



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 11.02.2004

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA NANNI

RINVIO AL 13.02.2004

PRESIDENTE: Allora, Avvocato Nanni in sostituzione dell'Avvocato Bartolo. **AVV. DIF.**

NANNI: perfetto! **PRESIDENTE:** sì, un attimo che arriva il Pubblico Ministero e poi... **AVV. DIF.**

NANNI: benissimo! **VOCI:** (in sottofondo).

PRESIDENTE: va bene, il Pubblico Ministero è arrivato. Prego Avvocato Nanni!

ARRINGA DELL'AVVOCATO DIFESA NANNI.-

AVV. DIF. NANNI: dunque, stavo esaminando ieri gli ultimi atti del Collegio Peritale Dalle Mese, Donali e Tiberio, nel corso dell'istruttoria e i riverberi che hanno avuto naturalmente nel corso del dibattimento, come siano stati poi stimolati nel dibattimento dalla Pubblica Accusa a ripetere a riformulare quelle considerazioni sulle quali già ci siamo soffermati a proposito delle presunte stranezze di questa missione degli F104 che atterrano a Grosseto dopo le 18:30, stranezze che appunto sono presunte, sarebbe stato sufficiente dare uno sguardo nemmeno tanto attento ecco, solo prenderlo in mano il registro del sito di Grosseto oppure, oppure quello che hanno dichiarato a proposito della presunta presenza di un A.W.A.C.S., facendo riferimento a testimonianze che nel dibattimento non hanno

saputo indicare ma che noi troviamo indicato in quel documento nullo che contiene delle indicazioni errate, perché le testimonianze lì indicate le ho cercate, le ho cercate, le abbiamo cercate tutti quanti noi Difensori ma non le abbiamo trovate, anzi, abbiamo trovato testimonianze in senso opposto. Un altro degli aspetti sui quali poi si sono soffermati questi Periti nel corso del dibattimento e devo dire che ha avuto molta presa anche su tutti i rappresentanti dell'Accusa, quella pubblica e quella privata è questa, ancora una volta, presunta conferma della presenza di una portaerei nel mare del Tirreno. Sono innumerevoli, davvero innumerevoli, non sono riuscito a contarle e il fatto che non ci sia riuscito io, va bene, conta poco, ma sono davvero moltissimi i documenti contenuti nel fascicolo che negano la presenza di una portaerei nel Mar Tirreno, ciò nonostante dall'esame e abbiamo visto che tipo di esame dei dati radar, fatto dai Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio, ci siamo accorti come sovente questi Periti affacciavano questa ipotesi, magari dimenticavano di disegnare la Corsica su una cartina, non trovavano il luogo dove andavano a

finire certe tracce e dice: "beh, la portaerei spiegherebbe che queste tracce finiscono in mare", magari non capivano che delle tracce stavano percorrendo un'aerovia, che c'era del vento e quindi la velocità imprecisa perché rilavata dal sito fonetico-manuale di Licola poteva sembrare più elevata di quella effettiva, e parlavano di aerei militari che non si sa da dove sono partiti e quindi inserivano spesso e volentieri mi sembra di poter dire, considerato l'insieme della loro produzione, il sospetto di una presenza di portaerei, ecco, il culmine di questa, anche questa strana vicenda, si è avuto, appunto con il deposito di quella nota che voi avete dichiarato nullo, parlo di... nulla, parlo di quella dell'aprile del '99, ma rispetto alla quale la dichiarazione di nullità non ha certo impedito a quei Periti di venirci a raccontare e all'Accusa di venirvelo a ripetere nel corso della discussione, che la N.A.T.O. avrebbe confermato che nel Tirreno c'era una portaerei, non mi sembra di andare molto lontano dal vero se dico che questi sono stati i termini utilizzati, la N.A.T.O. ha confermato che nel Tirreno c'era una portaerei, quindi dimenticando la geografia,

dimenticando la grammatica, l'utilizzazione dei verbi, il condizionale, usare l'indicativo piuttosto che il condizionale, sono tutte cose sì, che possono sembrare marginali ma che a mio giudizio sono sintomatiche di quello che vado dicendo ormai da qualche giorno a questa parte a voi che avete la pazienza di ascoltarmi. Non conta il fatto, non conta la prova per alcune delle Parti di questo processo, per alcuni dei Periti, non conta l'elemento che dimostri qualcosa, il fatto di aver presupposto una teoria ha portato loro a cercare e a ritenere di poter trovare conferme a quella teoria in qualsiasi situazione indipendentemente dal significato direi oggettivo di queste situazioni. Cerco di concretizzare quello che intendo dire, rispetto alla portaerei si richiama per esempio, il documento elaborato dai Tecnici della N.A.T.O. e datato 16 giugno del 1997, ricordo benissimo quando se ne parlò la prima volta nel corso del dibattito e si fece riferimento, appunto alla portaerei che avrebbe confermato la presenza di una portaerei nel Mar Tirreno, la Difesa chiese che si leggesse questo documento, è stato letto ma evidentemente non è stato sufficiente perché in

sede di discussione c'è toccato sentire purtroppo il Pubblico Ministero ripetere: "la N.A.T.O. ha dimostrato, ha confermato la presenza di una portaerei nel Mar Tirreno", e questa volta sono certo di quello che dico perché ho controllato le trascrizioni, avevo dei dubbi chiaramente, perché non riuscivo a spiegarmi come si potesse ancora una volta tornare su questo discorso in questi termini. Che cosa è questo documento? Noi l'abbiamo letto, dicevo, in dibattimento, probabilmente se ricordo bene ne abbiamo lette soltanto le conclusioni, allora vorrei ripercorrerlo insieme a voi, è un allegato a quella famosa nota del '99, è un atto del processo che non è inficiato da quella dichiarazione di nullità, ripeto, è un atto del 16 giugno del 1997, una relazione sulla interpretazione dei codici S.I.F. e I.F.F. ed è composto da una introduzione, mi permetto di leggerla non testualmente, cioè saltando qualche frase che ritengo inutile ai fini dell'argomentare, il Magistrato Inquirente ha richiesto alla N.A.T.O. di fornire l'assistenza di esperti circa una interpretazione non classificata di una serie di codici I.F.F.,

S.I.F. nei modi 1, 2, 3 ottenuti dai dati radar registrati intorno all'ora dell'incidente. Per interpretare i codici la N.A.T.O. ha chiesto di utilizzare due documenti, l'A.C.P. 160 del 1975 e il supplemento dell'A.C.P. 160. Questi documenti sono stati messi a disposizione del gruppo di lavoro della N.A.T.O., dal gruppo di lavoro su Ustica che nel frattempo era stato costituito presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, una sede presso la quale si raggruppavano, si raccoglievano tutti i documenti utili per le indagini relative a questo caso e gli esperti della N.A.T.O. danno atto che il gruppo di lavoro su Ustica presso lo Stato Maggiore ha messo a disposizione del personale N.A.T.O. tutte le apparecchiature necessarie e entrambi quei documenti che loro avevano richiesto, tanto che gli esperti della N.A.T.O. hanno potuto esaminare quei documenti per un totale di sei ore approfonditamente. Poi però ce li descrivono questi documenti e dicono: "la versione dell'A.C.P. 160 custodita da quel gruppo di lavoro su Ustica presso lo Stato Maggiore è datata 1 aprile 1975 e contiene il change quattro inserito nel luglio del '79". Questi documenti

come ormai abbiamo imparato contengono degli aggiornamenti. Loro hanno trovato rispetto al documento A.C.P. 160 del 1975 un aggiornamento, il quarto, quello inserito nel luglio del '79 e poi spiegano: "non vi è però traccia dei change 1, 2, 3, di conseguenza non può essere ritenuta una copia accurata della versione dell'A.C.P." e noi ci ricordiamo che due minuti fa abbiamo letto: "per interpretare quei codici noi chiediamo di avere a disposizione il documento A.C.P. 160 e il supplemento", intanto sappiamo che dispongono non di una versione accurata ma di una versione mancante di alcuni aggiornamenti. Dato che i documenti sono classificati non è possibile spiegare nella presente relazione il significato dei vari codici, inoltre le informazioni contenute in quella copia dell'A.C.P. 160, quella che abbiamo esaminato, devono essere considerate inattendibili, inattendibili, almeno questa è la traduzione che abbiamo agli atti. In inglese la parola è unreliable, inattendibili, direi che è abbastanza corretta la traduzione, perché incomplete, tuttavia... quindi quelle informazioni sono inattendibili perché incomplete, tuttavia dalle

informazioni disponibili è possibile trarre alcune conclusioni di carattere generale che possono aiutare gli Inquirenti a farsi una idea del tipo e dell'intensità dell'attività aerea, a questo è finalizzata, a questo scopo, cioè ad aiutare gli inquirenti a farsi un'idea di che tipo di attività c'era, ti dico comunque anche se non ho tutti i dati a disposizione, se non ho dati attendibili faccio delle considerazioni di carattere generale. Ma non è tutto, perché poi c'è il punto 5 di questo documento che l'Accusa ha dimenticato, prima di recarsi a Roma gli esperti hanno controllato i dati relativi al modo 3 con i codici elencati nei location for air traffic control in war time, cioè documento contenente l'assegnazione dei codici per il controllo del traffico aereo in tempo di guerra, senza individuare correlazioni significative, quindi già escludiamo che battaglia aerea che tanto piace a qualcuno sia stata vista dai Tecnici della N.A.T.O., similmente ben poco è stato possibile rilevare dai dati relativi alla modo 3 contenuti nell'A.C.P. 160, quel documento inattendibile o nel suo supplemento. Poi scrivono: "il documento che con più probabilità

può fornire informazioni utili per la decodificazione del modo 3 è il Commitee European Air Space Control qualora una sua copia dovesse ancora esistere", il documento più utile comunque non ce l'abbiamo per interpretare il modo 3, comunque il documento più utile non ce l'abbiamo e né sappiamo se esiste. Dai documenti incompleti e inattendibili che abbiamo ci permettiamo di formulare qualche considerazione di carattere generale, perché possa aiutare gli Inquirenti a farsi un'idea sul tipo di attività aerea che c'era, e quale è questa idea che poteva farsi gli Inquirenti sul tipo di attività aerea? Ce lo dicono nelle conclusioni generali. "Punto 6; attività di esercitazione, non risultano attività aeree militari su larga scala; punto 7, attività aerea marittima, risulta qualche attività di questo tipo", ma noi lo sappiamo, cioè che ci fosse qualche attività di questo tipo si è sempre saputo, il gruppo di lavoro su Ustica l'ha sempre saputo, le indagini fatte in ambito italiano sul fatto che c'erano degli anti som., c'era quel velivolo che faceva il pattugliamento marittimo sotto la Sicilia si è sempre saputo. Tale attività in cosa si configura, in pattugliamenti

di routine e in voli in transito, i pattugliamenti di routine mi sembra di ricordare che qualcuno ce lo abbia spiegato in dibattimento e comunque emerge da molti degli atti acquisiti e non sono altro che quelle attività di perlustrazione del mare a bassissima quota e fatta dagli aerei che devono controllare; a, dove sono le unità navali straniere; b, se ci sono sommergibili, pattugliamento del mare, il pattugliamento lo sappiamo che cosa è, quando troviamo una pattuglia della Polizia che la sera gira per strada a velocità bassissima, sappiamo che non sta facendo un'intercettazione o un inseguimento ad un ladro, sta pattugliando, e voli in transito, degli aerei che si spostano da una parte all'altra e potrebbe stare ad indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale o occidentale. Ora, noi non abbiamo avuto la gioia di conoscere quali fossero le domande rivolte a questo gruppo di esperti della N.A.T.O. e se è una domanda sulla domanda specifica sulla presenza di una portaerei è stata formulata, quello di cui però siamo certi è che in questo modo si esprimono, ci sono pattugliamenti di routine e voli in transito e

potrebbe quel tipo di attività stare ad indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale o occidentale. Dopo di che noi veniamo a dibattito, si chiude il dibattito e comincia la fase della discussione e ci sentiamo dire in discussione da diversi rappresentanti dell'Accusa: "la N.A.T.O. ha confermato che c'era una portaerei", ognuno è libero a fare il processo come crede soprattutto nella fase della discussione c'è la massima libertà di espressione, però di fronte a queste carte mi sembra che sia un richiamo, diciamo, strumentale vah, di questo documento della N.A.T.O. per affermare la teoria della presenza di una portaerei, anche perché poi quello non è l'unico documento agli atti, anche perché poi noi sappiamo, faccio riferimento ma solo a titolo esemplificativo, ai documenti nel registro delle acquisizioni dovrebbe essere 139, dovrebbe essere un numero 507 cancellato in 139, cosa sono? Sono quei documenti acquisiti presso il Ministero della Difesa e prodotti dalla Marina, dalla Marina Militare Italiana e che danno una spiegazione esauriente di tutta l'attività aerea nel giorno del 27 giugno 1980, italiana e

straniera e quando dico straniera naturalmente faccio riferimento sia a quella dei Paesi alleati che a quella dei Paesi non alleati e in quel... in quei documenti riuniti sotto il numero del registro di acquisizioni 139 c'è tutta la storia dell'attività di quel giorno, per quanto riguarda le esercitazioni le esercitazioni marittime nazionali, alla data del 27 giugno 1980 non era in corso alcuna esercitazione nazionale, quanto sopra è comprovato dai giornali di Chiesuola attualmente custoditi presso gli archivi dipartimentali. Ora, se qualcuno avesse avuto un dubbio, una richiesta di acquisizione, un'acquisizione diretta di quei giornali di Chiesuola di tutte le navi italiane e potevamo vedere se c'era qualche attività esercitativi in atto nel momento in cui il DC9 cadeva, perché poi vedete, è troppo... e uso un termine che so improprio, quindi lo metto tra virgolette, troppo comodo per chi vuole sostenere una tesi accusatoria far riferimento generico ad un documento della N.A.T.O. che confermerebbe citandolo male e parlando di Tirreno anziché di Mediterraneo centrale o occidentale. I documenti ci sono grazie a Dio, quelli che ci sono almeno

esaminiamoli. Sulle attività internazionali, esercitazioni marittime ed internazionali, risulta che nell'area operasse la portaerei U.S.A. Saratoga che il giorno 27 giugno era in sosta a Napoli. Le portaerei francesi risulta fossero rispettivamente la Fosh nelle acque di Tolone impegnate in operazioni addestrative elementari per la qualificazione dei giovani Piloti, la Clemenceau in porto a Tolone, erano altresì presenti quattro unità sovietiche in porto o alla fonda nella acque tunisine e allegano la famosa cartina che il Generale Melillo ha sempre definito Sovmedron e qualcuno dei Difensori della Parte Civile in sede di discussione dice: "e va be', ci viene a parlare del Sovmedron per dirci dove stava la Saratoga o dove stavano le altre navi, ma noi sappiamo benissimo che il Sovmedron è la situazione delle navi non alleate, di quelle sovietiche", certo che lo sappiamo benissimo, ma il Generale Melillo ha anche spiegato che il Sovmedron, cioè documento riportante la posizione delle navi sovietiche è integrato dalla nostra Marina Militare con l'indicazione della posizione delle navi N.A.T.O. e la cartina che la Marina Militare

allega è fatta esattamente in questo modo, le navi sovietiche e naturalmente qui ci sono dei numeri che si vedono malissimo in questa riproduzione, ma il numero ha poi un richiamo con la didascalia e ci dice quali navi, dove erano quel giorno e mentre ci sono le navi sovietiche certamente, troviamo l'aggiunta di tutte le navi italiane, la Saratoga a Napoli, non ci sono le francesi, è chiaro, l'ho detto il perché, le francesi non ci sono perché sul Sovmedron si inserivano quelle dei paesi N.A.T.O. e la Francia notoriamente nel 1980 non faceva parte dell'Alleanza Atlantica militare. In questi documenti è anche spiegato il modo di compilare quella cartina, che cosa contiene e quali indicazioni. Poi però un'altra suggestione che tentano, ma io... ma davvero nel corso di questo processo mi è sembrato che parecchie persone, parlo di Periti, parlo di rappresentanti dell'Accusa, è come se abbiano avuto ben poco rispetto nei confronti della Corte e soprattutto delle capacità interpretative della Corte, perché ho sentito, fino adesso abbiamo parlato di quello che vi hanno detto i Periti, che ci hanno detto a tutti i Periti, e se non ché poi l'Accusa ci

mette quest'altra suggestione, "ma noi abbiamo perso tempo a pensare alla Saratoga", grazie! Lo dici adesso dopo che per anni e anni si son fatte perizie sui libri di bordo della Saratoga, sui giornali della capitaneria di porto di Napoli, si sono fatte le fotografie agli sposi che vanno a fotografarsi al porto di Napoli per vedere se è vero che la Saratoga era in porto, arriviamo in discussione il Pubblico Ministero ci dice: "abbiamo sbagliato tutto, abbiamo perso tempo, perché la Saratoga era in porto, ma c'era un'altra portaerei", ora, le portaerei non sono da quello che ho capito io studiando un pochino di carte e leggendole quelle acquisite agli atti del processo, che ne so, biciclette, macchine o cose di questo tipo, nel Mediterraneo di portaerei ce n'era una americana, una, ed era la Saratoga e in questi documenti che vi ho citati e raccolti sotto il numero di registro acquisizioni 139 c'è il nostro Stato Maggiore della Marina che ci comunica: "non si hanno elementi relativi ad unità militari di altre nazionalità a meno delle unità U.S.A., Saratoga e Guadalcanal, che risultano rispettivamente nel porto di Napoli e a largo delle coste spagnole. Ma noi sappiamo che

