' molto meno ampia la letteratura in caso di missile e molto meno dettagliate sono le notizie che noi, soprattutto allora, potevamo acquisire sui missile e questo è comprensibile, dato l'interesse esclusivamente militare di questo argomento, poiché inoltre il missile ha come compito principale quello di abbattere un Caccia e la sua progettazione con i relativi esperimenti è fatta con questo scopo e non sono ampi nella letteratura tecnica i riferimenti ai danni prodotti da una testata missilistica su un aereo civile, DC9. Per comprendere la differenza tra i

meccanismi di azione del missile e quelli di una bomba, si deve ricordare che l'abbattimento del Caccia non avviene per mezzo della distruzione della struttura dell'aereo, che è molto resistente, ma attraverso l'azione di schegge prodotte dall'esplosione sul Pilota e sui sistemi idraulici ed elettronici di comando e controllo. Poiché l'esplosione avviene all'esterno del veivolo ci si deve attendere che quelli chiamati sopra come segni decisivi, possono essere non presenti, mentre in generale ci si può attendere che siano presenti anche i fori delle schegge. E veniamo ai segni dell'esplosione. La presenza di tracce di esplosivo è un elemento molto rilevante contro l'ipotesi della near collision, salvo che si riesca a dimostrare che è dovuto a inquinamento. Casarosa e lo sappiamo, ha cercato di dimostrare secondo questa Parte Civile, senza grande successo, che l'inquinamento potrebbe essere avvenuto durante il trasporto dei bagagli, in ogni caso però questo non spiegherebbe la presenza di esplosivo dentro il gancio dello schienale. La difficoltà di interpretazione di questo dato, nel caso di bomba interna, è dovuta al fatto che è risultata positiva anche una

valigia che era nel bagagliaio e che non mostra segni di danneggiamento e quindi vediamo la sequenza delle rotture. L'analisi della sequenza di rotture che ha portato al collasso del veivolo serve a individuare il primo punto di rottura e quindi a localizzare il punto nel quale ha agito la causa dell'incidente, ed è fondamentale. Questo punto è localizzabile nella zona del motore destro, nel suo andamento generale la dinamica di rottura del DC9, basata anche sulla localizzazione dei relitti sul fondo del mare, è uno dei fatti certi, sui quali tutti, quasi tutti concordano, credo, a eccezione della perizia Cinti. La modalità di rottura che ci descrive Misiti che io non vi rileggerò, è ovviamente in contrasto con l'ipotesi della near collision, ipotesi secondo la quale la rottura dell'ala sinistra precede tutte le altre. La pelatura o la petalatura come certe volte abbiamo trovato, della parte di fusoliera dietro l'ordinata 6 4 2, ordinata che è notevolmente resistente, che è posta immediatamente dopo le ali, presuppone che alla rottura in corrispondenza di questa ordinata sia venuta prima o contestualmente alle ordinate di attacco dei motori, in modo tale che il flusso

d'aria abbia potuto effettuare la descritta pelatura. Va notato che il posizionamento dell'eventuale ordigno esplodente così vicino al supporto anteriore del motore destro, pone fortemente il dubbio del perché nessun indizio di incendio si possa essere verificato in tale zona. Il citato supporto infatti era attraversato dalle tubazioni che portavano il carburante che era altamente infiammabile al motore. Ancora, l'esplosione della toilette, indebolendo in modo grave tutta la struttura posteriore, difficilmente avrebbe potuto provare questa rottura, il distacco della parte posteriore sarebbe venuta in corrispondenza delle parti danneggiate senza interessare l'ordinata 6 4 2 e la zona a essa immediatamente posteriore. All'ordinata 6 4 2 sarebbe rimasta unita la parte di fusoliera immediatamente dietro, senza subire l'effetto di pelatura dovuta dall'aria. Anche Casarosa ed Held notano questa incongruenza e ci dicono, nelle loro note di conclusione, "d'altra parte anche la modalità di frammentazione in volo del velivolo non risultano in perfetto accordo con le ipotesi di esplosione interna. In particolare, se da una parte essa renderebbe

ragione della frammentazione della parte posteriore destra della fusoliera, ed in particolare del distacco immediato del motore destro e della fiancata destra, d'altra parte male si accorderebbe con il fatto oggettivo della rottura dell'ordinata di forza 6 4 2 e del susseguente distacco per pelatura, della rimanente parte posteriore della fusoliera, sovrastante il pavimento, nonché del tronco di coda, senza che su questi elementi, come del resto su tutta la fiancata destra, sia visibile un effetto di sovrappressione dall'interno". Questa dinamica di rottura, adesso diciamo noi, è elemento a favore dell'ipotesi che un missile sia esploso nella parte anteriore destra della fusoliera. Essa indica una inflessione dell'intera fusoliera che porta la coda verso il basso, questa inflessione potrebbe essere provocata da perdita di portanza dell'ala destra o comunque dalla perturbazione dell'esplosione. La sequenza di rottura con contemporaneo cedimento delle sezioni critiche poste in corrispondenza degli attacchi dei motori e dell'ordinata 6 4 2 potrebbe far pensare a un cedimento strutturale dovuto a turbolenza

atmosferica. L'onda d'urto del missile ha di fatto creato una situazione di turbolenza, nella quale è venuta a trovarsi il DC9 e a questo proposito proprio nella Misiti si dice "il cedimento strutturale di un velivolo durante la fase di volo di crociera a causa della sovrassollecitazioni indotte da turbolenza, è invece una tipologia di incidente molto meno frequente della precedente. L'incidente verificatosi nel '66 al veivolo Eback 111 (fonetica) appartenente alla Società Branif U.S.A. presenta una qualche analogia con quanto accaduto al veivolo dell'I-Tigi. Infatti anche in quel caso si ebbe il distacco in volo del tronco di coda e la rottura dell'estremità della semiala destra per effetto di un carico invertito rispetto a quello di normale volo. C'è però da valutare che le condizioni meteo di cui i voli sono stati sensibilmente differenti. Io sarò breve e salterò ulteriori considerazioni sulla comparazione ipotesi bomba, ipotesi missile, la darò per letta e vi parlerò del missile, vi parlerò direttamente di che cos'è un missile. Questo lo potrò fare non perché io sia un tecnico, perché io sono un semplice Avvocato, lo

potrò fare perché però, per le informazioni che furono acquisite a quel tempo, che erano ovviamente coperte da segreti militari, queste informazioni che poi furono date a questi Periti che ci vengono a parlare del funzionamento dei missili, non erano del tutto esatte e io vi dimostrerò perché. Misiti ci dà una descrizione del funzionamento dei missili e ci spiega cos'è un missile e ci dice che il missile aria-aria è costituito dai seguenti principali sottosistemi e sezioni. Sezione di guida e controllo, sezione di armamento, sezione propulsiva, sezione di guida... sezione propulsiva. Poi ci spiega nel dettaglio le varie parti e nel spiegarci queste parti, ci parla della testa di guerra e ci dice che la testa di guerra è la componente del missile alla quale è devoluto il compito di arrecare il voluto danno al bersaglio. Tale danno può essere arrecato utilizzando la grande energia sviluppata in tempi brevissimi, dall'esplosione di opportuna carica, che pertanto costituisce uno degli elementi dei quali è costituito la testa di guerra. Una testa di guerra può agire sul bersaglio direttamente attraverso l'onda, la cosiddetta blast generata in aria dalla

