



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

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

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

UDIENZA DEL 08.03.2004

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA BIAGGIANTI

RINVIO AL 10.03.2004

AVV. DIF. BIAGGIANTI: Signor Presidente e Signori della Corte a me l'onore... **PRESIDENTE:** un attimo. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** allora gli imputati sono tutti presenti, i Difensori va bene, allora in sostituzione dell'Avvocato Bartolo e dell'Avvocato Nanni. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** io. **PRESIDENTE:** sì, Avvocato Biaggianti, prego!

ARRINGA DELL'AVVOCATO DIFESA BIAGGIANTI.-

AVV. DIF. BIAGGIANTI: Signor Presidente e Signori della Corte a me l'onore e l'onere di iniziare la discussione per la difesa del Generale Bartolucci, un compito difficile perché prima di me già sono intervenuti altri Difensori che con maggior abilità, maggior chiarezza, maggior precisione Vi hanno spiegato e argomentato quali sono le ragioni per le quali noi chiediamo l'assoluzione dei quattro Generali, noi siamo gli ultimi a parlare, tanto è stato detto, però tutte queste considerazioni che sono state svolte e a cui mi richiamo e mi riporto, in particolare quelle svolte dall'Avvocato Bartolo e l'Avvocato Nanni, loro erano forti di una richiesta assolutoria che il Pubblico Ministero ha formulato nei confronti dei propri assistiti e

quindi il loro compito è stato semplificato, una richiesta assolutoria giustissima che incomincia a restituire l'onore al Generale Melillo e al Generale Tascio delle persone di cui ho conosciuto la professionalità e che quindi meritano una richiesta di questo tipo, l'Avvocato Nanni e l'Avvocato Bartolo sono stati per me un esempio di professionalità nel corso di questo procedimento, però noi difendiamo il Capo di Stato Maggiore, il Generale Lamberto Bartolucci, lui non si è mai nascosto, l'ha sempre detto, se qualcuno avesse dovuto riferire all'autorità governativa, quello ero io, ero io il deputato istituzionale a tale compito, ed allora forse proprio per questo come Difensore del Capo di Stato Maggiore, per il quale Vi ricordo il Pubblico Ministero ha richiesto una condanna, in tale veste mi si impone di riaffrontare gli argomenti che sono stati portati dall'Accusa per sostenere questa imputazione del 289, cercherò di evitare duplicazioni, ripetizioni per quanto possibile se ciò dovesse accadere me ne scuso fin da adesso, ma il mandato professionale che è stato a me conferito dal Generale Bartolucci, la stima personale e l'esempio di professionalità

che nel corso di questa forzata convivenza giudiziaria il Generale ha mostrato, mi impone di svolgere con completezza il mio mandato difensivo. Fatta questa brevissima premessa Vi volevo raccontare qual è stata la mia prima presa di contatto con il processo cosiddetto Ustica, l'Avvocato Crupi che è oggi qua presente è stato uno dei miei maestri, verso la fine del '94 mi ricordo mi incaricò di andare all'Ufficio Tribunale dei Ministri a Via Tribuniano a ritirare una copia di una perizia e fu una mia prima presa di contatto con questo processo, la curiosità che ha sempre caratterizzato la mia attività professionale, anche quando ero un giovane praticamente procuratore mi portò a chiedere notizie su questo adempimento che lui mi mandava a fare al Tribunale dei Ministri e mi spiegò che io andavo a ritirare l'ultima perizia che era stata elaborata dai Consulenti del Giudice proprio su questa vicenda, tragica vicenda della... di questa "Strage di Ustica" cosiddetta, e mi ricordo che rimasi perplesso del fatto che nel '94 ancora stessero facendo delle perizie su questo processo, e obiettai dicendo: "ma a che fine vado a ritirare una perizia, si sa

già tutto su questa vicenda?", e l'Avvocato Crupi mi disse: "ma come fai a sapere tutto che non ha mai visto un atto di questo processo, sono quattordici anni che vanno avanti le indagini?", "no, ma io so tutto risposi", perché avevo seguito le televisioni, avevo seguito la stampa, avevo visto dei film, avevo visto delle rappresentazioni teatrali, ritenevo di sapere tutto di quella vicenda. La perizia si trattava alla fine del '94, Voi sapete benissimo era la perizia Misiti, e quindi iniziai per la prima volta ad esaminare degli atti processuali, non mi accontentai più di quello che mi arrivava dall'esterno e di quello che mi raccontava la stampa o mi raccontavano le televisioni, incominciai a filtrare le notizie e quindi mano mano le mie convinzioni che si erano radicate dall'80, io ero un adolescente, un ragazzo molto giovane, sino al '94 quindi quattordici anni di una campagna stampa, cinematografica, TV, che era a senso unico, queste mie convinzioni piano piano cambiavano, perché Vi dico questo? Mi rivolgo specialmente ai Giudici Popolari, perché i Giudici togati hanno maggior esperienza e quindi sono capaci di filtrare le notizie televisive,

giornalistiche che in qualche modo inquinano la quiete del processo, perché Voi Giudici Popolari come me Vi siete avvicinati ad un processo che è stato viziato dai suoi antefatti, dalla più lunga istruttoria della storia repubblicana, diciannove anni di istruttoria, da un tam tam mediatico che per diciannove anni ci ha convinto a tutti che... già di sapere qualcosa, già di aver la verità, di aver raggiunto la verità, la conoscenza delle cause di questa tragedia, quindi quando a settembre del 2000 per la prima volta siamo arrivati qua, eravamo già tutti convinti nel nostro inconscio di qualcosa, questo è successo a me per questo Ve lo dico, perché sono sicuro che è successo a me, sarà successo a Voi, attraverso diverse esperienze, attraverso delle... diciamo modalità diverse, situazioni diverse, ma anche Voi siete arrivati qua come me già convinti di qualcosa. Poi Voi sette siete stati gli unici ad avere la possibilità di conoscere tutto il materiale istruttorio, avete avuto con grossa fatica personale lavorativo, la possibilità di vivere tre anni e mezzo di dibattimento qua insieme a noi, e quindi avete avuto la possibilità di un panorama complessivo, di

conoscere gli atti e allora io Vi invito a lasciare da parte le influenze mediatiche che possono aver in qualche modo influito sulle Vostre conoscenze, sul pregiudizio che è stato creato in tutti noi in ventiquattro anni di campagna stampa a senso unico su questi fatti, Voi siete gli unici terzi non portatori di interessi specifici, che avete quindi un panorama complessivo sia degli atti dibattimentali, sia degli atti istruttori e siete gli unici in grado di mettere una Sentenza giusta, celebrare il processo lontano dal clamore giornalistico, sicuramente è servito perché quando nel settembre 2000 siamo arrivati qua sembrava che i quattro Generali venissero processati per aver causato loro la strage, poi piano piano il tempo ha ristabilito il giusto equilibrio processuale, ignoti gli autori della strage, archiviato il procedimento, il processo che abbiamo celebrato qua era un processo per 289, il Professor Musco alla scorsa udienza con un intervento mirabile per chiarezza e sinteticità Vi ha detto che il reato contestato è inesistente, e si è chiesto perché il Giudice Istruttore abbia contestato un reato che lui ritiene inesistente, io sono più

malizioso, meno rispettoso forse del Professor Musco Vi dico che il Giudice Istruttore è stato costretto ad invitare il 289, passatemi il termine, per celebrare il processo, perché serviva celebrare il processo, bisognava giustificare la più lunga istruttoria della storia repubblicana, bisognava celebrare comunque un processo a diciannove anni dai fatti e bisognava contestare il 289, perché il 289 è un reato che prevede la pena sino all'ergastolo e quindi un reato imprescrittibile, era l'unico modo per celebrare un processo a venti anni dal fatto, il Professor Musco ha concluso dicendo: "state esaminando un fatto che non è previsto dalla legge come reato", e noi tra l'altro ci siamo resi conto che questo processo non si basava su prove, non ce n'era una e non ce n'è stata portata una nel corso del dibattimento, si badava solo su indizi ipotetici che non erano mai né gravi, né precisi, né concordanti, i Giudici Popolari verranno resi edotti di questo dal Presidente, perché gli indizi possono portare a una Sentenza di colpevolezza e devono avere tre requisiti principali, la gravità, la concordanza e la precisione, mai indizi che sono stati a Voi

portati in quest'aula raggiungeranno un tale livello, eppure questo è un processo soltanto indiziario, indizi che sono stati generati da quelli che l'Avvocato Equizi Vi ha definito come cultura del sospetto, la cultura del sospetto consiste nel "non potevano non sapere, non è possibile, non è credibile", parole che abbiamo sentito ripetere per tante volte da tutte le Parte Civile, anche dagli stessi Pubblici Ministeri che sono intervenuti per sostenere l'accusa in questo processo, una cultura del sospetto che è facilmente alimentabile, perché si alimenta con diciannove anni di istruttoria, con un milione e mezzo di atti, noi parliamo sempre di un milione e mezzo di atti, probabilmente oggi sono molti di più, centinaia di testi ascoltati, quasi tutti a dieci, undici anni dal fatto, documenti cercati a nove anni dal momento in cui il DC9 è sparito, un materiale istruttorio immenso che ha alimentato questa cultura del sospetto. Ma da tutto questo calderone Vi siete chiesti che cosa i Pubblici Ministeri e le Parti Civili sono riusciti a tirare fuori, tra le centinaia di testi ascoltati ci sono stati portati sei o sette testi definitivo come testi

di Accusa, Cucchiarelli, Colonnelli, Diamanti, poi andremo a vedere le dichiarazioni che valenza hanno, Chiappelli e Lucioli due Comandanti dell' "Itavia", arriveremo anche a quello, il Maresciallo Carico, Bozzo che stava in vacanza in Corsica e sentiva il rumore degli aerei durante la notte, i testi calabresi che avrebbero visto degli aerei sulle coste, Richard Coe, questi sono quelli più esemplificativi che sono stati portati a Voi a sostegno dell' Accusa, ormai Voi conoscete le carte e sapete che valenza hanno questi testi dell' Accusa. Per non parlare dei documenti, il telex di Cincusnaveur del 3 luglio '80, è un documento che non convince, senza che mai nessuno ne abbia disconosciuto l'originalità e comunque non convince, la lettera dello Stato Maggiore del 20 dicembre, l'Avvocato Bartolo Vi ha detto: "tutto quello che c'è in atti non serve, un milione e mezzo di atti, tutto quello che non c'è serve" e credo che sia una frase che rende perfettamente il tipo di attività che l' Accusa ha fatto in questo processo, non hanno portato prove, hanno portato solo indizi che non sono mai né gravi, né precisi, né concordati, non hanno portato la prova del complotto, non hanno portato

la prova che il Generale Bartolucci e gli altri tre Generali abbiano a qualsiasi titolo ordinato di tacere, nascondere fatti agli Ufficiali, agli Avieri e Sottufficiali in servizio quella sera del 27 giugno dell'80, le uniche prove vere che avete sono le telefonate, le abbiamo viste, il Presidente le conosce a memoria oramai, poi ci torneremo sinteticamente, non emerge nessuna prova neanche dall'ascolto ripetuto di queste telefonate, e non emerge nessuna prova delle tesi accusatorie neanche dall'esame del relitto che è la prova principale di questo processo, un relitto ricostruito a novantaquattro per cento nell'hangar di Pratica di Mare, un relitto dal quale si evidenzia semmai lo scoppio nella toilette posteriore, la parte posteriore dell'aereo. Però questo relitto va contro le tesi del Giudice Istruttore, allora nonostante basti poco il Collegio Misiti segnala che con tre, quattro miliardi si potrebbe completare il recupero del relitto della parte posteriore per avere quelle evidenze primarie dell'esplosione che potrebbero... metterebbero la parola fine su questo mistero di Ustica, perché finalmente potremmo avere una verità oggettiva, il Giudice

Istruttore quel recupero non lo promuove, non lo promuove perché non gli fa comodo, non fa comodo alle sue tesi e allora forse i familiari delle vittime se la dovrebbero prendere con chi ha condotto un'istruttoria a senso unico, con chi non ha acconsentito al recupero del relitto, un processo imponente, il più grande della nostra storia forse, difficile da conoscere tutto, difficile da interpretare, difficile da spiegare, un'imponenza processuale che ci ha allontanato dal vero oggetto del processo, che era quello di accertare la condotta dello Stato Maggiore e verificare se in effetti ci fosse stata una omissione di informazioni al Governo, Voi avete cercato di fare di più, avete cercato di accertare le cause della tragedia, noi imputati e Difensori degli imputati abbiamo dato la nostra massima disponibilità nel corso di questo dibattimento a tale accertamento, i quattro Generali sono sempre stati presenti, giorno dopo giorno per circa quattro anni in quest'aula, confortandosi giorno dopo giorno con i testi, con i Periti, con le prove che venivano portate, una totale disponibilità degli imputati e dei loro Difensori che ha comportato un silenzioso... una

silenziosa inversione dell'onere della prova, di cui Voi dovete dare conto in Sentenza, perché gli imputati e i Difensori con questo loro atteggiamento non si sono limitati a difendersi dall'accusa che gli veniva mossa, hanno dimostrato attivamente l'assoluta inverosimiglianza di alcuni episodi contestati, l'assoluta inverosimiglianza di alcune tese tecniche portate qui dai Consulenti di Parte Civile e dai Consulenti del Giudice, l'assoluta inverosimiglianza dell'accusa nei loro confronti, e allora io Vi invito a lasciare da parte le precedenti convinzioni che sono state in qualche modo radicate in Voi da questo tam tam mediatico che si è ripetuto in tutti questi anni, concentratevi sugli atti giudiziari ed emettete una Sentenza giusta che restituisca al Generale Bartolucci e agli altri tre Generali l'onore che è stato loro sottratto in questi dodici anni di processo. La mia discussione seguirà una modalità si può dire di tipo cronologico, ripercorrerò i fatti che sono avvenuti nella immediatezza della notizia della scomparsa del DC9, poi analizzerò una seconda parte in cui verificherò tutti quelli che sono stati a Voi portati come indizi a carico

del Generale Bartolucci e poi una terza parte di natura tecnica, dopo di me parleranno i colleghi, l'Avvocato Forlani e l'Avvocato Ceci e l'Avvocato Crupi, naturalmente nessuno ripeterà argomentazioni che il precedente Difensore avrà già svolto, quindi un tentativo di non sovrapporsi e di dividere gli argomenti che verranno a Voi portati per dimostrarvi l'assoluta innocenza del Generale Bartolucci. Volevo partire da una verifica delle dichiarazioni rese dai Controllori di volo della Sala di Ciampino, noi abbiamo ascoltato in quest'aula tutti i Controllori, abbiamo dedicato a loro ampio spazio, addirittura abbiamo fatto di più su sollecitazione del Presidente, ci siamo recati nella Sala di Controllo dell'aeroporto di Ciampino, l'abbiamo ispezionata, l'abbiamo vista, abbiamo visto come funzionava il sistema, i controllori di volo civile seguivano e avevano diciamo il controllo del volo, sia delle rotte degli aerei civili che quelli degli aerei militari con piano di volo e questo controllo veniva svolto attraverso due sistemi, l'abbiamo imparato qui in aula, il controllo radar, quindi l'Operatore seguiva sullo schermo il famoso

P.P.I. il volo di questi aerei, un Assistente Controllore procedurale che invece nel momento in cui il radar perdeva il segnale per limiti di autonomia lo seguiva con un contatto radio e dei riporti sul monitor, quella sera il DC9 viene seguito dai Controllori addetti al T.S.R., che è il tratto sud di Roma, e questo aereo viene lasciato dal controllo radar dopo Ponza, a quel punto viene preso in controllo, in contatto dall'Operatore radio che lo segue fino alla discesa ai Palermo, i contatti con l'aereo sono normali, quattro, cinque minuti prima che l'aereo debba atterrare a Palermo, l'aereo non risponde più. Noi per ricostruire con precisione tutti questi momenti abbiamo sentito qui in aula tutti gli Operatori in servizio, che tra l'altro erano già stati sentiti nella fase istruttoria, io sintetizzerò al massimo le loro dichiarazioni evitandovi inutili letture che Vi sono già state proposte dagli altri Difensori, mi limiterò a leggere solo quelle parti che risultino effettivamente di interesse. All'udienza del 17 gennaio e del 7 febbraio 2001 abbiamo ascoltato Nino La Torre, era il Controllore addetto al T.S.R., prende incarico il DC9 all'altezza di

Latina, parla con il Pilota e lo segue fino a quaranta miglia dopo Ponza, il punto Alfa 13 Berol (fonetica), qualche minuto prima delle 21:00 lo lascia al Controllore procedurale Corvari, quando si rende conto che Corvari ha perso il contatto con questo aereo contatta personalmente i Centri Radar di Licola e di Napoli che però gli rispondono di non avere notizie del DC9, per quanto riguarda il traffico aereo militare La Torre dice che ce n'era stato durante la giornata, ma che durante il suo turno di lavoro La Torre attacca alle 20:00 e stacca alle 7:00 della mattina del 28 giugno, non vide traffico militare sul proprio schermo radar, una dichiarazione importante perché Nino La Torre è il Controllore che ha gli occhi sulla zona in cui cade il DC9, perché ha sotto i suoi occhi lo schermo P.P.I. che è competente per il T.S.R., quindi per la zona a sud di Roma. All'udienza del 6 febbraio 2001 abbiamo ascoltato Corvari, Assistente al traffico procedurale e segue via radio il DC9, riferisce di questo ultimo contatto con il DC9 quando il DC9 aveva un tempo stimato su Palermo di circa tredici minuti per l'atterraggio, dopo quattro, cinque minuti

richiama l'aereo che non dà più contatti, quindi lui è l'ultimo a parlare via radio con il Comandante del DC9, pensa immediatamente ad un'avaria radio, si mette in contatto con l'"Air Malta" che transitava in quella zona per fare un ponte radio e per verificare se questa varia radio potesse essere superata con un contatto diretto tra i due aerei, l'"Air Malta" gli comunica che il DC9 non gli risponde ed allora Corvari si mette in contatto con i Centri Radar di Palermo e Catania, che però rispondono di non avere nessuna notizia, coadiuvato dal Caposala Massari e da Grasselli si mette anche in contatto con il Centro Radar di Marsala che risponde che nel momento non vedevano nulla perché ci avevano il cono d'ombra, la telefonata è alle 19:11 Zulu, è la prima telefonata che viene fatta a Marsala. Corvari riferisce che la prima ipotesi fu quella di un ipotetico dirottamento, però dopo aveva avuto risposte negative da Palermo, da Catania e da Marsala sull'avvistamento, lui pensò alla disgrazia, in tutta la sala si pensò alla disgrazia, quello che volevo sottolineare nella deposizione che ha reso qui davanti a noi Corvari è che Corvari riferisce di non aver visto

traffico sconosciuto quella sera e che quel giorno definisce la giornata di traffico come una normale giornata di traffico aereo. Altra testimonianza rilevante, perché Corvari insieme a La Torre è l'altro Controllore che ha gli occhi sulla zona dell'incidente. All'udienza del 17 gennaio 2001 abbiamo sentito Cucchiarelli che è un'Assistente Controllore della Sala di Ciampino, lui afferma di aver visto trenta minuti prima della caduta del DC9 alcune tracce di traffico cosiddetto operativo, con codice quota, lui dà una quota di circa diciannovemila, ventiquattromila piedi, quindi aerei che non si nascondevano ad ovest di Ponza, in dibattito però ha precisato anche un particolare che ritengo importante, cioè lui dice che non vide traffico operativo presente al momento della caduta del DC9, udienza è del 17 gennaio rispondendo alle domande della Parte Civile, Cucchiarelli dice: "ho già specificato e non solo vorrei anche fare molto chiara questa cosa, che per me quella sera non era successo niente di eccezionale, era una sera piuttosto noiosa, anzi dopo è successo questo nel settore limitrofo diciamo, è successa questa... questo incidente,

allora si è movimentato, ma se no nel grigiore più assoluto", pagina 33 e 34 udienza del 17 gennaio 2001, torna sull'argomento a pagina 56, mi riferisco alla pagine delle trascrizioni rispondendo a una domanda del Difensore degli imputati dice: "basso carico di traffico, insomma che si può gestire senza affanno, senza insomma quella che comunemente si intende per normalità, ognuno nelle proprie specializzazioni diciamo", perché è importante questa dichiarazione? Perché Cucchiarelli è uno di quei testi che sono stati portati a Voi dall'Accusa come la prova dell'esistenza di quel traffico la sera, di un traffico che poteva in qualche modo avere delle attinenze con il volo del DC9, queste sono le sue parole rese qui davanti a Voi in dibattimento. Alla stessa udienza abbiamo sentito Colonnelli, addetto alle partenze presso il Centro Controllo di Ciampino, anche lui riferisce di aver visto traffico aereo a sud di Ponza circa alle 20:30, anche lui precisa che la situazione generale appariva normale, a pagina 142 del suo esame dibattimentale il teste dice... il Difensore gli chiede: "parlò di tale avvistamento con il Controllore nel monitor del quale aveva visto

questo traffico aereo?", "non credo", "riferì ad un suo superiore di questo traffico aereo che aveva visto su questo monitor?", "no, non credo neanche questo", il Difensore gli chiede: "le sembrava una situazione anomala questo traffico aereo che avevate avvistato in quell'orario e in quella zona, cioè era una situazione che poteva creare allarme, era una situazione che aveva creato allarme all'interno della Sala Controllo?", "no" risponde Colonnelli pagina 142 della sua deposizione, a pagina 157 l'Avvocato Bartolo gli chiede se vide quelle tracce quella sera o se vide quelle tracce in altre occasioni e poi successivamente le ha messe in relazione con il DC9, Colonnelli viene sentito per la prima volta dal Giudice Istruttore nel '95 a quindici anni dai fatti e lui risponde: "naturalmente, ho rilasciato la mia deposizione a distanza di circa quindici anni, quindi naturalmente la mia è stata... non era sicuramente una testimonianza fresca, recente, questo ne dà atto insomma, nel senso che non può dirmi dopo quindici anni lei è sicuro di questo naturalmente, ragionevolmente ne sono sicuro", questo lo dice a pagina 157 del suo esame dibattimentale Colonnelli, a una domanda

specifica che viene fatta al teste dal Presidente Dottor Muscarà lui risponde che le esercitazioni si erano svolte quel giorno ma che erano terminate nel pomeriggio; Diamanti non l'abbiamo sentito, ci dobbiamo rifare ai verbali istruttori, perché nelle more del procedimento è deceduto, è stato sentito anche lui nel '95, il 4 aprile del '95 e il 10 gennaio del '95, e dice, una cosa importante, "io sapevo che quella sera erano in corso delle manovre N.A.T.O. nel Tirreno tra Ponza e la Sicilia ad est e ad ovest dell'aerovia Ambra 13 e a quote più basse da quelle tenute dai velivoli civili in aerovia, ho notato sugli schermi la presenza di manovre militare", noi abbiamo visto il notam di quel giorno, sappiamo che quelle manovre sono terminate il pomeriggio, erano in effetti ad est della Sicilia, quindi la collocazione geografica è corretta con quello che dice Diamanti, Diamanti rende questa dichiarazione nel '95 quindi a quindici anni dai fatti, "abbiamo visto anche sugli schermi i transponder degli aerei militari - questa è la dichiarazione del 4 aprile '95 - sono percepiti dai radar militari come quelli di Poggio Ballone e della Sicilia, cioè i radar

militari possono interpretare a differenza di noi tutti i dati che provenivano dai velivoli militari", noi abbiamo visto che dai Collegi Peritali che si sono succeduti le tracce sono state viste, quelle registrate dai radar militari e di queste tracce di cui parla Diamanti non ce n'è nessuna evidenza. Il 21 febbraio del 2001 viene sentito il Supervisore operativo della Sala di Controllo, il Capitano Grasselli, racconta che dopo aver appreso da Corvari del mancato contatto radio con il DC9 inizia a telefonare a tutti gli enti militari e civili che in qualche modo potevano avere un contatto con la vicenda, alle 19:11 Zulu telefona a Marsala che però non vede nulla e gli risponde, perché aveva il cono d'ombra, telefona anche a tutti i siti della Difesa Aerea che però non vedevano il DC9, contatta la Società "Itavia" e si preoccupa di fare questo perché vuole stabilire la reale autonomia dell'aereo per stabilire una data uffi... un momento ufficiale, un tempo ufficiale in cui non si può più presumere che l'aereo sia ancora in volo. Massari è il Caposala della C.C. di Ciampino, non lo abbiamo potuto ascoltare perché è un'altra di quelle persone che è