la Saratoga è una portaerei e la Guadalcanal è una corazzata, mai un aereo è potuto andare su quella nave, non c'è lo spazio, ci ha i cannoni e non è l'unico documento, ne incontreremo degli altri che ci dice che l'unica portaerei era la Saratoga nel Mediterraneo americana, poi c'erano le due francesi e sappiamo dove sono, a Tolone. L'Unione Sovietica non aveva portaerei e tutte le navi da battaglia che aveva sono indicate nel Sovmedron erano lungo le coste tunisine. Quello che davvero... già l'ho detto, mi permetto di ripeterlo, che davvero stupisce a proposito della genericità, del modo in cui ci si è voluti accusare in questo processo è che io vi ho annoiato leggendovi tutto un documento che sicuramente conoscete, quello del 16 giugno del '97 prodotto dalla N.A.T.O., no, però a quanto pare chi lo ha richiamato per sostenere l'Accusa non lo aveva citato per intero e correttamente, abbiamo visto che nelle conclusioni si ipotizza, potrebbe stare ad indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale o occidentale, quando ho sentito in discussione dalla parte dell'Accusa dire: "la N.A.T.O. ha confermato che c'era una portaerei nel Tirreno",

io mi sono anche un po', tra virgolette, scandalizzato, nel senso che sì, è vero tutto è consentito, però di fronte ad un documento che ti dice: "Mediterraneo centrale occidentale", come fai ancora... sarà un lapsus, può essere solo un lapsus che ti scusa e poi mi sono fatto ancora un altro problema, dico: "va be', però perché la devo pensare così, potrebbe darsi che anziché un lapsus, il ragionamento che sta alla base è: Mediterraneo centrale o occidentale non esclude il Mar Tirreno", ma così non è, così non può essere, non me ne vogliate se vi invito a ricordarci come è fatto il Mar Mediterraneo e se prestiamo un pochino di attenzione agli atti che nel fascicolo ci sono, ci accorgiamo che quando si parla di Mediterraneo centrale non può che farsi riferimento a questa zona qui, sotto la Sicilia, sotto la Calabria, sotto la Puglia, sotto il Mar Ionio, non c'è un atto del processo, anche fuori dal processo gli atti notori, quelli pubblici, parlo delle divulgazioni della N.A.T.O., per esempio, che quando voglio indicare una zona qui... qui, e sto indicando il Mar Tirreno, utilizzi l'espressione generica Mar Mediterraneo piuttosto che Tyrrhenian Sea, quando

si vuole indicare il Mar Tirreno si indica sempre Tyrrhenian Sea, mentre il Mare Mediterraneo Occidentale, è ovvio, è quello che sta al di là, a occidente della Sardegna. Nei documenti della N.A.T.O. che non è che... ci sono quelli del processo, poi ci sono quelli che sono notori, allora io mi sono messo su internet e dico vediamo un po' se è vera questa interpretazione, cioè se l'impressione che ho avuto guardando gli atti del processo è confermata e l'ho trovata confermata, perché si parla soltanto di Mediterraneo Centrale con riferimento alla zona a sud delle nostre regioni meridionali, di Mediterraneo Occidentale, con riferimento alla zona ad ovest della Sardegna, di Mediterraneo Orientale, con riferimento, appunto, alla zona estrema orientale e si parla anche di Mediterraneo nord-orientale, Mediterraneo Settentrionale non esiste, perché se ci facciamo due conti, il Mediterraneo Settentrionale dovrebbe essere, appunto, il Mar Tirreno e il Mare Adriatico. Ma quelli hanno un nome che viene indicato così e ho parlato di documenti N.A.T.O., poi mi vado a mettere sul sito della nostra Marina Militare e leggo delle nostre... delle

operazioni delle nostre unità e dove c'è proprio la spiegazione, l'operazione Nettuno si svolgerà in una prima fase nel Mediterraneo Centrale, cioè stretto di Sicilia, Arcipelago delle Pelage, che sono queste a sud della Sicilia, allora direi che con tutto lo scrupolo che uno ci può mettere poi nel cercare di valutare le interpretazioni altrui, quelle accusatorie sostanzialmente, non vedo davvero che spazi ci siano per trarre degli argomenti, da quella ipotesi formulata dalla N.A.T.O.. Non è una conferma quella della N.A.T.O. come ce l'hanno voluta far passare, per una conferma, è una ipotesi formulata dalla N.A.T.O. sulla base di elementi... com'era? Inaffidabili. Naturalmente, questi sospetti, queste illazioni, ne abbiamo avute, decine, decine da più parti, alcuni Periti, i rappresentanti dell'Accusa, tutti per esempio vi hanno richiamato il ritrovamento del serbatoio. Beh, è forte, il ritrovamento del serbatoio, no? Ma il ritrovamento del serbatoio, può essere un elemento significativo, se in qualche modo è collegabile con lo scenario, che chi richiama il ritrovamento del serbatoio, ha ipotizzato, ha sostenuto, no, mi sembra una... un ragionamento

di logica basilare proprio, elementare. Chi ci richiama il serbatoio? Tutti, praticamente. Tra i Periti, cioè quelli che disegnano lo scenario e quindi vengono richiamati insieme alla presenza del serbatoio, per avere una conferma reciproca, naturalmente abbiamo l'ipotesi Casarosa, quella della quasi collisione, ce la ricordiamo tutti, questa è la figura ottava dieci, della perizia Misiti, qui si disegna lo scenario che avrebbe prodotto la quasi collisione... mi rendo conto, il primo, poi ce ne sono stati altri venticinque di scenari prodotti da Casarosa, questo è il primo, quello formulato nella perizia Misiti. E l'ipotesi qual era, coppia... coppia di Caccia intercettori, coppia, che significa una cosa precisa, non significa due aerei, significa una coppia, di cui almeno uno, assume una velocità supersonica, eccolo qui, è il velivolo indicato col numero due, mach 1 e 2. Le versioni cambiano, vengono aggiornate, per rispondere alle contestazioni degli imputati, per rispondere ad altre perplessità che vengono via via formulate, cambia lo scenario una prima volta del Professor Casarosa, è sempre un velivolo comunque, dei due che stanno in coppia, a superare il muro del

suono, quindi è certamente un velivolo supersonico che disegna questo scenario. Questa dovrebbe essere l'ultima versione forse. No, no, no, non è l'ultima, perché poi l'ultima è venuta a dibattimento, questa è una versione... sì, quella adottata nel documento depositato nel '99 da Casarosa. Sempre la coppia di aerei, sempre uno che raggiunge una velocità supersonica, cioè il numero due, ci aggiunge l'aereo, quello nascosto, il fantomatico aereo nascosto, che procura la quasi collisione, mi sembra di aver capito. In sostanza cosa voglio dire, nei... in tutti gli scenari ipotizzati per sostenere la quasi collisione, comunque c'è una coppia di aerei e comunque abbiamo la certezza che uno dei due aerei, sia supersonico. Ora io mi rendo conto... perché è stata l'obiezione di Casarosa, immediata, dice: "no, no, Avvocato che c'entra, il serbatoio potrebbe averlo sganciato anche l'altro aereo, anzi, noi l'abbiamo trovato, quando siamo andati a inseguire questa traccia, che passa per il punto diciannove, perché proprio inseguendo il punto diciannove, lì abbiamo trovato il serbatoio e il punto diciannove, fa parte della traiettoria disegnata dall'aereo uno,

che è quello che nel mio scenario non raggiunge una velocità supersonica". Bene. È una arrampicata, è palesemente una arrampicata, ancora una volta, scusate l'espressione, ci ha provato. Ma certo che ci ha provato, perché tutto lo scenario lo costruisci sul presupposto che lì c'è una coppia di aerei, quando gli ho detto: "Professore scusi, ma, sono una coppia di aerei, devono fare una missione insieme, devono poter avere delle prestazioni simili, perché se no, uno si mette a volare supersonico, l'altro no, si perdono, non è più una coppia" e lui mi ha risposto "beh, potevano essere due aerei, che ne so, un Cacciabombardiere e uno intercettore, oppure un velivolo da trasporto che viaggiavano insieme". Due aerei che viaggiano insieme... lo ricordate sicuramente, perché è stato anche un attimo di... così, di sdrammatizzazione e di ilarità nel dibattito, che volano e poi per caso decidono di andare ad ammazzare qualcuno, di andare a intercettare un aereo. Si fanno un volo di trasferimento, un vel... un velivolo da trasporto e un altro aereo, armati. Perché se vado ad intercettare un aereo, non vado a fargli fare la quasi collisione, no? Cioè, se mi vado a

buttare contro un aereo, non è per sfiorarlo e farlo cadere, ma è per sparargli. E lì c'è stata la domanda "sì, ma armati di che cosa", "armati, gli aerei possono essere armati" e ci hanno spiegato come. Ma non è soltanto questo il punto, il punto è che... e lo trovo molto interessante, è che l'ipotesi di quasi collisione, nasce e viene capita da tutti, soprattutto dal Giudice Istruttore che la legge per la prima volta, nel senso che è quell'evento, quasi collisione, che determina il distacco del serbatoio, perché se poi uno si mette a ragionare, sì abbiamo trovato un serbatoio, va be', ma perché dovrebbe averlo sganciato, perché. E allora il quesito a chiarimento numero ventidue, che il Giudice Istruttore formulò ai Periti del Collegio Misiti fu, "ma spiegateci se l'effetto di quasi collisione..." e qui permettetemi una parentesi perché è una mia intima convinzione. Leggete le risposte al quesito numero ventidue e traiamo un'ulteriore conferma del fatto che il Professor Casarosa ha pensato di poterci raccontare ciò che voleva. L'ipotesi di quasi collisione era una e prevedeva il passaggio ravvicinato di due oggetti, non di un oggetto e di una turbolenza,

tanto è vero che il quesito si fonda su quella ipotesi e il Giudice chiede: "ma, allora può aver subito un danno anche il velivolo intercettore? Il Caccia?" ed è Carlo Casarosa e Manfred Held che dicono: "l'effetto di quasi collisione può aver determinato elevati fattori del carico su entrambi i velivoli coinvolti, i massimi... tenendo conto che i massimi valori di fattore di carico..." eccetera, eccetera eccetera. Per quanto riguarda la possibilità di aver subito danni, tali da aver determinato lo sgancio del serbatoio supplementare, i Periti firmatari, cioè Casarosa ed Held, non possono escludere che questo possa essere accaduto. Allora Casarosa che mi viene a raccontare quando dice: "beh, no, potevano essere in transito, poteva essere uno supersonico e l'altro no", se è quello che fa la quasi collisione che lo sgancia è necessariamente quello che ha volato supersonico, lo troviamo in tutti i possibili scenari che lui ci ha raccontato. Mentre lo scenario disegnato dai Consulenti di Parte Civile, ce lo ricordiamo benissimo, lo abbiamo visto negli ultimi giorni, la traiettoria C e la traiettoria B che vanno a intercettare il fantomatico aereo nascosto, sono

entrambe di aerei supersonici. Che significato può avere aver trovato un serbatoio che pacificamente poteva esser montato solo su aerei subsonici. Perché dobbiamo starci a sentire ancora oggi nel 2004, i rappresentanti dell'Accusa che Vi vengono a richiamare il serbatoio. Le prove le abbiamo acquisite, sono chiarissime, abbiamo il documento, lo stralcio del James che ci dice che quel serbato... o meglio, abbiamo la perizia che ci dice di aerei sui quali quel serbatoio poteva essere montato e il James che ci dice che quegli aerei non potevano volare neanche per sogno ad una velocità supersonica, eppure, ancora continuiamo a richiamare il ritrovamento del serbatoio. Ma io lo capisco poi, perché se non ci sono prove, bisogna affidarsi alle suggestioni, oppure bisogna rinunciare e sarebbe forse più corretto. Solo per completezza, è l'udienza quella del 12/11 del 2002 e del 13/11 del 2002, quella in cui il tema della impossibilità che gli aerei che montavano quel serbatoio potessero a volare a velocità supersonica, è stato affrontato. Tutte queste illazioni, tutte queste suggestioni, tutti questi sospetti, naturalmente, Vi sono stati

presentati, ammantati di autorevolezza. E certo, perché finché Ve lo dice un Avvocato, finché Ve lo dice un testimone, ma Vi sono stati raccontati addirittura dai Periti, addirittura da quei Periti, Dalle Mese, Donali, Tiberio. Periti ai quali, il Giudice Istruttore, nella sostanza, ha commissionato la conclusione dell'Ordinanza di rinvio a giudizio, perché sì, è nullo, però ce l'hanno riproposto in tutte le salse, quel documento del '99, gliel'hanno fa... l'Accusa gliel'ha fatto raccontare, nella sostanza. L'ultima pagina è questa, "vale la pena infine di mettere in evidenza che lo scenario delineato è compatibile con le ipotesi agli atti, che spiegano la modalità di rottura del DC9, come conseguenti o a una mancata collisione, ipotizzata a suo tempo dai Periti Casarosa ed Held, o a un attacco missilistico, ipotizzato dai Periti Algostino, Pent e Vadacchino", questa è l'Ordinanza di rinvio a giudizio, ed è questo il motivo per cui questa Difesa aveva chiesto che fosse dichiarata nullo, perché fondata su un atto successivo, al deposito delle memorie ex art. 372. Questa è l'Ordinanza di rinvio a giudizio è la stessa identica frase che troviamo

sull'Ordinanza che ci ha rinviato a giudizio. Non conta se la quasi collisione poteva essere possibile dal punto di vista tecnico, se il missile esiste solo sui videogiochi, quello che colpisce in quella direzione che non lascia segni di scheggia, che ci ha un blast che funziona in quel modo, non conta. Conta dire, entrambi possono essere possibili, possibili. Dopo ventiquattro anni, ancora parliamo di possibilità. Per concludere su questo aspetto, i dati radar sono stati analizzati, sezionati, scomposti, ricomposti, qualche volta anche mischiati, nessuno però di quelli che si è occupato dei dati radar, ha potuto offrirvi la prova della presenza di altri aerei, sulla base di quei dati. È mia personale convinzione e ve l'ho già rappresentata, che se si fosse operato un confronto sereno, pacato, terzo, per usare un termine che esiste nella nostra Costituzione, su tutti i dati a disposizione, probabilmente qualche considerazione ulteriore la si sarebbe potuta fare. A cosa mi riferisco. Questa, è la situazione vista il 27 giugno del 1980, dai Radar Marconi e Selenia che stavano a Ciampino. Il Selenia vede soltanto il DC9 e i plots primari

dopo il punto zero, il Marconi vede il DC9, i plots primari dopo il punto zero ed altri plots sparsi. È capitato, che due di quei plots, sono comparsi... e sono le figure naturalmente della perizia Dalle Mese, Donali, Tiberio, rispettivamente la E12 e la E11. È capitato che due di quei plots siano comparsi in tempi correlabili, nel senso che, se un oggetto avesse percorso quello spazio, in quel tempo, quell'oggetto avrebbe anche potuto essere un aereo. Questo ripeto, è quello che vede il Marconi da una parte, il Selenia dall'altra. Se... naturalmente gli altri plots che vede, sono a orari diversi, eh, questi sono i famosi -17 e -12. Perché dico, se si fosse operato un confronto, terzo, sui dati a disposizione. Perché noi abbiamo visto che se quello che passa per il -17 e -12 è un aereo, questo aereo non viene visto da Selenia. Nel 1985, la Commissione Blasi, ha fatto un esperimento in volo, del quale abbiamo già parlato. Ne ha fatti due per la verità e la differenza di risultati dei due, non fa che dimostrarci come le condizioni di visibilità e le condizioni in cui un aereo può essere visto al radar, cambiano ogni istante,

basta spostarsi di un chilometro, di cento metri, basta spostare l'assetto di un grado e questo ce lo dimostra il rapporto tra i due esperimenti fatti nel 1985. Questo è il primo intercettamento, si vedono pochissimi plots lasciati dal Caccia e però si vedono plots in un numero comparabile tra Marconi e Selenia. Mentre nell'80, se c'era l'aereo, è stato visto due volte soltanto dal Marconi, nel 1985, l'aereo c'era, è stato visto per lo stesso numero di volte, dal Marconi e dal Selenia. Nel secondo intercettamento fatto nel 1985, la situazione è identica, l'aereo c'è, viene visto per un numero di volte diverso dal primo esperimento, dello stesso giorno, ma viene visto sia dal Marconi che dal Selenia, per un numero di volte, compatibili, comparabili. I pallini neri sono Marconi, i pallini rossi sono Selenia. Non solo. Se si fosse evitato di dare addosso alla Commissione Pratis, senza alcuna giustificazione, se si fosse evitato di aderire a tesi preconcelte, hanno fatto un favore all'Aeronautica, perché? Perché metteva in discussione quel lavoro fasullo fatto da altri Periti? O perché diceva che la tesi tanto bella dal punto di vista giornalistico o