detonazione dell'esplosivo in essa contenuto, creando un danneggiamento esteso in quanto l'onda di pressione abbraccia tutto il bersaglio, ovvero trasferire la sua energia a frammenti metallici, schegge che sono di grandezza ottimale per avere maggiore probabilità di colpire il bersaglio, si tratta quindi di frammentazione controllata, la cui potenzialità può essere aumentata anche attraverso la immissione di sfere o frammenti metallici, attraverso l'immissione di frammenti o sfere metalliche di stesse dimensioni ottenute attraverso la scanalatura dell'involucro che a loro volta andranno a impattare, queste schegge, il bersaglio stesso creando danneggiamenti. Tre le questioni quindi e stiamo solo alla testa di guerra. Onda blast, in alternativa, sfere di metallo, comunque schegge e comunque la possibilità di caricare il missile o di scaricare con le schegge inserendo attraverso apposite scanalature schegge e frammenti metallici, di vario tipo e di vario genere. Apro una piccola parentesi e poi ritornerò al funzionamento del missile. I nostri Consulenti hanno fatto visionare delle presentazioni dinamiche sulla possibilità che un missile in determinate

condizioni possa con una certa quantità di schegge non colpire completamente o con tutte le schegge un aereo delle dimensioni del DC9 Itavia. Io nella comparsa conclusionale vi riporto una decina di esempi, sono delle stampe tratte da quelle simulazioni e vi faccio notare che per determinate posizioni e cioè quando un ipotetico missile si avvicini con angoli intorno a cento, centodieci gradi, inclinata verso l'alto di venti, trenta gradi, la produzione di schegge è minima, è assolutamente minima... **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. P.C. OSNATO:** a questo però si deve aggiungere qualcosa. Agli atti del dibattimento durante la fase istruttoria sono confluiti una serie di richieste che l'istruttore fece ai vari siti dell'Aeronautica Militari circa il censimento di ordigni missilistici. Questa documentazione a dir vero confusa sulle risultanze delle entrate e delle uscite dei missili denota però un fatto sconcertante, la presenza di una notevolissima quantità di missili con teste di guerra inerti e con teste di guerra da esercitazione e quando io per caso ho scoperto questa documentazione che vi riporto integralmente in allegato, mi sono posto il

dubbio in riferimento a quella descrizione che vi ho letto del Misiti sulla possibilità di caricare o di scaricare i missili, sulla possibilità che quello che il Misiti aveva scritto e quindi la fonte da cui aveva acquisito certe informazioni il Misiti fosse reale e intanto, intanto il tempo era passato e fortunatamente tranne quando non sia coinvolta la C.I.A. in America, la trasparenza su certe situazioni è assoluta, in America esiste una enciclopedia costantemente aggiornata che si chiama Emissile Index (fonetica), che elenca tutti i tipi di missili, i prodotti, introduzione che saranno prodotti eccetera, se ovviamente nei limiti di quello che attualmente può essere segreto militare e chiaramente sulle informazioni dei missili ad esso non ci può più essere segreto militari per missili che erano già operanti nel 1980 e ho notato che dalle informazioni che lo S.M.A., che la nota di S.M.A. comunica che aveva appreso, tra l'altro, da una rivista militare, queste erano le fonti dello S.M.A., che aveva appreso da una rivista e da altre informazioni che non precisa le informazioni pur essendo coerenti per certi aspetti non sono esatte, allora lì troverete un

elenco di queste possibilità, di queste configurazioni diverse che vi darà l'idea di come ogni singolo missile non è una situazione definita, non ha situazione definita di caricamento, eccetera, per quanto riguarda la propulsione o il sistema di intercettazione ma per quanto riguarda la testa di guerra i missili già in configurazione operativa sono diversi nell'ambito della propria categoria, per fare un esempio il missile A.I.M. 9 side winder, identificato in due tipi, A.I.M. 9B, A.I.M. 9L dallo S.M.A. in effetti ha cinque tipi, cinque configurazioni diverse che ricomprendono A.I.M. 9B alla A.I.M. 9L ma ne aggiungono altre tre, per quanto riguarda invece dalla notam il missile sparrow, la sigla era errata, comunicato dalla S.M.A., sono piccole differenze che non vogliono avere nessuna valenza scientifica, attenzione, io non voglio dimostrare proprio niente in questo, ma voglio semplicemente far notare come il fatto di essersi basati su informazioni che erano riferite a missili operativi in completo assetto operativo, quando invece la maggiore parte delle testate dei missili era invece utilizzata in assetto da esercitazione e che quindi aveva o

qualcosa in più o qualcosa in meno, io adesso non sto qui a discutere, rispetto a quello sui quali fu fondato il lavoro di studio da parte della Misiti sulle caratteristiche di efficacia e di effetto soprattutto relativamente alla possibilità di aggiungere, togliere o aggiungere le schegge, e quindi qua ci dobbiamo fare una domanda, perché noi non abbiamo le schegge di missile sul DC9 "Itavia"? La risposta potrà anche essere assunta qualora lo voglia fare questa Corte anche dalle considerazioni che io ho appena svolto e che non vedono soltanto un tipo di ordigno in configurazione standard ma che vedono la possibilità di prevedere diverse configurazioni da parte di qualsiasi paese in relazione anche alla possibilità di carico di questi missili nei vari tipi di aerei che li dovevano utilizzare, un aereo in esercitazione ovviamente e un aereo che ha necessità di caricare il numero maggiore di missili e il numero maggiore di missili vuol dire il numero maggiore di e... missili leggeri e l'unica cosa che può pesare di più in un missile è proprio la carica di schegge, è tanto un missile... un aereo in esercitazione, anche ancorché operativa, non

ha necessità di distruggere completamente un altro aereo operativo, gli basta un aereo bersaglio e non gli servono le schegge. Presidente io chiederei la pausa adesso, perché vorrei affrontare la parte finale. **PRESIDENTE:** sì, allora riprendiamo alle 12:10. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego Avvocato Osnato può continuare!

AVV. P.C. OSNATO: grazie Presidente! Faccio notare che c'è un errore di battitura nella memoria... nella comparsa conclusionale, che è dovuta al semplice caso, io adesso affronterò le singole posizioni degli imputati e farò una brevissima analisi degli elementi di prova a loro carico, lo farò così come la maggior parte del mio lavoro, fondandomi quasi esclusivamente sulle dichiarazioni rese in corso di dibattimento, poi ci saranno altre parti che dopo di me approfondiranno molto di più l'argomento, il Bartolucci ci racconta che fu telefonicamente avvisato della notizia del disastro già la sera stessa del 27 giugno del 1980, ed ammette di aver sin da subito ipotizzato che potevasi trattare di collisione, pertanto quando viene avvertito

ordine al suo interlocutore, di cui tra l'altro non ricorda il nome, di accertare se tutti i nostri aeroplani fossero a terra, dopo di che va a dormire, come abbiamo già raccontato, senza attendere alcuna risposta, quanto meno al solo fine di essere tranquillizzato sul dubbio palesato, e questa è la prima improbabile situazione; l'intuizione di una collisione ci spiega Bartolucci gli venne dal fatto che vi erano state in passato alcune lamentele da parte dei Piloti civili circa intersezioni delle aerovie, il pensiero di verificare soltanto i voli militari italiani gli venne, aggiunge: "poiché tali lamentele erano state rivolte esclusivamente ai Caccia militari italiani", e qui subito la seconda frottola Signor Presidente, ci spiega l'imputato di reato connesso Guidi, Guido Guidi "io praticamente - quando l'abbiamo sentito qui in udienza - io praticamente che ho trascorso quasi una vita alla C.C. di Ciampino c'erano degli aerei in volo nella parte diciamo del basso Tirreno, il più delle volte questi aerei provenivano dalle portaerei e non solo ma si spingevano, si spingevano anche più a nord del basso Tirreno, proprio sull'aerovia così chiamata