deceduta nelle more del procedimento, viene ascoltato varie volte durante l'istruttoria, viene ascoltato il 18 marzo del '91, racconta che è quello che sigilla quella notte le comunicazioni radio e telefoniche, le conserva in cassaforte e le consegna al Colonnello Guidi, e dice: "in Sala Operativa erano presenti al momento del fatto una quarantina di persone, tra Controllori e Assistenti", dichiarazione importante perché poi andremo a verificare che tra quaranta Controllori, tra Assistenti, Controllori e persone che lavorano alla Sala di Controllo di Ciampino le uniche dichiarazioni che sono state portate dall'Accusa come prova dell'evidenza di questo traffico militare sono le tre che Vi ho citato di Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti, avete visto cosa dicono Colonnelli e Cucchiarelli in dibattimento, sono le uniche tre voci che affermano dell'esistenza di questo traffico, avete visto poi con che modalità. Massari viene di nuovo sentito il 23 luglio del '91 e a questo punto incomincia il 23 luglio del '91 quello che possiamo definire il calvario di Massari, perché gli si contesta il fatto che nella telefonata che gli viene fatta ascoltare

delle 20:25 tra Smelzo e Berardi, l'Ufficiale a cui fa riferimento Berardi sia lui, lui dice di non essere quella persona, di non ricordarlo e poi dice che durante il corso del suo esame, il Giudice gli chiede se Trombetta del soccorso era presente quella notte e lui risponde: "io con Trombetta non ho mai parlato e non credo che Trombetta quella notte fosse in servizio", io parlo di Trombetta del soccorso, a questo punto siccome il teste ad undici anni dai fatti non ricorda se una persona che non lavorava neanche con lui perché lavorava al soccorso era o no in servizio, il Giudice Istruttore lo ammonisce a dire la verità e gli fa notare le conseguenze che il codice penale prevede per i reati di falsa testimonianza e favoreggiamento. Da questo momento motivo principale perché non ricorda se quella sera c'è in servizio o meno Trombetta, Massari viene iscritto nel registro degli indagati, viene sentito altre due volte il 23 gennaio del '92, il 24 giugno del '92, in tale ultimo interrogatorio, quello del 24 giugno del '92 Massari dice spontaneamente: "a distanza di tanto tempo non riesco a ricordare, se fossi stato interrogato nell'immediatezza avrei potuto

ricordare più circostanze come quando redassi una relazione per il Giudice Santacroce, in effetti la relazione mi fu chiesta dal Maggiore Mossi cui a sua volta era stata chiesta da Santacroce, ciò accadeva ad un mese circa dal disastro, nella relazione riportai dati tratti dal registro delle novità", una dichiarazione spontanea che però non è tra i motivi di questo processo, tutti i testi sono costretti a ricordare circostanze precise ad undici anni dai fatti e quando questo non avviene nella maggior parte dei casi vengono iscritti nel registro degli indagati come falsi testimoni. All'udienza del 28 giugno del 2002 abbiamo ascoltato Galatolo che era Assistente Controllore di Corvari, quindi è quello che siede accanto a Corsari per il settore sud-est, riferisce l'attività svolta, aiuta Corvari nella ricerca del DC9 e racconta Galatolo di essere stato incaricato da Corvari di avvisare la sala soccorso dove Galatolo andò e parlò con un Sottufficiale riferendo del mancato contatto con il DC9 e quindi della probabile scomparsa dell'aereo. Galatolo è un altro di quei Controllori che ribadisce che durante il pomeriggio nella zona di competenza c'erano state

delle esercitazioni sì, ma erano già terminate e dalle 21:00 non c'erano esercitazioni, anzi ricorda Galatolo che sull'aerovia Ambra 13 quella sera c'era scarso traffico. Alla stessa udienza sentiamo Cervesato, anche lui Assistente Controllore, ricorda che il collega perse il contatto con questo aereo, lo aiuta a fare le prime ricerche presso enti quali Palermo, Siracusa, fece varie telefonate ed è un altro di quei Controllori che non nota nulla di anomalo, non di vede la presenza di questo traffico militare. All'udienza del 10 maggio del 2002 abbiamo sentito il Colonnello Mario Valenti che era il Capoufficio Inchieste dell'I.T.A.V., viene convocato in Sala Controllo per coordinare le attività di ricerca e soccorso dell'aereo e anche lui come la quasi totalità dei controllori sentiti il 10 maggio del 2002 rispondendo ad una domanda dell'Avvocato Forlani a pagina 6, "no, perché a me risultava che non c'era traffico nella zona dell'incidente, non c'era traffico né civile e né militare, solo susseguentemente il fatto delle portaerei e tutto quanto, sono tutte notizie che sono venute susseguentemente", pagina 6. All'udienza del 21 febbraio del 2001 abbiamo

ascoltato Chiarotti Controllore Radar che segue il DC9 fino a Bolsena, punto Antel, sono i punti di riporto sulle aerovie civili, riferisce che quando alle 22:00 ora locale si ebbe la certezza che il DC9 era caduto, riceve l'incarico da Massari e da Guidi di fare delle telefonate all'Ambasciata U.S.A. per ricevere informazioni. Racconta che lui era quello che parlava l'inglese e anche su queste telefonate all'Ambasciata U.S.A., telefonate peraltro senza esito, si riesce a parlare solo con il piantone, sono state fatte molte ipotesi, quella più invitante per il Giudice Istruttore è l'ipotesi che la telefonata sia stata fatta nell'immediatezza della scomparsa dell'aereo per verificare la reale presenza di traffico americano la sera dell'incidente e per valutare un'eventuale collisione fra il DC9 e un aereo militare americano. Noi esaminando tutti i Controllori abbiamo appreso che come è normale che sia in una Sala Controllo del traffico aereo dopo l'incidente ci fu una certa agitazione e una normale attività di verifica di questa notizia e tra questa c'è anche la telefonata all'Ambasciata U.S.A., però Chiarotti ci ha spiegato qui al dibattimento che prima in casi simili si

telefonava al Flight Service, il Flight Service era il servizio di volo per aerei alleati con sede a Ciampino, dopo la sua abolizione e questa fu una delle prime occasioni, al Capitano Massari e a Guidi viene in mente di telefonare all'Ambasciata U.S.A., Chiarotti però precisa: "quel giorno la mattina c'era stata una esercitazione militare, ma al momento dell'incidente si era conclusa già da molto tempo. La telefonata all'Ambasciata U.S.A. quindi aveva la finalità - ci dice Chiarotti - di accertare la presenza di mezzi usa per le attività di soccorso o per non ostacolare di attività di soccorso", perché la notizia che l'esercitazione militare si era conclusa nel primo pomeriggio è stata a noi riferita da tutti i Controllori che pure quella telefonata all'Ambasciata U.S.A. per il Giudice Istruttore rappresenta la prova del fatto che nella Sala Controllo già si sapesse quale era stata al causa della caduta del DC9. Chiarotti spiega all'udienza in cui è stato sentito, la telefonata all'Ambasciata U.S.A. fu fatta per assumere informazioni e questa conferma che la telefonata all'Ambasciata U.S.A. fu fatta per assumere

informazioni arriva anche dalla telefonata delle 20:41 Zulu che noi possiamo considerare quasi come una sorta di intercettazione ambientale, perché la cornetta rimanealzata mentre stanno in attesa di parlare con l'Operatore in servizio all'Ambasciata e si registrano le voci dall'interno di questi Ufficiali del controllo, quindi se, poi l'andremo ad esaminare la telefonata, ma vedrete che anche dal senso di quella telefonata si ha una conferma di quello che ci ha detto Chiarotti in dibattimento, cioè che la telefonata all'Ambasciata U.S.A. fu fatta per assumere informazioni. Invece questa telefonata ha alimentato questo alone di mistero che avvolge la tragedia del DC9, tra l'altro va notato che queste telefonate sono rimaste senza esito, cioè non si è riuscito a parlare con nessuno. E io Vi dico: se effettivamente la telefonata quella che abbiamo registrato alle 20:41 e quindi sono le 22:40 locali, quindi siamo un'ora e quarantuno dall'incidente, ma Voi ritenete che davvero se si fosse verificato qualcosa che coinvolgeva un aereo militare americano nell'Ambasciata Americana alle 21:41, un'ora e quarantuno dopo l'incidente non ci

sarebbe stato nessuno? Voi da quella telefonata avete il senso che regnava all'Ambasciata U.S.A., la presenza di un assonnato piantone che non riesce neanche a trovare l'Ufficiale di servizio, perché era una serata normale, una serata di traffico normale, non è successo nulla di anomalo e da allora l'ipologo sintetico delle dichiarazioni che hanno reso i Controllori io vorrei sottolineare un dato di carattere generale, in una istruttoria in cui si sono sempre pretesi dai testi ricordi precisi, nomi, orari, circostanze analitiche in cui tutto il personale della Sala di Controllo in servizio viene massacrato perché viene sentito e sottoposto a confronti di tutti i tipi nel corso dell'istruttoria va evidenziato che tutti questi Controllori che hanno reso queste dichiarazioni in istruttoria spesso poi amplificate dal dibattimento, quindi dalla presenza di tutte le Parti, sono stati sentiti tutti nel '91, ad undici anni dai fatti e se però nel '91 Controllore di volo non ti ricordavi qualcosa, il caso emblematico è quello di Massari di cui Vi ho letto il passaggio, non si ricorda e nel '91 dice: "non credo che Trombetta del soccorso fosse

in servizio", basta quello per trasferirlo da teste indiziato di falsa testimonianza e questo modo di procedere ha rappresentato la regola dell'istruttoria ed ha trasformato una regola che è diventata quindi il modo per promuovere un atto di accusa contro tutto il mondo militare, un'istruttoria che è stata poi alimentata da una continua campagna stampa, da una campagna televisiva e che ha fatto credere a tutti noi che la tragedia di Ustica nasconda chissà quale verità. Beh, l'esame dei Controllori di volo, specialmente l'esame dibattimentale dei Controllori di volo è sintomatico di quale sia la verità, un incidente aereo e una susseguente attività di controllo che risulta trasparente e molto distante dalle ipotesi che sono state formulate nell'Ordinanza di rinvio a giudizio e riprese nella requisitoria dei Pubblici Ministeri, basate su delle voci, su persone anonime e di cui non si accertata l'identità e che darebbero questa notizia di questo traffico militare. Sulla supposta presenza di portaerei che poi abbiamo verificato non essere presenti. Quaranta Controllori tra Assistenti e Controllori al traffico nessuno vede nulla eccetto, abbiamo

detto, Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti e io su queste tre dichiarazioni di Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti mi vorrei soffermare, perché le Parti Civili e i Pubblici Ministeri che sono intervenuti prima di me hanno portato le dichiarazioni rese da queste tre persone come prova dell'effettiva esistenza del traffico militare ed hanno desunto che la notizia fosse ben presente a tutti nella Sala di Controllo. Allora a fronte di questi tre ci sono tutti gli altri che non vedono nulla, a voler dar seguito al ragionamento che ha formulato in questa aula il Dottore Amelio, secondo lui sono attendibili le dichiarazioni rese da Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti, tutte le altre no, non ci ha spiegato il motivo, ci ha dato questa sua interpretazione ed è chiaro che ognuno tira l'acqua al suo mulino, però non ha dato una spiegazione sul punto, ma che invece le dichiarazioni rese da Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti abbiano un significato diverso da quello che è stato loro dato dall'Accusa e dalle Parti Civili lo possiamo vedere se si sottopone ad una disamina critica quello che loro dicono. In primo luogo i tre non sono addetti allo schermo P.P.I., cioè allo

schermo radar che ha la copertura sul T.S.R., cioè che ha gli occhi sulla zona dell'incidente, quindi loro non vedono questo traffico che hanno riferito intorno alle 20:15, 20:30 a sud-ovest di Ponza dalla loro console, ma lo avrebbero visto, ci hanno raccontato, passando alle spalle dei controllori, alcuni, Colonnelli e Cucchiarelli non sono neanche Operatori Radar, sono solo assistenti o addetti al controllo procedurale e quindi non sono neanche esperti nella interpretazione delle tracce radar, e guardate che a ben guardare nessuno dei tre dice di aver visto il traffico nella zona precisa e nel momento in cui avviene l'incidente del DC9 o nel momento in cui transita il DC9 su quelle zone. Cucchiarelli, udienza del 17 gennaio del 2001 rispondendo alle domande del Difensore: "lei ha detto che queste tracce di traffico operativo che vide su Ponza avevano codice e quota?", "sì", "e che le vide intorno alle 20:15, sbaglio?", "sì, più o meno", "approssimativamente è corretto dire che se questo traffico operativo aveva codice e quota non si nascondeva?", interviene il Presidente, "queste tracce che lei ha visto avevano codice e quota?", "sì", "queste tracce

con codice e quota viste alle 20:15 chiede il Difensore se davano questo segnale di codice e quota significava che avevano dei dispositivi accesi da cui si potesse desumere con il messaggio radar che avevano, diciamo, il codice e quota?", "certo", "fe come si chiamava questo tipo di dispositivo?", "transponder", "era acceso? Allora questo traffico operativo non si nascondeva?", "no" risponde il teste "è giusto, non si nascondeva" ribadisce, allora gli si chiede: "è giusto dire in gergo che erano delle tracce vestite?", "sì sì, è giusto", "cioè, erano degli aerei che si facevano riconoscere?", "sì sì, è giusto", sempre rispondendo alle domande per chiarire il passaggio cronologico di questi aerei, cioè in che momento transitano su Ponza, la posizione che lui riferisce, gli si chiede: "può dire se alle 20:15 il DC9 si trovava su Ponza considerato che è caduto alle 21:00 in una zona compresa fra Ponza ed Ustica?", e il teste risponde: "alle 21:00, dunque, a ritroso per Ponza cinque minuti, sei, sette, non so, tra i cinque ed i sette minuti, prima poteva essere passato su Ponza. Quindi - dice - se è caduto alle 21:00, diciamo, tra i cinquanta e l'ora,

diciamo lì in mezzo sì, presumibilmente cinquantacinque certo, perché se alle 21:00 era tra Ponza ed Ustica aveva da Ponza fatto quattro o cinque minuti di volo". Quindi noi scopriamo una cosa interessante, che Cucchiarelli vede queste tracce a sud di Ponza alle 20:15, 20:30, un orario del tutto incompatibile con il passaggio del DC9 sopra l'isola che lui calcola essere avvenuto tra le 20:50 e le 20:55, inoltre gli Operatori Radar addetti... e procedurali addetti a quel settore, già Ve l'ho detto, La Torre e Corvari, che sono direttamente interessati a quella zona, sia in istruttoria che in dibattimento hanno detto di non aver visto tracce di traffico militare a quell'ora in quella zona, ed inoltre se le tracce descritte nelle dichiarazioni rese dai tre Operatori fossero rilevate dal solo radar primario abbiamo imparato che sullo schermo sarebbe apparsa una semplice crocetta, quella che ci hanno imparato a conoscere come plots grezzo, del tutto anonima e quindi non avrebbe alcun senso parlare di velivoli militari americani come invece fanno con Cucchiarelli e Colonnelli, significherebbe avere operato un evidente forzatura del dato, della

interpretazione del dato radar, se al contrario come per esempio risulta dalle dichiarazioni di Cucchiarelli, le tracce viste erano combinate, cioè lui dice codice e quota e quindi erano tracce che avevano una risposta di codice S.S.R. del transponder, allora in quel caso queste tracce dovrebbero essere presenti nelle registrazioni radar di Ciampino o nelle registrazioni radar della Difesa Aerea e che sono state ripetutamente analizzate e non sono mai state trovate. Gli unici che hanno trovato le famose PR sono i Consulenti Dalle Mese Donali e Tiberio, abbiamo visto, l'Avvocato Nanni glielo ha analizzato profondamente e quindi non torno sull'argomento, ma abbiamo visto che queste PR sono incompatibili sia dal punto di vista geografico che dal punto di vista temporale con il DC9 e sono viste solo dal Radar Marconi, non vengono rilevate né dal Radar Selenia e né dai Radar della Difesa Aerea e comunque non sono tracce di esercitazioni ma sono singoli plots. A ciò si aggiunge che se veramente, siccome la Sala Controllo ha la responsabilità sul controllo del traffico aereo, se nella sala si fosse realmente verificata la presenza di un traffico sconosciuto

che potesse in qualsiasi modo interferire con il volo del DC9 i Controllori avrebbero avuto l'obbligo di avvisare il supervisore della sala, di avvisare il caposala e di adottare tutte le procedure che una Sala di Controllo deve adottare in quei casi, abbiamo visto che invece Cucchiarelli dice di non aver parlato neanche con l'Operatore sul cui schermo vede le tracce passandogli dietro, né di avere avvisato il Caposala, questo per far capire quale è l'importanza di queste tracce che Colonnelli e Cucchiarelli vedono, Massari e Grasselli, quindi il Caposala e il Supervisore di sala al contrario dicono di non avere avuto nessuna segnalazione infatti di traffico anomalo ed hanno sottolineato come tutto il resto dei controlli che la situazione quella sera era assolutamente normale. In dibattito abbiamo visto che anche Cucchiarelli dice che non c'era traffico operativo durante la caduta del DC9, e Colonnelli ci dice che le esercitazioni si erano concluse il pomeriggio. Diamanti ha dei dubbi, perché è portato a ricostruire un evento per la prima volta nel '95 a quindici anni dai fatti. E noi in questo dibattito però questa notizia del

traffico militare americano l'abbiamo sentita, questa notizia ha agitato l'istruttoria e ha mosso il dibattito ancora di più, ma abbiamo mai verificato quale potesse essere l'origine di questo traffico, cioè da dove sono partiti questi aerei? Allora i casi sono soltanto due, se sono esercitazioni aeree o voli operativi possono decollare da una base terrestre, quindi da una base italiana o da una base nato, oppure possono decollare da una portaerei, tale seconda ipotesi... poi ci torneremo in maniera più analitica, ma abbiamo visto che il 27 giugno dell'80 non c'era possibilità che questi aerei potessero essere decollati da portaerei, perché abbiamo accertato che le portaerei non erano presenti in quella zona, ma erano in porto. Allora Vi chiedo, da dove è partito questo aereo che secondo il Giudice Istruttore avrebbe causato una quasi collisione o avrebbe sparato il missile che non produce schegge? Guardate che a questa domanda non troverete risposta, perché non è stato neanche accertato la partenza, il decollo di questo aereo, oltre alla assoluta inesistenza di questo volo nei cieli, ma non era neanche stata accertata la partenza e quindi il decollo

di un eventuale aereo operativo, aereo supersonico, perché non ci sono tracce radar in numero sufficiente per poter ritenere esistente una traiettoria, perché il Radar Selenia e quelli della Difesa Aerea non vedono questa traccia, perché sul relitto recuperato, ricostruito al novantaquattro per cento a Pratica di Mare non c'è traccia né di una collisione e né di un missile, si sono dovuti inventare la quasi collisione per tenere in piedi questo processo, perché tutte le perizie radar dicono che nessun aereo era presente in un'area di cinquanta, sessanta miglia nautiche dal punto in cui è caduto il DC9, sono circa cento, centodieci chilometri. Le esercitazioni militari in essere quel giorno era una esercitazione denominata Patrizia (fonetica), un'attività addestrativa di velivolo R.A.F. e consistente in un rifornimento in volo, con regolare piano di volo, in contatto radio con gli enti del controllo radar, nella zona militare ad est della Sicilia, termina alle 14:40, ne abbiamo traccia dal notam che già Vi ha... Ve ne ha parlato l'Avvocato Nanni in cui riferimento numero notam A2576, 77, corridoio rifornimento in volo dalle 9:00 alle 14:40 ad est

della Sicilia, località dove si è svolta questa esercitazione. Ma guardate che è una conferma della veridicità del notam Voi la trovate nella telefonata delle 20:41, sempre quella, che vale sempre come intercettazione ambientale, perché se vedete, nel corso della telefonata uno dei due interlocutori riferisce all'altro che quel pomeriggio era presente una esercitazione denominata Patrisia, e che è la conferma della veridicità di quanto già indicato nel notam, quella è l'unica esercitazione presente quel giorno, esercitazione aerea, si tratta di velivolo della R.A.F. rifornimento in volo ad est della Sicilia, termina alle 14:40. Si parla inoltre di velivoli che razzolavano e si intende con tale termine, abbiamo inteso un velivolo a bassa... un velivolo che vola a bassa quota, ma se questi velivoli fossero dei velivoli razzolanti, quindi che volavano a bassa quota dobbiamo dire che il Radar Marconi a quella distanza non poteva vedere aerei che volavano a bassa quota, l'Avvocato di Parte Civile, Avvocato Benedetti che nell'espone le sue argomentazioni è stato molto bravo, molto incisivo, nell'individuare un possibile movente che avrebbe

spinto gli imputati e i Controllori a coprire la verità ha detto: "hanno avuto paura che tutto gli crollasse addosso, hanno fatto morire ottantuno persone, se avessero messo in efficienza gli sarebbe crollato il mondo addosso", i Controllori hanno operato bene, non c'è stata nessuna collisione, nessuna responsabilità, la responsabilità di... dell'Aeronautica Militare è limitata ad aeromobili che volano con regolare piano di volo, un'ipotetica collisione con un traffico aereo sconosciuto e non visibile sullo schermo radar, perché lo schermo radar non sta più... sta oltre i limiti di propria copertura e quindi legittimamente seguito soltanto con contatto radio non avrebbe comportato alcuna responsabilità per l'Aeronautica Militare, nessuna paura di coprire nulla, solo che per trovare un movente a questo delitto si sono dovuti attaccare a tutto e mentre invece il controllo del traffico è stato dimostrato che ha operato correttamente, un controllo radar fino a sud di Ponza, un controllo procedurale fino al momento in cui l'aereo inizia la sua discesa su Palermo. Quindi manca anche il movente, perché abbiamo dimostrato che il controllo del traffico

aereo ha operato correttamente, e allora questo movente per chi, cosa, per quale motivo avrebbero commesso questo reato, per coprire chi, lo Stato Italiano che come ringraziamento si è costituito Parte Civile in questo processo e chiedendo agli imputati addirittura la restituzione delle spese sostenute per il recupero del relitto? Per coprire uno Stato straniero che aveva causato l'incidente e lo decidono da soli quattro Generali? Allora facciamo... ipotizziamo che questo sia il movente, però per farlo bisogna cancellare ogni traccia di tale responsabilità, bisogna cancellare o alterare i dati radar civili, bisogna cancellare o alterare i dati radar militari, ti devi assicurare il silenzio di tutti, Avieri, Sottufficiali, Ufficiali che lavorano sia presso la Sala di Controllo di Ciampino e sia nei siti della Difesa Aerea, Voi Signori Vi trovereste oggi di fronte a quattro a superuomini, i fantastici quattro, ognuno dotato di poteri paranormali che dalle 21:00, momento in cui viene a sapere della notizia della caduta e sino alle prime ore della mattina del 28 riescono in quattro con i loro poteri magici ad organizzare un complotto che gli assicuri il

silenzio di tutti quelli in servizio quella sera, che gli assicuri la capacità di alterare o distruggere dati radar sia del comparto civile che di quello della Difesa. Solo immaginando questo Voi potete ipotizzare il complotto, però c'è un ultimo particolare, sono stati capaci di fare tutto questo, però bisogna sperare che nessuno mai recuperi il relitto, perché se recuperano il relitto eh, il relitto parla da solo, quindi ci sarebbe la prova del missile, della collisione, ma il relitto non lo recupererà mai nessuno, è finito in fondo al mare, in un tratto molto profondo del Tirreno, e invece sono sfortunati, perché poi questo relitto decidono di recuperarlo, viene ricostruito e cosa si scopre, che sul relitto non c'è traccia di collisione, non c'è traccia di missile. Ma ci pensa il Giudice Istruttore, inventiamoci la quasi collisione, ci hanno preso in giro tutti, tutti per anni con questa cosa della quasi collisione, si sono dovuti arrampicare sugli specchi per tenere in vita un processo che non doveva neanche essere celebrato. E noi a ventiquattro anni dai fatti ci troviamo qui oggi a giudicare quattro Generali in pensioni, messi alla gogna pubblica

per dodici anni, per un'opinione pubblica che vuole a tutti i costi un colpevole, questo processo è servito per giustificare la più lunga istruttoria della storia repubblicana ma Voi siete qui per fare giustizia e dall'esame dei Controllori di volo di quella sera Vi renderete conto che nessuna accusa può essere mossa nei confronti dei Generali, perché il controllo del traffico aereo che era sotto la responsabilità dell'Aeronautica Militare ha operato correttamente come doveva operare. Vorrei adesso analizzare le dichiarazioni, le testimonianze rese da Guidi, Valenti, Russo e Martino, Guidi era il Capo della R.I.V., Russo e Martino, sapete, sono quelli che hanno eseguito il plottaggio, Valenti era quello che era stato chiamato in sala per coordinare le attività di ricerche. Guidi lo abbiamo ascoltato qui in dibattimento il 19 gennaio del 2001 e riferisce che la sera del 27 giugno 1980 viene avvisato dal Caposala Massari e lui si trovava presso l'alloggio di servizio, quindi impiega un po' di tempo, circa dopo quindici, venti minuti, si dice, che si reca in sala e dove parla immediatamente con i due Controllori che avevano

seguito il DC9, e si ferma in sala fino alle ore 24:00, è lui quello che ordina di contattare l'Ambasciata U.S.A., contatta personalmente le basi U.S.A. di Sigonella e Bagnoli e contatta anche altri enti per avere maggiori informazioni sul DC9. Alle 22:45 locali in base alle disposizioni vigenti da seguire in caso di incidente aereo quando si raggiunge la certezza temporale in ordine alla autonomia dell'aereo, che l'aereo è caduto, dà l'ordine di sigillare i nastri delle telefonate e li conserva nella sua cassaforte, conserva questi nastri nella cassaforte e insieme ai nastri radar li consegna al Giudice Santacroce, che era all'epoca incaricato dell'istruttoria, e che mandò un Ufficiale a richiederli presso l'I.T.A.V.. Per quanto riguarda le cause dell'incidente il Colonnello, allora Tenente Colonnello Guidi ci dice che nessuno in sala gli diede certezze, lui sapeva che nel pomeriggio c'erano state delle esercitazioni, altro riscontro alla esercitazione indicata nel notam, nella telefonata delle 20:41, informa telefonicamente il suo diretto superiore che è il Colonnello Fiorito De Falco, quale Capo del Secondo Reparto. Guidi è quello che ordina a