cinematografico o televisivo poteva non essere fondata. Perché lì, nell'ambito della Commissione Pratis, è stato fatto un altro esperimento di volo e mentre quello dell'85 ci consente di comparare risultati Marconi-Selenia e raffrontarli a quelli dell'80, nell'89, si è contestata a qualcuno di aver inserito, rispetto alla richiesta dell'Ammiraglio Pizzarelli ...ma, facciamo volare pure un Caccia e facciamo riprendere dai radar della Difesa Aerea. Ma perché? Perché questo è il vero problema, questo era il problema. Ma come, un aereo vola e i nostri radar della difesa territoriale non lo vedono? I radar della difesa territoriale ci stanno apposta per vedere gli aerei, è possibile che non l'abbiano visto? E allora è stato fatto volare, un aereo, Caccia, ad intercettare un DC9, più o meno negli stessi posti e il risultato è, che guardando lo schermo, con esclusione del radar secondario, guardando lo schermo senza I.F.F., l'aereo si è visto sia a Licola, questa traccia che ho colorato in rosso e che questi siano segnali di primario non c'è nessun dubbio, perché ci hanno sempre spiegato come appare il segnale grezzo sul video e quindi a Licola, un

aereo che faceva quella traiettoria si sarebbe visto senz'altro e si sarebbe visto pure a Marsala. Però no, non ci piace la Commissione Pratis, hanno voluto fare un favore all'Aeronautica. E allora si è persa l'occasione di fare delle considerazioni, diciamo soltanto più serene, più oggettive, sui dati radar. **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** e dopo aver analizzato, forse troppo dice qualcuno, a fondo le analisi dei dati radar che ci sono stati sottoposti in questo processo, mi sembra di poter concludere, nel senso che nessuna prova, nessuna certezza, neanche una probabilità, dalle analisi di quei dati ci viene circa la presenza di altri aerei sul luogo dell'incidente, altri aerei che abbiano potuto interferire col volo del DC9, ipotizzata da più parti. Anzi, il fatto di aver cercato di ottenere dai dati radar delle risposte che quei dati non possono dare e questo ci è stato spiegato ampiamente dai Tecnici, ha portato spesso a valutazioni distorte di quei dati, da parte di chi forse, troppo convinto della tesi della colpevolezza o troppo convinto semplicemente, indipendentemente dalla colpevolezza di questi imputati della tesi della

presenza di altri aerei, ha voluto trovare delle risposte che invece i dati non davano. Ecco, a questo punto, penso di poter tornare alla traccia, alla scaletta iniziale che mi ero dato e che Vi avevo illustrato e il passaggio successivo, non può che essere quello di fare qualche considerazione, a proposito del fatto che altri tipi di prove, altri mezzi di prova, diversi dalle indagini tecniche sui dati radar, possano aver offerto, qualche elemento, a favore della ipotesi della presenza di altri aerei, che possono aver interferito con il volo del DC9. E a questo riguardo, dobbiamo fare anzitutto una distinzione, la prova documentale, diversa naturalmente da quella dei radar che è un accertamento tecnico, sui documenti che sono le registrazioni e la prova testimoniale. Vanno affrontate separatamente, a mio giudizio, perché ciascuna delle due presenta delle particolarità che occorre tenere esattamente presenti, per poterle valutare, nella maniera più corretta. Partiamo dalla prova documentale e qui mi preme fare anzitutto una premessa. Se vogliamo affrontare il tema della prova documentale rispetto alla possibile presenza di altri aerei,

diciamo meglio, rispetto alla ipotizzata presenza di altri aerei, ipotizzata da parte di qualcuno, presenza di altri aerei sul luogo nel tempo dell'incidente occorso al DC9, anzitutto, bisogna che sia chiaro, che nessun elemento, può esser tratto dai documenti che non esistono, che non sono stati acquisiti al fascicolo. Perché io a questo punto non l'ho capito bene, che cosa alcuni rappresentanti dell'Accusa, pubblica e privata, intendessero dire quando Vi hanno ricordato che dei documenti non sono stati trovati, che dei documenti non sono stati a disposizione della Corte. Un fatto è certo, che mai nessuno, ha contestato ai quattro imputati di questo processo, di aver sottratto, distrutto, qualche documento. Nessuno, non c'è. Un'accusa di questo tipo non esiste, ma per un semplice motivo, perché non avrebbe potuto sostenerla nessuno, un'accusa di questo tipo. Più o meno tutti, i rappresentati dell'Accusa si soffermano sul fatto... eh ci sono dei documenti che non sono stati trovati. Ebbene? È come la storia del serbatoio, eh, identica. Abbiamo trovato un serbatoio. Sì, ma voi dite, che se c'erano quegli aerei erano supersonici, quindi quel serbatoio

non c'entra niente, buttatelo in una discarica, perché non vi serve rafforzare la tesi, così il fatto che dei documenti non sono trovati. Perché richiamate questa circostanza, se poi non potete contestarlo agli imputati. Ancora una volta, pensano davvero di potervi suggestionare con queste storielle? Trovo molto significativo a questo proposito, l'intervento del Pubblico Ministero all'udienza del 19 dicembre scorso. Stava parlando della configurazione del dolo, per la verità, nei confronti di imputati diversi da quello che assisto io, ma mi interessa il tema sotto il profilo della mancanza di documentazione, perché in quella circostanza il Pubblico Ministero, appunto, dicevo, parla del dolo e fa cenno a questa sparizione di documenti. Se essi, gli imputati, si limitarono a dare disposizioni ai siti dipendenti, di dare alla Commissione Amministrativa e alla Magistratura tutto quanto venisse richiesto, questa posizione che apparentemente solo distaccata a giudizio del P.M., appare invece indicativa di qualcosa di patologico... e perché? Ma scusate, in uno Stato Maggiore, oltre che dire date tutto alla Magistratura, tutto quello che vi viene chiesto,

datelo, mettetevi a disposizione, che altro può fare? È davvero singolare, il ragionamento che si cerca di sviluppare in queste pagine. Perché? Perché gli Ufficiali dell'Aeronautica Militare, qui li chiama gli esponenti dell'Aeronautica Militare, non sono degli Ufficiali di Polizia Giudiziaria... ah, meno male insomma, intanto acquisiamo un dato, sono però dei Pubblici Ufficiali e come tutti i Pubblici Ufficiali hanno comunque un dovere di collaborare con la Magistratura... ma perché io, che non sono Pubblico Ufficiale, io privato cittadino, se la Magistratura mi chiede qualcosa, non ho il dovere di collaborare? E poi questo richiamo alla qualifica di Pubblico Ufficiale, ci siamo dimenticati che dal 1990 e son passati quattordici anni, ormai significa una certa cosa? Non esiste il Pubblico Ufficiale, esiste chi esercita una pubblica funzione e rispetto alle indagini della Magistratura, quale pubblica funzione potevano svolgere gli imputati, nessuna, nessuna. Diverso... e dobbiamo sempre tornare sul tema purtroppo, perché quello è il tema centrale del processo, secondo me, diverso è il caso della Commissione Luzzatti, che aveva un compito

previsto dalla legge, dei poteri previsti dalla legge e che aveva l'obbligo di collaborare con la Magistratura. Ma aveva una responsabilità in ordine all'accertamento delle cause, in questo caso invece, c'è solo l'obbligo di tutti i cittadini di mettersi a disposizione della Magistratura e di non ostacolare l'accertamento della giustizia... l'accertamento, insomma, dei fatti, nell'ambito del procedimento giudiziario. Si parla dell'input, alla Magistratura, che bisognava spiegargli che cosa doveva prendere, cosa non doveva prendere. Ma chi, aveva il potere e il dovere di darlo questo input. Non lo abbiamo visto, cioè non sono... è negli atti, è documentato, e ho richiamato l'altra volta il verbale del 16 luglio del 1980 in cui chi aveva la responsabilità di accertare le cause del disastro, cioè il Presidente della Commissione d'Inchiesta tecnico formale istituita dal Ministro dei Trasporti, Carlo Luzzatti, va dal Magistrato che lo ha chiamato e gli dice: "a me serve A, B, C, D", questo lo devi chiedere all'I.T.A.V. e non mi sembra di vedere imputati che all'epoca stavano all'I.T.A.V., questo lo devi chiedere a quest'altro sito e questo lo devi

chiedere qua, di quand'è quel verbale? 16 luglio quand'è emette il decreto di sequestro il Pubblico Ministero di Roma? Il 16 luglio, e quindi lo si va ad eseguire all'I.T.A.V. e anche una volta l'I.T.A.V. non ci trova nessuno degli imputati, perché fa questo discorso il Pubblico Ministero? Per dire che poi dei documenti insomma non si trovati, per esempio bisognava spiegare che il plottaggio di Licola era uno stralcio, come bisognava spiegare che era uno stralcio? Viene chiamato stralcio, nel verbale di sequestro che firma, ripeto, nessuno degli imputati ma una terza persona, è indicato come stralcio, cioè dove sta il problema del fatto che non si è trovato il DA-1 di Licola, dopo otto anni lo sei andato a cercare, dove sta? Dove sta? E perché vi si richiama questo problema? Dove sta il problema rispetto alla condotta degli imputati ma perché vi si richiama a quella carenza, quella mancanza di documentazione se non si può attribuire quella carenza a nessuno degli imputati, e il fatto che non si possa attribuire e lì poi ci sono delle altre cose di cui pure bisogna tener conto, perché in tutto questo discorso sui documenti che mancano, sulla mancata collaborazione con

l'attività giudiziaria, con la Magistratura certamente non possiamo avere elementi certi per ritenere che tali discrasie e tali mancate collaborazioni possono ascrivarsi direttamente e una ancora una volta fa riferimento agli altre due imputati, ma è lo stesso Pubblico Ministero che ve lo dico, nel momento in cui vi richiama alla mancanza di documentazione, nel momento in cui vi richiama il fatto che in questo processo purtroppo per le dimensioni, per la storia che ha avuto, per le circostanze che hanno caratterizzato l'accertamento giudiziario non si ha avuto a disposizione tutti i documenti che avrebbero potuto essere utili, ma nello stesso momento in cui ve lo dice vi dice: "non abbiamo neppure un indizio che ci riporti ad una condotta, ad una volontà degli imputati", e allora perché richiamare questo aspetto? Certo, dobbiamo riconoscere che non abbiamo un concreto indizio, che sì fatte dispersione sì fatti atteggiamenti ostruzionistici siano direttamente riconducibili agli imputati, e allora Accusa taccia, e allora se non c'è neppure un indizio è soltanto un'altra suggestione, come il serbatoio, come la portaerei che ce la mettiamo come fosse

una battaglia navale nel Tirreno anziché nel Mediterraneo, anziché nell'Atlantico. Ci sono dei documenti, molti documenti, stante intere di documenti, ragioniamo su quelli anziché tentare di indurre delle suggestioni. E cerchiamo di capire invece cosa risulta dai documenti che sono stati acquisiti, un primo aspetto riguarda l'esistenza di esercitazioni quel giorno, abbiamo visto i documenti acquisiti da parte della Marina Militare, abbiamo visto, abbiamo sentito e abbiamo visto illustrato anche da parte di alcuni rappresentanti delle Parti Civili l'esistenza di alcuni notam per quel giorno, i notam sono gli avvisi, una sorta di avvisi ai naviganti insomma, no, l'avviso che si svolge un'attività esercitativa in un certo posto, ti avviso quindi evitala a seconda del tipo di attività, a secondo di quello che devi fare, la memoria depositata dall'Avvocato Osnato, che molto si è soffermata su questo aspetto contiene un bellissimo elenco preciso di tutti i notam riferiti a quel giorno, quanto meno a quelli che sono stati trovati, ancora una volta a distanza di molti anni, voglio vedere se qualcuno ha il coraggio di dire che qualcuno degli imputati ha nascosto un notam, no?

Beh, però poi bisogna un pochino prestarci l'attenzione a quello che c'è scritto su questi notam, perché leggendoli bene si capisce che tipo di esercitazione c'è stata, ma vengono segnalate esercitazioni di tipi molto diverse, ci sono gli avio-lanci, gli avio-lanci sono i Paracadutisti, gente che si lancia dall'aereo e non credo che il problema può essere stato un Paracadutista, no? Palloni frenati o palloni liberi in certe zone, tiri a fuoco, quando si richiama una esercitazione di tiro a fuoco per dire: "ah, lo vedi che c'era una esercitazione e quindi poteva essere pericolosa per il volo del DC9", bisogna fare un po' di attenzione a quello che si dice, perché i tiri a fuoco sono tiri a fuoco di artiglieria evidentemente, lo fanno l'Esercito, lo fa Marina, interessano delle zone che, per come risulta dai notam, G.N.D. barra un certo numero F.T., cioè ground G.N.D. da terra a una certa altezza a un certo numero di piedi, e quando si sottolinea che per esempio a Capo Teulada c'era una esercitazione che andava da ground a cinquantamila piedi e lì sembra che devono provare le bombe nucleari, no, per come ve l'hanno rappresentata, ci facciamo un test

nucleare anziché andare nell'atollo del Pacifico come fanno i francesi noi ce lo facciamo a Capo Teulada, sembrava questo da come Vi è stato raccontato, Vi è stato anche detto Capo Teulada non è distante dal luogo dell'incidente, beh, intendiamoci su cosa è distante oppure no, perché io dovuto aprire una cartina geografica per ragionare sul Mediterraneo o sul Tirreno e sull'Adriatico, ma sulla stessa cartina geografica emerge che Capo Teulada è la punta meridionale occidentale della Sardegna, e se chi Vi richiama questi dati si fosse preso la minima briga di fare un po' di conti, si sarebbe accorto che siamo a circa duecento miglia, più di duecento miglia dal luogo dell'incidente, tra i duecentodieci e i duecentoventi io che me li sono contati, che significa quasi quattrocento chilometri, significa come quasi da Roma a Genova, ma c'era una esercitazione a Capo Teulada, va bene ne prendiamo atto che ci possiamo fare, ma non solo, ma dagli atti risulta pure in che cosa consisteva quella esercitazione, risulta dagli atti in cosa consisteva quella esercitazione, no? Lo so, lo so che all'Accusa non piace la Commissione Pratis, però non è solo

quella, la Commissione Pratis ha avuto anche il ruolo di raccogliere molti documenti che certo non si è costruito in casa, e ci spiega quali erano le navi della Marina Militare che hanno partecipato a quella esercitazione di tiri a fuoco a Capo Teulada, pagina 72 della relazione di quella Commissione, Ardito partecipa alla esercitazione il 27 giugno alle ore 8:05 tiri contro costa, siamo alle 8:05 eh, tiri contro costa a Capo Teulada, alle ore 7:00 tiri contro costa a Capo Teulada Laudace, alle ore 8:40 tiri contro costa a Capo Teulada questo è la Impavido, "eh, ma era H24", beh, va be', e voi pensate che li a Capo Teulada stanno ventiquattr'ore consecutivi a fare i tiri contro costa, no perché un minimo poi di fiducia in quella che ci hanno raccontato insomma, ci hanno spiegato che le zone H... che le esercitazioni H24 si svolgono in zone espressamente dedicate a quel tipo di esercitazioni, in certi periodi si fissa un periodo e quando me la voglio fare l'esercitazione me la faccio, se comincio alle 7:00 del mattino che vuol dire che finisco alle 7:00 del giorno dopo? Insomma... sì, ci sono i notam, ci sono le esercitazione, d'accordo, ma

capiamo a cosa si riferiscono questi notam, guardate che in quell'elenco che ripeto, io ho tratto, perché mi sembrava completo, dalla memoria dell'Avvocato Osnato, c'è una, una, ma una sola sulle... saranno una ventina, di più forse, esercitazione sui notam, no, sui notam indicanti esercitazioni relative al quel giorno che riguarda attività di volo, è precisamente il notam A2577 che fa riferimento a un corridoio rifornimento in volo interessante le quote da duecentosessanta a duecentottanta, cioè da ventiseimila piedi a ventottomila piedi, tra le 9:00 e le 14:00 oppure tra le 9:30 e le 14:40, dove? Sembrerebbe nella zona Delta e Bravo, zone già dedicate che si trovano in Sicilia, è un'attività che può interferire, ma non ho fatto i conti, ma la Sicilia certamente è più vicina dei quattrocento chilometri che ci sono tra il luogo dell'incidente e Capo Teulada, però è una esercitazione che era finita, però è una esercitazione che era finita e le analisi dei dati radar ci dicono che non c'era proprio niente in quel momento, se parliamo di esercitazioni di volo, eh, se parliamo delle esercitazione di tiro di Capo Teulada mi sembra che... insomma un

momento di attenzione in più a partire e uno sguardo alla carta geografica può aiutare a risolvere qualche problema di interpretazione. Poi Vi accennavo prima a tutta la documentazione allegata alla Commissione Pratis, Voi avete due modi per poterla considerare, come hanno cercato di raccontarvi per anni alcuni rappresentanti dell'Accusa tutto falso, tutto quel lavoro a mare tutti documenti falsi e non c'è neppure bisogno che vi preoccupiate di spiegare perché, basta dire Pratis ed è tutto falso, ma Voi non lo farete perché siete una Corte di Assise. E allora bisogna che cominciamo a prendere atto che c'è una mola enorme di documentazione attestante l'assenza di attività volativa in grado di poter interferire con il volo del DC9 e cominciare a contare quanti sono questi documenti che provano l'assenza di altri aerei nella zona e al momento in cui volava il DC9. L'analisi per esempio dell'attività di volo svolta dai velivoli dell'Aeronautica Militare Italiana è stata fatta e c'è la documentazione che lo prova, parlo della relazione Pratis, nella giornata... diciamo viene riferita... i risultati di questi analisi a pagina 68 e seguenti e poi ci sono gli allegati,