A13, che è la aerovia che congiunge Ponza con Palermo, l'Ambra 13 adesso non si chiama più attualmente, hanno levato i colori, hanno messo solo A, la Alfa 13 e quindi il mio assillo come Controllore degli anni che io lavoravo in quella posizione, come ci hanno lavorato tanti miei colleghi era l'apparire improvviso nello spazio di copertura radar di tracce di velivoli americani, che nel termine di due o tre minuti raggiungevano anche il numero di venti, trenta, è chiaro? E chi ci arrivano addirittura a saturare quelle venti miglia di larghezza dell'aerovia, a saturare nel senso di farci macchia per quanti erano", Pubblico Ministero: "che zona?", Guido Guidi: "mentre avevamo del traffico", "in genere in che zona?" insiste il Pubblico Ministero, "traffico civile che percorreva, questo avveniva... normalmente avveniva verso... tra le quaranta e le cinquanta miglia a sud di Ponza, perché a un certo punto ho pensato che fossimo un una situazione diciamo analoga, tant'è che questo io me lo ricordo, io ho avanzato anche l'ipotesi di una collisione, perché ho avanzato l'ipotesi della collisione? Ma perché per anni noi di fronte a situazioni di questo genere, che ci

hanno portato a fare proteste su proteste, segnalazioni su segnalazioni e fin tanto che gli americani per convincersi che non c'era nessun rischio hanno comunicato alle nostre autorità militari che erano disposti a far vedere la loro organizzazione sulla portaerei" e poi Guido Guidi continua raccontando che anche lui si recò presso... su una portaerei per vedere come erano organizzati questi americani, questa situazione, tra l'altro confermata anche da Paolucci, da La Torre, da Grasselli ma anche da Arpino, denotava una preoccupazione generale soltanto nei confronti degli americani o comunque dei velivoli militari che decollavano dalle portaerei che operavano in quella zona con grande frequenza, i voli militari italiani, come si vede, non c'entravano nulla e non sono mai stati considerati neanche da un solo teste ascoltato qui in dibattimento come pericolosi per i voli civili, di essi, degli italiani, si conosceva in anticipo ogni movimento, ogni posizione e ogni eventuale ritardo nel compimento di qualsivoglia missione. Bartolucci con estremo candore dobbiamo dire non fa nemmeno alcun riferimento a eventuali notam che come abbiamo ampiamente imparato

riportavano ogni eventuale esercitazione a tutti i siti di competenza, informando nel contempo di ogni spostamento aereo e non. E rimaniamo ancora alla sera del 27 giugno, secondo la versione del Generale egli ricevuta la notizia non chiese alcuna verifica, non ricevette alcuna successiva conferma, tranquillizzazione, assicurazione, si limitò a chiedere senza aspettare alcuna risposta, gli fu sufficiente, andò direttamente a dormire pur sapendo che era accaduto un disastro di tal genere, con il dubbio del come e del perché ciò fosse accaduto e soprattutto con il sospetto che in uno spazio aereo di assoluta sua competenza funzionale qualcuno avesse incrociato le ali in un abbraccio mortale, e viene da chiedersi allora se come Capo di Stato Maggiore il Bartolucci non avrebbe dovuto assicurarsi con sicura maggiore perspicacia, se non avrebbe dovuto ottenere immediate e precise risposte, se non avrebbe dovuto personalmente attivarsi per l'accertamento dei fatti, ma evidentemente il Capo di Stato Maggiore ritiene che il suo compito fosse meramente logistico e pertanto butta fumo negli occhi, la versione del Bartolucci appare improbabile anche sotto un altro aspetto, egli ci

racconta di essersi voluto assicurare che i soccorsi erano già partiti, su questa dichiarazione vi sono da fare almeno un paio di appunti, intanto questa assicurazione non poteva essere del tutto completa, in quanto appare in contrasto con quanto sostenuto dai vari altri soggetti attivi all'Aeronautica Militari i quali hanno pervicacemente sostenuto che ancora la mattina successiva non si aveva un'idea precisa su dove mandare i soccorsi, vedi Guido Guidi o Russo, in secondo luogo comunque poiché dichiara di aver ricevuto la telefonata verso le 22:00 e su questo orario farà una serie di cambi, in ogni caso appare improbabile che già a quell'ora ci si potesse assicurare sui soccorsi, che come risulta da molteplici telefonate registrate, ancora una buona mezz'ora dopo, erano in fasi di confuso approntamento, l'idea che appare dalle prime dichiarazioni del Bartolucci è quella che qualcuno si voglia mantenere molto, ma molto defilato da ogni responsabilità, la tecnica adottata che è conforme al fine perseguito è quella di distaccarsi da ogni canale informativo che possa avergli portato qualsiasi informazione, l'atteggiamento del Bartolucci in verità ben

imitato dagli altri imputati arriva a fargli prospettare l'idea di un'organizzazione a compartimenti assolutamente stagni laddove invece ciò non era assolutamente possibile, per stessa ammissione del suo Sottocapo Generale Ferri, il Bartolucci ogni tanto però perde il filo e si lascia scappare battute incomprensibili se lette nel contesto del suo assunto atteggiamento, ricorderemo che nel suo interrogatorio del 25... del 26/05/'92 alla domanda del Giudice Priore il quale gli chiedeva: "però comunque queste risposte non tranquillizzano Roma, perché Roma continua nel tentativo di interpellare l'Ambasciata degli Stati Uniti" risponde: "e quelli ormai erano partiti", in senso di tale affermazione appare del tutto incomprensibile se dobbiamo dar fede a quanto sostenuto dall'imputato, è incomprensibile e rimarrà anche nella mente del Bartolucci che per la verità rimarrà schiacciato da tale dichiarazione anche durante il suo interrogatorio reso in udienza. Ma le incongruenze del Bartolucci non si fermano certamente qui, egli ci racconta infatti che né sera del 27 giugno, né la mattina successiva chiese alcune informazioni sui movimenti

aeronautici dell'amico N.A.T.O. francese, non ipotizzò nemmeno un possibile loro coinvolgimento, ciò perché per sua convinzione la vicina base di Solenzara non permetteva un'autonomia di voli ai velivoli militare d'oltralpe, e poi a Solenzara si svolgeva solo operazioni esercitative, e noi sappiamo e non poteva certamente non saperlo il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana che i francesi avevano navi e portaerei, che giravano tranquillamente nel basso Mar Tirreno, sappiamo inoltre che Solenzara non era una base soltanto esercitativa ma anche altamente operativa e sappiamo che l'autonomia di volo dei Caccia avrebbero ben permesso, soprattutto quando dotati eventualmente di serbatoi supplementari, avrebbero ben permesso di portare aerei sino ad Ustica per poi rientrare alla base di Solenzara, sono fatti questi risaputi, sono noti anche a chi non è esperto della materia e sono logici anche per chi ha poca logica, ma non erano intuizioni che fece Bartoluzzi - chiedo scusa Bartolucci - su quanto appena detto in verità il Bartolucci tenterà di rimediare, dichiarerà in seguito di aver escluso i francesi perché al Terzo Reparto

non era arrivata alcuna notizia di movimenti di portaerei, ma questo fatto però ci riporta alle informazioni che l'imputato avrebbe ricevuto sin dalla prima serata, perché se egli ha escluso i francesi è perché sui francesi aveva comunque chiesto e sui francesi aveva comunque ricevuto notizie, un'altra incongruenza, Bartolucci che pensa solo ai Caccia italiani non si preoccupa né delle navi e né degli aerei del Patto di Varsavia, eppure anche questi avevano portaerei sul Mediterraneo e anche questi svolgevano esercitazioni militari, tutte queste incomprensibili lacune e sono soltanto quelle emerse qui in dibattimento, lungi dal manifestare il candore che ci si vuol far apparire, denotano invece a parere di questa Parte Civile una già acquisita consapevolezza dei fatti, non interessarsi ai paesi esterni alla N.A.T.O. ed informarsi solo dei nostri infatti vuol dire soltanto una cosa, vi era già una precisa consapevolezza sulle ipotesi di coinvolgimento di possibili voli americani, si era già stati informati delle ricerche in tal senso, si aveva una ben precisa idea del fatto, Bartolucci non spiega tra l'altro l'assoluta mancanza di