Russo il plottaggio, ci dice che Russo è uno dei pochi tecnicamente in grado di farlo, non lo fece fare la notte, e questa è stata una critica che è stata mossa alla sua attività, e rispondendo a questo rilievo che in aula e qui gli stato rivolto direttamente dal Presidente, Guidi ha affermato semplicemente che nell'agitazione e nella concitazione con... susseguente agli avvenimenti di quella sera non pensò a chiamare Russo a casa e a convocarlo immediatamente per fare il plottaggio. L'Avvocato Benedetti ha criticato apertamente l'atteggiamento di Guidi, ha detto: "Guidi si disinteressa del soccorso" e allora io dico che nella realtà Guidi è il Capo della R.I.V. e non ha nulla a che fare con il soccorso, si vogliono come al solito forzare i fatti per cercare di avallare le proprie tesi, il soccorso è un ente indipendente che opera autonomamente rispetto al controllo del traffico aereo e il soccorso si è attivato immediatamente, e si tenga presente che il soccorso che opera in maniera diretta è il soccorso di Martina Franca che è il centro, diciamo, principale, quello di Ciampino è il sottosoccorso che dà soltanto la notizia a

Martina Franca, poi le reali operazioni di soccorso vengono svolte da Martina Franca che ha la direzione dei soccorsi. Ma guardate che il soccorso con o senza plottaggio di Russo si era già attivato, voi ne avete una prova, ancora una volta dalle telefonate. Telefonata delle 19:19 Zulu, Martina Franca, telefona al Quindicesimo Stormo del Soccorso e mette in preallarme gli elicotteri del Quindicesimo Stormo. 19:19 Zulu, sono passati diciannove minuti dalla notizia dell'incidente, gli elicotteri del Quindicesimo Stormo del Soccorso, sono già in preallarme. All'udienza del 10 maggio del 2002, sul punto viene sentito Valenti. Valenti è quello che viene chiamato in sala per coordinare le attività. Rispondendo alle domande del Presidente, che gli chiedeva "ma non era importante, non rientrava anche quella di richiedere ai fini dell'accertamento del punto di caduta, appunto, la stampa dei tabulati e poi le attività conseguenti, sulla base dei tabulati, per arrivare a definire esattamente il punto di caduta?" gli chiede il Presidente, risponde Valenti "il punto di caduta nella notte, poteva essere determinato soltanto dal velivolo della

ricerca e del soccorso, perché per la notte non c'era, penso, il personale che potesse prendere le bobine. Oltretutto, trattandosi di un incidente, era il caso che non venissero toccate le varie documentazioni. Io ho cercato di indirizzare le ricerche e il soccorso sulla base degli elementi che mi erano forniti dal controllore radar sud, perché sapevo benissimo, che una decodifica dei dati radar delle registrazioni nel Radar Marconi, avrebbe comportato più di una notte, quindi non ho pensato minimamente a una cosa del genere", ce lo dice Valenti, pagina 45 e 46. A pagina 48, "faccio presente che i dati assunti a voce, dal controllore radar sud, sarebbero stati gli stessi dei dati forniti dalla decodifica dei dati radar, perché l'ultimo segnale radar, approssimativamente fornitomi sullo schermo radar, per cui ci sono tracce di miglia e miglia, ogni cinque, dieci miglia, si può stabilire con un certo margine dove era caduto. La stessa cosa l'ultima battuta, sarebbe apparsa sulla decodifica dei dati radar, riportati sulla carta, più precisa forse di qualche miglio, ma ciò non avrebbe comportato un notevole miglioramento per

le azioni di ricerca". Questo è Valenti, che viene chiamato in sala per coordinare le attività di ricerca. Il soccorso quindi si era già attivato sulla base dell'ultima battuta radar fornita dal Controllore, indipendentemente dal plottaggio di Russo. È confermato, ve l'ho detto, dalla telefonata delle 19:19, diciannove minuti dopo il fatto gli... sono già in allerta gli elicotteri e guardate, che la prima telefonata in cui entra in scena Guidi, è quella delle 20:23 con Fiorito De Falco, embeh, a quell'ora 20:23, siamo alle 22:23 locali, a quell'ora i mezzi del soccorso, stanno già camminando a ritroso sulla rotta Ponza - Ustica, per cercare di evidenziare il punto in cui è caduto l'aereo. L'Avvocato Benedetti, parlando di Guidi, ha detto: "Guidi si interessa solo dell'ipotesi della collisione", ed è giusto, è il Capo della R.I.V.. Il Capo della R.I.V. si occupa di una eventuale collisione in volo, sarebbe inadempiente se non lo facesse e si occupa tutta la notte di questo, Guidi, lo vediamo anche dalle telefonate, rimane fino alle 24:00 in sala controllo. Se noi vogliamo mettere in cattiva luce, vogliamo gettare discredito sulla figura di Guidi, liberi di farlo, però Vi

hanno gettato fumo sugli occhi, quando Vi hanno detto questo, perché Voi vedete che Guidi, ha una attività che non nulla a che fare con il soccorso. All'udienza del 20 febbraio del 2001, vengono ascoltati il Colonnello Russo e l'Ufficiale Tecnico Martino. Sono quelli che vengono incaricati da Russo, di eseguire il plottaggio dei dati radar del DC9, cioè di riportare su un tabulato, le coordinate geografiche e la traccia radar del DC9. Il plottaggio viene eseguito alle 08:00 della mattina del 28 giugno, quindi il giorno successivo alla caduta. Nel corso delle arringhe, dei Pubblici Ministeri e delle Parti Civili, questo rappresenterebbe l'indizio principe, dell'avvenuto complotto, organizzato dall'Aeronautica Militare, da tutti quelli che lavoravano presso la R.I.V. e che la dirigevano, per nascondere le tracce di questo famoso aereo, sarebbero i famosi plot -17 e -12. Al momento che Russo, per effettuare questo plottaggio impiega l'intera giornata, all'udienza del 27 ottobre del 2003, l'Avvocato Benedetti, ha evidenziato l'inverosimiglianza di un tempo così lungo, specialmente se rapportato al plottaggio eseguito

dal Tenente Colonnello Del Zoppo della riduzione dati, dei radar del sito della Difesa Aerea di Marsala, che appunto, ha dichiarato di aver impiegato soltanto quindici minuti. Di qui l'inverosimiglianza dell'intera giornata presa da Russo a fronte dei soli quindici minuti che impiega, secondo le sue dichiarazioni Del Zoppo, per effettuare la riduzione dati. E allora, anche qui, occorre far chiarezza, per non banalizzare. Le modalità di registrazione delle tracce radar della Difesa Aerea e di siti del controllo del traffico aereo, divergevano in modo abissale. Il sito di Marsala, registrava solo le tracce generate e filtrate dall'elaboratore, lo fa peraltro, ad intervalli prestabiliti ed erano intervalli molto lunghi. Al contrario, il Radar Marconi di Ciampino, registra tutti i singoli plots, rilevati per ogni giro di antenna e opera controllando tutto il traffico civile e militare, in transito nella zona centrale della penisola. Dalle stesse dichiarazioni di Del Zoppo, noi rileviamo che l'Operatore di Marsala, già disponeva di carte geografiche ordinate in x ed in y, sulle quali riportare i dati radar, mentre Russo, ci ha detto, qui in dibattimento, che lui

è costretto a costruire ex novo le carte su cui fare il plottaggio. E allora, soltanto se noi facciamo chiarezza su questo differente sistema tecnico, si può capire perché veramente il Tenente Colonnello Del Zoppo, impiega quindici minuti per fare la riduzione dati di Marsala e invece Russo, impiega tutta la giornata per fare quello civile. Il tabulato a stampa di Ciampino, riporta tutti i dati dei voli, presenti nella zona di copertura e la trasposizione su carta dei dati di interesse, deve essere fatta, sulla base delle coordinate polari, fornite dal radar, che dovevano poi essere trasformate in una operazione di convenzione grafica e latitudine e longitudine. E questi procedimenti non erano assolutamente facili, non potevano essere eseguiti da chiunque, ce l'ha già detto Valenti Russo era l'unico in grado tecnicamente di farlo e Valenti a dibattimento ha detto: "io lo sapevo benissimo, ci voleva più di una notte, per fare il plottaggio. Per le operazioni di ricerca e soccorso non ho mai pensato di aspettare quel tipo di lavoro, mi sono indirizzato sulla base dell'ultima battuta radar che mi ha dato il Controllore, così si attiva immediatamente il

soccorso". Si è obiettato anche, ma perché Russo non viene chiamato quella notte. Guidi, rispondendo a questo... a questa osservazione a lui mossa dal Presidente, ha detto: "non ci ho pensato nell'agitazione del momento". Allora, se voi volete condannare i quattro Generali, perché quella sera Guidi, si è dimentica, non ha pensato o ha trascurato di convocare Russo nella notte, eh... e guardate che il comportamento di Guidi, è criticabile solo all'apparenza, perché in effetti le operazioni di soccorso, come già vi dicevo, sono partite alle 21:19, ora locali, quindi diciannove minuti dopo che è caduto l'aereo. Soltanto alle prime luci dell'alba, si è intravista la macchia d'olio, ma questo non perché non sia stato convocato di notte Russo, quindi la mancata convocazione notturna di Russo e la mancata esecuzione del plottaggio nell'immediato, non ostacola in nessun modo le operazioni del soccorso. Anche parlando del Colonnello Valenti, sempre all'udienza del 27 ottobre 2003, l'Avvocato Benedetti ha detto che il suo comportamento era vergognoso. È come al solito, una lettura parziale degli atti, perché se noi andiamo a vedere le dichiarazioni di

Valenti, rese all'udienza del 10 maggio del 2002, Valenti ve lo ha già detto, pagina 44, 45 e 48, della trascrizione di quell'udienza. Vi ha già detto che lui per indirizzare le operazioni di soccorso non aveva bisogno di questo. "Per indirizzarle immediatamente, ho indirizzato le operazioni di soccorso sulla base di elementi che mi erano stati forniti dal Controllore radar sud, perché sapevo benissimo che una decodifica dei dati radar, avrebbe comportato più di una notte". Quindi nessuna vergogna nel comportamento di Valenti. Noi abbiamo ascoltato molti insulti processuali, rivolti all'indirizzo di Ufficiali dell'Aeronautica, sempre a sproposito, però li abbiamo sentiti. Valenti è esperto in incidenti aerei, viene chiamato per coordinare l'attività di ricerche e soccorso, sa che per indirizzare le ricerche ha bisogno solo dell'ultimo punto del contatto radar, non ha bisogno di una stampa dei tabulati, perché ci vorrebbe tutta la notte, ci ha detto. Questa è la verità, Russo qui in dibattimento ha cercato di dircelo in tutti i modi, Valenti ce lo ha confermato. Del Zoppo impiega, sì, quindici minuti, ma effettua la riduzione dati di un sistema della Difesa Aerea

Militare che funzionava in modo tecnicamente divergente da quello del controllo del traffico civile. E allora dico, non fatevi raccontare cose inesatte, dalla Parti Civili, dai Pubblici Ministeri. Per far il plottaggio ci vuole tempo e ci vogliono persone capaci. Guidi, quella sera non pensa a chiamare Russo, ma questo fatto non limita né riduce le operazioni di soccorso, che come avete visto, si svolgono nel modo più rapido possibile. Secondo l'Accusa, non si capisce inoltre, perché Russo, si isola tutta l'intera giornata, nonostante la mattina siano stati avvistati i relitti, sembra strano, si dice. Ma come, avvistano i relitti, la macchia d'olio, poi alle 09:00 i cadaveri, i reperti galleggianti e tu ti isoli e continui a lavorare. Beh, allora anche temporalmente questo addebito non può trovare un riscontro nei fatti, perché lui inizia a lavorare alle 08:00 della mattina, noi sappiamo che i corpi vengono avvistati, soltanto circa alle 09:00 della mattina, vi ho detto che il plottaggio è del tutto indipendente dalle operazioni di soccorso, il plottaggio è indispensabile per altri fini. Il plottaggio ci dà le esatte coordinate del punto di caduta

dell'aereo, che è diverso dall'ultimo punto del contatto radio, che abbiamo noi in quel momento, è diverso dal luogo di rinvenimento dei relitti, che per effetto della corrente marina, del vento, possono essere trovati in una posizione distante di molte miglia da quello del punto di... reale punto di caduta. Russo ci ha detto: "noi avevamo solo il punto relativo all'ultimo contatto radio, ma questo è diverso dal punto di scomparsa dei segnali radar e quindi diverso dal punto dell'incidente". Chiarotti all'udienza del 21 febbraio 2001, ci ha ribadito questo concetto "avevamo solo l'ultimo punto di contatto radio, che non dava reale punto di caduta. Il punto di caduta non fu identificato quella sera". Senza tener conto che le operazioni di soccorso non si completano il 28 giugno, sappiamo. Occorre sapere con precisione dov'è caduto l'aereo, questo è il compito del plottaggio. È un lavoro e quindi va comunque eseguito. Una copia del plottaggio viene infatti mandata all'I.T.A.V., una copia viene data all'Autorità Giudiziaria, una copia viene data alla Commissione di Inchiesta, alla Commissione Luzzatti, nominata dal Ministro. Io aggiungo una osservazione di carattere logico.

Ma, se veramente in questo plottaggio si fosse voluta nascondere l'evidenza di queste due tracce, -17 e -12, voi avreste poi successivamente consegnata all'Autorità Giudiziaria... all'Autorità Giudiziaria, alla Commissione di Inchiesta, la prova provata della vostra omissione, perché consegnandogli i nastri radar delle registrazioni, consegnandogli il plottaggio, consegnandogli i tabulati, Guidi e Russo, si sarebbero auto accusati dell'omissione che avrebbero compiuto sul plottaggio. Io credo che anche dal punto di vista logico, questo non sia assolutamente credibile. E passiamo a questa mancata individuazione dei plots -17 e -12. Martino ci ha spiegato, "noi cercavamo solo plots combinati, non plots di solo primario, non ricordo neanche se ho letto -17 a -12". Russo ci ha detto: "per i radaristi la presenza di un aereo, è data dalla presenza di almeno tre plots continui e vicini", questa è una cosa che abbiamo sentito tante volte in questo processo, ce lo hanno ripetuta fino alla noia. La mancata individuazione di tali plots invece, è la prova dell'organizzato complotto, secondo l'Accusa. Però allora, avrà evidenziato, che questi plots

prima dell'ottobre dell''80, non vengono indicati da nessuno, nell'ottobre dell'80, esce la prerelazione Selenia, che aveva individuato dall'esame appunto dei tabulati e dei nastri a loro consegnati da Guidi e da Russo, aveva individuato questi plots -17 e -12. Tutti i testimoni che noi abbiamo ascoltato, nella sala controllo e nell'I.T.A.V., Fazzino, Fiorito De Falco, Guidi, Russo e Martino, nessuno è a conoscenza di questi plots e non c'è una prova che loro abbiano conoscenza di questi plots -17 e -12 e io non accetto, il non potevano non sapere, che è stato riproposto fino alla noia, nel corso delle arringhe delle Parti Civili, non dopo quattro anni di dibattimento e diciannove anni di istruttoria. Non c'è una telefonata registrata in cui si faccia riferimento a questi plots, solo a ottobre, dicembre dell'80, quando esce la prerelazione e successivamente la definitiva relazione della Commissione di indagine ministeriale, si viene a conoscenza di questi plots -17 e -12. E guardate, che la prova che tale notizia non fosse pervenuta allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, Voi ce l'avete dalla lettera dello Stato Maggiore, a firma del

Generale Ferri, del 20 dicembre dell'80, dalla quale si evince che non c'è questa conoscenza. La lettera dice verso la fine: "rinviando ogni altra osservazione o spiegazioni, alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministro dei Trasporti", quindi il 20 dicembre dell'80, lo Stato Maggiore ancora non dava evidenza di questi -17 e -12, perché non ne conosce l'esistenza, perché ancora la relazione Luzzatti non è uscita e non ha segnalato l'esistenza di questi plots nei tabulati. Io già ve l'ho detto, Russo non inserisce nel plottaggio -17 e -12, però poi consegna i tabulati del nastro e consegna il nastro a Guidi, che Guidi lo consegna all'Autorità Giudiziaria e di lì alla Commissione Ministeriale, cioè consegnano la prova della loro omissione all'Autorità Giudiziaria e poi a questo punto, un paradosso, ma che cosa si voleva nascondere con questi -17 e -12, sarebbe cambiata l'interpretazione del panorama radar dell'incidente, se io avessi conosciuto -17 e -12? A questa domanda ci ha risposto il Generale Fazzino, voi dalla... qui si avvale della facoltà di non rispondere, ma in istruttoria ha reso un verbale molto completo, è un esperto in

materia radaristica, leggetelo perché è uno dei pochi che riesce a spiegare il funzionamento dei radar in maniera molto chiara, l'ho capito anch'io. Che dice Fazzino, "questi plots -17 e -12, li vede solo il Marconi non li vede il Radar Selenia, né il radar della Difesa Aerea, sono falsi Echi, anche se ne avessimo avuto conoscenza non sarebbe cambiato nulla". E io aggiungo, guardate il Radar Marconi era a limiti di copertura, però vede benissimo il DC9, avrebbe visto anche un altro aereo, se ci fosse stato, il problema è che non c'era un altro aereo. E oggi, noi, a ventiquattro anni dai fatti, siamo riusciti a capire, con certezza se -17 e -12, rappresentano la traccia di un aereo? La risposta che è stata a noi fornita, qui dai Periti, è sempre stata, no. Per avere una risposta positiva ci dobbiamo rifare a quello che hanno detto i Consulenti di Parte Civile e alcuni Periti, Donati... Donali, Dalle Mese e Tiberio, perché tutti gli altri ritiene che questi plots siano falsi Echi, generati dal vecchio Radar Marconi, ai limiti di copertura. Tra l'altro, c'è stato spiegato, che il Radar Marconi, creava questi cosiddetti Echi di lobo laterale, era un problema

che questo radar aveva, ed inoltre che d'estate sul mare, si creavano quei fenomeni dei cosiddetti, di propagazione super standard. In pratica l'energia del radar viene catalizzata verso il basso a causa della rifrazione atmosferica, generando falsi Echi, ci è stato spiegato. Eppure, nonostante questo, i Consulenti di Parte Civile, i Periti, hanno continuato a ribadire che queste tracce rappresenterebbero le tracce di un aereo, sull'attendibilità degli elaborati tecnici e delle valutazioni tecniche che questi Consulenti di Parte Civile e del Giudice, hanno portato qui in dibattimento, io mi rifaccio a tutto quello che a Voi ha già detto l'Avvocato Nanni, non sarei in grado di aggiungere nulla alla sua disamina tecnica. Però a prescindere da una valutazione tecnica, sulla credibilità, esistenza o meno di tali plots e quindi susseguente esistenza o meno di un aereo, è comunque emerso che il Generale Bartolucci, che il Generale Ferri, che il Generale Tascio e il Generale Melillo, di queste tracce ne sentono parlare per la prima volta a dicembre nell'80, quando esce la relazione Luzzatti, avete un riscontro di questo dalla lettera del 20 dicembre

dell'80, scritta in un momento in cui non si poteva neanche immaginare che chi la scriveva o chi ne riconosceva la paternità, potesse un domani rispondere per quella lettera. Ebbene, in quella lettera, non si fa traccia di questi -17 e -12, guardate che temporalmente siamo quasi fuori, come limite temporale, dalla condotta contestata che recita, commessi in epoca e successive e prossima al 27 giugno '80, recita l'imputazione, quindi di questo -17 e -12, quasi non ci sarebbe, diciamo una copertura temporale, da parte del capo di imputazione. E a ciò, si aggiunga un ulteriore dato che credo sgombri il campo da ogni dubbio. Il plottaggio di Russo, non arriva agli odierni imputati, gli odierni imputati non l'hanno proprio visto materialmente questo plottaggio, gli riferivano che non risultava nulla di anomalo, ma non è che glielo riferivano perché gli imputati non vollero vedere il plottaggio, nella gerarchia militare funziona così, a scale, ognuno fa quello che deve fare e poi riferisce al suo superiore, è normale. E guardate che questo riferire che dal plottaggio non risulti nulla di anomalo, è una informazione tecnica che a noi oggi, nel 2004, dopo aver

sentito tutti i Periti del Giudice, tutti i Consulenti, che si sono succeduti in quest'aula, risulta una informazione valida perché in effetti non risulta nulla, quei plots non dimostrano la presenza di un aereo. Volevo passare ad esaminare le testimonianze rese nell'ambito del C.O.P. dello S.M.A., C.O.P. è il Centro Operativo di Pace dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Noi, abbiamo... il 6 febbraio del 2001, abbiamo ascoltato il Generale Arpino, una testimonianza rilevante, perché oltre ad essere nell'80 il Capo del Secondo Ufficio del Terzo Reparto, successivamente Arpino, diventa Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e poi diventa Capo di Stato Maggiore della Difesa, si tratta quindi di quello che possiamo definire un teste qualificato. Il Generale ricorda che alle 21:00, 21:30, del 27 giugno dell'80, ricevette una telefonata a casa dall'Ufficiale di turno, presso il C.O.P., Giangrande, che lo avvertiva della scomparsa del DC9. Riferisce la notizia ai suoi superiori, a Melillo, Ferri e forse a Bartolucci. Uno dei suoi superiori, non ricorda con precisione a chi, gli chiese di vedere se in giro c'erano nostri aerei militari. Tale ricerca fu

svolta e successivamente, ci dice, ma sempre la sera del 27 giugno, lui riceve da Giangrande, la risposta relativa alla notizia che non c'erano aerei militari italiani in volo, nella zona dell'incidente. Informa di questo fatto Ferri o Bartolucci, lui non ha un ricordo preciso, anche qui a dibattimento di... della persona a cui riferì in salita questo... notizia di aver svolto questo adempimento e che il risultato dell'adempimento era negativo, ricorda però che i radar militari non videro nulla di anomalo e ricorda che il 3 luglio dell'80, arrivò il telex di Cincusnaveur, in cui la N.A.T.O. confermava e negava la presenza in volo di aerei americani e comunque di forze aderenti alla N.A.T.O.. E lui aggiunge un particolare, che credo sia rilevante. Conoscendo il sistema della Difesa Aerea, dice, guardate che se il Terzo R.O.C. di Martina Franca, avesse rivelato la presenza di tracce sconosciute, avrebbe immediatamente dovuto dichiarare uno stato di allarme, avrebbe dovuto allertare gli aerei intercettori, ma questa situazione non si verificò assolutamente e Arpino ce la porta come un'ulteriore dimostrazione della assoluta tranquillità del panorama nei cieli dove