nella giornata c'è stata la normale attività addestrativa, spiega la Commissione Pratis, "la serata non aveva offerto alcun motivo di particolare attenzione, per chiarire ogni dubbio sulla possibilità che i velivoli dell'Aeronautica Militare fossero in volo la sera del giorno 27 giugno e potessero aver lanciato un missile aria-aria, l'Aeronautica Militare ha svolto nell'87 due distinte inchieste tecnico amministrative", e guardate una delle due ha interessato un aspetto così semplice, così però importante, quali aeroporti hanno fatto attività notturna? Perché comunque se c'era un aereo lì poi doveva andare ad atterrare e da lì a un qualsiasi aeroporto un po' di tempo occorreva e quindi ci sarebbe voluto un aeroporto in grado di fare attività notturna, e lì si è andato a vedere tutti gli aeroporti, tutti i registri, si sono spulciati tutti i registri di volo, tutta la documentazione, "una ricerca piuttosto complessa non sempre purtroppo è coronata da successo per tutte le voci oggetto di indagine, le norme italiane prevedono la conservazione di questi carteggi per tre anni", ma a chi vogliamo dare la responsabilità per il fatto che anziché andarla a cercare subito, una

volta che Bosman la prima settimana di luglio si inventa il missile, anziché andare a verificare subito se c'erano degli aerei in volo, non parlo evidentemente dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, perché loro lo hanno fatto, loro lo hanno fatto e hanno avuto la certezza che non ci fossero loro aerei in volo e hanno chiesto agli stranieri e hanno avuto la certe... hanno avuto la risposta che non c'erano altri aerei in volo, ma chi non ha voluto credere a questo? Secondo me allora non ce n'erano persone che non volevano credere a questo, dopo si è cominciato a non voler credere a questo che invece era un fatto accertato, acquisito, pacifico, ma chi ha cominciato a non voler credere perché non è andato prima che passassero i tre anni a cercare quei documenti, perché non... non ha fatto le indagini che si sarebbero dovute fare anziché limitarsi a lanciare sospetti, illazioni, le indagini sulle altre Forze Armate, quindi l'attività dell'Esercito, i missili, ricordiamo l'indagine sui motori, il numero, quando sono stati sparati, sui radio bersagli, quando e quanti ne sono stati sparati, ne sono stati lanciati, quanti recuperati, quanti distrutti,

un'indagine a tappeto, dove si trovavano le nostre unità navali, lo abbiamo visto a proposito di Capo Teulada, tre erano lì e poi le indagini in campo internazionale, questo è un altro aspetto delle indagini e di questo processo in generale che trovo molto interessante. Per quanto riguarda la documentazione cartacea, abbiamo visto prima il documento della Marina che ci ricostruisce qual era l'accertamento fatto all'epoca sulla presenza delle navi sovietiche e N.A.T.O., nonché notizia sulle navi... sulle due portaerei francesi il 27 giugno del 1980, per quanto riguarda gli aerei poi si è praticamente operata una mobilitazione di tutta la diplomazia, si sono chieste e ottenute risposte da N.A.T.O., Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania, Francia, Israele, tutti attraverso i canali diplomatici, il canale diplomatico è quello dell'attività politica, delle iniziative di carattere... di politica estera che il Governo avrebbe dovuto prendere, la cosa interessante leggendo quella documentazione e cioè le domande che i nostri Diplomatici facevano ai rappresentanti degli Stati esteri e le risposte che abbiamo avuto indietro, e si legge che evidentemente non era la

prima volta, purtroppo non sarebbe stata l'ultima, e qui bisogna scegliere, cioè scusate l'accusa è quella di aver ostacolato, di aver sottratto all'Autorità Politica la possibilità di assumere... di scegliere se assumere delle determinazioni in campo internazionale, va bene, quando si è cercato di concretizzare questa situazione, questo fatto, questa circostanza si è detto: "beh, per esempio potevano fare delle richieste formali ad altri paesi", ma Voi lo sapete che agli Stati esteri, al Sottosegretario della Difesa Americana, al rappresentante del Ministero della Difesa Tedesco, a quello inglese gli sono stati allegati gli articoli di giornali che parlavano di un aereo loro che avrebbe sparato il missile? Ma ci rendiamo conto? L'Autorità Politica poteva scegliere se chiedere o non chiedere, qui è stato chiesto non una, venti volte, sono state avute non una, venti risposte e forse qualcuna in più, ma se non vi vuole credere a quello che ci dicono non si crederà mai e allora diventa pure tutta inutile la contestazione, cioè diventa un reato impossibile, solo la Libia non risponde, solo la Libia non risponde e va be', ma questo lo capiamo

perché, perché la massima autorità Politica Libica oggi come nel 1980 è la stessa persona, e se qualche mese fa scrive sui giornali che sono stati gli americani che lo volevano uccidere nel momento in cui paga salati risarcimenti per due bombe fatte scoppiare su due aerei, io non lo so che altro tipo di commento si possa fare, in due casi è costretto a pagare dei salatissimi risarcimenti, in un caso addirittura ci ha la Magistratura italiana che persegue quattro imputati sul presupposto che lui non c'entra niente, è chiaro che poi ci troviamo quelle dichiarazioni sui giornali, no? E quando invece si fanno le richieste diplomatiche ufficiali non si risponde, ma che ti posso rispondere, è meglio parlare sui giornali di queste cose. A proposito di quindi rapporti con gli Stati esteri, il fascicolo Vi dicevo è pieno, ce ne sono tantissimi, in molte situazioni, in molte circostanze innumerevoli le richieste, è inutile pure parlare del telex del 3 luglio del 1980, ci torneremo per altri fili, ma quello sembra più un comunicato stampa insomma che una comunicazione ufficiale, vorrei prendere però due documenti a campione, in un processo come questo molto

particolare, molto singolare per molti aspetti mi permetto di fare anche una cosa così singolare come quella di citare e di esaminare dei documenti a campione, e per esempio per quanto riguarda la posizione del Regno Unito trovo nel fascicolo 326 una lettera, una nota del Ministero della Difesa di quel paese datata 13 luglio del 1980, nella quale illustra tutte le attività degli aerei britannici del 27 giugno, oh naturalmente siamo nel '98, ha dovuto ricol... siamo nel '98 e chi scrive si scusa per un ritardo rispetto a una risposta inviata quattro mesi prima, quindi non è che abbiano perso molto tempo, eh, quattro mesi ci hanno messo e si scusano per il ritardo, quando si dice gli inglese, allora loro ricostruiscono per quello che possono, andando a recuperare i registri, andando a recuperare documentazione da una parte e dall'altra, e ci spiegano quali velivoli potevano passare su quei cieli, quali erano in Italia, nelle basi, questi sicuramente erano a terra, questi non possiamo dirlo, eccetera, fanno un allegato, fanno una tabella che spiega, c'è una cosa interessante "the Italian statement that Royal Navy possessed operational fixt wingh

aircraft-carrier in june ninety-eight is incorrect", la convinzione degli italiani - traduco naturalmente molto a braccio - che la Marina Reale inglese possedesse delle portaerei nel 1980 non è corretta, e sì, perché abbiamo visto gli americani avevano solo la Saratoga e troviamo un altro documento che ce lo conferma, gli inglesi non ne avevano, le francesi stavano lì, i russi non ne avevano, quando qualcuno vi dice: "ma una portaerei poteva esserci", chiedete che vi dica pure da dove veniva fuori questa portaerei. E spiega il Ministero della Difesa Inglese che diciamo quelle navi di tipo tradizionale sono state usate fino al tardo 1978, la Invincible, la prima delle portaerei di nuova generazione "at only just been commissioned" era stata appena commissionata e stava portando avanti diciamo l'addestramento e le prove di base, questa nave arrivò a Lisbona, questa portaerei arrivò a Lisbona, quindi siamo sull'Atlantico, il 23 giugno 1980 e partì for home, quindi per tornare in Gran Bretagna il 27 giugno, il 27 giugno abbiamo la portaerei inglese in fase di addestramento, cioè in fase di rodaggio diciamo che parte da Lisbona per andare

in Gran Bretagna, qualcuno se vuole può anche dire che la strada più breve è passare per il Tirreno, poi farsi l'Adriatico, scendere giù per la Libia e andare in Gran Bretagna, certo, però i dati che ci hanno detto sono questi, l'unica altra portaerei della flotta, delle uniche credo altre, erano la Poolwok e Ermes, entrambe erano a Portsmouth nel giorno in questione Portsmouth, e ci abbiamo un altro documento, ma vedete questi non sono foglietti di carta, perché cercavo di dirlo prima, cerco di essere più chiaro, quello che si contesta è di aver impedito allo Stato Italiano di fare queste domande, quando le domande sono state fatte, le risposte sono state date, almeno teniamo conto delle risposte. Sempre in questa singolarissima indagine a campione nel fascicolo 29 degli atti generici, quello del fascicolo 326, questo è il 29, trovo invece una nota del Sottosegretario alla Difesa degli Stati Uniti Pool Wolfovis (fonetica), che viene trasmessa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ai Tribunale di Roma nel dicembre del '91, e qui che dice, "caro Signore Ambasciatore, noi stiamo facendo ogni sforzo per fornirvi aiuti, indicazioni, per fare risposte alle vostre

richieste e abbiamo esaminato il memorandum dell'8 ottobre '91", porca miseria, gli americani ancora più efficienti degli inglese, domanda di ottobre risposta di dicembre dello stesso anno, due mesi, la Marina degli Stati Uniti ha effettuato... qual era il problema? Voi fino adesso ci avete chiesto degli aerei dell'Aeronautica degli Stati Uniti, noi abbiamo fatto le indagini su quegli aerei, se ci viene a chiedere più in particolare della Marina adesso spostiamo l'accertamento su tutti gli aerei della Marina, "a ciò non si era in precedenza efficacemente provveduto, perché i nostri sforzi erano stati concentrati esclusivamente sull'attività di velivoli da combattimento degli Stati Uniti, i nostri documenti portano di nuovo alla conclusione che nessun aereo militare della Marina o dell'Aeronautica degli Stati Uniti volava nell'area al momento dell'incidente, c'erano soltanto aerei tra trasporto e ricognizione, senza armamenti che effettuarono missioni da Sigonella durante la sera del 27 giugno del 1980", in quel memorandum si cito degli aerei particolari, poi troveremo nell'Ordinanza di rinvio a giudizio un'attenzione

anche per il velivolo contrassegnato Juliett Mike 169, e qui se ne dà, si spiega che cos'è, si tratta di un velivolo tra trasporto che non è stato mai modificato per portare armi, tuttora continua a chiamarsi Juliett/Mike, si parla di un altro aereo che era specificamente indicato nel memorandum della richiesta, si spiega quali sono gli aerei da ricognizione marittima, vedete quel Mari Time Patrol di cui parla la N.A.T.O. e ce lo dicono loro, certo che c'era quella sera. Tre velivoli P3C da ricognizione marittima decollarono dalla base aeronavale di Sigonella e restarono in volo quella sera, uno lasciò Sigonella alle 14:35 ora locale, effettuò una missione di routine, ma guardate un po', erano del Mari Time Patrol e attività di routine che ci diceva la N.A.T.O. Allora Non si sono sbagliati, però partivano da Sigonella e non da una portaerei e infatti la N.A.T.O. non si è mai sognata di dire che c'era una portaerei, ripeto, io non conosco in che termini è stata fatta la richiesta, ma leggendo quella risposta penso che ognuno di noi possa immaginarla, il secondo decollò alle 19:10 ora locale, volò per quarantotto minuti, l'ultimo decollò alle 22:00,

in una missione di routine di 10,4 ore. I cinque velivoli sopra citati della Marina degli Stati Uniti, erano in volo la sera del 27 giugno '80 ed erano tutti aerei da trasporto o da ricognizione. Con riferimento al terzo punto del suo memorandum concernente la presenza di un traffico intenso militare e possibilmente di una portaerei segnalato da Roma/Ciampino, la risposta del maggio, cioè vatti a vedere la risposta di due anni fa, no, la risposta del maggio '89 del Sottosegretario alle Difese degli Stati Uniti all'Ambasciatore d'Italia conteneva tutte le informazioni di cui disponeva il Governo degli Stati Uniti. Tra le lettere indicava che il gruppo di volo imbarcato sulla portaerei Saratoga effettuò 21 uscite dalla base aeronavale di Sigonella il 27 giugno 1980 e l'ultimo atterrò alle 16:18. L'Aeronautica Militare degli Stati Uniti non aveva aerei di nessun tipo in volo nella zona, l'unica portaerei degli Stati Uniti nel Mediterraneo era la Saratoga ed era all'ancora a Napoli il 27 giugno 1980, era arrivata a Napoli il 23 giugno e partì il 6 luglio. Che gli hanno passato la perizia che hanno fatto Periti nominati da questo Giudice per

dare queste date? No, è la verità, è semplicemente la verità. E ripeto, è un'analisi molto, molto sommaria, ma possiamo cominciare a tirare qualche somma, lo dicevo prima, il Pubblico Ministero mi dice: "abbiamo perso tempo con la Saratoga", eh poteva esserci un'altra portaerei, e i conti ce li possiamo fare a questo punto. Due francesi a Tolone, l'unica americana a Napoli, gli inglesi non ne avevano, l'unione sovietica non ne aveva, aveva delle corazzate e sappiamo dove sono perché c'è il Sovmedron di quel giorno e poi di documenti ce ne sono tanti altri, la perizia che ho già citato sul libro di bordo della Saratoga, la perizia sul registro della capitaneria di porto di Napoli, tutti i registri dei siti, eh! Quelli rinvenuti, quelli che sono stati cercati per tempo o quelli che per caso sono stati trovati dei siti della Difesa Aerea, nessuna intercettazione risulta che sia stata fatta, nessuno scramble, il termine tecnico e questo è importante che si conoscano i termini tecnici ed è per questo che mi permetto di usarli ogni tanto, perché poi quando gli si fa fare una perizia fonica e gli faranno ascoltare le telefonate ad uno che i termini tecnici li

mastica poco e non sa per esempio che il sito della Difesa Aerea, il sito Radar si chiama C.R.A.M., anziché scrivere in questa conversazione, "ho sentito che i tre C.R.A.M. non ne sanno niente", cioè i tre i siti non ne sanno niente, ci scrivono "i tre scramble", perché è molto più avvincente parlare di scramble, anche se vai a trovare il significato di quella frase e vai a cercarlo ma non lo trovi, cioè a costo di far dire alle persone delle frasi senza nessun significato, però si inserisce, che ne so, in questo caso scramble, mi sto riferendo ad una telefonata registrata credo tra Martina Franca e Iacotenente, nel momento in cui si sta cercando di individuare quale è la traccia del DC9 e Iacotenente che ha preso i dati a sua volta da Potenza Picena dice: "guarda lì la traccia è la Lima/Echo 157", adesso ci veniamo a questo aspetti delle telefonate sulle tracce e noto che il Perito in un contesto in cui veramente la parola scramble non poteva entrarci in alcun modo ce la mette perché evidentemente non sa che i siti radar si chiamano C.R.A.M., se avesse sostituito quella parola con C.R.A.M. allora la frase aveva un senso, invece scramble è bello e

lasciamola senza senso. Nessuna intercettazione, nessun avvistamento sospetto è segnalato su quei registri, cioè i radar non hanno visto degli aerei che non sapevano identificare, degli aerei sospetti, quanto meno nessuna annotazione di avvistamenti sospetti perché poi per carità, i sospetti non ce li facciamo mancare mai, eh! Cioè sui registri non risulta nessuna annotazione di aerei non identificati, di aerei sospetti, eccetera eccetera, però siccome a noi piacciono i sospetti, a qualcuno piacciono i sospetti, si va a richiamare la pagina strappata, ma... ma quando l'Accusa Vi richiama le pagine strappate Vi ha richiamato tutti i registri con le pagine strappate in tutti i giorni, in qualsiasi parte del registro? Ma ce lo ricordiamo i quaderni a scuola quelli con la spalletta in mezzo che quando lo strappi da una parte viene via la pagina dall'altra? Ma guardateli quei registri, sono così, e certe volte viene strappata una pagina e viene via anche l'altra, altre volte viene tagliata in modo che l'altra non vada via, ma il fatto che sia ripetitiva questa situazione, il fatto che si ripeta la circostanza della mancanza di una pagina, come può far pensare, può

far dubitare della genuinità di quelle annotazioni, soltanto con il sospetto che però non è indizio, non è prova, non è niente, che Voi terrete fuori dalle vostre valutazioni. Presidente, posso chiedere di anticipare la pausa in modo che poi comincio un argomento che mi prende un po' più di tempo? Grazie! **PRESIDENTE:** sospendiamo quindici minuti. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego Avvocato Nanni! **AVV. DIF.**