documentazione sulle indagini effettuate, sul disastro e sui rapporti avuti nei giorni successivi al disastro tra l'Aeronautica Militare Italiana e l'Ambasciata Americana, ci dice laconicamente che la documentazione non c'è perché si era trattato di rapporti informali, telefonici, anche in ciò l'imputato appare improbabile, perché abbiamo avuto occasione di accertare nel lungo dibattito che ci ha visti partecipare l'assoluta attenzione che l'Aeronautica Militare come struttura mostrava nei confronti dei protocolli per ogni minima quisquilia. Andiamo avanti, Bartolucci dichiara di non aver parlato con il Generale Mangani e questo è comprensibile nel contesto della sua idea difensiva per così dire sfuggente, il Mangani infatti è un contatto pericoloso, è il Comandante del Terzo R.O.C. che subito e anche nella mattinata del 28 continua a considerare valida l'ipotesi della collisione con un Caccia e quindi il Bartolucci specifica di non averlo sentito, ma in ciò viene smentito dallo stesso Mangani, il quale sentito dal Giudice Istruttore il 26 luglio del 1991 dice testualmente: "io sono in rapporti con il Bartolucci da diversi anni, gli ho

riferito di sicuro in modo molto informale, gli ho riferito l'indomani mattina, almeno così ricordo, come prassi il Capo di Stato Maggiore va in ufficio anche di sabato e quindi ritengo di averlo contattato in ufficio - e poi aggiunge - la mattina successiva ritengo di aver sentito personalmente Bartolucci", ma Mangani è anche pericoloso per un altro motivo, alle sue dirette dipendenze come abbiamo già visto lavorava Lippolis, il quale essendo un esperto di incidenti aerei nei giorni di recupero del DC9, dei resti del DC9, tra il 28 e il 29 giugno, dice di aver trovato alcuni seggiolini pieni di brandelli di carne e sulla scorta della sua lunga esperienza dice di averne dedotto che trattavi sicuramente di una esplosione, in più ne fa notizia al Generale Mangani il quale invece... dal quale invece riceve l'ordine di non dar niente a nessuno, e questo è tratto dalla Commissione... testimonianza di Lippolis alla Commissione Pisano. C'è poi un altro soggetto pericoloso per il Bartolucci, si tratta del Generale Rana, conosciuto dall'imputato ma che, a sua detta, mai gli fece alcun riferimento alla questione del disastro, quindi secondo la

versione del Bartolucci quando il Generale Rana si recò a Washington per verificare l'ipotesi del missile incontrando il Generale Santucci e andando a far analizzare un nastro contenente tracciati di Ustica, l'imputato non fu informato nonostante i buoni rapporti di conoscenza e non lo fu neanche dal Generale Santucci che ben conosceva e frequentava, Bartolucci non è certamente estraneo alla missione di Argiolas e di Bomprezzi, che questi effettuarono in data 4 luglio 1980 presso l'hangar dell'Aeroporto di Boccadifalco e non è estraneo alla successiva missione assegnata il 12 agosto 1980 a Sidoti e Bomprezzi per recarsi a vedere un casco di Pilota aereo, non è estraneo nemmeno al sopralluogo effettuato ad Acquadolci il 18 settembre dell'80, per la verifica e lo studio di un aereo bersaglio e non ne è anche estraneo a tutte le successive verifiche che avvennero durante tutto il mese di luglio e successivamente ancora del 1980 effettuate dall'Aeronautica Militare per fino sui voli della R.A.F. inglese, questi fatti e cioè le indagini che proseguono, nonostante si sia già partorita la versione ufficiale da dare in pasto ai poteri politici, alla Magistratura e alla

opinione pubblica, denotano la necessità da parte dell'Aeronautica Militare Italiana di ancorare la propria tesi a fatti concreti, indicano insomma che neanche i Capi di Stato Maggiore credevano alle loro stesse versioni, da qui la ricerca forse forsennata di implicazioni, indizi, prove che avrebbero potuto fungere da sostegno alle loro posizioni, e il Bartolucci non è neanche estraneo alla formazione di quel documento che il 20 dicembre del 1980 viene firmato dal Generale Ferri per essere... e divenire alla posizione ufficiale dell'Aeronautica Militare in relazione al caso di Ustica, ma ne parleremo fra un po' di questo documento, ricapitoliamo, il Bartolucci in qualità di Capo di Stato Maggiore la sera del 27 giugno del 1980 chiede che gli enti preposti si assicurino che non vi fosse alcun coinvolgimento di aerei militari italiani, poi non aspetta alcuna risposta, non si attiva minimamente per conoscere alcun responso, la mattina del 28 si reca come al solito in ufficio ma non svolge personalmente alcuna attività, gli viene riferito che tutto è a posto, e sulle eventuali attività messe in atto dai vari reparti non chiede alcune notizie, non viene informato di nulla, in

particolare uno, non viene avvisato dell'esistenza di un notam che prevedeva una esercitazione militare nei pressi di Capo Teulada; due, non viene informato del tentativo di Ciampino di contattare l'Ambasciata Americana; tre, si disinteressa di tutti i possibili voli, di tutte le altre possibili forze aeree a eccezione di quelli della N.A.T.O.; quattro, si accontenta, dovendo dare una risposta al Ministro Formica, di un pezzo di carta fotocopiato, il foglio di Cincusnaveur, di un telex contenente tracce sconosciute, quello plottato da Martina Franca la sera del 28 giugno dell'80 e di una verifica molto informale soltanto telefonica, quella fatta di Melillo; poi infine cerca di defilarsi ancora e per sempre per tutte le successive verifiche che vennero inspiegabilmente effettuate nella logica assunta dallo Stato Maggiore circa la comprensione dei fatti; infine, e questo sarà argomento conclusivo, nel dicembre del 1980 avalla l'ufficiale posizione dello Stato Maggiore, Ferri in merito a capacità mnemoniche, Ferri, se è possibile, è molto... è ancora meno ferrato del Bartolucci, non ricorda nemmeno se fu avvisato del fatto la sera stessa dell'evento, la

sua memoria però viene rinverdata dall'ovvietà di quello che sarebbe dovuto accadere, oltre che da varie dichiarazioni, non ultima quella scritta dell'altro coimputato Melillo, anche lui, il Ferri, non ricorda nulla dei vari notam e conferma la versione del suo Capo in relazione alle mancate richieste e ai comandi militari al di fuori della N.A.T.O., Ferri è per così dire il braccio operativo di Bartolucci, è colui che si occupa della consegna dei nastri radar alla Magistratura ed è colui che necessariamente manteneva un contatto anche se indiretto attraverso il Generale Fazzino sull'operato di Fiorito De Falco, ma la memoria di Ferri vacilla ancora ed egli non ricorda nemmeno di essersi occupato della vicenda del Mig libico caduto a Castelsilano, non rammenta di essere stato presente all'apposita riunione del 21 luglio del 1980 e quando gli si fa notare una serie di annotazioni attestanti la sua partecipazione a detto incontro risponde cripticamente, Ferri inoltre non riesce a dare una plausibile soluzione a un problema di grande rilevanza, sul telex di Cincusnaveur, a sua detto mostratagli da Melillo il 3 luglio del 1980 non chiede

provenienza, non fa alcuna verifica circa l'autenticità, non chiede nulla circa il canale di provenienza, e ciò nonostante che sul messaggio appaia con notevole evidenza che non vi è alcun destinatario tra le forze militari italiane, quel messaggio a suo dire andava bene così, quella copia di una copia di un fax bastava per segnare il margine della verità dei fatti. Ricapitoliamo intanto allora i fatti appena esposti, perché del messaggio del 20 dicembre dell'80, come detto, parleremo più avanti, il Sottocapo di Stato Maggiore non ricorda neanche se fu informato la sera del 27 giugno '80, di un evento così importante, la mattina del 28 si reca come al solito in ufficio e uno, non viene avvisato dell'esistenza di notam; due, non viene informato del tentativo di Ciampino di contattare l'Ambasciata Americana; tre, pur avendo ipotizzato insieme al Generale Bartolucci l'ipotesi di una collisione non svolge alcuna verifica se non sugli aerei di nazionalità italiana, verifica inutile come detto; 4, non viene a conoscenza del plottaggio di Russo; 5, il 28 giugno parla con il Generale Arpino il quale pure essendo stato informato sulle attività