è avvenuto l'incidente. E perché è importante questa testimonianza, è importante perché Arpino è quello che mette in collegamento i vertici dell'Aeronautica Militare con il C.O.P. che è il Centro Operativo di Pace, che a sua volta ha ricevuto la notizia della caduta del DC9. Arpino, di fatto, è quello che fa eseguire le prime ricerche dei nostri aerei ed è quello che ha riferito agli odierni imputati, che tale verifica era stata fatta e che era risultata l'assoluta assenza e inesistenza di voli operativi dell'Aeronautica Militare, la sera del 28 giugno. Quando lo riferì Arpino, all'udienza del 6 febbraio del 2001, rispondendo alle domande del Pubblico Ministero Salvi, dice: "è un discorso deduttivo anche questo, non ci sarebbe stata ragione di parlare con entrambi", perché il Pubblico Ministero gli ha chiesto: "quando e a chi lo riferì?", "io ho parlato con uno dei due, più probabilmente con il Generale Bartolucci, questo contrariamente a quanto sembra, mi sembra di aver affermato abbastanza decisamente, durante la mia seconda audizione, comunque su questo ho sempre avuto dei dubbi, sia nella prima, sia nella seconda audizione e dei dubbi li ho ancora

adesso. Io ho sicuramente parlato in salita e in salita c'erano Melillo, Ferri e Bartolucci", pagina 150, 151 dell'esame del 6 febbraio del 2001. Bartolucci è stato esaminato qui davanti a Voi e poi anche nei verbali istruttori, ricorda che lui personalmente non ricevette la notizia di questa verifica che era stata fatta sui voli quella sera. E Arpino ha detto: "l'avrò detto a Ferri, l'avrò detto a Bartolucci, l'avrò detto a Melillo, ha qualcuno di sicuro lo riferii, però ancora adesso ho dei dubbi". Però quello che interessa, secondo me, non è tanto sapere a chi è stata data questa notizia, quello che a noi dovrebbe interessare in questo processo, era che noi abbiamo accertato, loro anzi, accertarono quella sera che non c'erano aerei italiani in volo, la sera del 27 giugno, questo è importante e invece si cerca sempre di spostare l'attenzione su questa difficoltà di ricordarsi con precisione a undici anni dai fatti, se questa notizia in salita, fu data a Ferri, a Melillo o a Bartolucci. Arpino quindi, è importante, perché rappresenta il riscontro storico delle dichiarazioni dei Controllori di volo di Ciampino e del C.O.P.. Il riscontro all'attività di

indagine fatte sulle forze militari italiana, la sera del 27 giugno, su questa richiesta che fu a lui fu mollata dal Generale Bartolucci ed inoltre è un teste qualificato. Ed è importante Arpino, perché si dimostra già una prima interruzione dell'informazione telefonica, su queste notizie di traffico militare americano, perché lo stesso Giangrande, che è l'Ufficiale che lo chiama per dire del DC9, non gli dà notizie sul traffico militare americano e quindi Giangrande, non può, non dando queste notizie a Arpino, non lo mette in condizione di potere avvisare i suoi superiori e quindi qui già possiamo individuare una interruzione di questa notizia in salita, di questo presunto traffico militare americano che abbiamo visto, si origina quella sera. Al C.O.P., lavoravano anche quella sera, come Ufficiali di turno, Berardi e Giangrande. Qui in dibattimento si sono avvalsi della facoltà di non rispondere. Berardi è un personaggio famoso, più volte citato perché è l'autore della famosa telefonata delle 20:25 Zulu con Smelzo, è in servizio quale Sottufficiale di turno, notturno presso il C.O.P. dello S.M.A.. Arpino su questo ci ha detto che gli Ufficiali turnanti, con servizio notturno, il

turno capitava una volta ogni tre mesi e quindi dice Arpino, spesso poteva capitare che di turno ci fosse un Ufficiale che non fosse neanche un esperto in materie operative. Berardi riceve la notizia della caduta del DC9, Smelzo gli dice, in questa telefonata delle 20:25, che il DC9, è caduto e che c'è traffico militare americano e c'è la portaerei in zona e lui in modo un po' strafottente, Berardi, gli chiede come fa a sapere che è caduto e chi gli ha dato questa notizia, perché lui deve avere solo notizie certe, se non ha notizie certe, non può... non può operare e ne sarà additato anche per questo suo atteggiamento nella telefonata come esempio lampante di un atteggiamento di omertà degli appartenenti all'Aeronautica Militare. Nega, durante il suo primo interrogatorio, sempre nel '91, avanti al Giudice Istruttore, di avere nessun ricordo relativo a quella sera e solo a seguito dell'ascolto della telefonata delle 20:25, ammette di essere stato informato delle notizie relative al traffico militare statunitense, ma guardate che a ben vedere Berardi non è assolutamente uno che vuole nascondere, è semplicemente uno che non ricorda

nel '91, a undici anni dai fatti, non ricordava addirittura la telefonata, sono passati undici anni luglio '91 quando viene sentito, però se Voi vedete il verbale rese il 15 luglio del '91 davanti al Giudice Istruttore dopo aver ascoltato questa telefonata che il Giudice Istruttore gli fa ascoltare nel verbale del 17 luglio del '91, quindi quello successivo, a quel punto quando la sua memoria è stata sollecitata con l'ascolto della telefonata, lui riconosce la sua voce, a quel punto Berardi arricchisce la sua deposizione di interessanti particolari con un comportamento che rappresenta l'esatta antitesi di quello dell'omertà, spontaneamente nel verbale del 17 luglio dice: "noi sapevamo - seconda pagina, pagina 2 del 17 luglio - noi sapevamo che nella zona c'era sempre traffico americano, questo ci risultava dal radar, spesso eravamo costretti a far alzare i nostri intercettori perché erano considerati aerei sconosciuti, gli americani infatti si alzavano senza piani di volo, ossia dalla portaerei che da Sigonella, questa è la sua dichiarazione", una notizia che lui dà spontaneamente al Giudice Istruttore che sicuramente non si concilia con il racconto o con

il comportamento di uno che dovrebbe nascondere la notizia del traffico militare americano, perché al contrario lui ribadisce al Giudice Istruttore di sapere che generalmente, di solito capitava che in quella zona ci potesse essere traffico militare, la verità è sempre la stessa, vengono tutti ascoltati a undici anni dai fatti, si pretende da tutti un ricordo preciso e questo purtroppo spesso non è successo e questo ha fatto nascere negli Inquirenti la convinzione di trovarsi di fronte a un muro di silenzio di omertà, ma non è così, perché non si spiegherebbero queste dichiarazioni spontanee che Berardi rende il 17 luglio al Giudice Istruttore, e inoltre se andiamo a vedere bene questa telefonata delle 20:25 Zulu, Smelzo/Berardi, la notizia del traffico militare che Smelzo dà a Berardi e dell'eventuale presenza della portaerei è da Smelzo riferita Berardi solo ai fini dell'eventuale richiesta di assistenza della portaerei americana per le operazioni di soccorso, da qui nasce il mancato rilievo che Berardi dà a questa notizia, perché in effetti la notizia che viene a lui data di questa presenza di traffico e dell'eventuale presenza della

portaerei è collegata solo e soltanto al soccorso, non a un coinvolgimento di questo traffico con la caduta del DC9. E guardate che lo stesso Giangrande che era l'Ufficiale di turno quella sera al C.O.P., il 22 luglio del '91 ascoltato dal Giudice Istruttore dopo aver ascoltato la telefonata... a questo punto il Giudice Istruttore dispone lettura della trascrizione della telefonata non della telefonata, della trascrizione della telefonata Berardi/Smelzo, a domanda risponde: "Berardi non mi ha mai riferito di questa telefonata, non ricordo assolutamente una conversazione di questo genere, non so spiegarmi perché non mi ha riferito, forse non ha dato il giusto peso alla telefonata", è lo stesso Giangrande che riconosce dopo aver ascoltato e letto la trascrizione della telefonata che forse Berardi non diede il giusto peso alla telefonata, noi sappiamo che lui non diede il giusto peso alla telefonata, perché la telefonata che Smelzo gli fa alle 20:25 è finalizzata solo all'eventuale contatto o assistenza della portaerei e dell'eventuale traffico americano con le operazioni di soccorso e la prova di questo è che la telefonata la fa

Smelzo, che infatti è uno che si occupa solo del soccorso, Giangrande è l'Ufficiale in servizio al C.O.P., Berardi non gli riferisce questa notizia di traffico militare americano in zona, lo dice Berardi, lo dice Giangrande, riscontro a quello che ci dice Giangrande che ha presentato... dalle dichiarazioni di Arpino e lui di conseguenza non riporta la notizia del registro ufficiale, che era quello che veniva compilato e che doveva essere tenuto al C.O.P. e di conseguenza ulteriormente non riferisce al suo superiore di questo traffico, se si vuole vedere un'ulteriore e precedente interruzione del trasferimento della notizia del traffico americano è qui che va individuato, ma certo non è imputabile né al Generale Bartolucci, né altri Generale se al Colonnello Giangrande, Berardi questa notizia non la riporta e lui di conseguenza non la riporta nel registro ufficiale, e guardate che la prova che Giangrande non sappia del traffico è rappresentata dalla telefonata delle 21:32 Zulu che è una telefonata in cui Giangrande parla con Patroni Griffi, Attanasi e nel corso di questa telefonata Voi vedete che in questa telefonata Giangrande alle 21:32 si occupa soltanto

dell'ultimo rilevante del DC9, quindi è una telefonata che lui fa con il Capitano Patroni Griffi solo per individuare il punto di caduta del DC9, allora dico se alle 20:25 Zulu Berardi gli avesse comunicato la notizia di una eventuale presenza di traffico americano o della portaerei Voi pensate che alle 21:32 Giangrande non avrebbe chiesto a Patroni Griffi "senti, ma che cos'è questa storia del traffico, ci ha chiamato Smelzo per dirci 'sta cosa, l'avete verificato, c'è la portaerei, non c'è la portaerei? Diteci qualcosa" e invece Voi dalle telefonate tutte registrate che sono delle prove formidabili a favore degli imputati e non a favore dell'Accusa, troverete la conferma del fatto che a Giangrande questa notizia non fu data, perché dalle stesse telefonate che Giangrande fa successivamente a quella che riceve Berardi Voi avete l'esatto riscontro che quella notizia a Giangrande non arriva e allora non c'è nessuna prova, non trovate nessuna telefonata, non trovate testimonianze di riscontro sul fatto che a Giangrande fosse arrivata la notizia di questo traffico militare americano, perché Berardi questa notizia a Giangrande non la dà, lo stesso

Arpino dice che Giangrande non gli riferì la notizia e perché tutto questo? Perché Vi ho detto che la notizia che Smelzo dà a Berardi è una notizia che viene data solo in relazione alle attività di soccorso, e infatti la dà Smelzo che è uno che lavora a Martina Franca presso il Centro di Soccorso. Abbiamo inoltre la prova dall'esame di queste testimonianze della interruzione della trasmissione di questa notizia su traffico militare U.S.A. ai vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. E facciamo un passo oltre, Voi avete la prova che questa notizia del traffico militare americano si rivela una notizia infondata, oggetto di riscontri che quella sera vengono operati dal Terzo R.O.C. correttamente e che accettano l'assoluta inesistenza e l'assoluta inattendibilità di questa notizia del traffico militare americano, ma questa notizia come si origina? Io Presidente ho preparato uno specchietto con delle telefonate che Vi vorrei proiettare e ho fatto delle fotocopie, mi sembra sette fotocopie che posso distribuire a Lei e a tutta la Corte. Abbiamo visto che questa notizia del traffico U.S.A. abbiamo... vorrei individuare attraverso l'esame

di queste telefonate dove nasce questa notizia, se è una fonte attendibile, se viene confermata, la prima telefonata viene fatta alle 19:11 Zulu, Marsala non vede perché ci ha il cono d'ombra, una successiva telefonata delle 20:18 è quella che fa Grasselli a Marsala... **PRESIDENTE:** qui non ci sono, in questo prospetto che ci ha dato queste qui che lei sta citando non ci sono. **AVV.**

DIF. BIAGGIANTI: no, 19:11 Zulu no, c'è 20:18.

PRESIDENTE: no no, parte dalle 20:22. **AVV. DIF.**

BIAGGIANTI: no sopra Presidente. **PRESIDENTE:** ah sì sì, scusi! **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** la prima che ho indicato in cima è quella delle 20:18...

PRESIDENTE: sì, che poi sono le 20:16, qui c'è sempre il solito problema... **AVV. DIF.**

BIAGGIANTI: perché poi Presidente ormai c'è sempre il solito problema, sull'anticipo degli orari io riporto l'orario che è riportato...

PRESIDENTE: no, perché noi teniamo fermo Fiumicino come orario. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** teniamo fermo Fiumicino, quindi Marsala è due minuti dietro e Martina Franca tre minuti.

PRESIDENTE: quindi sono le 20:16 a Fiumicino.

AVV. DIF. BIAGGIANTI: sì, io... va be' magari se qui Lei mi supporta su questo, io ho riportato in

questo schema molto sintetico gli orari riportati sulla trascrizione, proprio per non...

PRESIDENTE: trascrizione di quale sito? **AVV. DIF.**

BIAGGIANTI: io ci ho Franco bobina 2, Marsala canale 13, cassetta 2/9 lato B. **PRESIDENTE:** sì.

AVV. DIF. BIAGGIANTI: questa è la trascrizione della telefonata che ci ho io. **PRESIDENTE:** va

bene. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** viene indicato orario 20:18, poi Marsala due minuti e la correzione è 20:16, comunque la telefonata è fra Moro e Roma, quindi telefonata fra Marsala e Roma...

PRESIDENTE: sì, va bene. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:**

"senti Marsala sono il Supervisore di Roma" quindi diciamo abbiamo la paternità della telefonata, il Supervisore di Roma sappiamo essere Grasselli "qui è... l'«Itavia» voi l'avete mai seguito su radar o non l'avete mai visto?", "no, noi non l'abbiamo visto perché stiamo facendo una esercitazione", "ho capito" risponde Grasselli, questa è la prima volta che dalle telefonate Voi vedrete compare questa notizia dell'esercitazione, 20:18 sono 22:18 locali, quindi un'ora e diciotto dopo l'incidente, e gli chiede ancora Roma "l'«Itavia» voi non l'avete mai seguita?", "e

no, non l'abbiamo mai vista", "mai vista eh", nelle ultime righe della telefonata Grasselli dice: "quindi voi questo non l'avete seguito?", "no, non l'abbiamo visto" risponde Marsala, "perché ci avevate l'esercitazione?", "eh", "va bene, okay grazie", "prego!", questa è la telefonata delle 20:18 e la volevo sottolineare perché è la prima telefonata in cui compare questa notizia generica dell'esercitazione data per la prima volta. Sotto vedete che ho indicato altre tre telefonate che sono quelle più famose, se mi passate il termine, che noi abbiamo analizzato tante volte qui in dibattimento, perché? Perché questa notizia che Grasselli riceve dell'esercitazione Voi vedete che fa subito... inizia a girare, la telefonata delle 20:23 Guidi, Fiorito De Falco, Guidi dice a Fiorito De Falco, gli dice: "guarda i radar della Difesa Sicilia non guardavano il DC9 perché ci hanno l'esercitazione", quindi si presume che Grasselli - sono passati pochissimi minuti - abbia comunicato a Guidi che lavora in Sala a stretto contatto con Grasselli questa notizia e che Guidi dia questa notizia abbastanza generica così come l'ha ricevuta la dia a Fiorito De

Falco. La stessa cosa avviene nei confronti del soccorso, perché Bruschina - sono passati dalle 20:16 pochi minuti, quindi sei, sette minuti - immediatamente telefona a Marzulli che lavora al soccorso di Martina Franca che è certo...

PRESIDENTE: scusi, ecco questo è il punto, la telefonata Bruschina/Marzulli... **AVV. DIF.**

BIAGGIANTI: sì. **PRESIDENTE:** ...è delle 20:25 su Ciampino. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** 20:25 sì, 20:25

come orario effettivo, 20:22 come orario diciamo di Marsala... **PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF.**

BIAGGIANTI: di Martina Franca, anzi Martina Franca in tre minuti, quindi 20:22 di Martina Franca, 20:25 di Ciampino. **PRESIDENTE:** sì, però

siccome poi lei ha menzionata la telefonata di Guidi/Fiorito... **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** sì.

PRESIDENTE: ...e le 20:23 sono Ciampino. **AVV.**

DIF. BIAGGIANTI: 20:23 sono Ciampino. **PRESIDENTE:**

ecco perché qui dico dobbiamo... **AVV. DIF.**

BIAGGIANTI: io per questo ho riportato...

PRESIDENTE: questi orari devono essere... **AVV.**

DIF. BIAGGIANTI: oggettivi. **PRESIDENTE:**

...diciamo l'ordine cronologico... **AVV. DIF.**

BIAGGIANTI: allora diamo... **PRESIDENTE:** insomma

più o meno. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** diamo per

scontato allora che Marsala è due minuti in anticipo e Martina Franca tre minuti in ritardo mi sembra, giusto? **PRESIDENTE:** ma lei non ci ha le trascrizioni di Ciampino pure? **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** no, io ci ho solo le trascrizioni dei siti della Difesa Aerea... **PRESIDENTE:** ah, ecco perché. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** ...da lì li ho presi, quindi ci ho tutti orari di Difesa Aerea, quindi per questo nasce... **PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** ...perché varie perizie, alcune prendono in esame quelli dei siti della Difesa e altre... è stato difficile andare a reperire quelli da Ciampino e quelli... io li ho presi tutti da un'unica fonte, quindi gli orari sono quelli. Comunque dicevo, la telefonata delle 20:22, quindi Bruschina, Marzulli e credo che questo orario sia attendibile perché è quello di Ciampino... **PRESIDENTE:** no, Ciampino è 20:25. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** 20:25 la telefonata Bruschina/Marzulli, alle 20:25 Bruschina riferisce: "un Ufficiale dell'A.C.C. del controllo ha detto che può metterci in contatto con l'Ambasciata U.S.A., siccome c'era traffico americano in zona molto intenso" e parla della portaerei, quindi per la prima volta compare

questa notizia del traffico americano, inoltre nella telefonata aggiunge anche: "in quel periodo... può attingere notizia attraverso quella fonte, quella via", "e come nella zona dove stava il DC9?", "sì", "ho capito, un attimo che adesso... - e dice - va bene, adesso ne parliamo con Smelzo", da questa telefonata quindi la notizia dell'esercitazione è diventata traffico americano, è una sorta di gioco del telefono, man mano questa notizia un pochino varia nei suoi trasferimenti, però vedete che anche in questa telefonata delle 20:25, quindi tra Bruschina e Marzulli, questa notizia del traffico americano viene messa come una fonte di eventuali notizie sul DC9, perché Bruschina dice: "siccome c'era traffico americano in zona molto intenso", "sì - risponde Marzulli - in quel periodo può attingere notizia attraverso quella fonte, quella via", quindi l'Ufficiale della C.C. mi ha detto che c'è questo traffico perché lui attraverso quella presenza americana in quella zona può attingere notizie, notizie di che tipo? Stanno cercando notizie per le attività di soccorso del DC9, quindi ancora una volta Voi vedete come questa notizia viene sempre messa in

relazione con le attività di soccorso e mai con un'eventuale interferenza con... diciamo la caduta del DC9. Poi c'è l'ulteriore telefonata quella delle 20:25 che a questo punto diventa... è sempre Martina Franca, quindi 20:25 tra Smelzo e Berardi diventa 20:28 e Smelzo chiama Berardi e gli dice: "un Ufficiale della C.C. gli ha detto che in zona c'era il traffico militare americano e chiede inoltre una verifica sulla presenza della portaerei", Smelzo dice: "perché se è così noi mandiamo... chiediamo l'intervento degli americani", Berardi dice: "ho capito", Smelzo da chi è stato avvisato? Nella telefonata delle 20:25 Bruschina/Marzulli alla fine della telefonata dice: "adesso parlo con Smelzo e vediamo cosa dice", quindi Marzulli parla con Smelzo, Smelzo telefona a Berardi, però anche da questa telefonata delle 20:25 voi vedete che questa notizia del traffico militare americano, l'esercitazione è diventata traffico militare, poi traffico militare americano, viene sempre... poi nasce questa notizia ulteriore della portaerei perché si associa al traffico militare americano con la presenza di una portaerei, senza che nessuno l'abbia data all'origine questa

notizia della portaerei, però comunque inizia a partire, e Bruschina gli dice e... Smelzo dice: "mi ha detto l'Ufficiale della C.C. di Roma che in zona c'era del traffico militare americano, ora io vorrei se c'è qualche portaerei perché in tal caso... cioè perché se è così noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli americani" dice Smelzo e Berardi risponde: "ho capito", di questa telefonata già ve ne avevo parlato, è la prova che Berardi non dà l'importanza che deve dare alla notizia, perché questa notizia viene messa in relazione soltanto alle operazioni del soccorso, nella pagina successiva Voi vedete che tutte le telefonate successive registrati sui siti della Difesa Aerea, 20:26, io do sempre gli orari a questo punto... 20:26 diventano 20:29 e così via, comunque tutte le telefonate sono tutte telefonate che effettua Patroni Griffi che una volta venuta a conoscenza della notizia di questo traffico militare americano non si limita e non accetta soltanto la notizia ai fini dell'eventuale soccorso, ma incomincia a fare una propria e vera verifica dell'esistenza di questo traffico americano e inizia a contattare tutti i siti della Difesa Aerea, io vi ho riportato

queste otto telefonate in cui compare anche il Generale Mangani che è il Capo del Terzo R.O.C. che chiede una doppia verifica, perché alla verifica delle 21:45 Smelzo dice, a Patroni Griffi: "guarda Mangani ha chiesto di riprovare, di riapprofondire ulteriormente questa ricerca", alle 22:39 che sarebbero quindi sempre 22:42 Mangani e Lippolis parlano e Lippolis definitivamente dice a Mangani che tutta questa attività di ricerca presso i siti della Difesa Aerea ha dimostrato che i siti della Difesa Aerea non vedono traffico militare americano, non vedono la portaerei e quindi dopo questo orario tutte le successive telefonate che ci sono registrate sui siti della Difesa Aerea sono attività che si interessano solo di individuare l'esatta correlazione della traccia del DC9 che da Licola è stato inizializzato con il codice LE 157 e quindi effettuata questa attività di ricerca diciamo cessa questa attività e questo interesse per verificare questa notizia della portaerei e del traffico, alle 21:45 Trombetta del soccorso di Ciampino sollecitato da Smelzo gli riferisce che anche West Star che è un organo della N.A.T.O. che ha questo... ha la capacità di

avere una visione della situazione dei mezzi navali nel Mediterraneo, riferisce che non c'è la presenza della portaerei, quindi un controllo capillare fatto tra più siti, addirittura i siti della Difesa Aerea chiamano anche il soccorso, il soccorso dà le notizie che gli stanno arrivando dalla Sala Controllo, questa verifica viene fatta e ha un risultato negativo e le successive telefonate fatte tra i siti della Difesa Aerea e il soccorso... la Sala di Controllo di Ciampino dimostrano che questo controllo di esaurisce, perché in effetti tutta l'attività susseguente è un'attività che viene principalmente focalizzata sulla ricerca della traccia del DC9 ai fini del soccorso o ai fini per verificare se questa traccia vista dai siti della Difesa Aerea poteva essere messa in correlazione con quella vista dal traffico... dal controllo del traffico civile, telefonata 21:59 Zulu, 22:22, 23:18, 23:23, 23:26, 23:44, 01:11, tutte telefonate in cui Patroni Griffi si occupa di altro dopo aver fatto la verifica sulla esistenza o no del traffico si occupa di altre cose, ulteriore dimostrazione del fatto che dopo aver operato una verifica, aveva avuto una risposta negativa da parte dei siti

della Difesa Aerea l'attenzione viene spostata sull'incidente. E allora all'esito di questo sintetico, non ci sono voluto tornare perché la Corte conosce a memoria queste telefonate, cosa desumiamo da queste telefonate? Desumiamo un coinvolgimento del Generale Bartolucci e degli altri imputati? Noi abbiamo accertato che qualcuno quella sera nelle varie telefonate fatte e registrate abbia informato di questa voce del traffico aereo gli attuali imputati? Assolutamente questo è un dato che non è emerso da questo dibattimento, perché questa voce del traffico americano è una voce, è un'ipotesi, è una supposizione che nasce da questa telefonata delle 20:18, una ipotesi che il R.O.C. e Martina Franca quella sera accertano attraverso i canali operativi e quindi diciamo è un controllo che gli enti della Difesa svolgono in maniera automatica, senza che questa verifica debba per forza essere riferita la notte stessa ai vertici dello Stato Maggiore, perché se la notte questa notizia di questa verifica fosse arrivata, sicuramente il Generale Bartolucci o il Generale Ferri la mattina alle 8:00 del 28 giugno non avrebbero disposto un ulteriore controllo presso