NANNI: grazie! Dicevo, nessuna annotazione si rinviene nei registri dei siti radar dell'Aeronautica Militare Italiana a proposito di tracce non identificate, tracce sconosciute, aerei insomma che non si sappia esattamente di cosa si tratti e che lasciano quindi sospettare, poi un passaggio ulteriore è quello di vedere se il sospetto è fondato o meno, comunque che consentano di sospettare della presenza di altri aerei che possano avere interferito con il volo del DC9 e nonostante questo però dicevo: i sospetti non mancano. Pensiamo alla vicenda del sito di Licola, il sito di Licola è il più vicino al luogo dell'incidente e quando nel 1998, '88 credo o '86, adesso non ricordo bene, comunque

quando a distanza di diversi anni, si va a cercare il D.A.1, il registro sul quale si annotavano tutte le tracce viste non lo si trova, si trova però il documento che dà conto di una distruzione di quel registro secondo le procedure normali avvenuta qualche anno prima, ma diversi anni dopo il fatto. Beh, cosa c'è di meglio di un documento che non c'è per alimentare un sospetto? E sotto questo aspetto possiamo lasciarci guidare senz'altro da Dalle Mese Donali e Tiberio quanto ad alimentazione dei sospetti, insomma, non hanno nulla da invidiare a nessuno, e nella loro perizia, nella relazione quella depositata nel giugno del '97, questo aspetto delle registrazioni di Licola viene trattato così come tutti gli altri aspetti nel solito modo, cioè prima descrivendo che... di che materiale si dispone, poi ci si ritorna un'altra volta, poi un'altra volta ancora, poi un'altra volta ancora e uno rischia di perdersi, perché per esempio a pagina 73 della parte quarta ci dicono: "le tracce sono ricavabili", le tracce viste a Licola sono ricavabili solo, solo dal modello D.A.1, intendendo dire che non esiste un nastro di registrazione, d'accordo, il D.A.1 non è

disponibile e l'unico elemento a disposizione è il plottaggio trasmesso l'11 luglio del 1980 e già qui c'è un'imprecisione, nessuno mette in dubbio, per carità, che l'unico documento che loro possono avere avuto a disposizione è quello che citano, l'11 luglio del 1980, ma noi sappiamo che agli atti ne esiste almeno un altro altrettanto interessante e che è il plottaggio del 28 giugno 1980, quello trasmesso alle ore 21:00 del 28 giugno, un sabato sera e il fatto che esista quest'altro documento secondo me è, e Vi sottopongo questa considerazione, è molto interessante, perché il confronto tra questi documenti potrebbe dirci ad esempio che se ci sono gli stessi dati, beh, o sono stati bravissimo ad imbrogliare perché lo hanno fatto immediatamente oppure non hanno imbrogliato, e quindi il fatto che non si trovi il D.A.1 ce lo possiamo anche dimenticare, perché non c'entra, ma vediamo come vanno avanti, "il documento dell'11 luglio - scrivono quei Periti - è integrabile da alcuni spezzoni di conversazioni telefoniche tra Licola/Marsala e Martina Franca che essendo avvenute nell'immediatezza dell'evento hanno notevole importanza". Già qui

però andando ad esaminare quali conversazioni loro prendono in considerazione sarebbe davvero molto interessante capire che ha fatto la selezione di quegli spezzoni, se l'hanno fatta loro avendo a disposizione tutte le telefonate o se a loro è stata consegnata, è stata consegnata e sottoposta una selezione di quelle telefonate. Perché è facilissimo accorgersi che le telefonate che loro prendono in considerazione non sono tutte, sono selezionate e diciamo pure selezionate male ai fini dell'accertamento della verità, molto male. Proseguono, "l'affidabilità del predetto documento, quello dell'11 luglio '80 è carente, è un documento non affidabile" detto... diciamo che è falso, loro sono molto più sottili in questo aspetto, l'affidabilità del predetto documento, quello dell'11 luglio '80 è carente, per quanto riguarda gli avvistamenti della Alfa/Golf 266 e della Lima/Kilo 477 in discordanza con quanto riportato a voce. Cominciamo a capirci, forse sono in discordanza con quegli spezzoni che Voi avete sentito e di cui date conto in perizia, comunque un elemento significativo è che combaciano nella massima parte, in quello dell'11 luglio c'è qualcosa in

più ma non di diverso di quello del 28 giugno combaciano i due plottaggi. Dopo di che fanno l'analisi delle tracce come risulta da quel plottaggio dell'11 luglio, e rispetto alla Lima/Kilo 477 scrivono, pagina 74 della parte quarta, che non viene identificata come del DC9, come traccia riferibile al DC9 "Itavia" dal personale di Licola e che continua a riportare il suddetto a voce con Alfa/Golf 266, solo a posteriori si è potuto correlare con... la presente con il DC9 e anche questa è una frase difficile da interpretare se uno ha presenti tutte le telefonate. Che vuol dire Licola continua a riportare il DC9 a voce come Alfa/Golf 266, se noi abbiamo presenti tutte le telefonate sappiamo che questo non è vero. Allora si riferisce agli spezzoni? E cosa intendono dire quando dice: "solo a posteriori si è potuto correlare", la correlazione, noi sappiamo, noi che conosciamo tutte le telefonate è stata fatta quella sera, la sera del 27 giugno 1980 con il DC9, tra la Lima/Kilo 477 e il DC9, rimane certo un dubbio, un mistero, rimane inspiegabile, hanno dimostrato di avere tanta fantasia rispetto ad altre circostanze e su questo non vogliono

spendere un minimo di fantasia per provare a spiegare questa circostanza. E dicono che rimane inspiegabile il fatto che la sigla Lima/Kilo è una sigla di Potenza Picena ma quella traccia non è registrata né a Potenza Picena e né a Poggio Ballone, sito limitrofo, anzi lì il DC9 in quei due siti ha un Nato Track Number diverso. Per quanto riguarda poi la traccia Alfa/Golf 266 scrivono: "nella stessa aerovia della Lima/Golf 477 circa tredici minuti dopo viaggia questa traccia. Trattasi del volo Londra/Malta S.I.F. 3 1235 Kilo/Mike 153", l'hanno identificato, insomma, senza possibilità di errore, poi spiegano che è registrata a Marsala inizialmente come Lima/Golf e quindi nominativo di Mortasa 477, poi durante la S.I.N.A.D.E.X. è stata inizializzata con Alfa/Iota 061 e subito doto Alfa/Golf 262. E qui rilevano: "ah, c'è un errore perché secondo la sequenza dei numeri del Nato Track Number avrebbe dovuto essere 266 e non 262 se vista da una zona li Licola da parte di Marsala", sì, non è il primo e non sarà l'ultimo purtroppo, di questi errori c'erano. Dunque, con riferimento dell'identificazione a posteriori di queste due tracce uno se legge la perizia Periti

Dalle Mese, Donali e Tiberio sembrerebbe che non ci sia nessun dubbio a posteriori sul fatto che Lima/Golf 477 identifichi il DC9, Alfa/Golf 266 identifichi l' "Air Malta" e queste sono le uniche due tracce viste. Su questo, sul fatto che la Lima/Golf 477 di Licola sia il DC9 mi sembra che nessuno dei Periti sia in disaccordo, il problema però merita un approfondimento perché poi un Difensore di Parte Civile, l'Avvocato Osnato ha acutamente osservato come la Lima/Golf 477 sarebbe una traccia fantasma, allora uno... cioè di un aereo che non si conosce, che non è stato bene identificato, almeno mi sembra di poterlo attribuire a quel collega questa affermazione, se adesso i miei ricordi non mi ingannano e dicevo, per quello che abbiamo letto fino adesso di quello che scrivono i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio sembra un po' strano, perché sembra che poi alla fine l'identificazione è stata fatta, quindi... però dicevo prima, non sono secondi a nessuno a generare sospetti quei tre Periti e allora quello che scrivono nella parte quarta che io ho appena finito di esaminare è preceduto da altre considerazioni che sono fatte nella parte seconda e sulle quali però conviene soffermarsi,

perché è in quella fase, è nella parte seconda della perizia che lo insinuano i dubbi sull'esistenza di tracce ulteriori rispetto a quella del DC9 e a quella dell'"Air Malta" KM153 e parlano di questo allegato 1 11, mi riferisco alla parte seconda, pagine 29 e seguenti, allegato che contiene alcune tracce avvistate sul Tirreno, parlano dei contenuti di alcune registrazioni telefoniche, ne citano alcune, quella delle 19:25, sono passati venticinque minuti dal momento in cui è successo l'incidente, molti di meno di minuti dal momento in cui è scattato l'allarme e la ricerca di questo aereo. Citano poi la telefonata delle 19:28 Zulu e delle 19:32, le telefonate 19:28 Zulu e 19:32 Zulu nella quali Licola comunica a Martina Franca che ha avvistato il DC9 e che essa la Alfa/Golf 266 la quale alle ore 19:00 stava in P/K 0010 e che voleva ad una quota di ventiseimila piedi. Naturalmente le esigenze di sintesi di un elaborato peritale impediscono a questi periti di essere precisi, noi adesso ce le guardiamo più attentamente queste telefonate e scopriamo che non è che dicono la traccia del DC9 è l'Alfa/Golf 266, dicono: "ce ne abbiamo una che forse,

probabilmente, vediamo un pochino", non è che dicono che viaggia ad una quota di ventiseimila piedi, dicono: "ma proprio la vuoi sapere la quota?", certo è approssimata, con i nostri apparati tu lo sai e questo non viene riportato in perizia, comunque il dato quale è, io ho provato a mettere, ad integrare due delle cartine che sono state utilizzate in questo processo in che modo? C'è segnata l'aerovia Ambra 13, quella che percorreva il DC9 e che percorreva l'"Air Malta", ci sono segnati i punti di riporto, insomma, c'è Ponza qui su a nord, c'è il punto, è indicato il punto in cui era il DC9 nel momento in cui c'è l'unica comunicazione t-b-t con il punto geografico, c'è l'ultimo rilevamento da parte del Radar di Roma Marconi, cosa che noi conosceremo dopo quando saranno sviluppate le registrazioni di Marconi, ma ci sono soprattutto queste griglie che ho segnato in rosso e che sono le griglie Georef e che indicano la posizione, diciamo, spaziale, geografica, senza riferimento ad un determinato sito radar, ma quella assoluta in cui si trovano gli oggetti e in questa telefonata cosa accade, in questa telefonata accade che Licola dice di avere una traccia, di

poterla ipotizzare come correlata al DC9 I-Tigi e di averla alle ore 19:00 in questa posizione, P/K 0010, questo accade nella telefonata delle 19:28 ed è confermato nella telefonata in questo punto qui, dopo di che proseguono, si parla di alcune, per la verità pochissime altre telefonate, mettono poi in relazione alcune circostanze che secondo loro sarebbero anomale, per esempio ci scrivono a pagina 30 della parte seconda che la Lima/Golf 477 nelle telefonate non viene mai menzionata e né viene mai associata al DC9 e solo alle 23:05 si ha una conferma telefonica della sua esistenza come traccia nelle vicinanze del DC9 e scrivendo un altro falso, o sono molto distratti, o sono molto disattenti questi Signori Periti, oppure c'è qualcosa di peggiore, perché noi che conosciamo le telefonate sappiamo; a, che non è vero che non viene mai associata quanto meno come possibilità e come possibilità equivalente a quella dell'associazione della Alfa/Golf 266 rispetto al DC9; b, che quando viene trasmesso il plottaggio della Lima/Golf 477 prima delle 23:05, ma nella telefonata delle 23:05 sappiamo dell'esistenza di questo plottaggio, lo sappiamo anche da prima insomma,

ma in quella telefonata se ne parla, non si parla come di traccia nelle vicinanze del DC9, ma si parla come di traffico nella stessa zona dove doveva essere il DC9 e o questo traffico o quello trasmesso precedentemente Alfa/Golf 266 sono il DC9, sono Periti falsi o sono Periti che devono soltanto giustificare una certa interpretazione e dimostrare una certa interpretazione dei fatti che loro già avevano, quanto meno uno di quei tre, Enzo Dalle Mese noi sappiamo che dal 1990 è straconvinto di una cosa e figuriamoci se nel leggere i documenti di Licola non riesce a trovare una conferma prendendo come punto di riferimento degli spezzoni di telefonate e non tutte le telefonate a disposizione, dopo di che dicono tante altre cose imprecise, ma tante, e diciamo che sono imprecise, va bene, per carità si possono correggere, questa conclusione per mi interessava sottolineare, a pagina 32 della parte seconda la troviamo, per quanto sopra detto, tutte quelle imprecisioni che tralascio perché, insomma, ci torniamo di qui a poco con l'esame delle telefonate, l'allegato 1 11 cioè il plottaggio dell'11 luglio del 1980 non rappresenta una copia fedele del D.A.1 di Licola,

le tracce in esso riportate risultano modificate rispetto a quelle che emergono dalle telefonate e che sicuramente dovevano essere riportate sul D.A.1., questa è un'affermazione che non ha nessun fondamento, ma proprio nessuno, nessuno, nessuno, che basta leggersi un po' di telefonate e si capisce che non ha nessun fondamento, che non tiene in minima considerazione come funziona un sito fonetico manuale. Se avessero tenuto conto di tutte le telefonate non si sarebbero mai permessi di sbilanciarsi così tanto da dire che quel plottaggio non rappresenti una copia fede del D.A.1 di Licola, ma lo avrebbero potuto fare, mai avrebbero potuto scrivere una cosa così diversa dalla verità e come faccio a dire che la verità è diversa da quella frese, dico che questa è la mia interpretazione delle telefonate che sono agli atti e che tutti possiamo interpretare, come facciamo ad interpretarle? Proviamo ad interpretarle, proviamo a partire da come funziona un sito come quello di Licola, sito fonetico-manuale, perché è importante sapere di cosa stiamo parlando, è importantissimo sapere quando mi metto ad interpretare certe conversazioni fatte al telefono la sera del 27

giugno 1980 come stavano operando quelle persone quel giorno in quel posto, per ricordarci, lo sappiamo più o meno tutti, ma per ricordare meglio come funziona il sito fonetico manuale, diverse sono state le testimonianze che abbiamo avuto sul funzionamento, io però ho pensato, facciamo una cosa più imparziale, più neutra e mi riferisco ad un rapporto dei Carabinieri datato 6 dicembre del 1994, un rapporto sul sito di... si trova nel fascicolo "generici 166", sul sito di Siracusa non mi interessa il problema di Siracusa in questo momento, però Siracusa era un sito fonetico manuale come Licola e lì è spiegato tutto perfettamente e in maniera assolutamente asettica direi, no, sono i Carabinieri, sono la Polizia Giudiziaria, stanno lavorando con il Giudice Istruttore da anni, il supervisore chi è, cosa fa, controlla e coordina il lavoro della sezione, l'Identificatore cosa fa, il Tracciatore, l'addetto allo scambio dati con i Reperti superiori e limitrofi, l'Inizializzatore, eccetera eccetera, è immediatamente evidente che l'accuratezza e la tempestività, l'accuratezza e la tempestività sia nella rappresentazione che nella registrazione risultano notevolmente

penalizzate da una prolungata e necessaria serie di passaggi operati dall'uomo per la trattazione delle informazioni, ma si potrebbe essere più chiari? Secondo me no, è immediatamente evidente a tutti non all'Avvocato Difensore, non a una persona che lavorava lì e deve giustificare i suoi possibili errori di interpretazione o errori operativi, ai Carabinieri, alla Polizia Giudiziaria, è immediatamente evidente che questo nella rappresentazione e nella registrazione l'accuratezza e la tempestività risultano notevolmente penalizzate da una prolungata, necessaria serie di passaggi operati dell'uomo per la trattazione delle informazioni. E poi ce lo spiegano meglio, come è la sequenza della registrazione? Il Lettore al P.P.I. comunica al Marcatore il risultato, cioè quello che vede lo schermo del radar, comunica al Marcatore il risultato dietro al display board, ci ricordiamo cos'è il display board, è quella lavagna di vetro trasparente in cui si scrive con un gessetto vetro-grafico e cosa si comunica il Lettore al P.P.I., la posizione dell'Echo espressa in coordinate polari. L'unica telefonata che abbiamo letto citata nella relazione Dalle