notturne svolte la sera del 27 non gli riferisce alcunché; 6, non viene a sapere nulla sulle voci di traffico militare sconosciuto sul tirreno; 7, non viene a conoscenza delle motivazioni dei ritardi sulla consegna dei nastri di Marsala da parte di Fiorito De Falco; 8, non venne informato sulle deduzioni di Lippolis in merito alle sue ipotesi di esplosioni avanzate durante le prime ispezioni dei resti del DC9; 9, solo quando riceve delle sollecitazioni da parte del Ministro tra il 29 ed il 30 luglio si interessa di chiedere eventuali ed ulteriori informazioni alla N.A.T.O. e infine dichiara laconicamente che tutte le successive verifiche effettuate dallo Stato Maggiore erano di mera routine e non rivestivano affatto alcun preciso significato, l'Aeronautica Militare Italiana, secondo Ferri, non aveva bisogno dopo il 3 luglio del 1980 di accertare null'altro, la situazione era ben chiara e nessun volo aveva avvicinato il DC9 nei suoi ultimi minuti, questo per Ferri è quanto. Melillo inconsapevolmente ci dà una conferma diretta a quanto da noi ipotizzato circa il ruolo del C.O.P., ricorda infatti di essere stato informato la sera stesso dell'evento proprio da

questo comando, ovviamente non ricorda il nome dell'Ufficiale o Sottufficiale con cui parlò. Melillo non sa dire se fu chiamato da Arpino, anche se lo stesso era direttamente alla sue dipendenze, ricevette una seconda telefonata verso le 22:00 ora locale, con la quale fu rassicurato sul fatto che i soccorsi erano già stati allertati ed erano partiti, poi non ricevette alcun altra telefonata e non parlò con altri, in considerazione di quanto sostenuto da Arpino e anche per il fatto che questi era un suo diretto subalterno è costretto a non potere escludere che Arpino l'abbia chiamato quella sera, ma sicuramente non deve averlo trovato, anche Melillo come gli altri, e come era ovvio aspettarsi, esclude di aver sentito parlare di traffico militare, ma qui un'altra verifica sull'importanza del C.O.P., in quel caso aggiunge, si sarebbe dovuto recare subito al C.O.P., cosa che invece non fece. Noi riteniamo che invece Melillo l'abbia fatto, che non solo si sia recato al C.O.P., ma che abbia coinvolto sia Berardi che Giangrande anche nella riunione tenutasi presso lo S.M.A. la mattina del 28, il Generale Melillo è però un po' più loquace dei

suoi diretti superiori ed infatti si lascia scappare che "se fosse stato coinvolto un nostro veicolo ne saremmo stati informati già nella notte", con ciò ovviamente non si accorge di smentire tutto il costrutto così affannosamente creato dal Bartolucci e dal Ferri, Melillo con tale e ovvia affermazione lava da ogni significato le dichiarazioni di chi aveva sino allora spiegato e giurato di avere ipotizzato il coinvolgimento dei soli nostri velivoli militari, ma il Melillo fa ancora di più, conferma che i velivoli militari N.A.T.O. non potevano che avere oltre che le portaerei Saratoga, eccetera, immediatamente esclusa da ogni sospetto, le proprie basi di atterraggio in aeroporti italiani gestiti da italiani, con ciò attesta in sostanza contraddicendo gli altri, che le indagini svolte nei giorni successivi non potevano essere rivolte verso una situazione che risultava pacificamente esclusa già la notte stessa del disastro, poi una serie di dichiarazioni elusive; 1, non ha parlato di questa vicenda con Mangani, ed è ovvio; 2, non ricorda se ha parlato con Fazzino e anche questo è ovvio; 3, non ha mai avuto rapporti con l'I.T.A.V., Ciampino sul plotting effettuato da

Russo e questo è scontato; 4, il messaggio di Cincusnaveur se l'è trovato sul tavolo e ha provveduto a trasmetterlo ai superiori il 3 o 4 luglio, non sa da quale canale è arrivato, forse dal Secondo Reparto, il S.I.O.S., visto che è lui ad avere rapporti con l'Ambasciata; 5, non fece alcuna verifica a differenza degli americani sull'eventuale mancanza di missili dagli arsenali militari italiani; 6, ci dice di essersi rassicurato anche sui francesi in quanto chiede al comando Sovmedron, in allegato al dischetto troverete cosa è il Sovmedron, e secondo quanto ci riferisce Arpino stesso il Sovmedron infatti riportava solo notizie sui movimenti della flotta sovietica, il fatto è che lo Stato Maggiore nonostante avesse già informato il 3 luglio del 1980 il Ministro, dell'assoluta inconsistenza dell'ipotesi di coinvolgimento con voli militari americani nel disastro dell'"Itavia", continua pervicacemente ad effettuare indagini, lo fa inviando, il 4 luglio e immediatamente e successiva, Argiolas e Bomprezzi presso l'hangar dell'Aeroplano di Boccadifalco, e per come risulterà dall'agenda di Bomprezzi, per verificare attendibilità notizie di possibile

collisione con velivolo americano - trovato seggiolino eiettabile di F4", e in effetti il Melillo apparve essere uno dei principali soggetti che non mostra alcuna convinzione sulla posizione ufficiale assunta dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, qualcosa c'era in quel tratto di mare e qualcosa c'era in quel cielo, e la verifica andava approfondita. Dalla sua agenda alla data del 15 luglio del 1980 si rileva un'annotazione, "mi risulta che U.S.A. ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati, cosa altre Nazioni, chiedere al Quinto Reparto e coordinare con lui, fare attenzione, cosa altre Nazioni, fare attenzione", 15 luglio '80. Melillo contraddice la versione ufficiale allora, lo fa con i suoi stessi appunti manoscritti, lo fa chiedendo anche dei movimenti operativi della R.A.F. inglese, lo fa nonostante abbia dichiarato di aver completato ogni verifica già il 3 luglio del 1980, ma della sua posizione difensiva ad oltranza Melillo non può permettersi nella sua posizione di ammettere alcunché, non può nemmeno ammettere quanto potevano avergli riferito il Generale Mangani che Comandante del Terzo R.O.C. di Martina Franca

ebbe a plottargli i responsi radaristici già la sera stessa del 28 giugno dell'80, figuriamoci se può confessare di avere ricevuto notizia dal Lippolis e circa le sue ipotesi di esplosione, per questo allora insiste nel definire la sua indagine come una mera verifica, quasi a volerla nominalmente sminuire da ogni importanza. Nel vano tentativo di uscire incontaminato da quel groviglio di responsabilità di cui certamente parte attiva. Tascio, la figura di questo imputato appare per la questione del disastro del DC9 "Itavia" marginale, questo però almeno soltanto nell'apparenza, il Comandante del Secondo Reparto dello Stato Maggiore era invece colui che avrebbe dovuto avere rapporti diretti con l'Ambasciata Americana, la quale come accertato attivò subito un'inchiesta a seguito delle richieste di intervento che Ciampino aveva telefonicamente effettuato la sera del 27 giugno del 1980. Tascio per tale questione si avvale, per così dire, della facoltà di non dimostrare, in quanto si limita ad indicare come eventuali contatti con gli Addetti americani, che eventuali contatti con gli Addetti americani potessero avvenire senza che lui ne fosse direttamente