Cincusnaveur, però quello che a noi dovrebbe interessare ancora una volta non è tanto se questa notizia arriva la notte o arriva al mattino, quello che dovrebbe essere importante per l'accertamento della verità in questo processo è che questo controllo è stato in effetti operato, che c'è prova di questa verifica che quella notte venne fatta, che questo controllo è stato fatto sia sulle forze militari italiane e sia sulle forze militari della N.A.T.O. e poi abbiamo accertato che nessuno avvisa il Generale Bartolucci, né gli altri Generali di questa notizia, abbiamo accertato che nessuno dei Controllori riceve l'ordine di nascondere, tacere cose apprese quella sera nella Sala Controllo, abbiamo accertato che questo non avviene neanche sui siti della Difesa Aerea, abbiamo accertato che quel traffico quella sera realmente non era presente, abbiamo accertato che Guidi svolge regolarmente il suo compito, che Russo esegue il plottaggio, che il plottaggio deve essere svolto per fini diversi da quelli del soccorso, perché abbiamo visto che il soccorso opera autonomamente, alle 19:19 sono in preallarme i mezzi e... gli elicotteri del

Quindicesimo Stormo, abbiamo accertato che Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti le loro dichiarazioni sono incompatibili, sia come orario che come posizione geografica, queste tracce che loro avrebbero avvistato con un eventuale contatto che queste tracce in teoria avrebbero potuto avere con il DC9, anzi loro stessi, Vi ho evidenziato, Colonnelli e Cucchiarelli parlano della fine delle esercitazioni e dell'assoluta tranquillità della serata dal punto di vista del traffico aereo. E allora su questa parte concludo dicendo che l'esame dei Controllori di Volo di Ciampino, l'esame delle telefonate, l'approfondimento dibattimentale a cui abbiamo sottoposto tutte queste... tutti i controllori e l'esame che abbiamo fatto delle telefonate, porta appunto a concludere sulla inesistenza di questo traffico americano, sulla inesistenza di una situazione di emergenza, sull'assoluta assenza di portaerei, sulla assoluta diciamo non conferma che questa notizia del traffico U.S.A. trova dopo l'accertamento, non c'è prova che questa notizia del traffico U.S.A. sia stata data da Berardi e Giangrande, non c'è nessuna prova che da Giangrande sia andata ad Arpino, e non c'è

nessuna prova che questa sia poi stata indirizzata sino ai vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. **PRESIDENTE:** va bene. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** Presidente io ho concluso, se facciamo una piccola sospensione... **PRESIDENTE:** sì sospendiamo. **AVV. DIF. BIAGGIANTI:** ...su questa parte, grazie! **PRESIDENTE:** sospendiamo quindici minuti! (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

AVV. DIF. BIAGGIANTI: Volevo passare ad analizzare le attività del soccorso, sia di Ciampino, sia delle reali attività di soccorso, quella sera lavorano al sottocentro di soccorso di Ciampino, che dipende dal centro soccorso di Martina Franca che è incaricato, che venne incaricato di dirigere, organizzare, tutte le operazioni di soccorso dell'incidente, lavoravano al sottocentro di Ciampino, Bozicevich, Bruschina e il Capitano Trombetta, che però non è in sala di soccorso, arriva trenta minuti dopo l'incidente, risulta dagli atti che appena pervenuta la notizia dell'incidente, il sottosoccorso attiva tutte le procedure standard da adottare in simili casi, il Maresciallo Bozicevich effettua numerose telefonate allerta i

Carabinieri, la Marina, gli elicotteri del Quindicesimo Stormo, tutte le telefonate sono state registrate, molte le abbiamo ascoltate in dibattimento, altre diciamo... abbiamo sentito dalla viva voce dei controllori e tutte queste... sia testimonianze che telefonate dimostrano la normale convulsa attività operativa di una sala di soccorso in un momento successivo a un incidente aereo, una telefonata in particolare attira la curiosità degli inquirenti è la telefonata orario di Ciampino 20:25 Bruschina, Marzulli. In cui appunto Bruschina riferisce a Marzulli che un Ufficiale dell'A.C.C. ha detto che c'era traffico americano in zona molto intenso. Bruschina ci ha spiegato che questa notizia fu a lui data da un uomo in abiti civili sulla trentina che conosceva di vista che si affacciò pochi secondi dalla sala del soccorso dicendo di avvisare Martina Franca che sul luogo dell'incidente c'era intenso traffico americano. È una delle circostanze che nel corso di questa istruttoria e di questo dibattimento più nel corso dell'istruttoria, veramente, sono state montate ad arte e perché l'obiettivo qual era, la presenza di questo traffico militare americano,

serviva perché serviva per giustificare la tesi della collisione, serviva per giustificare l'ipotesi del missile, poi quando perdono peso queste due tesi serve per giustificare l'ipotesi della quasi collisione. Il traffico militare statunitense americano, possiamo dire che rappresenta un po' la linfa vitale dell'accusa, del Giudice Istruttore in questo processo, nel corso dell'istruttoria e poi nel processo, ma se ci rendiamo conto che tutta l'istruttoria è stata costruita con questo unico obiettivo, capiamo perché non si è mai indagato in altre direzioni, capiamo perché non si è mai raggiunta una verità definitiva, perché tutto lo sforzo investigativo è volto soltanto alla ricerca di questa conferma sull'esistenza di questo traffico U.S.A. è inutile dire che i tre del soccorso, i tre sfortunati che quella sera hanno veramente la sfortuna di essere in servizio vengono massacrati nel corso dell'istruttoria, massacrati dal punto di vista istruttorio, cioè vengono ascoltati più volte, vengono sottoposti a confronti estenuanti, vengono costretti, tra virgolette, sempre mi si passi il termine non costrizione nel senso ma sottoposti a questioni psicologiche per ricordare

a undici anni dei fatti, quello è l'interesse investigativo, serve per la ricostruzione e quindi gli si chiede in sede di interrogatorio di ricostruire nei minimi particolari tutto quello che avviene quella sera, in mancanza di un esatto ricordo vedremo che vengono accusati anche loro di falsa testimonianza, Bozicevich, non lo abbiamo ascoltato, perché nel frattempo è deceduto, il processo è durato tanto quindi questo purtroppo è successo, ma per capire l'atmosfera nel quale questi testimoni sono stati ascoltati, basta, voi lo avete già fatto, io ve lo segnalo, leggere la trascrizione del verbale del primo luglio del '91 Bozicevich, viene interrogato, gli viene vengono fatte ascoltare delle telefonate, un lungo esame, gli viene sottoposto un appunto, un documento, comprendente i suoi appunti, cosiddetto quaderno di stazione. A undici anni dalla redazione di questo appunto che lui riconosce essere suo, gli si chiede il significato di ogni singola parola, sull'appunto c'è la parola "attacchè" questa parola innesca la curiosità del Giudice Istruttore, dei Pubblici Ministeri, incominciano una raffica di domande, la logica del Giudice Istruttore è attacchè

significa addetto, è un termine francese che significa addetto, quindi addetto Ambasciata, Ambasciata, Ambasciata U.S.A., U.S.A. presenza di traffico militare americano. Questo è il filo logico che il Giudice Istruttore ritiene di avere scoperto trovando questa parola su questo appunto di Bozicevich, inizia una serie massacrante di domande, non ve le leggo tutte, il verbale è quello del primo luglio '91, una serie massacrante di domande, sul significato di questa parola, successivamente sul significato di una F, scritta in rosso che sta in fondo a questo appunto, siamo a undici anni dai fatti, il teste non ricorda il significato e il motivo per cui scrisse attacchè in questo appunto, dice: forse perché furono fatte telefonate all'Ambasciata U.S.A. non ricorda perché scrisse questa F, in rosso e ad un certo punto va in tilt il teste letteralmente e dice: "non ricordo più nulla" e quindi a questo punto il Giudice Istruttore, il teste non ricorda più nulla lo ammonisce nuovamente, ricordandogli le sanzioni previste per il diritto di falsa testimonianza, il teste ribadisce: "non ricordo più nulla", a questo punto il Giudice Istruttore sospende l'esame,

l'esame viene sospeso alle 16:00 e viene ripreso alle 20:45, lo fanno aspettare cinque ore, dopo già una giornata di interrogatorio e lo fanno aspettare cinque ore nei corridoi del Tribunale, alle 20:46 si riapre il verbale, l'ufficio dà atto che il teste si trova in uno stato di prostrazione e che ripete di non ricordare le circostanze che gli sono state chieste. Questo è un'altro verbale esemplificativo, delle modalità con le quali è stata condotta l'istruttoria, della pressione psicologica al quale sono stati sottoposti i testimoni. Questo è stato negato nel corso delle arringhe dei Difensori di Parte Civile, hanno detto ma quale pressione, quale cattiveria istruttoria non esiste una invenzione dei Difensori degli imputati, io vi ho letto prima Massari, adesso vi leggo Bozicevich, guardate cerco, perché capisco, che ne avete sentite tante, sono tante udienze che state qua ad ascoltare i Difensori, non vi voglio annoiare, più di quanto già non faccia e non ve le leggo tutte, ve le cito quelle più rappresentative, perché Bozicevich veramente è rappresentativo delle modalità con le quali un teste veniva indagato per falsa testimonianza, perché a undici

anni dai fatti non ricorda una F scritta in rosso, non ricorda perché lui ha scritto quella F in rosso, non ricorda il significato della parola attacchè quella per il Giudice è la dimostrazione che quello è un falso teste. Purtroppo Bozicevich, non lo abbiamo potuto ascoltare qui in dibattimento, perché in dibattimento come tanti altri testi che noi abbiamo sentito nel corso di questi tre anni e mezzo, abbiamo visto che i testi qui nel contraddittorio delle Parti alla presenza di tutte le Parti non soltanto dei P.M. e del Giudice Istruttore, hanno chiarito i loro ricordi, hanno chiarito le circostanze che spesso non erano emerse con la stessa limpidezza nel corso dell'istruttoria e in questa aula e di questo mi fa piacere perché ci ripaga di tanti sforzi, in questa aula nel corso del dibattimento, nella pienezza del contraddittorio tanti significati che non erano stati, che erano stati interpretati a favore dell'Accusa, sono stati invece, diciamo, rivoltati a nostro favore. Questo perché l'esame del teste nella pienezza del contraddittorio ha favorito un ricordo più limpido, e noi per questo ci siamo battuti, perché questo processo, si svolgesse secondo le

regole del giusto processo, così come modificato dalle modifiche costituzionali dell'art. 111, noi purtroppo abbiamo celebrato un processo ibrido, cioè un processo celebrato con il vecchio rito, quindi tenendo conto di tutto il materiale istruttorio, però voi in dibattimento avete avuto la cartina tornasole di quello che succede e che è successo, quando noi questi testi li abbiamo potuti sentire, quando li abbiamo potuti sentire il castello di carta, perché così si è rivelato costruito dal Giudice Istruttore a sostegno delle proprie accuse è caduto. Oltre a Bozicevich del soccorso, abbiamo ascoltato Trombetta, Trombetta anche lui naturalmente indagato per falsa testimonianza, in questa aula si è avvalso della facoltà di non rispondere, è stato sentito anche lui nel '91 20 giugno '91, dice di essere arrivato in sala trenta minuti dopo la notizia, dice, è il capitano quello che conduce tutte le operazioni di soccorso nessuno gli riferì la notizia di traffico militare americano, un altro di quelli che si aggiunge ai quaranta Controllori di cui vi facevo riferimento prima. Il 21 giugno viene risentito e aggiunge che comunque Martina Franca nel corso della notte, riferì a lui che il

S.O.C. aveva accertato che questa notizia di traffico aereo militare era comunque infondata, innanzi tutto dibattimento abbiamo potuto ascoltare il Maresciallo Bruschina nell'80, Maresciallo 5 giugno del 2001, e Bruschina ci ha riferito di nuovo questa circostanza, una persona che lui conosceva di vista, sulla trentina, in abiti civili, la sera dell'incidente si affaccia alla sua stanza per dirgli di avvisare Martina Franca che sul luogo dell'incidente c'era traffico americano. Bruschina però qui in dibattimento spiega che a tale notizia fu a lui riferita dopo l'incidente, dal momento che gli elicotteri del soccorso si stavano recando sul luogo della caduta del DC9, e lui questa circostanza che ha ribadito qui nel corso di questo lungo esame dibattimentale che ha reso il 5 giugno 2001, le aveva queste circostanze già evidenziate durante i suoi esami istruttori, il primo è quello dell'11 giugno '91, "un'ora, dai dieci minuti a un'ora dopo l'incidente, un addetto al controllo di Roma/Ciampino si affacciò all'ingresso del R.S.C. che dava direttamente alla sala radio... e mi disse di avvisare Martina Franca per rimbalzare il messaggio ai Piloti

degli elicotteri che in quel momento si stavano avviando sull'area dell'incidente che in zona c'era traffico militare americano, io supposi che si trattasse di una portaerei. Non so dire che chi fosse la persona che mi fece questa comunicazione sono sicuro che era un addetto al controllo giacché lo conoscevo di vista", poco più sotto dice: "questa persona disse soltanto, avvisate i Piloti che in zona c'era traffico militare americano"; non so dire come il controllo avesse determinato questo traffico, questo lo dice l'11 giugno del '91, quindi chiarisce questo concetto al Giudice Istruttore, il 20 giugno '91 ribadisce dopo aver ascoltato la telefonata, lui dice: "riconosco la telefonata sono io che parlo, telefonata delle 20:25 Zulu, Bruschina, Marzulli, sono io che parlo con Martina Franca in effetti come risulta dalla telefonata la persona che venne con un Ufficiale, in effetti anche il contenuto della telefonata è diverso da quello che ricordavo", questo dopo l'ascolto "gli aerei del traffico militare statunitense avrebbero potuto aiutarci nel dirci il punto dove l'aereo si era inabissato qualora l'avessero visto, qualora la portaerei lo avesse

avuto sullo schermo radar, l'Ambasciata Americana avrebbe potuto mettersi in contatto con i suoi addetti militari, alla fine del suo verbale ribadisce nuovamente, confermo la mia interpretazione il discorso era finalizzato alle preoccupazioni delle interferenze con gli elicotteri del soccorso, prendo atto che nella telefonata si parla anche di portaerei, è una supposizione", questo lo dice Bruschina nel corso dell'istruttoria, l'aveva e lo ha ribadito qui il 5 giugno del 2001, quindi la notizia di questo traffico, secondo l'interpretazione autentica che il teste dà nuovamente qui in dibattimento ma che già aveva dato nel '91 in istruttoria è che per evitare che i mezzi del soccorso potessero subire interferenze con il traffico americano nella zona di caduta del DC9, viene a lui data questa notizia da questa persona, Bruschina questo lo ha detto in istruttoria, ci chiarisce ulteriormente questo concetto in dibattimento, sul perché appunto gli viene detto di avvisare Martina Franca del traffico U.S.A. eppure non gli si crede. Sarà forse che l'istruttoria viene condotta con l'intento di trovare una verità, già prestabilita, perché già si è convinti che la

verità è diversa, e infatti questo racconto non si concilia assolutamente con l'ipotesi accusatoria, però in dibattimento il 5 giugno, io ritengo che questa verità sia emersa con ancora maggior forza, perché non è come nell'istruttoria solo contro tutti, il testimone, con Pubblici Ministeri, Parti Civili, e Giudice Istruttore, tutti già convinti di una verità diversa, no, qui nel dibattimento la verità emerge con maggior pienezza e noi speriamo che questo sia avvenuto e che vi abbia convinto, perché ripeto ci ripagherebbe della fatica fatta per seguire questo lungo dibattimento, però certo, dopo aver ascoltato le arringhe dei Difensori di Parte Civile e dei Pubblici Ministeri si ha la sensazione che quanto a noi riferito da Bruschina qui in aula il 5 giugno quanto lui ha detto in questi due esami istruttori di cui io vi ho letto alcuni passi nel '91, sembra che non sia arrivato a destinazione, perché tutti affermano che quella notizia data a Bruschina si riferiva a traffico militare americano nella zona dell'incidente, e non già come lui riferisce a dibattimento, perché lui ha dibattimento, udienza del 5 giugno del 2001, a pagina 12, gli si chiede, "no, senta qual

era il motivo per cui il soccorso veniva informato della probabile presenza di questo traffico americano nella zona dell'incidente? Motivo specifico per cui venivate informati", risponde il teste Bruschina: "perché gli elicotteri nostri stavano andando in quel posto, perché ci bisognava preavvisarli in modo che non succedessero altri incidenti, i Piloti dovevano essere avvisati insomma che c'era dell'altra gente lì", 12 e 13 le pagine, successivamente pagina 56 risponda a domanda del Presidente, "comunque per me il traffico si riferisce al momento dell'ingresso degli elicotteri, perché a me interessava far sapere ai Piloti che c'era del traffico, per cui se c'era del traffico pregresso in zona, a noi non interessava poteva essere quello che se poi il traffico non c'era più, per me c'era in quel momento in zona, anche se sembra che qui sia stato tempo prima", quindi Bruschina dà questa interpretazione sulla presenza del traffico addirittura dice che questo traffico secondo lui era il traffico presente al momento in cui si stavano attivando il soccorso. E allora qual è la verità su questa attività di soccorso? Abbiamo visto una normale attività svolta dal

sottocentro di soccorso di Ciampino e dopo dal centro di soccorso di Martina Franca, una persona mai identificata che riporta questa notizia su questa presunta attività aerea, Bruschina ci dice che però quella notizia viene data per evitare questi disturbi, durante l'esecuzione delle operazione di soccorso, prova di quello che dice Bruschina in istruttoria, che ci ha detto in dibattimento è la telefonata delle 20:25 che voi, questo è l'orario che, diciamo, risulta dal sito della Difesa Aerea, quindi corretto, 20:22 trasformato in 20:25, anche da quella telefonata noi vediamo leggendola attentamente che anche da quella telefonata emerge che la notizia viene data esclusivamente per questo motivo. E l'accertamento su questa persona anonima. Questa persona anonima che compare nella sala del soccorso, sulla trentina in abiti civili che dà questa notizia non è mai stata individuata. Beh, io veramente sono rimasto allibito, perché se penso che abbiamo fatto un'istruttoria, è stata fatta un'istruttoria durata diciannove anni e che nel corso di questi diciannove anni sono stati fatti gli accertamenti istruttori i più completi, confronti, videoconferenze, perizie, prove

esplosivistiche, è stato fatto di tutto beh, l'accertamento sulla persona anonima che Bruschina dice essere una persona che conosceva di vista e che lavorava alla C.C. del controllo non è stato fatto, un'attività investigativa che sarebbe venuta in mente anche al Poliziotto del paesino più sperduto della nostra penisola, sarebbe bastato mettere a confronto Bruschina con i quaranta controllori del traffico del controllo aereo che quella sera lavoravano e di cui abbiamo avuto certezza dei fogli di presenza fossero presenti la sera del 27 giugno. Ma questo accertamento, perché non viene fatto? Perché se noi troviamo la persona che ha dato questa notizia è anche da questa persona abbiamo la testimonianza che quella notizia non era riferita alla presenza di traffico interferente con il DC9, ma era riferita alla presenza di traffico interferente con le operazioni di soccorso, verrebbe definitivamente a cadere questo mistero. Questo polverone che è stato creato su questa presenza del traffico militare, finalmente sarebbe eliminato e forse questo interesse non c'era, meglio che rimanga il dubbio che aleggi in questa aula il dubbio su questa persona anonima,

noi poi per altre vie, come vi ho già detto arriviamo a vedere qual è l'interpretazione che bisogna dare di quella notizia, perché noi abbiamo accertato che la portaerei Saratoga era al porto di Napoli, abbiamo accertato che le portaerei francesi erano nel porto di Tolone e poi ci torneremo in maniera un pochino più analitica, abbiamo accertato che l'unica esercitazione militare che quel giorno si svolse era un'esercitazione denominata Patrisia che si svolgeva a est della Sicilia, con rifornimento in volo, terminata alle 14:40 ne abbiamo traccia nel notam e ne abbiamo una traccia indiretta come vi dicevo in quella telefonata delle 20:41 in cui l'interlocutore, siamo alla prima pagina della trascrizione dice X non è individuato X dall'interno, quindi la cornetta è alzata è in attesa del contatto con l'Ambasciata, "chi c'era?" C'era un'esercitazione, c'era un'esercitazione in giro americana" risponde X1, "beh, guarda dalle 10:30 alle 15:00 la Patrisia, fino a che ora? "fino alle 15:00" riscontro sull'esistenza di questa esercitazione che però termina nel pomeriggio ed è un riscontro formidabile sull'attendibilità del notam che di

già l'Avvocato Nanni vi ha mostrato. Quindi abbiamo accertato inoltre che non ci sono state esercitazioni notturne, nessuna esercitazione pianificata, resa nota mediante notam, abbiamo accertato anche che dall'esame delle registrazioni mirate ai militari e neanche da quelle del Radar Selenia non c'è traccia di queste esercitazioni e di questo traffico, le uniche tracce che rimangono sono quelle rappresentate dai famosi PR, plots primari che vengono individuate dal Collegio Peritale Dalle Mese, Donali e Tiberio, cronologicamente, geograficamente a parere di questo Difensore inconciliabili con il passaggio del DC9, lo ha dimostrato anche la Misiti, Gunnvall con delle cartine che quando arriveremo alla parte tecnica vi vorrei mostrare perché credo che semplifichino molto l'accertamento e l'effettivo accertamento dell'incompatibilità fra queste PR e il passaggio del DC9, di questo vi ha già parlato l'Avvocato Nanni. Questo perché? Questo sintetico ricostruzione di quello che abbiamo accertato, perché noi qui in dibattimento, abbiamo avuto la possibilità di accertare tanti fatti tutti assieme, di ricostruire una sorta di puzzle, di

tutto quello che è stato detto ed è stato fatto nel corso di questo processo, e che questo puzzle, ci ha permesso di sgombrare il campo dall'insieme delle supposizioni delle ipotesi, quella cultura del sospetto che ha alimentato questo processo che però non ha contribuito a chiarire la vicenda della tragedia del DC9, e poi queste circostanze si sono rivelate del tutto erranee nel corso del dibattimento. Ma queste operazioni di soccorso, non finisco con il sottocentro di soccorso di Ciampino e con il soccorso di Martina Franca, queste operazioni di soccorso, poi si svolgono nella realtà all'udienza del 29 maggio del 2002, noi abbiamo ascoltato gli elicotteristi Inferrera e Gemelli, sono quelli che partono dalla base di Catania con l'elicottero per portarsi nel luogo dove è ipoteticamente caduto l'aereo, hanno avuto la traccia dell'ultima battuta radar, sanno qual è l'aerovia Ambra 13, la ripercorrono a ritroso, partono da Palermo e salgono su fino a Ponza. Inferrera è quello che vede una macchia d'olio, quello che lancia un bengala, avvisa gli altri mezzi, questo avvistamento risulta effettuato da Maripont, secondo la fonte Maripont alle 7:40,