Mese, Donali e Tiberio si esprimeva in altro tipo di coordinate, coordinate geografiche Georef, sappiamo che invece il Lettore passa al Marcatore situato dietro il display board la posizione espressa in coordinate polari, cioè azimut e distanza riferite alla postazione radar, il Marcatore al display board con un gessetto vetrografico in corrispondenza del punto delle coordinate fornitegli e quindi è un'operazione manuale, cioè non è il dato che l'elaboratore IBM che sta a Ciampino registra e imprime su un nastro magnetico, ma è un uomo, un ragazzo che sta lì e scrive alla lavagna la posizione che gli è stata data, che fa, ci fa un cerchio recante un punto al centro e l'orario dell'avvistamento espresso in minuti primi, quindi ci può essere minimo un errore di sessanta... di cinquantanove secondi, perché è espresso in minuti primi, il Lettore al P.P.I. continua a comunicare al Marcatore e al display board la successiva posizione dell'eco e il Marcatore a quel punto che fa, visualizza lo spostamento e alla seconda battuta apparirà una simbologia costituita dal citato cerchio, il primo, con l'aggiunta di una freccetta, quanto la fa lunga questa freccetta,

la fa bene, siamo sicuri che è esattamente la posizione che gli ha indicato quando fa la freccetta? Ma non è finita, perché poi c'è un revisore che controlla l'operato del Lettore al P.P.I. e verifica la corrispondenza tra la posizione delle tracce sul P.P.I. e quella riportata sul display board e come la verifica? Guardando, c'è un altro uomo che vede lo schermo, sente quello che l'Operatore allo schermo dice all'Operatore alla lavagna e verifica, avrà scritto bene? Non fa solo questo il revisore eh, perché poi fornisce al Marcatore della T.S.T., T.S.T., cioè Tabella Specificazione Tracce che è messa al lato del display board i seguenti dati aggiuntivi, Nato Track Number, forza, cioè numero degli oggetti costituenti la traccia, quota rilevata dall'Indicatore del quadrato e velocità ed evidentemente modo I.F.F. e S.I.F.. L'Identificatore a sua volta fornisce il risultato, cioè che fa, inizia il processo per la classificazione della stessa e ne fornisce il risultato al Marcatore alla T.S.T. vedete quanti passaggi? Ecco perché i Carabinieri dicono: "è immediatamente evidente che questa prolungata e necessaria serie di passaggi genera degli

equivoci, genera degli errori, ma sono fisiologici", sono intrinseci al sistema, allora abbiamo che il Revisore controlla al rispondeva, fornisce al Marcatore alla T.S.T. posta a lato del display board, il numero Nato Track Number, la quota e l'eventuale modo, l'Identificatore inizia il processo per la classificazione e ne fornisce il risultato al Marcatore, l'Operatore trascrive per ogni traccia su apposito registro modello D.A.1, le posizioni fornite dal Lettore al P.P.I., i dati aggiuntivi forniti da Revisore la classifica ed eventualmente il tipo del velivolo stabiliti dell'Identificatore, quello che sta al D.A.1 deve essere un mostro, perché riesce contemporaneamente a prendere i dati di tre fonti diverse, sintetizzarli, elaborarli mentalmente e scriverli. Come si calcolano le velocità? A vista, distanza, tempo, impreciso il tempo, e di seguito e si va avanti, insomma. Poi c'è un altro aspetto però che è altrettanto immediatamente evidente, e cioè che i criteri con cui si aggiornano le tracce sono diversi a seconda se sono tracce significative o tracce non significative, quelle dei velivoli civili friendly, quelle che volano in aerovia

sicuramente non sono significative, e spesso possono essere anche evitab... cioè si può anche evitare secondo come funziona il sito fonetico-manuale di registrarle, di trattarle. Nelle aree circostanti i maggiori aeroporti civili ad elevata intensità di attività necessariamente sotto il controllo degli enti del traffico aereo sono istituite aree definite di free plots, in tale aree i Centri Radar sono autorizzati ad omettere il processo di trattazione delle tracce. E' un rapporto dei Carabinieri sul sito di Licola data 16:12/'94, non è un teste, non è la ricostruzione di un Avvocato, è la descrizione di come funziona un sito fonetico-manuale. Quando ho letto tutte quelle considerazioni che fanno i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio mi sono chiesto: ma loro ci avevano presente bene come funziona il sito fonetico-manuale? Quando invece qualcuno degli Avvocati di Parte Civile Vi ricorda che sul plottaggio, sul messaggio del 28 giugno c'è scritto che alle 19:04 in posizione P/L 0050, cioè a Ponza, Licola avvistava un altro velivolo con rotta sud forza 1 senza identificazione poiché proveniente da area di free plots, no, e Vi hanno ricordato: "vedete che

c'era un velivolo non identificato?", ma è possibile che non si ricordavano anche dalla circostanza delle aree di free plots, di cosa significa e di quante volte ce lo hanno spiegato, della esigenza che c'era di creare queste aree di free plots per non intasare, perché se si mettono a controllare tutti gli aerei civili che volano in aerovia questi il controllo del cielo italiano non lo possono fare, se viene un caccia nemico che vuole andare a bombardare Roma non lo possono vedere, si possono sbagliare se si devono mettere a controllare tutti gli aerei civili, non identificato perché proveniente da area di free plots, che vuol dire, che provenendo da lì ci sarà qualcuno necessariamente che lo ha controllato prima, lo ha identificato prima, ha detto che è un aereo friendly, una traccia friendly amica e quindi io non lo identifico, non perdo tempo, penso a fare il controllo dello spazio aereo italiano, cosa che è il mio compito precipuo. Ma se i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio non si fossero fermati alla prima telefonata e alla seconda, perché ad un certo punto scatta il preallarme, non si trova più questo aereo, non risponde alle chiamate, Roma

chiama Marsala, Roma chiama Marsala, chiama Palermo, si mettono in contatto: "ma allora questo aereo lo troviamo, non lo troviamo?", e Martina Franca che cos'è? E' un centro sovraordinato rispetto ad alcuni siti radar che si trovano in quella zona, è sovraordinato rispetto a Marsala, rispetto a Licola, e in qualche modo coordina il controllo del... diciamo, dello spazio aereo fatto da questi siti, è chiaro che Roma perde il contatto, Palermo non ha il contatto da un certo punto in poi, chiediamo alla Difesa, ai radar vediamo se ha visto, il Punto di riferimento è Martina che chiede al suo sito, non sarà l'unica, anche Roma telefonerà direttamente a Licola, Palermo telefonerà direttamente a Licola, Marsala e Licola si telefoneranno tra loro, sono tutte cose note e che emergono chiaramente dalle telefonate. Cosa mi interessa sottolineare, che ad un certo punto evidentemente Martina ha chiesto a Licola: "ma insomma, tu hai identificato il DC9 I-Tigi che scendeva da Bologna a Palermo, sai qual è?", e la risposta evidentemente deve essere stata: "guarda, io non lo so, perché mi veniva dell'area di free plots da nord, sopra di me l'ha

identificato Poggio Ballone e quindi chiedo a Poggio Ballone, cioè Quercia di dirci che cos'è", chiaro? Questo è quello che leggiamo per esempio nella telefonata 19:28 Zulu, immagino, cioè non immagino, sono i nastri di Martina Franca questi, "dunque, allora Quercia sta vedendo", dice Licola, cioè De Masi sappiamo che è, Licola: "noi l'abbiamo visto in aerovia e lo abbiamo fatto friendly, sarò molto difficile che riusciamo a capire chi è, no, comunque Quercia sta vedendo e ha detto che se riesce a trovare questo India/Hotel ci fa sapere qualche cosa, perché dovrebbe essere già atterrato a coso... a Palermo", "eh, ma Bologna non ci riesce a chiamare, a vedere se è decollato almeno?", questa è una domanda che fa Licola, non sapevano nemmeno se era decollato, cioè non sapevano, non sapevano, hanno trovato una traccia friendly, due tracce friendly, vedremo, e non sapevano quale fosse il DC9, non sapevano nemmeno se era partito, non sapendo nemmeno se era partito, è Licola che chiede a Martina, "eh, ma Bologna non ci riesce a chiamare, a vedere se è decollato almeno?", vuol dire che è chiaro che loro non avevano fatto l'associazione piano di volo e

traccia, avevano visto delle tracce friendly che venivano da una certa... provenivano da una certa direzione e dicono: "va bene, è una traccia friendly", non avevano fatto la correlazione con il piano di volo, Martina: "no, l'ultimo contatto questo lo ha perso di contatto coso... Roma sulla 13 Alfa, sull'Ambra 13 Alfa alle ore 18:55 e da allora non si sa più niente di che fine ha fatto", allora, diamo qualche riferimento, questa è l'aerovia Ambra 13, 13 Alfa era il modo in cui veniva chiamato precedentemente il punto Berol che abbiamo trovato in altre cartine e infatti elaborando poi i dati del Radar Marconi, come li ho trovati nelle altre perizie, questo è il punto dell'ultima posizione trasmessa dal Pilota, cioè questo è il punto dell'ultima posizione trasmessa dal Pilota, cioè centoquindici miglia da Palermo alle ore 18:57 come emerge dalle comunicazioni terra-bordo-terra con Roma. Quindi il dato che hanno acquisito da Roma, che Martina ha acquisito da Roma e che sta dando a Licola è: "guarda che l'ultimo contatto Roma l'ha avuto qui, cioè Ambra 13 Alfa", Licola: "allora è sull'Ambra 13, adesso così con questa precisazione io ti posso dire anche se l'ho controllato più giù", "e qual è

l'idea?", "non c'è più il contatto, non sappiamo che fine ha fatto, sappiamo che stava qui e vediamo che cosa trovo lungo questa aerovia", non sanno dove andare a parare eh, perché non lo hanno identificato, vediamo cosa trovo, passano meno di quattro minuti, l'Operatore di Licola ha avuto meno di quattro minuti per fare il controllo, telefona e dice, telefona a Martina, quindi Licola chiama Martina: "allora Quercia non mi sa dire niente con esattezza e tu non hai... senti tu, un attimo - voce interna - decollato a Bologna 18:05", adesso stanno capendo che tipo di aereo era, non lo avevano identificato prima, "un attimo", "pronto?", si va avanti e gli danno una posizione e qual è? "Ah senti - dice l'Operatore di Licola - noi abbiamo controllato un traffico a circa un minuto dal Bravo ai 00 - cioè qui - circa un minuto dal Bravo", il Bravo è un altro punto di riporto che poi si chiamerà Luron, Ambra 13 Bravo a circa un minuto, quindi un minuto prima e gli dà la posizione Georef, diciamo, Papa/Kilo 0010 che è questa qui, è la telefonata richiamata dai Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio nella loro perizia, quasi sul Bravo stavo, eccetera eccetera, "a che livello? - gli

chiede Martina - mi potresti dire la quota, a che livello andava?", l'Operatore di Licola: "un attimo solo - voce interna si sente - ha dato il decollo, no, - e poi dopo una pausa fa - ventiseimila piedi", chiede conferma Martina, "ventisei?", e l'Operatore di Licola cosa dice, "è chiaro, comunque è una quota un poco stimata, perché gli apparati nostri sono quelli che sono, eh, gli apparati nostri sono quelli che sono eh, comunque stava lì, questo traffico che noi abbiamo controllato, questa traccia friendly", benissimo, alle 19:28 si parlano con Martina e gli dice: "ma allora tu cosa hai visto?", alle 19:32 e non sono passati nemmeno quattro minuti, che dico nemmeno quattro, perché un po' di tempo dura la telefonata di 28, danno questa posizione, domanda: secondo Voi dove hanno guardato? Dico dove hanno guardato secondo me? Dico dove hanno guardato secondo cosa ci hanno riferito di come funziona un sito fonetico manuale? Ma dove possono aver guardato? Ma Vi ricordate che cosa diceva il Pubblico Ministero a proposito del fatto che il registro D.A.1 non è stato sequestrato? Sì, magari era difficile sequestrarlo perché molto grosso, molto

ingombrante, e allora però si poteva tenere a disposizione lì, hai il display board davanti, hai i gessetti, le tracce scritte con il gessetto e con le freccette che ti dicono la posizione e ti vai a guardare il registro? Che è di seconda mano perché è frutto di un mettere insieme più dati ed elaborarli, ci ho la lavagna davanti leggo e riferisco, come si giustifica allora l'affermazione dei Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio che dicono: "la telefonata l'hanno preso sicuramente dal D.A.1"; perché? In meno di quattro minuti ho il tempo di interrompere chi stava scrivendo, perché il controllo del traffico aereo continua, non è che si può interrompere perché è arrivata una telefonata che dice: "non troviamo più questo aereo", quelli stavano lavorando, chi stava scrivendo sul D.A.1 stava scrivendo sul D.A.1 e mentre se io leggo il dato che sta scritto sul display board non c'è bisogno che interrompa il Marcatore che sta scrivendo sul display board i dati di altri aerei e di altri traffici che si controllano in quel momento. Era una interpretazione campata per aria questa? A me sembra totalmente realistica... irrealistica quella diversa, ma se poi andiamo avanti di cosa

ci accorgiamo, che questa è la prima traccia che danno, passano pochissimi minuti, Martina chiama e dice: "19:36, senti per favore...", ah naturalmente ho dimenticato una cosa, naturalmente oltre a dirgli la quota, "sì, però gli apparati nostri sono quelli che sono", Martina chiede: "e che numero era di traccia?", "Alfa/Golf, un attimo per piacere, Alfa/Golf 266", guardo il display board, vedo la traccia dove stava, Alfa/Golf 266. Martina a questo punto alle 19:36 chiama, "ma questa traccia a che ora l'avete vista, volevo sapere a che ora l'avete avvistata la posizione?", "un momento - altro squillo dell'apparecchio si interrompe la comunicazione e poi si riprende - l'ho avvistata ai cinquanta - cioè 18:50 Zulu - all'incirca ai 50:49 grosso modo su Ponza o poco giù di lì insomma", "ai 50 insomma su Ponza stava eh, intorno a Ponza, perché noi vogliamo plots iniziali, se ne passano minuti, va be', su Ponza è Papa/Lima 0050". Questa considerazione "su Ponza è Papa/Lima 0050" ci consente effettivamente di dire che... ecco, qui dove ho fatto una X sarebbe stata avvistata la Alfa/Golf 266 alle 18:50, alle 19:00 secondo queste due

telefonate che abbiamo letto adesso la traccia era qui, dieci minuti per fare questo percorso, bene, quindi Martina vuole conoscere, vuole conoscere dove l'hanno vista la prima volta, su Ponza è Papa/Lima 0050 e l'Operatore di Licola finisce la telefonata, si volta verso l'interno: "quella è Ponza, mi danno Ponza, mi danno Papa/Lima 0050", è l'Operatore di Licola eh, andiamo bene, andiamo benissimo, cioè ho guardato il display board, ho dato delle posizioni, un numero di traccia ma non so nemmeno di cosa sto parlando come posizione geografica, "quella è Ponza, mi danno Ponza, mi danno Papa/Lima 0050", va bene, andiamo avanti, 19:41, Martina chiama ancora, Martina Franca chiama ancora Licola, "mandateci per favore il plottaggio dell'Alfa/Golf 266, no no, per telescrivente ce la mandate", la richiesta avviene alle ore 19:41, ricordiamoci che è un venerdì sera, ricordiamoci che stanno controllando lo spazio aereo italiano dalle possibili violazioni del nostro spazio aereo e ricordiamoci pure che le telefonate continuano, cioè io devo fare il plottaggio, me lo ha chiesto Martina il mio sovraordinato, me lo ha chiesto alle 19:41, devo fare il plottaggio e

quindi devo prendere dei dati questa volta non a vista, ma devo prenderli sicuramente dal registro, devo trovare il tempo per farlo e nel frattempo la situazione procede, va avanti, e alle 19:44, sono passati tre minuti, le telefonate si susseguono e quindi possiamo presumere che insomma il plottaggio non è stato mandato, cioè non è stato ancora fatto l'esame del D.A.1, non è stato ancora compilato l'elenco degli avvistamenti e né può essere stato mandato per telescrivente e sempre Martina chiama eh, sono passati tre minuti eh, da quando hanno chiesto il plottaggio dell'Alfa/Golf 266 e Martina specifica: "scusate, noi stiamo prendendo per buona quell'Alfa/Golf 266, voi ci avete detto: <<ho visto un traffico più o meno a quell'ora e stava nella stessa aerovia>>, noi la stiamo prendendo per buona, comunque è come se fosse il DC9, se però voi in quella stessa ora avete avuto altro traffico mandatecelo, magari lo stesso eh!", allora, intanto i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio prima di scrivere certe cose nelle perizie dovrebbero stare più attenti, perché già la richiesta iniziale di Martina Franca è: "ti ho chiesto il plottaggio di questa

Alfa/Golf 266 che tu mi dici di aver visto", però attenzione, io intanto la tratto come se fosse il DC9 e lo passo al soccorso, dico al soccorso: "guardate lì è stato visto l'ultima volta, ma se voi avete visto altro traffico, altre tracce nella stessa zona mandatele", perché? Ma c'è bisogno di specificarlo? Perché potrebbe non essere quello il DC9 ma potrebbe essere un'altra traccia, noi la stiamo prendendo per buona che se fosse il DC9, "ma se però voi nella stessa ora avete avuto altro traffico mandatecelo lo stesso eh!, "sì, perché più o meno dagli orari...", eccetera eccetera, e poi specifica l'Operatore di Martina: "mi raccomando entro le cinquanta, sessanta miglia, quelli più lontani non mi interessano", sono le 19:44, 19:47 allora a questo punto non possono più fare subito il plottaggio della Alfa/Golf 266, devono verificare bene la situazione sul display board, devono verificare quello che già hanno trasmesso per telefono perché devono fare un plottaggio completo, cioè devono vedere se nella stessa zona in tempi possibili c'erano altri traffici, nel frattempo alle 19:47 è Marsala che chiama Licola: "non è che voi per caso avete visto l'India/Hotel