notiziato e su questo però ci permetteremmo di avanzare dei seri dubbi, dal momento che il Secondo Reparto non era certo un'unità scoordinata dallo Stato Maggiore e dal momento che l'esigenza formulata dal Bartolucci il 28 mattina, pur essendo nominalmente indirizzata al Melillo non poteva essere sconosciuta dal Tascio, per sintetizzare questa posizione, posto che lo Stato Maggiore aveva l'impellente esigenza di fare una verifica, posto che l'Autorità Politica e Giudiziaria aveva infatti richiesto notizie di chiarimento ben precise, posto allora che il S.I.O.S. era funzionalmente collegato con l'Ambasciata Americana, posto che il canale informativo della N.A.T.O. si è rivelato essere proprio l'Ambasciata Americana, posto che infatti il messaggio di Cincusnaveur transitò attraverso la citata ambasciata e posto che tra l'altro proprio nell'ambito dell'Ambasciata si costituì un comitato di indagine non si può certamente immaginare che il S.I.O.S. e il suo Comandante soprattutto non avesse avuto alcuna parte attiva alla vicenda e alla verifica effettuata dallo Stato Maggiore. Riprova indiretta di tutto ciò a parere di questa Parte Civile è l'estremo

attivismo che Tascio mostra invece nella redazione del comunicato del 20, 22 dicembre del 1980 dove lo Stato Maggiore assume la sua posizione ufficiale, finalmente, in merito al disastro aviatore del DC9, non dimentichiamo infatti che è proprio il Tascio che contatta il Pubblico Ministero Santacroce al fine di fargli comunque pervenire tale documento che è lo stesso Tascio, tra l'altro che elabora insieme al Melillo il contenuto del documento e quindi adesso di tale documento dobbiamo parlare, perché in tale documento sono racchiuse e sintetizzate molte responsabilità, dirette e indirette, contestabili a tutti gli odierni imputati; 1, il testo del messaggio esordisce così: "la stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto e in più occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo con sorprendente superficialità ad ipotesi conclusive quantomeno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente, precedendo così senza fondati dati di fatto le risultanze dell'apposita Commissione di indagine nominata dal Ministero dei Trasporti che secondo la stessa

stampa è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile", analizziamo, quindi onde evitare che la Commissione Luzzatti subisse delle tendenziose, distorte e contrastanti influenze l'Aeronautica Militare Italiana scende in campo per fare chiarezza, e qui sorge il primo legittimo dubbio, era questo lo scopo del messaggio, oppure era quello di contraddire la stessa Commissione Luzzatti, la quale aveva proprio agli inizi del dicembre del 1980, depositato al Ministero dei Trasporti e al Presidente del Consiglio la sua seconda prerelazione con cui concludeva con un giudizio di netta prevalenza sulla tesi del missile, e ancora, non era forse perché l'N.T.S.B il 25/11/1980 aveva identificato, proprio dall'analisi del tracciato radar un altro oggetto volante non identificato il quale testualmente aveva attraversato l'aerea del luogo dell'incidente da ovest ad est a grande velocità e approssimativamente nello stesso momento del verificarsi dell'incidente. Insomma, le motivazioni assunte dagli adesso imputati, non tendevano al di là di quello che si voleva poi

far credere, ad influenzare direttamente invece proprio quella Commissione Luzzatti e poi la Magistratura e poi lo stesso Gabinetto del Ministero della Difesa a cui il messaggio comunque fu pure inviato e il motivo non era forse sganciato dalle notizie di stampa ed era invece collegato a contrastare tecnicamente quello che l'N.T.S.B. aveva accertato dall'analisi del tracciato radar? A noi pare di sì, pare proprio di sì e pare proprio che le motivazioni fossero ben altre rispetto a quelle annunciate però è proprio... pare proprio che se di notizie tendenziose, distorte e contrastanti si deve parlare, queste andranno ricercate proprio in quelle che i nostri Generali scrissero in quel dicembre del 1980 e valga il vero; 1, sempre nel messaggio del dicembre del 1980 si dice testualmente: "tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate", questa è la notizia veramente falsa e distorta, dal momento che il telex di Martina Franca plottò allo Stato Maggiore la sera del 28 giugno 1980 e conteneva chiaramente una traccia non identificata che scendeva sulla stessa rotta del DC9 e che riportava orari riferibili al periodo

dell'incidente, in più la traccia con cui veniva contrassegnato il DC9 era stata identificata nella Lima/Kilo 477 che avvistata da Licola era già nella sera stessa del 27 giugno definita da Patroni Griffi come inesistente e ancora è ampiamente emerso durante tutto il dibattito che più tracce, le famose PR1, eccetera, che comportano a tutt'oggi notevoli difficoltà di identificazione come voli reali e ciò nonostante il tenace impegno di molteplici Periti specializzati in questioni radaristiche, è quindi una situazione tutt'altro che pacifica, quindi molto lontano dall'essere considerata nella stregua di ciò che avrebbero voluto farci credere i nostri Generali, a meno che di non riconoscergli il dono della preveggenza. Poi nella successiva esposizione del messaggio, il messaggio recita testualmente: "al momento dell'incidente nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o N.A.T.O. e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo, non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della stessa flotta U.S.A. come dichiarato da Cincusnaveur con il messaggio in allegato, sul poligono sperimentale interforce di

Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività". Come si vede nel messaggio stesso non si esclude né la presenza di aerei francesi e né la presenza di aerei del Patto di Varsavia e né la presenza di altri tipi di aerei, con ciò quindi si poteva comunque continuare a sospettare che un possibile comunque coinvolgimento di aerei comunque non appartenenti né alla N.A.T.O. e né alla stessa flotta o di aerei comunque del Patto di Varsavia o Mig libici o chi più ne ha e più ne metta, certamente posto che l'informazione di cui al punto precedente era errata e distorta, questa successiva dichiarazione appare ignobilmente suggestiva, continuiamo nella lettura del messaggio il quale ad un certo punto recita: "l'analisi del tracciamento radar effettuata, l'analisi del tracciamento radar effettuata dall'Aeronautica Militare sulla base della documentazione fornita dai Centri Radar di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità dell'incidente", allora ricordiamo, l'analisi del tracciamento radar di Licola, Siracusa e Marsala, la documentazione di Licola appare assolutamente inaffidabile, ci hanno detto dei testi qui in

dibattimento che DAL riporta una situazione assolutamente confusa e che le tracce vengono spesso confuse e non identificate. I dati di Marsala poi non possono essere considerati come attendibili, quanto cessano di registrare un solo minuto dopo l'ultimo segnale battuto da Ciampino e non quattro minuti come vorrebbero farci credere in quanto l'orario di Marsala, si ricorderà era disallineato di tre minuti rispetto a quello di Ciampino, in più Marsala non registrò tutti gli eventi relativi al disastro, perché per quelli avvenuti prima e ancora fuori portata e ci si riferisce ai famosi PR, era fuori portata e per quelli avvenuti dopo ebbero appena un minuto di tempo. Tutto ciò è un fatto di sicura rilevanza ai fini di un'affidabile disanima degli avvenimenti e poi Siracusa, facciamocela descrivere dallo stesso imputato Ferri, Siracusa. "Siracusa non era in avaria, Siracusa era in manutenzione e che però finiva proprio alle ore 21:00 del giorno e della sera del 27, sicché alle ore 21:00 del 27 in poi, dalle ore 21:00, Siracusa era operativo, ma in quel periodo Siracusa non poteva vedere Ustica, perché era troppo basso come orizzonte. Licola Siracusa e