Gemelli conferma che questo avvistamento avvenne quarantacinque minuti dopo l'alba, quindi gli orari, quello che ci dice Gemelli è quello che risulta dal documento Maripont sono compatibili, la notizia di questo, è fine autonomia l'elicottero dopo aver avvistato questa macchia d'olio deve tornare, la notizia viene raccolta dall'equipaggio dell'Atlantic che sappiamo essere partito alle 3:10 della mattina dall'Aeroporto di Emmas, Cagliari noi all'udienza del 14 maggio 2002, abbiamo sentito anche tutto l'equipaggio che componeva l'Atlantic, Pinna, Sanna e Bonifacio, il primo avvistamento lo effettua il Comandante Bonifacio che alle 7:10 dice di ricevere da questo elicottero che ritorna a Catania la notizia di questo avvistamento della macchia di cherosene, Bonifacio dopo quaranta minuti, vede nell'acqua in trasparenza qualcosa, fanno più passaggi su questa cosa vista in trasparenza Sanna che operava in qualità di vedetta ci ha chiarito che pur passando più volte sul punto questo avvistamento non fu confermato, mancato avvistamento che sulla stampa ebbe un ampio riscontro che ha creato ulteriori misteri, ulteriori dubbi su questa vicenda, è montato di

nuovo sugli articoli di giornali, montato ad arte dalla stampa che ha sempre seguito questo avvenimento in maniera mai costruttiva, ma sempre a fini di scoop, a fini di notizia, il Comandante Bonifacio ci ha chiarito che infatti quello che uscì quei giorni sui giornali, su questo avvistamento, lui aveva avuto la sensazione di vedere l'ala del DC9, sotto il pelo dell'acqua, ci ha detto che lui rimase molto colpito di queste notizie, perché le notizie erano riprese dallo stralcio dei verbali degli interrogatori che lui aveva reso davanti al Procuratore militare e davanti al Giudice Istruttore Bucarelli. Una grave fuga di notizie, notizie giudiziarie che dovevano rimanere riservati, ma guardate che questa è una costante di questo processo, ogni notizia veniva amplificata, ben al di là del suo reale e vero significato, qui in dibattimento Bonifacio questo lo ha chiarito, ulteriormente, il dibattimento è servito sempre per chiarire queste circostanze, ci ha chiarito Bonifacio che questo avvistamento fu smentito, Sanna qui in dibattimento ci ha confermato che questo avvistamento dell'ala sotto il pelo dell'acqua fu... non fu confermata che passarono

più volte sul punto ma che non videro nulla, quindi Bonifacio ci ha detto, per me un mancato avvistamento è un non avvistamento, quindi non riportai nel registro di bordo del mio viaggio, della mia operazione di soccorso questo mancato avvistamento, anche su questo si sono fatti illazioni, sul perché lui non abbia riportato il mancato avvistamento. Bonifacio ci dice che dopo altri quaranta minuti Sanna fu il primo ad avvistare un corpo, oltre a vari reperti che appartenevano al DC9, ci hanno detto che questi reperti a quell'ora stavano affiorando sull'acqua, altro particolare che ha destato curiosità, un aereo che cade alle 21:00 di sera, alle 9:00 della mattina, perché approssimativamente se facciamo i calcoli dice: "dopo altri quaranta minuti l'avvistamento avviene alle 7:40 la macchia d'olio", dopo altri quaranta minuti, siamo circa 8:20, 8:30, ma poi vedremo che da un documento riservato del 12 settembre del '90, trasmesso dal Ministero della Difesa, all'Ufficio dell'Istruzione di Roma, relativo alla sequenza cronologica approssimata degli avvenimenti è un documento allegato a), alla scheda teste Bonifacio, risulta che a circa

alle 9:00 di mattina vengono individuati da Sanna il primo corpo, i primi reperti appartenenti al DC9, dicevo circostanza che comunque ha destato curiosità proprio per la sua cronologia. All'udienza del 17 ottobre del 2002, l'Ingegnere Eula che è un Consulente di parte, specializzato in aerodinamica ci ha spiegato e credo che in quella udienza abbia anche depositato un calcolo che lui fece che calcolando la profondità del fondo marino in cui è venuto a poggiarsi il DC9, calcolando la velocità di caduta del DC9, calcolando la velocità di affondamento del DC9, nell'acqua e tenendo conto che i corpi umani sono pesi neutri, quindi che tendono in acqua a galleggiare queste variabili che lui ha fatto oggetto di un calcolo scientifico, sono assolutamente conciliabili con una riemersione dei corpi e dei reperti dodici ore dopo e... l'incidente. Un'ulteriore contributo che i Consulenti degli imputati hanno dato per sgombrare il campo da finti misteri. Vi parlavo all'inizio di una silenziosa inversione dell'onore della prova, noi di questo ci siamo caricati, se ne sono caricati i Consulenti, se ne sono caricati i quattro imputati che hanno

lavorato attivamente gomito a gomito con i loro Difensori, lo hanno fatto i loro Difensori e non si sono limitati a difendersi, si sono anche occupati di cercare di diradare questa nebbia che aleggia su questo processo con questa attività, perché Vi ho detto tutto questo sulle attività reali di soccorso, su questa attività di soccorso svolta dall'elicottero e svolta dall'Atlantic, perché queste sono ulteriori prove che il soccorso quella sera ha svolto regolarmente il proprio compito, perché è la prova ulteriore che nessuna influenza alle attività di soccorso sono state determinate dal comportamenti di Guidi, che non è vero che Guidi si disinteressa del soccorso, che non è vero che Guidi che è un mostro come Vi è stato dipinto dalla Parte Civile, perché il soccorso è un ente autonomo che agisce senza bisogno di Guidi, senza bisogno della R.I.V. e senza bisogno del plottaggio di Russo. Il plottaggio di Russo ha un significato completamente diverso, il soccorso parte alle 19:19 Zulu, la telefonata da cui si vede che gli elicotteri sono già in allerta, c'è una ulteriore telefonata alle 19:25 Zulu, Marzulli del soccorso di Martina Franca telefonata a Grasselli e lo

informa, "Palermo ha avvisato la capitaneria di porto di Palermo", quindi da questa telefonata noi abbiamo un doppio riscontro, diciannove minuti dopo l'incidente sono già in preallarme gli elicotteri in Sicilia, venticinque minuti dopo l'incidente sono già state avvisate le motovedette di Palermo, la fine autonomia del DC9 sappiamo che è circa alle 22:30, quindi prima ancora che si abbia la certezza che il DC9 ha concluso la propria autonomia di carburante, diciannove minuti dopo e venticinque minuti dopo la notizia della scomparsa del contatto, quindi non la notizia della sicura tragedia, diciannove minuti e venticinque minuti dopo la scomparsa del contatto radar e radio i mezzi del soccorso sia aerei che navali sono già pronti per partire e infatti partono, svolgono la loro attività, a causa del buio e della lenta emersione dei corpi e dei reperti galleggianti in individuano la prima macchia di olio solo alle prime luci dell'alba e successivamente i corpi, i primi corpi purtroppo alle 9:00 di mattina. Tutto quello che i Pubblici Ministeri, le Parti Civili Vi hanno detto su Guidi che si disinteressa del soccorso, che non gliene frega niente del

soccorso, quello che è stato detto su Russo, sono stati dipinti come mostri, Valenti, insulti ripeto processuali nei confronti di questi Ufficiali accusati di essere quasi... veramente di avere le mani sporche di sangue per quello che era successo al DC9 e beh, quelle sono tutte falsità e Voi di questo dovete dar conto in Sentenza, si continua da parte delle Parti Civili a ventiquattro anni dai fatti ad immettere nebbia sul processo, laddove noi cerchiamo di far chiarezza viene di nuovo messa nebbia. E allora io vi invito ad accendere, se mi passate il termine, i vostri fendinebbia ed ad andare avanti alla ricerca della verità. Ho concluso sulle operazioni di soccorso e volevo passare rapidamente ed in maniera abbastanza... sempre cercando di essere sintetico, sulla situazione dei mezzi navali il 27 giugno, all'udienza del 16 novembre del 2001 abbiamo ascoltato l'Ammiraglio Ricci, l'Ammiraglio Ricci nel 2001 era il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, viene ascoltato in dibattimento, a pagina 31 del suo esame rispondendo alle domande del P.M., Dottor Roselli riferisce che fu Priore Giudice Istruttore ad incaricarlo di studiare, tradurre i

brogliacci di navigazione della portaerei Saratoga e poi di determinare la posizione della portaerei stessa. Riferisce che la portaerei era ormeggiata a circa un miglio dalla costa nella rada di Napoli, lui determina inizialmente questa posizione sulla base di fotografie, le famose fotografie dei sposini che il Giudice Istruttore Priore aveva trovato e determina che il punto di fonda che lui calcola sulla base delle foto è congruente con il punto di fonda indicato nel del log che sarebbe il brogliaccio di navigazione, lo dice a pagina 33 del suo esame. A pagina 38 inizia a raccontare dell'esame dei libri di bordo della portaerei Foch, brogliaccio di navigazione che ci dice fornito direttamente a noi, all'Autorità Giudiziaria dalla Marina Francese, e ci dice che questa portaerei Foch risulta entrata nel porto di Tolone prima della la sera del 27 giugno dove ormeggia al molo Mirò, la Clemenceau che è l'altra portaerei in forza alle Forze Navali Francesi risulta in porto a Tolone addirittura prima della Foch. Dall'esame di questo preparatissimo teste, perché è il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, apprendiamo che la Saratoga dal 23 giugno al 10

luglio dell'80 era rimasta nel porto di Napoli e poi chiarisce un dato che secondo me è importante, a pagina 59 ci dice: "guardate che quando sono in porto le praticamente non possono eseguire attività volativa, perché possano eseguire attività volativa la portaerei deve essere in navigazione ad una velocità sostenuta e con la prua contro il vento, perché l'effetto del vento facilita il decollo dell'aereo. Ad ulteriore conferma dal log della Saratoga non risulta nessuna attività volativa e infatti né il 27 e né il 28 giugno. Abbiamo sentito un altro teste che possiamo definirlo teste consulente del Giudice, perché è il Comandante Carlo Dragone che il 14 maggio del 2002 viene anche lui incaricato ulteriormente dal Giudice Istruttore Priore di esaminare e chiede di esaminare i libri. Come arriva il Giudice Istruttore al Carlo Dragone? Il 23 ottobre del '97 il Capo di Stato Maggiore della Marina, l'Ammiraglio Mariani rispondendo a Priore gli indica in Carlo Dragone l'Ufficiale della Marina più competente e più esperto in materia di portaerei americane. Carlo Dragone ci ha spiegato che ha lavorato per molti anni in america e che quindi sui sommergibili americani e

che quindi aveva una esperienza specifica sulle Forze Navali Americane. Di nuovo il Giudice Istruttore gli fa esaminare i libri di bordo della portaerei americana e anche di quelle francesi, la Foch e la Clemenceau risultano di nuovo in porto e a Tolone la Saratoga di nuovo in porto a Napoli. Poi sappiamo che il Giudice non si accontenta, cerca queste foto e anche dalle foto degli sposini che si fanno fotografare con alle spalle il Golfo di Napoli ha l'ulteriore conferma. E allora noi siamo a novembre del 1997, il Giudice Istruttore perde un'altra freccia dal suo arco, perché non c'è nessuna portaerei operativa nel Mar Tirreno il 27 giugno dell'80, quindi si perde la possibilità di ipotizzare che l'aereo intercettore che collide e che spara il missile o che quasi collide con il DC9 sia partito da una portaerei e perde di consistenza questa ipotesi. Ma questo processo mi ricorda un po' la tela di Penelope, di giorno cuce e di sera si scuce e allora quando noi crediamo di aver accertato definitivamente un fatto questo viene immediatamente rimesso in dubbio, è un po' come... a me mi colpiva molto da ragazzo al circo il numero del prestigiatore che tirava sempre

fuori il coniglio dal cappello, ad un certo punto questi conigli non finivano mai e io mi sentivo quasi in angoscia per tutti questi conigli schiacciati nel cappello, ma qui è successa la stessa cosa, ogni volta che ci sembra di aver introdotto nel processo uno spiraglio di luce, immediatamente questa luce viene offuscata. Mi ricordo che durante le discussioni e Vi ricordo, delle Parti Civili, ricordo l'Avvocato Gamberini, ricordo l'Avvocato Marini, seguiti dal Dottore Amelio nel loro... nel corso delle loro arringhe, bravissimi nell'espone le loro arringhe accusatorie, ho sentito dire che l'accertamento sulla presenza della portaerei non è stato completo. Ho sentito dire che si doveva accertare se c'erano altre portaerei, ho sentito dire che si doveva accertare se c'erano portaerei aderenti all'allora Patto Varsavia, io ho parlato del coniglio e del prestigiatore e mi scuso se l'esempio non è elegante, ma rende l'idea dell'operazione che si è tentato di fare e che ancora oggi si tenta di fare, per allontanare tutti noi dalla verità, perché quando si raggiunge una certezza come quella della presenza e la posizione delle portaerei immediatamente di

dice: "eh, ma ce ne potevano essere altre", ricordate quella cultura del sospetto di cui Vi ha parlato l'Avvocato Equizi, credo che renda bene l'immagine di quello che è successo in istruttoria e che continua a succedere nel dibattimento. Però io dico che questo modo di agire e di procedere da parte dell'Accusa non è un modo serio, non è un modo che ci può aiutare e contribuire alla ricerca della verità, ma mentre non mi sorprende che un simile rilievo, "eh, ma ce ne potevano essere delle altre, venga fatto e possa provenire dalle Parti Civili che sono portatrici di interessi specifici mi sorprende e come che provenga dall'ufficio del Pubblico Ministero, all'udienza del 27 novembre del 2003, io l'ho appuntato, il Dottor Amelio ci ha chiesto e ha fatto aleggiare questa domanda: "ma era l'unica la portaerei, c'era solo la Saratoga?", e io questo non lo accetto, non accetto che il 27 novembre del 2003 il Pubblico Ministero ponga a voi Corte questa domanda, perché non è a noi e né a Voi che il Pubblico Ministero lo deve chiedere, non lo deve chiedere un ufficio che ha avuto la possibilità di indagare per diciannove anni, che è stata qui con noi in dibattimento per altri

quattro anni, se nel novembre del 2003 tu ancora mi chiedi a me che sono l'imputato se era l'unica portaerei presente, io rispondo: "dovevi essere te, ufficio del Pubblico Ministero ad accertarlo, tu che mi accusi da dodici anni ti dovevi caricare di dimostrare che non ci fossero altre portaerei" e questo secondo me rappresenta purtroppo e dimostra che anche in questo senso non c'è stata una serenità di giudizio da parte dell'ufficio della Procura, perché l'ufficio della Procura nel momento in cui si accertano dei fatti oggettivi dovrebbe avere il coraggio di ammettere che questo è avvenuto e che quindi non c'è presenza della portaerei. L'onestà intellettuale che contraddistingue il Dottor Roselli l'ha portato a richiedere l'assoluzione dei due imputati, lo stesso la Dottoressa Monteleone finalmente ha riconosciuto che il Mig è caduto il 18 luglio e quindi questo dubbio della portaerei non deve essere lasciato aleggiare in questa aula, perché rappresenta una critica sterile e che dimostra tra l'altro che il Pubblico Ministero e anche le Parti Civili che hanno fatto loro questa domanda, non conoscono le carte processuali o non se le sono studiate

attentamente, i Difensori lo hanno fatto, i Difensori degli imputati, ancora una volta invertendo l'onere probatorio e grazie alla minuziosa disamina operata su questo argomento dall'Avvocato Nanni all'udienza dell'11 febbraio del 2004, l'Avvocato Nanni vi ha mostrato due documenti che io ho ritengo fondamentali, il Sovmedron da cui risulta... non risulta, scusate, la presenza di portaerei appartenenti all'Unione Sovietica o all'allora vigente Patto di Varsavia e Vi ha citato un documento del '91 del Ministero della Difesa inglese che scrive al Ministero della Difesa italiana o allo Stato Maggiore della Marina, adesso non ricordo, comunque questo documento del '91 che è del Ministero della Difesa inglese dice che l'unica portaerei in servizio per le Forze Navali dell'Inghilterra, la cosiddetta Invincibile, stava in una fase, diciamo, di studio, stava navigando per il primo periodo della sua vita e che stava in navigazione fra il porto di Lisbona e il porto di Londra e quindi c'erano questi atti nell'istruttoria, c'erano questi atti e non può venire il Pubblico Ministero a novembre del 2003 a lasciare il dubbio in Voi se c'erano altre portaerei, non ce

n'erano altre portaerei. Eppure guardate che speriamo così di aver dato noi una risposta alla domanda che ha fatto il Pubblico Ministero a quella udienza, eppure guardate che questo fatto delle portaerei è singolare, perché noi ancora oggi se vediamo un documentario, se vediamo una trasmissione che in qualche modo parli di Ustica, Vi ricordo l'ultimo, il servizio, il mirabile servizio del "Tg3" sul quale ometto ogni commento per rispetto della Corte, lo sfondo televisivo di questi servizi che hanno poco di informativo e molto di politico, lo sfondo è sempre uguale, c'è una portaerei, se Lei avrà notato Signor Presidente che in questi servizi c'è sempre questa portaerei da cui atterrano e decollano in continuazione aerei, siano nel 2003, sappiamo che di portaerei non ce ne sono, eppure se a noi ci fanno vedere un film, ci fanno vedere un documentario, ci fanno vedere un servizio giornalistico o quello che loro definiscono tale, lo sfondo è sempre quello della portaerei. Ricordate quel tamtam mediatico di cui Vi parlavo, alla fine a forza di vedere la portaerei se tu ti fermi per strada e chiedi le persone dicono: "ma di Ustica si sa tutto, c'era la

portaerei, c'era il Mig Libico", sono quelle cose che ci hanno inculcato in ventiquattro anni e noi ormai siamo convinti di questo", questa è la tesi che è stata reclamizzata a tutti noi, però chi ha seguito questo processo e Voi siete i Giudice che siete... avete una conoscenza completa di tutto questo panorama avete il dovere di dire agli italiani quale è la verità, nessuna portaerei della N.A.T.O., nessuna portaerei del Patto di Varsavia, nessun aereo che può partire da una portaerei e quindi nessuna collisione, nessun missile e cosa rimane? Rimane la quasi collisione, rimane il missile che non produce schegge, queste sono invenzioni che Pubblici Ministeri e le Parti Civili devono fare per tenere in piedi questo processo. Ma rimane un quesito non risolto di cui già avevo fatto un accenno in precedenza, da dove è decollato questo aereo? D'accordo, ci arrendiamo, mi diranno, non è partito da una portaerei questo fantomatico aereo, perché è emerso che questa portaerei non c'era, inoltre la portaerei è una presenza ingombrante, quando entra nel Mediterraneo la portaerei non è una nave che naviga da sola, è una nave che ha una scorta, è una nave che ha un

appoggio tecnico, quindi c'è una flotta che naviga insieme alla portaerei, appena una portaerei entra nei nostri mari, ma questo succede ancora oggi, immediatamente lo Stato Maggiore della Marina lo comunica allo Stato Maggiore della Difesa che lo comunica all'Aeronautica e ne vengono informati i servizi, è una presenza importante nei nostri mari ed escludiamo quindi la presenza di questa portaerei, eliminiamo questi dubbi che aleggiavano e che sono stati fatti aleggiare anche nel corso delle arringhe difensive e allora cosa rimane, guardate, l'ultima speranza per poter individuare un aereo che quella sera fosse nei cieli di Ustica è che questo ipotetico aereo sia partito da una base militare, da una base terrestre, però se così fosse io vi dico che lo avremmo saputo, perché un aereo militare supersonico non parte senza lasciare tracce, per farlo decollare occorre un'assistenza qualificata, numerosi Tecnici, occorre un piano di volo, occorre il Comandante, della base che dia l'okay per la missione, c'è un registro in cui vengono annotate le operazioni di volo, l'abbiamo vista a Grosseto, noi abbiamo saputo tutto di quegli

aerei che quella sera, che sono aerei addestrativi e volano a Grosseto, e c'è una base di controllo radar incaricata di seguire il volo di quell'aereo. Occorre una base aerea che sia, che abbia la possibilità di fare attività di volo notturno e abbiamo visto che le operazioni di volo notturno vengono attentamente e preventivamente pianificate, se tutto questo fosse avvenuto quella notte noi lo avremmo saputo, eppure il filo logico che muove l'accusa su questa esercitazione, questa missione, questi aerei è questa, che questi aerei da qualche parte devono essere partiti, però ripeto, per nascondere la partenza di un aereo da una base militare italiana o N.A.T.O. bisogna ipotizzare un complotto a largo raggio, bisogna ipotizzare un contatto con tutti quelli che quella notte lavoravano nei siti della Difesa Aerea, bisogna immaginare che ci sia stato un contatto con tutti quelli che lavorano nelle sale controllo del traffico aereo civile. Soltanto immaginando un complotto a così largo raggio noi possiamo dire che quella sera ci poteva essere del traffico militare e invece noi questo sappiamo che l'indagine su questa attività fatta quella notte

e che risulta dalle varie telefonate, dai vari documenti, dalle varie testimonianze che Voi, davanti a Voi avete ascoltato, risulta che questa attività volativa né da basi italiane e né da basi N.A.T.O. e né da basi americane si sia mai verificata, però rimane... se noi non riusciamo a trovare una base di partenza per questo aereo perché non c'è la portaerei, perché non risulta un'attività volativa da una base terrestre, guardate che c'è un capitolo dell'Ordinanza di Priore che si è intitolata "gli ufo" e allora forse potremmo dar credito a quella parte dell'Ordinanza e immaginare che questo sia un oggetto non identificato. C'è anche questo nell'Ordinanza di Priore e allora forse Voi a ventiquattro anni dai fatti dovete avere il coraggio civile di dire a tutti gli italiani che siamo stati ingannati, noi siamo stati ingannati, noi e Voi, siamo stati ingannati da un'istruttoria monotematica, siamo stati ingannati dalla stampa, siamo stati ingannati dalla televisione, non c'è nessun aereo che sia partito da una portaerei, non c'è nessun aereo che è partito da una base di arresto e non c'è la presenza di traffico militare, il DC9 è caduto a

causa di una esplosione interna, la sappiamo dal '94 questa verità, ce l'ha detto l'ultima Commissione di indagine peritale che era stata nominata dal Giudice e che ha avuto la possibilità di esaminare tutto il relitto recuperato e ci hanno detto: "è l'ipotesi tecnicamente sostenibile, poi ricordo un'udienza in cui l'Ingegnere Santini disse: "abbiamo sbagliato, dovevamo scrivere che era l'unica ipotesi tecnicamente sostenibile, quella dell'esplosione nella toilette posteriore", però questa verità non ha molti tifosi, non piace, perché tutti quelli che sono i proprietari della Società "Itavia" e che sono nascosti dietro lo schermo delle società fiduciarie proprietarie dell'"Itavia" che hanno chiesto risarcimenti miliardari, 1800 (milleottocento), mi sembra, noi, Vi ricordate, abbiamo appreso che l'"Itavia" era controllata dai Socialisti e si contrapponeva all'"Alitalia" allora roccaforte democristiana, e guardate, il Ministro Amato e il Ministro Andò, entrambi socialisti, sono quelli che nonostante il Governo Andreotti avesse deciso di non costituirsi Parte Civile nei confronti dei quattro Generali, forti di un parere

dell'Avvocatura dello Stato espresso dall'eminente Avvocato Giorgio Azzariti che diceva che non c'era nessun motivo per cui lo Stato potesse e dovesse costituirsi Parte Civile nei confronti dei Generali, arriva il Governo socialista, arriva Amato, arriva Andò e cambia improvvisamente e pur nonostante esistente il parere contrario dell'Avvocatura cambia il vento, decidono immediatamente di costituirsi, mi sembra che si siano costituiti addirittura nella fase istruttoria e si costituiscono Parte Civile, decidono di far costituire lo Stato Parte Civile contro i quattro Generali, i quattro Generali vengono individuate come le vittime sacrificali, diventano il mezzo attraverso cui l'"Itavia" potrà arrivare ad ottenere un risarcimento miliardario, perché guardate, non interessa, il processo per strage non si farà mai, ignoti gli autori, ma non ci interessa, a noi "Itavia" interessa che si faccia un processo, qualunque sia, basta che il Ministero della Difesa venga condannato e noi potremmo avere questo risarcimento imponente che abbiamo richiesto. Senza tralasciare che tutta questa ricostruzione passa per un reato che come Vi ha detto il