870?", risposta: "senti, stiamo parlando con Sasso, ci stiamo mettendo d'accordo con loro, va bene?", e cosa significa, abbiamo parlato due volte nel giro di tre minuti e sono passati appena altri tre minuti, ci hanno chiesto di plottare, ci siamo detti: "prendiamo per buona questa per adesso e vediamo se ci sono altre tracce", ci stiamo coordinando con Martina e Moro gli fa: "ma non l'avete visto? Perché se l'hai visto, se tu sai che quella traccia è del DC9 mi dici subito: <<ecco, il DC9 è quello>>", invece la risposta è stata: "mo stiamo vedendo, stiamo mandando dei plottaggi" e Marsala chiede: "ma non lo avete visto?", "senti, stiamo facendo plottare una traccia che probabilmente forse sarà proprio quella", e certo, Martina è il sovraordinato e gli ha detto: "io sto prendendo per buona questa, però mi raccomando se ce ne hai altri controllali", chi risponde in quel momento e sono passati quanti minuti? Altri tre minuti, non può che dire: "stiamo facendo plottare una traccia che probabilmente sarà forse proprio quella", attenzione, ma noi sappiamo che nel frattempo stanno esaminando quello c'è scritto sul display board e lo stanno verificando finalmente per

vedere se nella stessa zona e negli stessi tempi c'è un altro traffico, c'è un altro aereo e Moro, cioè Marsala chiede: "e dove sta?", non ne sanno proprio niente a Marsala eh, sono le 19:44, 47, a Marsala ignorano, ignorano quale sia il DC9, dove stesse, eccetera eccetera, che ci aveva avuti i problemi e che aveva perso i contatti quello è chiaro e lo sanno, Licola: "dove stava? Adesso comunque la passiamo noi a Sasso tutta quanta, cioè a Martina Franca", Moro: "e va be', dammela a me, perché qua con Palermo e con Roma...", si stavano sentendo ripetutamente, avevano fatto chiamate all'area, non riuscivano a mettersi in contatto con questo DC9, io Marsala non ne so niente di dove stava questo DC9 e tu Licola dammi un riferimento perché così quando parlo con Roma e con Palermo so più o meno se noi Difesa Aerea, se noi radar militari abbiamo visto qualcosa, e Licola gli risponde era l'Alfa/Golf 266 probabilmente - anche questo è sfuggito ai D.D.T. - che ha fatto Ponza intorno ai cinquanta e noi l'abbiamo perso sull'Ambra 13 Bravo ai 00" sono i dati che ha già trasmesso a Marsala per telefono, visto a Ponza alle 18:50, persa ad Ambra 13 Bravo ai 00, cioè alle 19:00. 19:49,

sono passati due minuti e Marsala è insoddisfatto: "pronto? L'ultima posizione allora me la confermi?", "sì - e gli fa Licola - che l'ho avvistata io è sull'Ambra 18 Bravo e 00", Ambra 18 Bravo e 00, Marsala: "e me l'hai data?", Licola: "tu devi interrogare il nastro mo", Marsala: "no no, e io non l'ho vista proprio", cioè non saprei proprio cosa cercare sul nastro vuole dire forse eh! Licola: "ah, non l'hai vista proprio tu?", Marsala: "no no", "va bene, ciao", avete notato niente in questa telefonata? "che l'ho avvistata io è sull'Ambra 18 Bravo e 00", cioè l'avrebbe avvistata qui, questa è l'Ambra 18, ecco gli errori, ecco, come nascono gli errori, ma niente di più semplice, ma quante volte è successo a noi in questi tre anni che ci conosciamo che uno parla e ha un lapsus, qui stanno tutti a combattere con numeri e con numeretti, Ambra 13 e Alfa/Bravo, 13 e 18, e Licola gli va a dire: "io l'ho avvistata sulla 18", e se non si sentissero dopo cinque o dieci minuti in cui avviene la correzione, perché gli ridice 18 e poi dice: "ah no, è 13 eh!", Marsala aveva un riferimento sbagliato e se lo sarebbe portato appresso. Mi riferisco alla telefonata

delle 20:03, è ancora Marsala che insiste eh, e chiama Licola: "mi confermi quella notizia che mi avevi dato? Perché lo vuole sapere Palermo?", "che vuole sapere Palermo?", "se voi l'avete avvistato su Ponza ai 50 e a 00 stava sull'Ambra 13 Bravo", 13, perché la prima volta gli aveva detto 13, alla seconda gli ha detto 18 e allora Moro si ricorda della prima volta, cioè Marsala si ricorda della prima volta, Ambra 13 Bravo e Licola fa: "okay sì", "eh!", Marsala: "e l'ultima posizione me la puoi dare in Georef?", "in ge?", l'ultima posizione in Georef", "Ambra 18 Bravo" e sbaglia un'altra volta, se non avesse corretto alla fine della telefonata l'errore sarebbe passato a Marsala, ma un'altra annotazione, non gliela dà la posizione in Georef, non gliela dà, lui ha chiesto espressamente: "mi dai la posizione in Georef?", non gliela dà, sono le 20:03, stanno vedendo se c'è altro traffico, stanno studiando il display board, ma non è che per caso... e sì, ma qui andiamo ad interpretazioni, sta nascendo qualche dubbio, i traffici sono due, quale sarà, oppure stanno capendo di aver fatto qualche errore sul display board? Non lo so, questa è una è mia ipotesi, mi

domando però perché quando li chiama Martina immediatamente Ambra 13 Brava, P/K 0010 e gli danno la posizione Georef, Marsala li chiama apposta perché i dati già ce li ha, glieli ha già dati, primo e ultimo avvistamento, li chiama apposta per sapere la posizione Georef e non gliela dà, 20:03, 20:11 è Licola che chiama Martina Franca, la richiesta ce la ricordiamo, no, la richiesta era stata delle 19:44, 19:44, da quel momento a Licola stanno controllando se i traffici avvistati in zona erano uno o più, e hanno parlato con Marsala riferendo le prime notizie date a Martina, ma attenzione senza comunicare le posizioni Georef, 20:11 sono passati... mezz'ora, di meno, di meno, meno di mezz'ora, chiamano Martina, è la risposta a quella richiesta di prima, "sono il Maresciallo Di Micco, senta è in quel... grosso modo a distanza di poco tempo", ha il display board lì davanti, hai le rilevazioni, lo abbiamo letto, no, le freccette che ti dicono i tempi e come si sposta e non riesci a dare un tempo preciso? Non glielo dà il tempo preciso, c'era scritto lì davanti e non glielo dà, "grosso modo a distanza di poco tempo", "sì", "in quella zona c'erano due

traffici, noi vi manderemo per telescrivente le battute di tutti e due i traffici", non c'è mai stato un messaggio per telescrivente dei primi dati riferiti a voce per telefono, loro per telescrivente mandano entrambi i traffici dopo aver analizzato la situazione sul display board, attenzione, aveva chiesto il plottaggio della Alfa/Golf, Martina aveva chiesto il plottaggio della Alfa/Golf 266 e dopo tre minuti, lo abbiamo visto prima, gli dice: "però se c'è un altro traffico mandameli tutti e due", a quel punto la situazione si blocca, controllano i display board e nel giro di venti, venticinque minuti richiamano Martina dicendo: "ci ho due traffici te li mando tutti e due per telescrivente", cosa interessante però non si sbilanciano sui tempi e hanno la fortuna, essendo un fonetico-manuale, di avere la tabella proprio lì davanti per dire: "l'ho visto a distanza di tre, dieci, cinque, tredici, venti minuti" no "grosso modo a distanza di poco tempo" e sono le 20:11. Alle 20:26 comincia a succedere qualcosa di interessante che però deve essere sfuggito ai Periti, alle 20:26 è Marsala che chiama Licola, perché gli aveva chiesto le posizione dell'Alfa/Golf 266 Marsala a

Licola perché le voleva sapere Palermo, Marsala evidentemente ha chiamato Palermo, gli ha riferito queste posizioni e Palermo deve avergli detto: "signori, quindi c'è qualcosa che non va", in queste posizioni quali sono quelle che Licola ha dato a Marsala? Lo abbiamo visto, sono prima e ultima, "aho", "eh", "vedi che Palermo", "eh", "mi dice che quella informazione che avete dato voi riguarda l'aereo che stava su Ponza è sbagliata", lo dice in maniera più colorita e continua "è sbagliata, me l'ha detto Palermo, non è corretto, probabilmente voi stavate plottando il Kilo/Mike uno... mo ti dico come si chiama - è Marsala che parla - probabilmente voi stavate plottando il chiama - il Kilo/Mike 153 diretto a Malta, hai capito?", Palermo che è il controllo dell'aeroporto che aspettava il DC9, è stato allertato e si vede passare sopra l'"Air Malta" che va a finire a Malta sa benissimo che in quella posizione a quell'ora non può essere il DC9, perché aveva ricevuto da Roma lo stimato ai tredici in un'altra posizione, quando stava in un'altra posizione perché si è fatto due conti, perché sa l'"Air Malta" dove sta, e praticamente con lo stimato... Licola eh, di Palermo alle

ventitre, Licola sta ragionando con i dati evidentemente errati, ma noi sappiamo che sono errati, perché il DC9 purtroppo qui non c'è mai arrivato nella posizione che loro hanno dato per telefono la prima volta, non c'è mai arrivato, si è fermato qui purtroppo, e sta cercando di ragionare con quei dati, al che Marsala lo corregge "no, a Palermo ai quindici doveva essere", sappiamo dalle comunicazioni T.B.T. che era ai tredici", Licola: "ah, Palermo ai quindici", Moro: "eh", Licola: "va buo'", e allora è quella dietro", Marsala: "quella di dietro?", cioè la Lima/Kilo 477, che significa quella di dietro? In senso letterale è un controsenso, cioè se noi leggiamo l'inizio della telefonata il problema qual è? E' questo dei tempi che non tornano, perché il DC9 doveva stare davanti, no, davanti fisicamente rispetto all'"Air Malta", per cui una volta che ti dice: "guarda che lo stimato doveva essere ai quindici" evidentemente deve essere già passato il DC9, cioè doveva stare davanti sempre nello spazio, doveva stare sempre davanti rispetto all'altro aereo che è l'"Air Malta", quindi non ha senso se dice dopo quelle informazioni, allora è quella dietro cioè la

Lima/Kilo 477, ma se noi sappiamo come funziona - e lo sappiamo come funziona il sito fonetico-manuale - quella dietro è quella che si è fermata dietro, perché sul display board c'è una traccia che non è più andata avanti, che non ha più frecchette ed è rimasta dietro al Kilo/Mike, Alfa/Golf che stava andando avanti, 20:26 Zulu non ci sono arrivati Dalle Mese, Donali e Tiberio a leggere questa telefonata oppure è uno spezzone di telefonata che a loro non è stato consegnato, "e allora è quella dietro, è la Lima/Kilo 477, quella che si è fermata dietro", ecco l'associazione DC9 il Lima/Kilo 477, comincia alle 20:26; chiede Licola a Marsala: "tu l'hai avvistata la Lima/Kilo 4, - quella che ha detto prima - la 477?", "no no, niente, io ho avvistato solamente la Alfa/Golf 262", la Alfa/Golf 262 noi sappiamo perché abbiamo letto le altre telefonate e poi ce lo rigarderemo, è perché gliel'ha detto Roma, "guarda un po' cosa vedi?", "ne vedo una", il N.A.T.O. Track Number viene assegnato a quell'una che vedono e Roma gli spiega: "no, quello è <<Air Malta>>", quando lui risponde Marsala alle 10:26 a Licola sa che l'unica traccia che ha visto non può che essere l'"Air

Malta" perché gliel'ha detto Roma, "e basta?", "e basta", "ma perché stavate fuori?", "no, sta... no stavamo efficienti", "ma tutte queste tracce voi non avete visto niente" le parole sono diverse quelle utilizzate, "no", "sogni d'oro", Marsala: "non è che stavamo dormendo, stavamo facendo la S.I.N.A.D.E.X., stavamo facendo la S.I.N.A.D.E.X.", io mi ricordo certe interpretazioni di quelle veramente ai limiti di... adesso non mi ricordo esattamente in quale documento tra i tanti dell'Accusa che abbiamo dovuto leggere, le incertezze di chi dice: "non abbiamo potuto vedere le pause tra una parola e l'altra quando devono riferire", "no no, questo è spontaneo", poi... si sente in colpa, questo di Marsala che non era riuscito a individuare il DC9, e dice: "no, non è che stavamo fuori, stavamo facendo la S.I.N.A.D.E.X. e quindi non l'abbiamo vista"; 21:20 è passata circa un'ora da allora, è passata circa un'ora, no, a mio giudizio questa è una telefonata molto interessante, avevamo lasciato Licola che alle 20:11 mi sembra informava Martina che aveva trovato due traffici e che glieli avrebbe mandati per telescrivente, devono reperire tutti gli

avvistamenti di questi due traffici, metterli su carta, scriverli a macchina e mandarli per telescrivente insomma, alle 21:20 c'è Martina che chiama Licola, si parla di altro e poi si comincia a parlare di questo aspetto che stiamo affrontando Patroni Griffi, e Patroni Griffi è il Capocontrollore, il Capocontrollore junior mi sembra si chiamasse, comunque il Capocontrollore, "okay, perfetto senta un po' una cosa volevo sapere", "mi dica", "siccome sto mettendo qua tutto per iscritto", "sì", "dagli orari, da tutto secondo me è senz'altro Alfa/Golf che ci avete dato voi, senz'altro", gli fa quello di Licola: "sì, comunque vi ho mandato due eh", "sì sì, lo so, lo so, dico ma senz'altro sarà questo, comunque voglio sapere questo, voi cioè quando ricevete il traffico, sia quello di linea, voi con la vostra identificazione non correla i piani di volo?", risponde Licola: "no, perché c'è la zona di free plots", "quella lì - Patroni - quindi in quella lì automaticamente, ho capito", Licola: "automaticamente per noi è friendly", "ho capito, ho capito", "noi non sappiamo chi è, sappiamo che era friendly e basta", signori leggiamola attentamente questa telefonata, che

cosa ci dice? A, Licola ha già mandato il plottaggio con i due traffici e noi sappiamo che sono Alfa/Golf 256, Lima/Kilo 477 e glieli ha mandati perché uno dei due poteva essere il DC9, non solo, ma da Marsala ha saputo anche chi era l'altro, era l'"Air Malta", K.M. 153, si trattava soltanto di scriminare tra i due, nessuno dei due era associato ad un piano di volo e ce lo dice Licola, ma noi leggiamo un'altra cosa, perché Patroni, Patroni Griffi chiama Licola? Perché sta mettendo su carta per fare una relazione e noi abbiamo visto quanto è preciso, puntuale Patroni Griffi, si è visto mandare questi due traffici, queste due tracce e però mettendolo su carta se questi me l'hanno già correlato con il piano di volo io posso dire questo è il DC9 oppure quest'altro, e perché non lo devo dire se voi la correlazione l'avete fatta? Si accerta, li chiama e per chiedere esattamente questo: "ma voi la fate la correlazione con il piano di volo?", e gli rispondono: "no, perché viene da area di free plots e quindi per noi è friendly e basta e non facciamo nient'altro", ma questo cosa significa? Che a lui del plottaggio purtroppo non gliene è importato niente fino a quel momento, è evidente,

quando dice: "dagli orari, da tutto secondo me è senz'altro l'Alfa/Golf che avete voi senz'altro", Licola che aveva avuto i dubbi manifestati da Marsala "sì, comunque ne ho mandati due, eh", "sì, lo so, lo so, dico ma senz'altro sarà questo", che vuol dire che ha fatto l'analisi? Secondo voi possiamo interpretare questa telefonata nel senso che Patroni Griffi ha già fatto l'analisi delle due tracce mandate per plottaggio da Licola e ha deciso che è quello? Non è quello che gli importa, il suo obiettivo è capire se uno dei due è correlato con il piano di volo dell'I-Tigi I.H. 870, quello gli importante e per quello lo chiama, dopo di che davanti a suo subordinato che fa quello di lavoro, sito subordinato, ecco, che fa quel lavoro, identificare le tracce siccome la prima notizia che aveva avuto lui per telefono era Alfa/Golf 266 diciamo che è un gesto di cortesia "ma sì sì, sarà quello, a me interessa sapere, dimmi se l'ha correlato", tanto è vero, tanto è vero che non ha ancora guardato il plottaggio, che non lo ha ancora esaminato, che cosa accade? Vediamo la sequenza delle telefonate, questa era 21:20, alle 21:47 Martina Franca, Maresciallo Attanasi chi è?