Marsala, dall'analisi del tracciamento del radar effettuata dall'Aeronautica Militare in base alla documentazione fornita dai Centri Radar di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente", bah! Andiamo avanti, nel messaggio ancora si specifica che a Marsala vi fu un'interruzione di registrazione effettuata da un'operazione per dimostrare la procedura di cambio di nastro, rimaniamo qui nel pieno contesto della linea difensiva, perché i nostri Generali non sanno nulla di quello che successe la sera del 27 giugno del 1980 perché scrivono ma non sanno quello che scrivono perché prendono posizioni senza sapere loro stessi dove sta la verità dei fatti allora, della S.I.N.A.D.E.X. ci dicono ora, non avevano avuto ancora cognizione in quel dicembre e ciononostante che la notizia fosse di pubblica opinione nell'intero ambiente militare e nonostante che questa esercitazione simulata fosse stata prevista da precisi e facilmente riscontrabili programmi operativi, nonostante ancora che sull'argomento il Del Zoppo ebbe a redigere e a trasmettere una precisa relazione scritta. Nel merito poi infine per

concludere al relitto trovato in data 20 settembre nelle acque di Messina, ad Acquadolci, il messaggio specifica che trattavasi bersaglio lanciato tra il giugno '79 e il gennaio '80, il messaggio fa inoltre rilevare che la vernice usata è resistente agli agenti atmosferici e alla salsedine pertanto il relitto in argomento presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine non può essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'"Itavia". Qui i nostri Generali dimenticano però che il Colonnello Vigliola che fu l'unico militare ad avere ufficialmente esaminato il relitto, aveva assolutamente escluso che il relitto potesse essere rimasto in mare per molto tempo, giacché non presentava assolutamente tracce di corrosione o di flora marina. A parere di questa Parte Civile il reato contestato agli odierni imputati sta soprattutto qui, è racchiuso, è concentrato nel messaggio di quel dicembre che proprio per riprendere la stessa propria enunciazione, diffonde lui le vere notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo con sorprendente superficialità ad ipotesi conclusive, da parte dell'Aeronautica

Militare, quanto meno azzardate e premature sulla cause e sulla dinamica dell'incidente. Precedendo così senza fondati dati di fatto le risultanze dell'apposita commissione di indagine nominata dal Ministero dei trasporti ed è questo, questo del... questo tentativo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare un tentativo perfettamente riuscito, aggiungiamo noi, perché dopo essersi imposti quel silenzio di corpo di cui già abbiamo accennato, quell'omertà così bene esercitata per chi era perfettamente avvezzo a quella cultura del silenzio e di cui abbiamo anche ampiamente parlato, i Generali adesso imputati decisero in quel dicembre di scendere in campo per distruggere alla fonte ogni possibile ipotesi contrastante con le loro teorie e lo fecero nel momento più opportuno, proprio quando l'N.T.S.B., la stampa, l'"Itavia", la Commissione Ministeriale avevano divulgato le prime ipotesi ufficiali sul possibile coinvolgimento di un altro volo della traiettoria del DC9 e allora forti e anzi fortissimi delle loro autorità questi Generali fecero in modo che tale messaggio pervenisse anche alla Magistratura, e al Gabinetto del Ministero della Difesa e il gioco

era fatto Signori della Corte, il gioco era fatto e la versione ufficiale era stata divulgata al massimo, l'ordine era quello di rinviare ogni altra possibile osservazione o spiegazione, era un messaggio diretto ufficialmente ai Comandi di tutta l'Aeronautica Militare, di tutta l'Aeronautica Militare, ma pur sempre un messaggio che filtrò subdolamente a tutti i poteri politici e giudiziari in qualche modo coinvolti. Quella porta aperta era già stata chiusa immediatamente e chiusa vi rimase per tanti, perché quella versione ufficiale di fatto interruppe ogni prospettiva di indagine che fosse collegata all'esame del contesto radaristico, la Commissione Luzzatti, i Collegi Peritali, la Magistratura indagante furono indotti ad accettare tale situazione, perché nessuno si immaginava, almeno allora, l'enorme mole di inesattezze e di castronerie contenute nel documento, tutti furono indotti a pensare che soltanto il recupero del relitto affondato nel Tirreno potesse dare poi alla fine una risposta ai quesiti sul come e sul perché quella sera un aereo civile era sparito dai radar di controllo, ed è illuminante a tal proposito la dichiarazione

del Giudice Santacroce che fa alla Commissione Stragi, Santacroce dice: "il recupero dell'aereo sul quale avevo puntato tutta la mia inchiesta rappresentava il presupposto necessario per avanzare richieste articolate e precise". Così seguirono gli anni e così passò il tempo e tanto tempo e le documentazioni sopravvissute seguirono la loro sorte a loro imposta dalle soppressioni di routine, le memorie dei testimoni al fatto si potevano nascondere dietro il sottile filo del non ricordo e i parenti delle incolpevoli vittime ormai ospiti del Tirreno rimasero soli ad aspettare. Soltanto in corso di deposizione davanti a questa Corte il sottoscritto Avvocato rileva delle contraddizioni che sono sintomatiche, perché se c'è un fatto non ci possono essere contraddizioni nemmeno se sono quattro persone che ce le raccontano, sul plottaggio del R.I.V. di Ciampino ad esempio il Bartolucci esclude che sia mai pervenuto allo S.M.A., Melillo invece ammette che comunque tale plottaggi è venuto allo S.M.A., però andato al Quinto Ufficio del Terzo Reparto e quindi lui non l'ha visto; un altro esempio, sul telex di Martina Franca ricevuto la sera del 28 giugno '80

Ferri ha dichiarato che riportava i dati di Ferrara, Licola e Marsala, Ferri non nomina Siracusa e in più ha tenuto a precisare che Siracusa era fuori portata radar, Melillo e Tascio invece nel messaggio del 20, 23 dicembre '80 scrivono che l'analisi del tracciamento radar effettuata dall'Aeronautica Militare sulla base della documentazione fornita dai Centri Radar di Licola, Siracusa e Marsala; un altro esempio sul messaggio di Cincusnaveur, il Generale Bartolucci dice che ebbe contatti solo con il Comando delle Forze Aeree a sud Europa, Generale Bagatti; Melillo invece dice che il messaggio pervenne attraverso l'Ambasciata Americana e quindi non attraverso il Generale Bagatti e che è probabile comunque che sia arrivato attraverso il Secondo Reparto, Tascio; il Generale Tascio ovviamente esclude ogni intervento del suo reparto e pertanto contraddice comunque la posizione di Melillo circa il canale attraverso cui pervenne il messaggio, queste ed altre e tutte quelle che comunque nel contesto che vi abbiamo descritto, sono contraddizioni e queste contraddizioni ci pare di poter sostenere con assoluta certezza, sono insanabili e benché le varie versioni siano

state evidentemente concordate in relazione alle approfondite conoscenze degli atti processuali che gli imputati hanno mostrato di avere, sono da sole sintomatiche dei comportamenti contestati, denotano inoltre e ancora una volta l'assoluta mancanza di responsabilità che i nostri Generali vorrebbero far credere e si tramutano in un gioco di scaricabarile che alla fine permetterà comunque di incastrarli alle loro precise responsabilità. E quindi io posso arrivare alle conclusioni: la disamina degli atti e dei fatti, delle omissioni e dei comportamenti assunti dagli odierni imputati non può a parere di questa Parte Civile che a realizzare il reato a loro contestato, la concretizzazione di tale reato per quello adesso esposto e per quello che sarà ancora ben meglio precisato da chi seguirà dopo di me, si ritrova in ogni gesto compiuto e non compiuto da Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno, ogni imputato ha avuto nell'evolversi degli eventi posizioni altamente responsabili, ognuno ha posto in essere atti idonei all'attuazione di quell'impedimento e di quella turbativa che il costrutto penale richiede essere elementi necessari e sufficienti