Professore Musco è un reato inventato dal Giudice Istruttore, è un reato tirato per le orecchie, perché non esiste neanche la condotta, non c'è quella coazione, quella coercizione che deve essere uno degli elementi caratteristici della figura di reato che viene contestata, ma il 289, ho detto, serve perché è un reato che non si prescrive mai e quindi io in qualsiasi momento anche a venti anni dai fatti posso celebrare un processo. E allora su questo punto per accertare la presenza di un altro aereo e la sua provenienza i casi sono due, o la presenza della portaerei e credo di aver dimostrato oltre ogni ragionevole dubbio che quella sera non c'erano portaerei di nessun Paese, dobbiamo ipotizzare la partenza di un aereo da una base, dobbiamo ipotizzare un complotto a così largo raggio, molto difficile da realizzare ma di cui non c'è nessuna prova, ma non ci sono neanche gli indizi che dimostrano l'esistenza di questo complotto perché il complotto si deve concludere, deve essere organizzato e deve essere fatto tra le 21:00, ora in cui cade l'aereo e le prime ore della mattina successiva, perché se non riesce a farlo in quei primissimi momento dopo l'incidente

dopo la situazione ti scappa di mano e tu non riesci più a controllarla, quindi in quelle poche ore tu devi essere in grado di organizzare il complotto, questo dobbiamo ipotizzare per arrivare a dare una minima attendibilità a quello che c'è stato detto dall'Accusa. Se così è dovete credere che qualcuno ha nascosto, ci dovete dire chi ha nascosto, ci dovete dire cosa ha nascosto e quando lo ha fatto, perché la prova che i quattro Generali abbiano fatto questo complotto, lo abbiamo organizzato e vi abbiano partecipato non è emersa dall'istruttoria e non è emersa neanche nel dibattimento, non è emersa la prova del traffico militare, la maggior parte dei Controllori in servizio quella sera vi hanno detto che non c'è questo traffico, Vi ha fatto... vi ho evidenziato quello che dicono i tre Controllori a Voi portati come testi di Accusa e vi ho detto anche: "togliamoci il dubbio, facciamo un passo ulteriore", a questo deve servire un processo, ad eliminare i dubbi e allora ho detto: "facciamo un passo oltre, verificiamo da dove è partito questo aereo, ma anche lì ci fermiamo perché non riusciamo ad accertare da dove sia partito e noi oggi

finalmente possiamo dire a voce alta che questo traffico non esiste, che non si è accertato né da dove sia partito e né da dove sia poi arrivato, perché un aereo ha una sua origine ma anche una sua destinazione finale, non c'è traccia neanche della destinazione finale e Voi sapete quindi all'epilogo di tutte queste considerazioni che l'Accusa che è stata fatta e che è stata mossa nei confronti dei Generali perde sempre di più consistenza. Un altro argomento che per il Giudice Istruttore ha rappresentato la prova di questo complotto, la prova di questa presenza di traffico americano è rappresentato dal coinvolgimento dell'Ambasciata Americana di Roma, abbiamo visto già che la sera dell'incidente il Capitano Chiarotti tenta di mettersi in contatto con l'Ambasciata, abbiamo appreso che questo contatto fu fatto solo per avere la possibilità di verificare l'eventuale presenza di traffico U.S.A. nella zona dell'incidente e quindi che potesse in qualche modo avere... potesse creare difficoltà per le operazioni di soccorso e quindi per evitare che ci fosse una interferenza, ma l'ulteriore interesse che ha suscitato in questo processo l'Ambasciata U.S.A. è questo working

group che viene formato e di cui si ha esistenza successivamente, working group composto da Ufficiali e Funzionari dell'Ambasciata U.S.A. per indagare sulle reali cause della tragedia del DC9 del 27 giugno, l'accusa mossa è che i vertici dell'Aeronautica Militare sapessero di questo working group e che volutamente abbiano omesso di riferire dell'esistenza di questo working group, i Pubblici Ministeri proprio perché è un argomento dell'Accusa, hanno citato in questo processo tutti i componenti del working group, May, Mc Bride, Mc Donald e Richard Coe, noi abbiamo ascoltato in videoconferenza soltanto Richard Coe, gli altri non sono stati reperiti e quindi ci dobbiamo rifare al materiale istruttorio che abbiamo di questi testi, all'udienza del 15 febbraio del 2002 abbiamo ascoltato Coe, il 27 o 28 dice di aver ricevuto una telefonata dallo Stato Maggiore con la quale gli si chiedeva di verificare l'eventuale presenza di aerei americani nell'ora e nella zona dell'incidente, racconta di aver fatto accertamenti alla base N.A.T.O. di Ramstein, alla base aerea di Decimomannu e di Aviano, di aver chiamato anche Napoli per avere la reale

posizione della Sesta Flotta U.S.A. e ci dice che le risposte furono tutte negative, nessun aereo nella zona dell'incidente e la flotta americana era in porto a Napoli. Coe ci dice che il responsabile del working group era Stephen May a cui lui riferì tutte le informazioni che aveva acquisito nell'ambito della sua attività e che lo stesso fece l'Aeronautica Militare e con chi, lui non ricorda chi ufficiosamente lo chiamava per avere qualche ulteriore informazione, questo è in estrema sintesi quello che ci dice. Ma Coe prima di rendere a noi questa testimonianza in America era stato intervistato da un Giornalista tal De Angelis che manda in onda questa registrazione dell'intervista sul "Tg1", un altro scoop giornalistico che ha caratterizzato tutta la vicenda di Ustica e il 14 febbraio del 2002 abbiamo ascoltato anche il Giornalista che è autore dell'intervento e il quale ha detto una cosa che a me ha fatto riflettere, ci ha detto che nel racconto di Coe lo aveva colpito il fatto che le telefonate che Coe aveva detto di aver ricevuto dall'Aeronautica Militare Italiana erano telefonate in cui gli si chiedeva di accertare la eventuale presenza o assenza di missile

nell'arsenale americano e quindi secondo De Angelis il suo interesse su Coe, era che Coe era il testimone che nell'Aeronautica si sapeva o si ipotizzava il missile, perché si chiedeva addirittura agli americani di verificare il loro arsenale di missili e allora noi qui in aula abbiamo addirittura rivisto la cassetta di questa intervista o almeno quello che rimane, perché abbiamo saputo che questa cassetta è stata montata, abbiamo saputo che è stata sottoposta a tagli, la registrazione originale e Coe ci ha anche detto: "De Angelis nel corso dell'intervista mi suggeriva un po' come gli dovevo rispondere, mi invitava a dare delle definizioni o delle risposte un pochino più diciamo meno dubitative, un pochino più ferme, in particolare sui missili, in particolare sulle risultanze di un suo colloquio con l'Ammiraglio Francese Sapin, e all'udienza del 15 febbraio del 2002 rispondendo alle incalzanti domande dell'Avvocato Bartolo, Coe ha detto: "mentii un po' a De Angelis per mostrargli che sapevo cose che invece non ricordavo con sicurezza", mitomanie televisive che purtroppo sono ricorrenti nella vicenda Ustica e che spiegano il

perché di tante false verità, ma non è finita, perché il 10 marzo del '92 davanti al Giudice Istruttore Coe viene sentito in video conferenza, Coe rivede la cassetta e dice al Giudice Istruttore: "all'inizio dell'intervista le mie risposte erano più dubitative, essa è stata ripetuta più volte e mi è stato chiesto di essere più preciso. Effettivamente - dice anche Coe - fu l'Ambasciatore Americano a costituire il gruppo e fu l'Ambasciatore a chiedere che le indagini si estendessero al missile, effettivamente nell'intervista affermo che fu l'Aeronautica Militare a chiedere informazioni. De Angelis mi chiese di essere più preciso ma all'inizio avevo risposto come ho risposto oggi a voi, le differenze tra quello che ho dichiarato oggi e quanto ho affermato nell'intervista dipende dalle modalità con le quali fu fatta l'intervista, il Giornalista chiedeva infatti rispetto alle mie risposte di carattere generico che fossi più preciso, le mie risposte nell'intervista dunque non erano esatte, l'intervista è durata cinque ore ma non tutte le domande e le risposte sono state registrate, mi rendevo conto che le risposte avevano un certo significato, che non

potevano essere date solamente per accontentare il Giornalista per me si trattava di cose di non molta importanza, ho fatto solo un favore al Signor Gatti, il quale mi ha chiesto di fare l'intervista, quello che cerco di fare oggi è di essere preciso con voi", il 22 febbraio '93 viene nuovamente sentito in videoconferenza e l'esame chiude con un'ultima risposta che ritengo esemplificativa nel comportamento di Richard Coe, il Giudice chiede di poter disporre se lui è disponibile a un confronto con il teste De Angelis che è il Giornalista e lui risponde: "non vorrei fare il confronto con De Angelis, perché non vedo a quale fine serva, la mia testimonianza al Tribunale Italiano è stata più veritiera, perché sotto giuramento, mentre l'intervista che c'è stata con De Angelis non fornisce delle risposte fattive molto vere, perché non ero sotto giuramento ed anche perché mostra solo alcuni segmenti di tutta l'intervista", ve l'ho letto perché guardate che è esemplificativo di come le persone che hanno avuto un qualche contatto con la vicenda Ustica a distanza di anni diventano proprio, ripeto, per mitomania televisive, perché spinti o incalzati dai Giornalisti a rendere

dichiarazioni a volte neanche reali, Coe almeno ha avuto la onestà di venirci a dire che queste risposte da lui date al Giornalista erano risposte che non hanno niente a che fare con la realtà dei fatti e la realtà dei fatti è diversa e noi qui in un'aula giudiziaria l'abbiamo accertato, lasciando fuori per un momento da quest'aula tutti questi scoop giornalistici che non hanno ripeto contribuito alla ricerca della verità. Il 12 marzo del '92 viene sentito sempre in videoconferenza Stephen May, era il capo del working group, dice di aver ricevuto il compito anche lui dal Ministro plenipotenziario dell'Ambasciata Americana, per verificare cosa era accaduto, perché May ci dice: "guardate questo incarico ci fu dato perché pochi giorni dopo l'incidente sulla stampa erano emerse accuse sia alle Forze Naviche che all'Aeronautica Militare Italiana di un eventuale coinvolgimento di queste forze nella vicenda del DC9", un'ulteriore dimostrazione che sin dai giorni immediatamente successivi all'evento già circolavano pubblicamente tutte le varie ipotesi, tanto da far sentire il bisogno al Ministro plenipotenziario dell'Ambasciata di creare un

working group americano", ed è un particolare interessante, perché se pensate che i quattro imputati sono accusati di non aver riferito al Governo e all'Autorità Giudiziaria le ipotesi che poi noi apprendiamo venivano liberamente, circolavano liberamente sin dai giorni successivi, è una specie di segreto di pulcinella, tutti sapevano, noi siamo qui a rispondere di un reato per un fatto che era notorio a tutti, all'opinione pubblica, agli americani, andava sui giornali e però l'accusa è così, è stata un po' tirata, è stata cercata a tutti i costi se mi consente il termine, perché li si accusa di aver taciuto fatti che invece sono fatti notori che erano a conoscenza di tutti, lei ricorda in merito all'attività che il gruppo di lavoro contattò la Sesta Flotta a Gaeta, contattò le forze, il comando delle Forze Aeronavali per il sud Europa, che il lavoro del gruppo durò tre settimane, che il lavoro si svolgeva e il gruppo era organizzato per un'attività, per svolgere un'attività informale e che anche i contatti con le autorità italiane erano orali e del tutto informali, e in particolare May ribadisce un concetto e una

circostanza che ritengo importante, dice che lui personalmente contattò il Capo dell'ufficio N.A.T.O. presso il Ministero degli Esteri Italiani, dice anche che ebbe contatti orali ed informali con l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa che all'epoca era l'Ammiraglio Torrisi, ma la cosa curiosa di questo esame di May che il capo del working group e che a seguito di questo lungo esame che lui sostiene davanti al Giudice Istruttore e davanti ai Pubblici Ministeri l'interrogatorio dura un'ora e venti minuti, guardate io l'ho riletto più volte perché non riuscivo a capire, nessuno di questi né P.M., né Giudice Istruttore gli ha mai chiesto: "senta May, ma che cosa accertò questo working group, lei che era il Capo mi può dire in definitiva cosa accertaste?", io ho riletto più volte il verbale perché pensavo mi fosse sfuggito, dico è una domanda troppo elementare, è la prima che tu dovresti porre al Capo del working group, se il tuo interesse investigativo è un interesse reale, è un interesse a trecentosessanta gradi, se tu non hai già una verità precostituita, è quella la prima domanda che tu devi fare al responsabile e invece

no, l'interesse a fare una domanda così evidente non c'è, non la troverete perché non gli è mai stata fatta. L'interesse dell'esame di May era solo quello di cercare la prova di una comunicazione ufficiale da parte dell'Ambasciata U.S.A. di notizie all'Aeronautica Militare, notizie che secondo la logica accusatoria l'Aeronautica Militare avrebbe poi nascosto o non riferito a livello politico, e non emerge però neanche questo, perché May dice che ebbe contatti ufficiali con il Capo dell'ufficio N.A.T.O. presso il Ministero degli Esteri, e poi che ebbe contatti con il Capo di Stato Maggiore della Difesa che era l'Ammiraglio Torrisi, quindi sia a livello militare, a livello politico l'attività del working group era conosciuta, però non era capo di Stato Maggiore della Difesa Bartolucci nell'80 era l'Ammiraglio Torrisi, Bartolucci diventerà Capo di Stato Maggiore della Difesa molti anni più tardi, nell'83 mi sembra o nell'82, '83 forse. Un riscontro importante quindi in ordine al fatto che quello che ci ha detto Bartolucci qui in aula e che ha ripetuto in istruttoria di non aver mai saputo nulla dell'esistenza di questo working group, ancora

una volta ha un riscontro formidabile che sono le stesse dichiarazioni del Capo di questo working group. Per finire questo argomento gli ultimi due Ufficiali funzionari dell'Ambasciata che vengono incaricati di far parte di questo gruppo di lavoro americano sono Mc Donald, viene sentito il videoconferenza il 10 marzo '92 e Mc Bride dell'11 marzo, il primo non ricorda nulla, perché si interessava della visita del Presidente Carter in Italia all'epoca, Mc Bride invece è l'addetto navale, è quello che contatta personalmente la Sesta Flotta a Gaeta per accertare la presenza di navi o aerei della Sesta Flotta, è quello che contatta a mezzo telex Cincusnaveur, le fonti sono sempre le stesse, le notizie che avevano sono le stesse eh, e anche lui infatti ricorda che tutte le risposte furono negative, che accertarono la presenza in volo solo di un elicottero e di un aereo da trasporto militare, per quanto riguarda i contatti con l'autorità italiana lui ricorda di aver avuto contatti con lo Stato Maggiore della Marina, sull'esito della sua ricerca presso la base della Sesta Flotta a Gaeta e allora cosa rimane di rilevante di questo working group dell'Ambasciata U.S.A.? Come al

solito si è cercato di alzare una cortina fumogena sulla mancata conoscenza da parte dei vertici dell'Aeronautica dell'esistenza di questo working group, in realtà abbiamo appreso che questo gruppo di lavoro lavora a livello informale, contatta l'ufficio del... non ha contatti con l'ufficio dell'Aeronautica Militare Italiana o ha contatti solo con l'ufficio della N.A.T.O. presso il Ministero degli Esteri, ha contatti con il Capo di Stato Maggiore di Difesa e della Marina, ma il vero obiettivo di questo working group, ripeto, non è mai stato sottolineato, perché il vero obiettivo e la cosa che a noi dovrebbe di nuovo interessare di questa attività del working group non è tanto con chi avesse avuto o non avesse avuto contatti, è che l'Ambasciata U.S.A. attraverso i suoi canali privilegiati accerta che non ci sono aerei americani, accerta che non ci sono mezzi N.A.T.O., accerta che non ci sono navi della Sesta Flotta, questo è importante dell'accertamento che svolge la working group e guardate che sono le stesse informazioni a cui perviene per altre vie l'Aeronautica Militare, il Terzo R.O.C., coincidenti esattamente. Certo se

poi a distanza di dieci anni uno dei membri del working group per mania di protagonismo decide di rilasciare interviste in cui fa credere di sapere cose che non sa, in cui aggiunge cose che non fanno parte dei suoi ricordi, il giornalista opera dei tagli sull'intervista, gli dice che deve rispondere in maniera un pochino più precisa, gli dice che il suo interesse è quello di sapere che l'Aeronautica Militare si era interessata a dei missili, noi capiamo com'è che poi va in onda un'intervista sul "TG1" che noi abbiamo visto che non rappresenta la verità, perché Coe ci ha detto che quella verità non è la verità reale, la verità reale Voi l'avete appresa qui in dibattimento dalle sue parole eppure Voi siete arrivati qua in aula, qualcuno l'avrà anche vista magari nel lontano '91 quell'intervista di Coe in televisione, e lì sicuramente avrete maturato quei pregiudizi che Vi hanno portato in quest'aula con un animo che non è quello di chi tabula rasa rispetto agli atti processuali, ma è quello di chi ha già una sua verità precostituita, Voi ripeto siete gli unici che non avete... non siete portatori di interessi, siete unici tersi rispetto alla vicenda e siete gli

unici che avete un panorama complessivo di tutta questa vicenda Ustica e quindi siete gli unici in grado di dire qual è la verità. In relazione sempre alla vicenda di Ustica il Giudice Istruttore Priore ha alimentato un'altra grande ipotesi che secondo lui portava convalidare la sua ipotesi di quasi collisione, perché dedica settanta pagine della propria Ordinanza alla cosiddetta battaglia dei cieli, la battaglia dei cieli è quella che si sarebbe verificata con aerei a cui avrebbero partecipato aerei decollati dalla base militare di Grosseto, da questa base sarebbero portati degli aerei da combattimento F104 dell'Aeronautica Militare Italiana, che avrebbero nell'ipotesi accusatoria, nell'ipotesi del Giudice Istruttore che fa in queste settanta pagine di Ordinanza intercettato dei velivoli militari stranieri, che un altro velivolo probabilmente F111 americano, comunque un aereo americano avrebbe squoccato emergenza di avaria radio alle 18:41 Zulu, quindi 20:41 locali, emergenza che secondo il Giudice Istruttore sarebbe la conseguenza di questa battaglia aerea che sarebbe avvenuto il pomeriggio sera del 27 tra Firenze e Bolsena, è un'ipotesi che si

concilia alla perfezione con l'ipotesi ulteriore che viene formata dal Collegio Peritale Donali, Dalle Mese e Tiberio e prima della perizia del '97, mi sembra quella del '95, nella parte nona capitolo 2, pagina 9, dicono fra Bologna e Siena è plausibile la presenza di un aereo vicino al DC9, quindi la battaglia dei cieli a cui dedica ampio spazio il Dottor Priore si concilia alla perfezione con l'ipotesi che fanno alcuni tecnici. Questa è l'ipotesi, viene messa in diretta relazione con la caduta del DC9, però non trovato prove o testimoni che possano convalidare o che convalidino tale tesi il Giudice Istruttore ipotizza ulteriormente che l'Aeronautica Militare per evitare che i Piloti che avessero partecipato a questa battaglia aerea potessero testimoniare e quindi confessare l'avvenuto... l'effettiva verifica di questa battaglia aerea, dice che è probabile che l'Aeronautica abbia addirittura sabotato gli aerei di questi due Piloti, che sono Naldini e Nutarelli che alcuni dopo l'incidente di Ustica muoiono in un incidente aereo durante un'esibizione delle frecce tricolori a Ramstein, il Giudice quindi dice: "testimoni scomodi che vengono eliminati" e la conferma di questa

battaglia aerea secondo il Giudice Istruttore è rappresentata dalla registrazione di una telefonata che avviene nella Torre di Controllo di Grosseto alle 20:04 Zulu, quindi alle 22:04 locali, in questa telefonata i Controllori della Torre di Grosseto, in servizio nella Torre di Grosseto questa telefonata, ripeto, anche questa è una sorte di intercettazione ambientale perché rimane aperta la cornetta della linea, unica linea telefonica che c'è in torre a Grosseto, fra Grosseto e Roma Ciampino, rimane aperta questa cornetta e quindi viene intercettato diciamo il dialogo che avviene fra questi Controllori della Torre di Grosseto, il Giudice Istruttore quindi ipotizza che questi Controllori stessero parlando di una battaglia aerea tra velivoli americani già un'ora dopo l'incidente. Queste sono l'insieme delle ipotesi che il Giudice Istruttore muove per giustificare la tesi di questa battaglia aerea, per mettere in piedi questa storia così complessa il Giudice Istruttore svolge centinaia di interrogatori, svolge numerose perizie foniche su questa telefonata, molti di questi Ufficiali, Avieri e Sottufficiali in servizio all'aeroporto di Grosseto che alla base radar di Poggio Ballone

vengono accusati di falsa testimonianza, tutti quelli che non ricordano vengono come al solito sentiti a distanza abissali dalla data dell'incidente, quindi tutti quelli che non ricordano, non confermano o che in qualche modo non aiutano o non convalidano con il loro ricordo e con il loro racconto la tesi del Giudice Istruttore, vengono accusati di falsa testimonianza. Ma come in questo processo è già capitato molte altre volte, l'ipotesi accusatoria che emerge dalla lettura dell'Ordinanza rinvio a giudizio emessa dal Giudice Istruttore, che è il frutto sintetico del lavoro svolto nell'istruttoria non si concilia assolutamente con le emerge dibattimentali e Voi la prova di questo ce l'avete dall'assoluto di silenzio di questa vicenda è stato fatto nel corso delle arringhe delle Parte Parti Civili e dei Pubblici Ministeri, hanno parlato di tutto ma di Poggio Ballone e di Grosseto neanche una parola, non ce l'hanno fatta a sostenere il Giudice Istruttore nella battaglia aerea, proprio non se la sono sentita, eppure è una vicenda rilevante, perché guardate che siccome tutti hanno detto che in un'area di centodieci chilometri dal punto

dell'incidente non ci sono aerei, al Giudice Istruttore per ipotizzare la quasi collisione, ormai gli rimane solo quello, serve una battaglia aerea avvenuta - lui dice - fra Siena e Bologna, perché in quella zona si ipotizza che ci sia stata l'intromissione in scia del DC9 di questo ipotetico aereo, e voi la vicenda di Poggio Ballone e di Grosseto, anche sono passati ormai purtroppo già qualche anno da quando li abbiamo ascoltati, l'avete rivissuta qui in dibattimento, e allora noi abbiamo appurato una prima cosa che secondo me è fondamentale, si poteva scoprire prima ma l'abbiamo scoperta solo qua in dibattimento, gli aerei che quella sera volano e che fanno attività addestrativa, non attività operativa e che partono dalla base di Grosseto sono dei TF104, noi a dibattimento scopriamo che T sta per trainer, cioè sono degli aerei da allenamento, da addestramento, ci spiegano che sono aerei che non sono armati e che al posto dell'armamento viene fatto spazio per il secondo Pilota, per l'Istruttore, per l'allievo e quindi il secondo posto viene ricavato togliendo da questi aerei l'armamento e allora cade subito un pilastro fondamentale, perché la battaglia aerea

si sarebbe svolta, l'intercettazione dei nostri aerei sarebbe avvenuto con aerei da addestramento, aerei che non possono offendere, quindi seguendo la tesi del Giudice Istruttore dovremmo credere che nel momento in cui la nostra Aeronautica avvisa o avvista un nemico o comunque un aereo sconosciuto fa elevare in volo degli aerei da addestramento, e poi noi abbiamo saputo che la base di Grosseto non era sprovvista di aerei militari, perché sappiamo che alla base di Grosseto c'era il Nono Gruppo, il Nono Gruppo era un reparto operativo, era un reparto operativo in grado di decollare in pochi minuti in casi di emergenza. Eppure tutti i testi ascoltati hanno ribadito che la sera del 27 giugno nessun aereo operativo è partito dalla base di Grosseto, che la base non era in turno di allarme, che non arrivò nessuna segnalazione di stato di allerta ma neanche da altre basi dell'Aeronautica Militare arrivò una tale segnalazione. Gli unici due aerei che quindi volevano in concomitanza con il DC9 atterrano, questi due TF104, atterrano alle 20:50 locali a Grosseto, guardate noi abbiamo saputo da Cucchiarelli che alle 20:50, 20:55 il DC9 è su Ponza, questi alle 20:50

atterrano a Grosseto, Ponza/Grosseto. Inoltre sono aerei d'addestramento, non sono armati ma la conferma arriva anche dall'insieme delle testimonianze, nessuna emergenza suonata sulla base, nessuna segnalazione di un particolare traffico, ma il punto più delicato è quello della telefonata, perché secondo il Giudice quella è l'unica prova che in effetti alle 22:04 locali in Torre la cornetta rimane alzata, viene registrata questa conversazione fra Ufficiali, in Torre a Grosseto già si sapeva, perché in questa telefonata si parlerebbe di aerei americani, si parlerebbe dell'inerzia del Governo Italiano, in tutti i casi in cui viene coinvolto il Governo Americano e per il Giudice Istruttore questa telefonata rappresenta la prova del nove della tesi sostenuta come accusa diciamo, come riprova della verità di quello che sta dicendo. Però poi ascoltiamo in dibattimento Giagnorio, che è uno di quelli che stava quella sera in Torre, e sappiamo che il senso che lui dà, l'interpretazione che lui dà a quella telefonata è diversa da quella che viene data dai Periti che depurano questa telefonata, perché all'inizio i testi addirittura ascoltando le telefonate non

riconoscono la propria voce, non capiscono il senso di questa telefonata, noi questa telefonata l'abbiamo ascoltata, se Vi ricordate qua in aula, una prima volta originale, l'abbiamo ascoltata una seconda volta seguendo l'interpretazione della perizia Franco e una terza volta sentendo l'interpretazione della perizia Ibba/Paoloni, perché sono state fatte due perizie su questa telefonata, sentendo la telefonata pura, quella originaria, quella senza depurazione dei Periti non si capiva nulla, non si capiva neanche di che cosa si stesse parlando, e di queste due perizie fondamentali, la Ibba/Paoloni e la Franco, il Giudice Istruttore utilizza solo la perizia Franco, noi abbiamo saputo che la perizia Ibba/Paoloni è la perizia che viene seguita con metodi scientifici molto più moderni, viene fatta ed eseguita con l'ausilio del computer e il computer indica con "inc", incomprensibile abbreviato, tutte le parole di cui non riesce a dare una spiegazione, viene depurata dai rumori, viene depurata da tutto eppure il computer con cui... di cui si avvalgono i Periti Ibba/Paoloni mette "inc" Sulla maggior parte delle parole che ritiene non comprensibili. Allora il risultato è

che abbiamo tre telefonate, una è quella originale di cui non si capisce nulla, una è quella Ibba/Paoloni, quella che tecnicamente ha una maggior valenza perché ci si avvale dell'ausilio del computer, in cui si capisce pochissimo e comunque il senso della discussione è completamente diverso dal senso della conversazione a cui il Giudice Istruttore dà credito, che è quello della perizia Franco che il Giudice Istruttore usa come cavallo, proprio cavallo di battaglia per trovare conferma alle sue supposizioni. Il 4 aprile 2001 abbiamo ascoltato Giagnorio che era uno degli occupanti della Torre, ribadisce di non capire il senso della comunicazione, ribadisce di non riconoscere la propria voce e ci dice: "guardate che io soltanto il 28 giugno ho saputo della caduta del DC9 e quindi quella telefonata non potevamo noi parlare del DC9, perché io lo vengo a sapere il 28 mattina, come faccio alle 10:00 di sera del 27 a parlare del DC9, non l'avevo neanche saputo dell'evento del DC9" e la prova che quello che dice Giagnorio è la verità, secondo Giagnorio stesso è desumibile proprio dal fatto che se questa conversazione registrata con la cornetta

alzata, siccome quella linea telefonica fra Grosseto e Roma Ciampino era l'unica linea telefonica che avevano nella Torre, se si è riuscito a registrare quello che avveniva all'interno della Torre è perché la cornetta era alzata e quindi se la cornette era alzata la linea con Ciampino era interrotta e quindi noi da quella linea non abbiamo potuto vere nessuna informazione, se ci fossero arrivate informazioni la cornetta sarebbe stata abbassata, la linea telefonica sarebbe stata attiva e quindi voi non avreste potuto registrare questa telefonata, perché ci ha detto: "guardate che quando Grosseto finiva l'attività volativa, comunicava a Ciampino che la zona riservata al traffico aereo militare era libera e che quindi era disponibile per i voli civili, fatta quella comunicazione e l'attività della Torre Controllo di Grosseto per quella giornata si poteva considerare esaurita, quindi se la linea è interrotta nessuno ci può aver avvisato, noi avevamo già chiamato Ciampino per dire che le nostre attività di volo si erano concluse, se all'esito di quell'avviso è rimasta alzata la cornetta, noi non abbiamo altre fonti esterne in Torre a Grosseto di notte in una base

in cui non si svolge attività notturna per avere notizie sul DC9", io aggiungo alle 22:04 locali che è l'ora in cui viene registrata la telefonata non si ha ancora neanche la certezza che il DC9 sia caduto, perché noi sappiamo che l'autonomia del DC9 finisce alle 22:30, quindi noi dovremmo ipotizzare che nella Torre di Grosseto che è una Torre periferica rispetto al punto dell'incidente, alle 22:04 locali, loro già sapessero di un incidente di cui non si aveva certezza neanche nei reparti operativi che stavano indagando sull'incidente. E dobbiamo aggiungere che la linea, l'unica linea telefonica, l'unico canale con l'esterno che aveva la Torre di Grosseto era interrotta, perché la cornetta alzata ci ha permesso di registrare quella conversazione. Ma non è solo Giagnori a dirci queste cose, il 3 aprile del 2001 viene ascoltato Capitani, anche Capitani ha difficoltà a riconoscere la propria voce, ci dice che all'inizio non la riconobbe, però quando la telefonata fu pulita, depurata, "mi fecero ascoltare quella fatta dai Periti, riconobbe la propria voce", ma Capitani però dice: "non trovo nulla di anormale nella chiacchierata, era una

normale chiacchierata di una serata estiva tra Controllori", anche io... anche Capitani come Giagnorio dice: "guardate io dell'evento Ustica lo vengo a sapere il 28 mattina dai giornali, come è possibile che alle 10:00 di sera parlo in Torre della caduta del DC9 quando l'ho appreso la mattina dopo dai giornali", e conferma un altro particolare dice: "guardate che comunque quella sera alla base di Grosseto non successe nulla, non ci furono emergenze, non suonò l'allarme, non c'erano voli operativi", in caso di allarme - ci dice Giagnorio - tutta la base veniva allertata, erano eventi talmente rari che se fossero accaduti noi ce lo saremmo ricordati tutti, invece non abbiamo ricordi di quella serata", ad ulteriore smentita della ricostruzione operata dal Giudice Istruttore Giagnorio ci dice che... Capitani scusate ci riferisce che alle 18:30 Zulu di quel pomeriggio, lui era un Controllore riceve una chiamata da Ciampino controllo, perché un aereo militare invade la rotta Ambra 14, Capitani ricevuta questa telefonata da Ciampino contatta immediatamente l'aereo, il Pilota militare comunica a capitani la sua reale posizione, Capitani ci dice di aver constatato che questo

aereo era a distanza di sicurezza dall'aerovia Ambra 14, richiama Ciampino e lo tranquillizza e dice: "guarda nessuna invasione di aerovia", quindi dal diretto interessato abbiamo saputo che non ci fu nessuna invasione di aerovia, anche questa telefonata che fa Ciampino alle 18:30 Zulu nei confronti di Grosseto non dimostra nessun inserimento, nessuna battaglia aerea e noi questo lo sappiamo dalle vive parole del testimone stesso. E allora che cosa rimane all'esito di questa battaglia aerea? Rimane l'interpretazione della telefonata che secondo il Giudice Istruttore doveva rappresentare la prova del 9 di questo evento, questa telefonata dimostra che invece questa battaglia aerea non esiste, non esiste la prova di questa battaglia e che il senso dato alla telefonata nelle varie perizie non è lo stesso, ma ancora una volta anche qui vediamo che il Giudice Istruttore sceglie la perizia che serve di più ad avallare la propria tesi della battaglia aerea, non sceglie la perizia, la Ibba/Paoloni che tecnicamente ha una maggior valenza, caratteristica costante del Giudice Istruttore che conduce una istruttoria monotematica, con un'unica finalità, nessuna

invasione di aerei militari nell'aerovia militare Ambra 14, ce lo dice lo stesso Capitani, quindi anche questa ipotesi di questa battaglia aerea che sorregge l'ipotesi del Giudice Istruttore viene miseramente a cadere. Guardate poi ne abbiamo sentiti altri di testi, abbiamo sentito Tacchio, era il Comandante della base 14 maggio 2002, il 27 giugno nessun aereo operativo, né addestrativo atterrò alla base dopo le 21:00, nessuna attività di volo notturno, ci fu... nella base non ci fu nessuna emergenza, ce lo dice Tacchio all'udienza del 14 maggio 2002, il 16 maggio 2002 abbiamo ascoltato Bergamini, era uno di quei Piloti che sta su quei voli che atterra, sta su quel volo che atterra, decolla alle 19:40 e atterra alle 20:50 ora locale, è uno dei quei famosi TF104 che avrebbe partecipato alla battaglia nei cieli di Priore, e cosa emerge? Una normale attività addestrativa quella missione, con un allievo, un aereo usato TF104 senza armamento, non ci nessuna missione operativa il 27 giugno, non ci fu nessuna emergenza, nessun allarme particolare nella base di Grosseto e successivamente il 3 aprile 2001 ascoltiamo Moretti che è l'allievo che volava con Bergamini

su questo volo, Moretti conferma tutte le stesse cose che già ci ha detto il suo compagno di volo e rimane allora un episodio, l'episodio sarebbe quello relativo ad un aereo che avrebbe squoccato con codice 7300, quindi codice di avaria radio, questo squocco, così c'è stato definito, questo squoccaggio di emergenza da parte di questo aereo secondo il Giudice rappresentava un'altra prova dell'avvenuta battaglia aerea, noi abbiamo visto che dal registro del giugno del 1980 della base radar di Poggio Ballone risultano segnalati tutti i giorni di giugno, avarie radar, sistema S.I.F. con codice 7300, il registro Ve lo ha mostrato l'Avvocato Nanni e nonostante questo registro fosse a disposizione del Giudice Istruttore si è continuato a parlare di questo squoccaggio di emergenza come la prova dell'avvenuta battaglia aerea. Per quanto riguarda la vicenda relativa al presunto sabotaggio degli aerei della pattuglia acrobatica nazionale, delle frecce tricolori, l'aereo che cade a Ramstein e che con un contatto in volo con un altro aereo della pattuglia e con la conseguente morte dei due Piloti, Nardini e Nutarelli, noi sappiamo che questa è una ipotesi che il Giudice Istruttore trae da fonte

giornalistica, il Giudice Istruttore pur di convalidare le sue tesi, ricorre anche agli scoop giornalistici, purtroppo anche questo è avvenuto in questo processo, che è diventato quasi più un processo giornalistico che giudiziario, non c'è nessuna prova di questa fantasiosa ipotesi che è un altro tentativo, io definirei anche squallido Signor Presidente se mi passa il termine, con cui è stato gettato fango sulla memoria di Piloti dell'Aeronautica deceduti nel corso della loro attività volativa, una tragedia quella Ramstein che provocò non solo la morte di due sfortunati Piloti, ma provocò anche la morte di tante persone civili che stavano lì ad assistere all'esibizione delle frecce tricolori, eppure si è arrivato a dire che l'Aeronautica avrebbe sabotato gli aerei per evitare che Nardini e Nutarelli testimoniassero, ma che cosa? Nessuna indagine ha mai accertato che ci fu nessun sabotaggio, l'errore umano fu purtroppo la causa di questa tragedia. Un'altra vicenda quindi relativa all'Aeronautica di Grosseto e sulla quale il Giudice ha gettato molte ombre e anche ulteriori ombre furono gettate sull'attività e sul volo effettuato dai Colonnelli Maresio e /Gon

che furono quelli incaricati di portare dalla base di Grosseto a Trapani le pizze relative alle registrazioni del radar di Poggio Ballone, queste pizze sappiamo, le abbiamo ascoltate, ci hanno descritto il loro volo, furono consegnate a Trapani, questo avvenne al luglio dell'80 e dal momento che queste pizze, questi nastri radar non sono mai stati ritrovati né è stato ritrovato il documento controfirmato attestante il ricevimento da parte dell'aeroporto di Trapani di queste pizze, anche questi due Ufficiali sono stati messi sotto torchio. Noi il 4 aprile del 2001 però abbiamo sentito il Generale Pentericci che ci ha detto che la ricerca di questi nastri radar di Poggio Ballone e di questa famosa lettera trasmissione, incomincia nel 1991, ad undici anni da atti, dal momento in cui fu consegnata, consegnata a luglio dell'80, la ricerca del documento e dei nastri nel '91. Il Giudice Istruttore naturalmente ipotizza una volontaria e premeditata distruzione di documenti e dei nastri radar che vengono però consegnati nell'80 e ricercati straordinariamente nel '91. Poi si parla della lentezza dell'attività giudiziaria italiana e questo credo che sia un record.

L'incidente del DC9 avviene sopra ad Ustica, forse non si immaginava neanche che i nastri radar, del radar di Poggio Ballone potessero essere in alcun modo utili alle indagini, come al solito però si imputa all'aeronautica la colpa del fatto che ad undici anni di distanza dai fatti qualche documento non si trova, senza contare che nel '91 i quattro imputati sono già tutti in pensione e quindi non hanno nulla a che fare con questi fatti. Ma io mai ho sentito una critica a questa assurda lentezza investigativa, sempre accuse e sospetti nei confronti dell'Aeronautica Militare, questo sì, ma mai critiche a questa lentezza investigativa che invece al light motive è ricorrente in questo processo. Ma noi comunque nel corso del dibattimento abbiamo sentito e abbiamo chiarito anche questo ulteriore... questa ulteriore circostanza perché il 4 aprile del 2001 ascoltiamo il Generale Moneta che all'epoca nell'80 era il Comandante del Primo S.O.C. di Monte Venda. Perché è importante il Generale Moneta? Perché il Generale Moneta riferisce che come Comandante del Primo S.O.C. di Monte Venda venuto a sapere dell'incidente del DC9 ordina al

Terzo R.O.C. di Martina Franca di fare la Data Reduction di tutti i dati dei siti della Difesa Aerea, riferisce inoltre che dopo essere entrato in possesso delle Riduzione Dati dei radar della Difesa Aerea militari, le conserva nel proprio ufficio, un ufficio che viene chiuso, che viene blindato, sorvegliato da appositi piantoni perché in questo ufficio veniva conservato del materiale riservato, il materiale relativo ad indagini aeronautiche. Sottolinea il Generale Moneta che sulla base di queste Data Reduction noi abbiamo una fotografia reale di tutto quello che avvenne nei cieli quella sera, perché contiene tutto quello che i radar della Difesa Aerea videro quella sera. Il Generale Moneta lascia il proprio incarico il 24 agosto dell'86, il suo successore è il Colonnello Capasso, Moneta dice a Capasso, "guarda, nella cassaforte ci sono le Data Reduction dei siti della Difesa Aerea", dopo il Colonnello Capasso arriva il Colonnello Iannuzzi che nell'89 telefona al Generale Moneta per avvisarlo che i Carabinieri erano andati a Monte Venda ed avevano richiesto le Data Reduction, siamo quindi a nove anni di distanza dal fatto e finalmente l'Autorità Giudiziaria si ricorda di

chiedere le Data Reduction che non sono nient'altro che la trascrizione dei nastri radar che avviene su carta, di tutte le registrazioni radar dei siti della Difesa Aerea la sera del 27 giugno del 1980. Quindi per riepilogare, si incolpa l'Aeronautica per questa presunta scomparsa del nastro radar e relativa alla registrazione di Poggio Ballone, consegnato nell'80 e ricercato nel '91 e non viene dato nessun peso alla testimonianza del Generale Moneta, il quale ti dice che subito dopo l'incidente del DC9 è lui ordinare personalmente di eseguire queste Data Reduction e che finalmente quando l'Autorità Giudiziaria lo chiede nell'89 e l'Autorità Giudiziaria entra in possesso di tutto il materiale radar che conferma che quella sera nei cieli di Ustica non successe nulla. Ce lo ha detto Moneta, ce lo dice Salvi che è il Comandante della Terza Regione Aerea di Bari, ce lo dice sempre all'udienza del 4 aprile del 2001, ce lo dicono tutti i testi che abbiamo sentito, ce lo dice il Colonnello Pentericci che è capo dell'aeroporto di Trapani e che viene sempre ascoltato il 4 aprile del 2001, la sera del 27 giugno del 1980 non ci furono allarmi, non

ci furono situazioni di emergenza, non ci furono aerei militari in volo, non ci furono voli operativi e né aerei nemici in volo. Manca un dato, ricordate nella sua ipotesi il Giudice Istruttore parlava di un F111 americano, anche questo abbiamo appurato nell'80 gli F111 americani a Grosseto non li avevano mai visti, perché ancora in Italia non erano mai atterrati questi aerei. Poggio Ballone invece è il sito radar della Difesa Aerea che è collegato telefonicamente con le varie basi e quindi è collegato con la vicina base di Grosseto, è il sito radar che prende in consegna la traccia del DC9 cosiddetta remota da Poggio Renatico, la inizializza con il codice L/E 157, la segue sino a Roma e poi questa traccia viene presa in carico da Licola e da Marsala. Il sito radar di Poggio Ballone riceve la notizia della caduta del DC9 da Monte Venda che gli chiede di fare la Track History del volo del DC9, Poggio Ballone esegue la Track History e la consegna a Monte Venda, gli Operatori di Poggio Ballone anche questi sfortunati in servizio la sera del 27 giugno 1980 vengono ascoltati ognuno almeno dieci volte dal Giudice Istruttore ed in ogni occasione hanno

tutti inequivocabilmente ripetuto di non aver visto nulla di strano la sera del 27 giugno del 1980, non di aver notato la presenza di traffico militare americano, di non aver visto tracce sconosciute, che la base di Grosseto che loro controllavano e quindi danno un riscontro formidabile a quello che già ci hanno detto i Controllori di Grosseto, non fu messa in stato di allerta, non si alzarono in volo missioni operative e né addestrative. Poggio Ballone effettua solo l'operazione di Track History di quella sera, come al solito però tutti questi testi che non ricordano particolari precisi a distanza di undici anni dai fatti, che non riferiscono nulla di interessante o che comunque non riferiscono nulla che porti a convalidare la fantasiosa ipotesi della battaglia dei cieli, vengono tutti indagati per falsa testimonianza, è ricorrente. Il Maresciallo Lauretani viene ascoltato tredici volte, forse è il record, perché è il T.P.O., era Sergente Maggiore, era addetto alla sorveglianza aerea ed identificazione della traccia, precisa ulteriormente, "nulla di anomalo, la base non fu allertata, non furono effettuati voli operativi",

quale Tecnico Radarista ci conferma quel particolare dell'emergenza di cui vi parlavo prima, perché dice: "guardate che dal registro del T.P.O. risulta che il 25 giugno '80 il registro riporta e decodifica gli I.F.F. dalla solita emergenza", lui quindi ci spiega che questo I.F.F. era quello di un aereo che abitualmente squoccava questa emergenza, un difetto riportato in questo registro del T.P.O. perché si ripeteva spesso e noi abbiamo visto dall'esame che Vi ha fatto l'Avvocato Nanni e dalla visione di questo registro che si ripeteva per tutti i giorni del mese giugno dell'80 e questo spigherebbe ulteriormente questo famoso I.F.F. che squocca emergenza e che secondo il Giudice Istruttore rappresentava la conseguenza di un aereo che usciva malconcio dalla battaglia aerea, una tesi quindi che non ha trovato conferma ma anzi solo smentita nel corso del dibattimento. Anche a tutti questi Controllori sia di Poggio Ballone che di Grosseto questo Difensore ha riproposto una domanda che Voi avete sentito più volte ripetere sino alla noia, se avessero mai... fossero mai stati sottoposti o gli fosse mai stato chiesto di tacere o di

nascondere quello che sapevano in relazione alla vicenda del DC9, la risposta è sempre stata: "no, assolutamente no, è una risposta ripetitiva, ripetuta da tutte le centinaia di testi che abbiamo ascoltato in questa aula e che ha mostrato l'assoluta inconsistenza dell'Accusa mossa al Generale Bartolucci, mossa agli altri Generali accusati di aver nascosto al Governo e all'Autorità Giudiziaria notizie relative alla caduta del DC9, senza che sia emerso mai, mai che sia stato ordinato di tacere, di nascondere fatti di cui erano venuti a conoscenza. Il 26 giugno del 2001, Presidente ho concluso, il 26 settembre del 2001 è stato ascoltato Ognio, nel giugno era Assistente Capo Controllore presso la base di Poggio Ballone, lui viene ascoltato otto volte dal Giudice Istruttore, è quello che apprende personalmente per telefono della caduta del DC9 dalla base di Monte Venda un'ora e trenta dopo la scomparsa del DC9. Il riferimento cronologico è importante, perché se lui apprende un'ora e trenta dopo della scomparsa del DC9, siamo alle 22:30 locali, quindi abbiamo la prova che la base radar di Poggio Ballone riceve la notizia di scomparsa del DC9 alle 22:30 e allora la

telefonata delle 22:04 a Grosseto, 22:04 locali, in quella telefonata, in quella registrazione ambientale di tutto si può parlare ma non della caduta del DC9 perché la base che controlla direttamente la base radar che controlla direttamente Grosseto lo viene addirittura a sapere mezz'ora dopo quella famosa telefonata delle 22:04 e quindi gli orari sono assolutamente inconciliabili e dimostrano ancora una volta che in quella telefonata di tutto si stava parlando tranne che del DC9. Ognio non ricorda nulla di anomalo, nessuna situazione di emergenza, precisa che i voli operativi che partivano dalla base di Grosseto venivano sempre loro avvisati di queste attività operative ma che quella sera non ci fu assolutamente attività operativa. Abbiamo sentito il 4 ottobre del 2001 Miracco, Miracco è l'ufficiale al M.I.O., cioè quello che effettua la prima Riduzione Dati e dice una cosa rilevante il 4 ottobre del 2001 e dice: "il quadro che usciva dal tabulato era di normalità", cioè dal tabulato con cui lui... che aveva effettuato, con cui lui aveva effettuato che usciva dalla operazione di Riduzione Dati non si vedevano né aerei intercettati e né traffico, non si vedeva

niente, né missile, niente, nessuna cosa strana e guardate che Miracco è importante perché effettua la stessa operazione che a Roma Ciampino effettuano Russo e Martino e conferma esattamente quello che ci hanno detto Russo e Martino, non veniva da quella Riduzione Dati nessuna traccia strana, nessuna cosa che potesse in qualche modo insospettire. E allora le risultanze dibattimentali che derivano dall'esame del personale in servizio a Poggio Ballone alla base di Grosseto confermano l'assoluta inverosimiglianza di quanto sostenuto dal Giudice Istruttore a proposito della famosa battaglia nei cieli e trovano queste dichiarazioni del personale della base di Poggio Ballone, pieno riscontro nelle dichiarazioni istruttorie e dibattimentali resi da quelli della base di Grosseto, non c'è una sola conferma all'ipotesi che formula il Giudice Istruttore e allora cosa rimane di questa battaglia nei cieli? Guardate, di sicuro soltanto le spese che sono state affrontate da tutti noi comuni cittadini per svolgere un'istruttoria di questo tipo che è stata svolta per seguire fantasiose e mai dimostrate tesi del Giudice Istruttore, tesi

forse più adatte al copione di un film che ha di una istruttoria giudiziaria degna di tale nome, una tesi che viene, come quella della battaglia aerea che viene completamente abbattuta, se mi passate il termine visto che è attinente, nel corso del processo. La cosa singolare è che di questa battaglia nei cieli Priore riempie settanta pagine della sua Ordinanza di rinvio a giudizio, è uno degli elementi adottati a sostegno dell'Accusa perché è quello che gli serve per giustificare la quasi collisione, è quello che gli serve per giustificare l'intromissione dell'aereo tra Siena e Bologna sulla scia del DC9, poi arriviamo qui alle arringhe difensive, le Parti Civili, i Pubblici Ministeri Vi hanno parlato di tutto ma nessuno ha avuto il coraggio di dire una parola su Poggio Ballone e Grosseto, non hanno avuto il coraggio perché non esiste la battaglia nei cieli, una fantasia che ha alimentato l'istruttoria, che ha alimentato il processo Ustica, il Mistero di Ustica, ma che certamente non ha contribuito assolutamente alla ricerca della verità. Grazie! **PRESIDENTE:** la Corte rinvia all'udienza del 10 marzo, 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. **168** pagine.

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