alla realizzazione del delitto di attentato agli organi costituzionali e vorrei aggiungere che in relazione all'impedimento questo impedimento è assolutamente dimostrato dal fatto che io come Parte Civile per quello che rappresento sto parlando con voi, il dolo certamente è generico è stato palesato dal carattere stesso dei fatti commessi ed omessi, il movente ha sostenuto alla perfezione quanto commesso in dispregio della norma penale e le condotte sono state inequivocabilmente convergenti verso l'impedimento delle prerogative politiche delle nostre istituzioni democratiche e sia per quanto riguarda la politica interna che le relazioni diplomatiche internazionali, è certamente deducibile come senza gli ostacoli che sono in vario modo frapposti all'accertamento delle varie cause sull'incidente di Ustica, gli organi competenti avrebbero potuto sicuramente fare chiarezza su una vicenda intricata ed estremamente pericolosa per la stabilità e la pace della nostra Nazione, ciò avrebbe consentito al nostro Governo di adottare le misure che sarebbero state ritenute opportune anche nei confronti degli altri stati eventualmente

responsabili, ma ciò non è stato, e questo preciso evento adesso e finalmente di questo evento dovranno rispondere gli odierni imputati, il nesso causale tra i fatti commessi, ma soprattutto omessi e l'evento, è riscontrabile in termini altamente probabili, proprio per peculiare posizione di garanti che i Generali imputati rivestivano in seno all'Aeronautica Militare che allora era l'ente di controllo per la sicurezza di ogni volo aereo, la catena causale inoltre è rimasta sempre e comunque integra, nonostante le sparizioni documentali e le numerosissime omissioni testimoniali, cioè anche perché il contestato reato non ha mai potuto prescindere dalla posizione di piena prevalenza che gli imputati rivestivano sicuramente nell'ambito della struttura dello Stato Maggiore, il comportamento illegittimo di costoro ha leso in maniera diretta quindi anche il diritto alla verità di cui le parti private presenti in questo processo sono portatori e legittimi titolari. E' questo l'ultimo contesto, questo modus operandi che non può essere perdonato, un atteggiamento conforme e assolutamente costante, che vede ogni odierno

imputato operare in quasi perfetta sintonia e che ci pone di fronte a situazioni paradossali dove la verità dei fatti sarà talmente ben nascosta da diventare a volte incredibile, dove la necessità di dover dare delle risposte si scontrerà inevitabilmente con il buco nero delle distruzioni documentali, degli occultamenti probatori, delle dichiarazioni apodittiche di chi aveva la certezza di non potere essere smentito perché ormai cancellate ne erano le prove contrarie, pertanto questa Parte Civile allora chiede la condanna di Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno alla pena che codesta Eccellentissima Corte vorrà ritenere congrua per la violazione dell'art. 289 del codice penale e 77 codice penale militare di pace, commesso da loro in concorso, e noi attenderemo, Signor Presidente e Signori della Corte con trepidazione questa decisione e lo faremo con assoluta fiducia e senza alcun proponimento giustizialista o istanza di sommaria vendetta, il convincimento sulla colpevolezza degli odierni imputati e per quanto riguarda questa Parte è pieno, è privo di alcun dubbio, il reato si è realizzato in ogni suo aspetto e però

ogni soggetto. Nel disastro aereo del DC9 della compagnia "Itavia" inabissatosi nelle acque del Tirreno tra le Isole di Ponza e di Ustica con ottantuno persone a bordo, il 27 giugno del 1980 perdeva la vita Fontana Enzo, che era coniuge della Signora Osnato Rossana che io rappresento, la perdita del proprio congiunto a seguito del fatto illecito e costituente il reato, ha determinato l'insorgere nella sfera soggettiva della Signora Osnato Rossana di una situazione giuridicamente rilevante, pacificamente meritevole di riconoscimento e tutela dell'ordinamento, il diritto della Signor Osnato Rossana di vedere in primo luogo perseguiti gli autori delle condotte illecite che hanno a vario titolo determinato la morte del proprio congiunto e quindi di ottenere il risarcimento anche dei danni subiti è stato però di fatto negato in ragione e per effetto delle condotte illecite ascritte agli imputati, con tali condotte i quattro imputati hanno impedito che le amministrazioni della difesa e dei trasporti nonché la Magistratura indaganti ricostruissero in modo adeguato e sulla base di tutti i fatti all'epoca conosciuti o comunque conoscibili le

cause che hanno determinato la caduta di quell'aereo il 27 giugno '80, con ciò hanno direttamente condizionato la genesi e lo sviluppo dell'accertamento, sia in sede politica e sia in sede giurisdizionale, nazionale e internazionale, compromettendone e comunque ritardandone poderosamente l'esito. Il conseguente legittimo diritto dei parenti delle vittime di conoscere le cause della morte dei rispettivi congiunti è stato quindi pregiudicato così come pregiudicato è stato anche il loro diritto di ottenere in qualunque sede il ristoro dei danni subiti. Le condotte illecite degli imputati così come ricostruiti nel corso del presente dibattimento hanno sicuramente leso in maniera diretta ed immediata interessi morali e patrimoniali dei congiunti delle vittime, tale lesione di interesse ha cagionato un sicuro danno di cui si chiede il rimborso, il risarcimento per le ragioni sopra poste si confida che questa Terza Sezione della Corte di Assise di Roma voglia condannare gli imputati al risarcimento dei danni in favore della Parte Civile Osnato Rossana nella misura che sarà definita nella opportuna sede civile e concedendo il pagamento di una somma a

titolo di provvisionale per euro 500.000 (cinquecentomila), tale somma sarà richiesta in sede di costituzione, già richiesta in sede di costituzione di Parte Civile, viene confermata adesso nella sua adeguatezza in relazione alla precisazione delle gravi responsabilità emerse nel corso del dibattimento che a parere del sottoscritto Avvocato sono apparse sicure, inoltre tale determinazione tiene conto del nuovo riconoscimento che la migliore giurisprudenza ha recentemente ammesso al cosiddetto danno esistenziale che nel caso di specie non può non essere riscontrato nella personale posizione della presente Parte Civile. Il 27 giugno dell'80 la Signora Osnato Rossana rimase priva del proprio coniuge, e quindi priva di alcun reddito da lavoro, Enzo Fontana la lasciava con un bimbo di pochi mesi, Osnato Rossana ebbe pertanto a subirne conseguenze devastanti di ogni tipo, al dolore profondo si unì un enorme danno emotivo ed esistenziale e poi la necessità di doversi giornalmente allontanare dal proprio bambino per trovare un'occupazione che le potesse garantire la sopravvivenza e poi il danno morale distruggente e continuamente perpetrato dalle

conseguenze dell'operato posto in essere dagli imputati, in assoluto dispregio al diritto all'oblio vantato dalla Parte lesa e poi il danno strettamente patrimoniale per non aver potuto supplire idoneamente a tutte le necessità economiche che tale situazione comportava, avendo la stessa ottenuto la misera consolazione di un risarcimento transattivo pagato dall'assicurazione nella offensiva misura di 30.000.000 (trentamiloni) delle vecchie lire. Noi non soffocheremo la Corte con ulteriori discorsi di tal genere, per giusta custodia della dignità della Parte rappresentata dal sottoscritto ci fermiamo qui. Ma per tutto ciò che non sarà detto adesso si confiderà nella certamente attenta e proba valutazione della Corte, anche in considerazione di quanto altre Parti Civili hanno già deposto in merito e poiché gli effetti della presente costituzione di Parti Civili sono stati rivolti nei confronti del responsabile civile, già presente nel presente giudizio e identificato nella persona del Ministero della Difesa si fa istanza a che la Corte voglia confermare la responsabilità civile del Ministero della Difesa in ordine al chiesto

ristoro, con ulteriore condanna alle spese competenza ed onorari per l'attività professionale svolta durante il corso del giudizio e da liquidarsi come separata notula, da porre in solido a carico di tutti gli imputati e del parte del responsabile civile. **PRESIDENTE:** allora, la Corte rinvia all'udienza del 7 novembre ore 9:30, invitando gli imputati a ricomparire senza altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a r.l. ROMA - ed è composta di nn. **125** pagine.

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