E' l'Assistente di Patroni Griffi, si sente con Abate di Marsala, è lui, è proprio Martina che chiama Marsala, è Attanasi che chiama Marsala e gli risponde Abate, il Sergente Abate che a leggerlo da questa conversazione deve essere stato un tipo spassosissimo, da come parla, "oh Marescia', lì Palermo mi ha detto che lì non può essere quella la traccia, mo io non lo so perché, però non può essere quella", Patroni 21:20 chiedeva la correlazione con il piano di volo, 21:47 Attanasi riceve questo messaggio da Abate di Marsala, "guarda che Palermo mi ha detto che è una fesseria quella correlazione del DC9 con l'Alfa/Golf 266", attenzione, oh d'altra parte - questo è un piccolo inciso - Palermo non è l'unico a nutrire i dubbi su quei due punti che sono stati dati per telefono, perché noi lo sappiamo che per esempio alle 22:06 mentre si parlano Smelzo, Marzulli e Trombetta per organizzare il soccorso tra le tante altre telefonate che girano in quell'asso di tempo, naturalmente Marzulli e Smelzo di Martina Franca e Trombetta che sta a Roma e si occupano di soccorso e si devono sentire per coordinare appunto l'impiego dei mezzi per il soccorso, e io

Vi sto proponendo questa sequenza temporale, abbiamo ascoltato, abbiamo letto la telefonata delle 21:20, quel Patroni Griffi che sbrigativamente dice: "sì sì, lo so, lo so che me lo hai mandato tu, ma sarà senz'altro quello", nel frattempo, cioè nel frattempo dopo qualche minuto Attanasi viene allertato da Abate che gli dice: "guarda che Palermo mi ha detto che quella è una fesseria l'Alfa/Golf 266", Patroni che ci ha tanto da fare cosa fa? Si fida della indicazione che gli ha dato Licola "sì sì, sarà quello" e vuole soltanto l'identificazione con il piano di volo. Attanasi continua a studiare la vicenda, perché è l'operativo e vuole passare i dati al soccorso, il soccorso da parte sua e mi riferisco a Marzulli e Smelzo per quanto riguarda Martina Franca, Trombetta per quanto riguarda Roma, deve individuare un punto, il più affidabile possibile perché ci deve mandare gli aerei, gli elicotteri, le navi, deve indirizzare e allora quando ha questi dati lo fa con molta più attenzione rispetto a quella che ci può mettere Patroni Griffi che ha tante altre cose da fare, e a lui interessa la correlazione con il piano di volo, per cui mentre Marzulli e Smelzo

da una parte e Trombetta dall'altra si parlano di come organizzare il soccorso, quali nomi attribuire ai velivoli, Smelzo dice a Trombetta: "senti un poco, dalla Difesa - Smelzo sta a Martina Franca soccorso, dicendo dalla Difesa evidentemente si riferisce al S.O.C., cioè il suo corrispondente nella stessa zona, sappiamo che è lo stesso edificio, Patroni Griffi/Attanasi - mi hanno detto che il Radar di Licola ha controllato una traccia fino al 39 10N", al 39 10 scusate, "aspetta, aspetta che prendo nota, 39 10 e 13 20", su questa cartina che è una sintesi delle varie cartine con le quali abbiamo lavorato se andiamo a trovare 39 10 e 13 20, 39 10 è qui, 13... vedete 13 è questo parallelo, naturalmente il Georef sono meridiani e paralleli, no, quindi 39 10 abbiamo come parallelo 39 10 siamo su questa altezza, 13 20 siamo qui, attenzione notiamo una prima cosa, eh, noi notiamo che il plottaggio intanto è arrivato, che Patroni Griffi non lo aveva guardato, che Attanasi è stato allertato da Abate, che quando poi passano i dati al soccorso, parlano di Martina Franca, passano i dati al soccorso Marzulli e Smelzo, abbiamo un dato leggermente diverso, non è più il primo dato

telefonicamente ma è un dato leggermente diverso, sempre alla stessa altezza, fino a che ora? Fino alle 21:13 Bravo, ah è un altro problema questo, perché mentre nella prima telefonata il dato trasmesso da Licola a Martina era questo punto qui PK 0010 alle ore 19:00 Zulu, cosa accade? Che a questo punto e siamo alle ore 22:06 - nemmeno alle 22:06 sono arrivati Dalle Mese, Donali e Tiberio a leggersi le telefonate - a quest'ora il plottaggio di Licola è arrivato, Attanasi è stato allertato, indicano al soccorso una posizione di Alfa/Golf 266 leggermente diversa da quella mandata per telefono rispetto alla posizione geografica, notevolmente diversa rispetto al tempo, 19:13 Zulu, 21:13 Bravo ora locale. Eh, come si fa a dire che poi non combaciano plottaggi, altre situazioni? Intanto sappiamo una cosa, che nel plottaggio che ha mandato quella sera Licola ha già corretto le indicazioni che aveva dato per telefono un'ora prima, un'ora e mezza prima, e allora cosa possiamo... come possiamo ragionare noi che sappiamo come funzionate il sito fonetico-manuale? Che c'erano dei segni sul display board che sono stati letti affrettatamente, velocemente in un certo momento,

che poi... **PRESIDENTE:** no, chiedo scusa! **AVV.**
DIF. NANNI: prego! **PRESIDENTE:** poi alle 22:16
Smelzo chiama e parla con Bozicevich e corregge,
non si intende... 39 10, 13 20 ma aveva
invertito, 39 20, 13 10. **AVV. DIF. NANNI:** e io La
ringrazio Presidente, perché questa non l'avevo
trovata. **GIUDICE A LATERE:** Smelzo legge al
contrario. **AVV. DIF. NANNI:** e volevo suggerirvi,
e volevo suggerirvi, ma non è che come sbagliano
a chiamare la Alfa 13, Alfa 18 qui hanno
invertito... Presidente si sono sbagliati pure
Dalle Mese, Donali e Tiberio, che li ha dovuto
correggere lei sulla perizia si ricorda, no,
longitudine e latitudine. **PRESIDENTE:** sì sì. **AVV.**
DIF. NANNI: comunque La ringrazio! **VOCI:** (in
sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** no, La ringrazio
perché vedete che tutto torna, nel senso, mi può
ripetere la correzione? **PRESIDENTE:** la
conversazione è alle 22:16... **AVV. DIF. NANNI:**
sì. **PRESIDENTE:** pizza B Martina Franca pagina
107. **AVV. DIF. NANNI:** sì, dico, l'inversione è
nei decimale, no? **GIUDICE A LATERE:** 20 10 sì, per
cui diventa 39 20 e 13 10. **PRESIDENTE:** diventa 39
20, 13 10. **GIUDICE A LATERE:** e poi Smelzo
risbaglierà un'altra volta dopo. **AVV. DIF. NANNI:**

39 10, 13 20 diventa 39 20, 13 10 cioè qui, e qui vorrei dire ai Periti prima di affermare che il plottaggio dell'11 luglio non corrisponde sicuramente al DA-1 di Licola andateci un po' cauti, fate come il Presidente e il Dottor Masi che si leggono tutte le conversazioni, non come me che non l'avevo trovata questa ma riuscivo soltanto ad ipotizzarla, perché nel plottaggio dell'11 luglio l'ultimo punto dell'Alfa/Golf 266 è esattamente P.K. 10 20, e a che ora? Alle 19:13, ma si sono sbagliati loro come avevo fatto io a non trovare certe telefonate, loro ne avevano trovate molte di meno di me veramente, o gli erano state date delle telefonate ed altre no, e comunque quel sospetto che i dati di Licola non sono genuini crolla miseramente, perché non solo l'Alfa/Golf sappiamo che il plottaggio mandato la notte del 27 è esattamente quello che poi sarà fatto il 28, il 28 non è completo, i dati che ci sono coincidono con quelli dell'11 luglio, sull'11 luglio ci sono delle battute in più, eh 28 giugno 11 luglio, coincide esattamente sia l'Alfa/Golf e sia, vedremo, la Lima/Kilo 477, che quella stessa sera del 27 giugno viene identificata, sempre in termini probabilistici

evidentemente, con il DC9. Questo accadeva a livello di soccorso, Smelzo, Trombetta, Marzulli, Bozicevich mi sembra che fosse la telefonata successiva, è il soccorso quindi... **PRESIDENTE:** no, è sempre Smelzo. **AVV. DIF. NANNI:** ah, sempre Smelzo/Bozicevich, quindi Martina/Roma, Smelzo/Bozicevich, benissimo. Alle 23:05 intanto finalmente Martina decide di andarsi a studiare i plottaggi che gli ha mandato Licola, l'unico messaggio telex con i due traffici, il soccorso già l'ha fatto perché se ne doveva occupare il più presto possibile, eccetera, Martina ci mette un po' di più, se lo va a studiare ma nemmeno tanto attentamente, perché non si accorge che sul messaggio telex c'erano tutti e due, quelli di cui avevano parlato per telefono, "guarda che non è un plottaggio solo, sono due" gli dice Licola, "eh, dico uno lo abbiamo ricevuto Martina", "no, stanno tutte e due insieme, sullo stesso messaggio", "pronto?", "sì", "la seconda è Lima/Kilo 477?", "sì", "ah, esatto sono quel... allora solo queste due", "sì", "va bene, grazie, scusa", "eh", "ciao", "niente, niente", finalmente sappiamo che alle 23:05 Martina si metterà a leggere il messaggio di Licola e a

confrontare i dati della Alfa/Golf 266 per come sono stati trasmessi sul messaggio e noi sappiamo che sono stati corretti rispetto alla prima telefonata, e della Lima/Kilo della 477, passa neppure mezz'ora, erano 23:05 sono le 23:18, un quarto d'ora, neppure un quarto d'ora, neppure un quarto d'ora e già c'è qualcosa che... è bastato vederli, che Patroni chiama Licola e vuole saperne di più, "gli orari con le battute sono del vostro avvistamento diretto o sempre qua ricevuto qua in cross-tell dall'altro?", "no no, sono dal nostro avvistamenti, quelli sono stati presi integralmente dal dat", c'è scritto qui tra parentesi noi sappiamo che tutti gli Operatori della Difesa Aerea chiamano dat il modello DA-1, quel registrone, conferma allora quello che avevamo detto prima, quando mandano il messaggio per telescrivente i dati li prendono dal modello DA-1, e se quello che noi riusciamo a capire dalla telefonata, essere il contenuto del messaggio mandato la sera del 27 mi corrisponde con i messaggi dell'11 luglio i sospetti che hanno introdotto Dalle Mese, Donali e Tiberio e che sono stati presi pedissequamente dai Difensori di Parte Civile sono nulla, sono

infondati, sono gratuiti. Cosa dice Patroni Griffi quando sta esaminando il plottaggio - intanto adesso capiamo quale - vuole sapere se è in cross-tell, perché siccome... se lei si stende con quattro battute che ci ha dato della prima traccia e quindi sappiamo, sta parlando della Alfa/Golf 266, "se lei si stende con quattro battute che ci ha dato la prima traccia, sì, c'è un punto che fa un salto di un canguro che è impossibile a crederci" e gli risponde Acampora di Licola, credo sia Acampora comunque da Licola, "comunque quelle sono state copiate integralmente dal dat, eh!", perché? Perché in una telefonata precedente che magari abbiamo saltato Martina chiedeva espressamente: "mandami tutto quello che ci hai scritto sul registro" e la sua preoccupazione è, dice: "guarda che io quello ti ho mandato eh, quello che c'è scritto sul registro", Patroni "c'è un salto da canguro" e Acampora non fa una piega, Patroni gli sta dicendo: "guarda che se lei stende le quattro battute che ci ha mandato si vede un salto da canguro che è impossibile a crederci" lui non fa una piega "ah, posso far ricontrollare", "e sì", "potrebbe darsi che abbiamo sbagliato", magari

non era la prima volta che gli succedeva 'sto fatto, no? Allora vogliamo vedere cos'è questo salto di canguro? Noi partiamo da un dato che sappiamo che il messaggio che è stato trasmesso quella sera dava come ultimo punto questo, se fosse uguale, partiamo come ipotesi, a quello dell'11 luglio, troveremmo in una posizione P.K. 05... no, chiedo scusa, troveremmo la battuta precedente nella posizione P.K. 05 40 alle 19:12, cioè esattamente qui, e in quella precedente ancora troveremmo P.L. 00 10 alle 19:10, P.L. 00 10, questa ai dieci, questa ai dodici, questa sappiamo essere ai tredici, e ancora su agli otto P.L. 00 30, eccola qui, e ancora più su ai sei P.L. 00 40, e ancora più su agli 04, eccolo qui, guarda caso il punto è quello di prima, è quello della prima telefonata, hanno corretto gli orari, hanno capito bene, prima avevano guardato il display board e hanno telefonato, si sono messi a leggere il DA-1 e hanno trovato gli orari corretti, e quelli hanno mandato, questa traccia qui che ai tredici sta qui, ai 04 stava su Ponza e non ai 50 come avevano detto inizialmente, e lo vedete il salto di canguro? Tra questa posizione e questa, passano due minuti, tra questa e questa

due minuti e allora se questa è una certa velocità nel momento in cui aumenta di molto la distanza è un salto di canguro e qui un minuto è ancora un altro salto, il canguro ne fa almeno due. Mentre qui c'erano due minuti. "Se lei stende quelle quattro battute - dice Patroni - facciamo pure noi, stendiamo quelle quattro battute e troviamo esattamente il salto di canguro", è diciamo un altro elemento che ci conforta nel senso che quella sera hanno mandato proprio le battute che noi troviamo sul messaggio dell'11 luglio? Patroni continua "e poi un'altra cosa, prima avete detto che questa traccia era stata ricevuta in cross-tell da quell'altra che era su di voi", "eh?" fa Licola, "sì o no?", "può darsi, ma comunque chiedo conferma", "no, se è questa ricevuta in cross-tell - dico - come mai ha l'Alfa/Golf?" chiede Patroni e gli rispondono da Licola: "ecco, allora l'Alfa/Golf non è stata ricevuta", "ah, non è in cross-tell?", "perché l'Alfa/Golf...", "ah, quindi non l'hai ricevuta in cross-tell", "no, la Lima/Kilo sì" dice Licola, "Alfa/Golf si chiama così perché l'abbiamo vista noi nella nostra zona di competenza e quindi l'abbiamo battezzata

Alfa/Golf è la Lima/Kilo che abbiamo avuto in cross-tell" e chi gliela può mandare in cross-tell una traccia che viene da nord? Quercia, Poggio Ballone e perché questo? Perché poi si va avanti, "la Lima/Kilo allora l'abbiamo avuta in cross-tell, non è identificata neppure questa perché viene da area di free plots anche per il sito precedente - e questo lo spiegano qui - anche loro, cioè Quercia non l'hanno correlata a niente in quanto si trovava in un'area di free plots", "ah, anche per loro?", "sissignore", Patroni: "questa traccia da quando è nata, diciamo, non è che è nata in un'area di free plots, no? Giustamente qualcuno deve sapere che traccia è e a cosa corrisponde questa Lima/Kilo 477, quindi intanto chiedi a Quercia e se Quercia non lo sa chiedi a chi gliel'ha trasmessa per capire di cosa stiamo parlando con Lima/Kilo 477", "no, io penso Quercia nella sua area l'ha vista, poi non so prima se l'hanno correlata", "ma Lima/Kilo, diciamo, dove dovrebbe nascere?" e gli risponde Licola: "è Bracco, lo ha visto Comandante, è Bracco, cioè Potenza Picena", "allora Poggio Ballone l'ha avuta da area di free plots e quindi non l'ha identificata, non può

dire se è quello il DC9, ma siccome si chiama Lima/Kilo andiamo a vedere Potenza Picena, ma Bracco l'ha visto dopo, dopo l'ha visto Quercia, l'ha chiesto a Bracco e Bracco gli ha dato il numero, il nome Lima/Kilo, cioè dopo l'ha visto Poggio Ballone, l'ha visto prima Potenza Picena e quindi l'ha battezzato Lima/Kilo, dopo l'abbiamo visto noi e Quercia ci ha detto che è Lima/Kilo", questo è il ragionamento secondo come dovrebbe funzionare e il dover essere che dice l'Operatore di Licola, va bene, ed ecco perché poi immediatamente dopo questa telefonata, eravamo alle 23:18, passano due/tre minuti che Patroni Griffi chiama Iacotenente perché lo sappiamo, ce lo hanno spiegato, Iacotenente è un sito limitrofo a Potenza Picena che fa parte di un R.O.C. diverso e quindi il collegamento ce lo ha lui in contatto, Iacotenente che invece fa parte del Terzo R.O.C. parla direttamente, allora Martina parla con il sito che è Iacotenente, Iacotenente che è limitrofo a Potenza Picena, si rivolge a Potenza Picena per sapere qualcosa in più della storia di questa traccia Lima/Kilo 477, non trova nessuno, "fammi chiamare", alle 23:26 Metta e Patroni Griffi finalmente si parlano e

cosa gli chiede Patroni Griffi: "chiede a Bracco, cioè a Potenza Picena questa Lima/Kilo 477", questa qua è arrivata come orario a Barca, cioè a Licola alle 18:55 November/Lima 50 35, November/Lima 50 35 ed eccoci qui, ora 18:55 e noi non possiamo fare il confronto Dalle Mese, Donali e Tiberio per vedere se il D.A.1 DI Licola è stato falsificato, se non è una copia fedele quel plottaggio? Cosa troviamo scritto come prima battuta della Lima/Golf 477 nel messaggio dell'11 luglio? "18:55 Zulu, Lima/Golf 477", ce l'avevano la telefonata, è un sospetto assurdo, infondato il fatto che quel messaggio non dia i dati del D.A.1 di Licola, il fatto che il D.A.1 non si è trovato non ha il minimo rilievo, prima dicevo che non è attribuibile agli imputati, ora abbiamo la prova che non ha nessuna importanza, perché abbiamo la prova da queste telefonate checché ne dicano i Periti Dalle Mese, Donali e Tiberio e gli Avvocati di Parte Civile che a quella ricostruzione falsata si associano, abbiamo la prova che i dati trasmessi quella sera e presi dal D.A.1 sono quelli che sono riportati sul messaggio dell'11 luglio, vogliamo fare una verifica in più ma molto così, grossolana come le

so fare io? 18:55, in questa posizione November/Lima 50 35 viene visto da Licola l'aereo, il DC9... viene vista la Lima/Kilo 477, ex post da tutti i Periti sarà associata al DC9. Noi sappiamo e il riferimento è la perizia Misiti pagina 14 della parte settima, che il Radar di Licola ha più o meno due minuti e mezzo di anticipo rispetto al Radar di Roma, per cui diciamo che rispetto agli orari di Roma questo dovrebbe essere un 18:52:30 secondi, 18:52:30 secondi, se la confrontiamo con l'ultima posizione che noi conosciamo e con l'orario 18:57 vediamo che assolutamente è una distanza compatibile con quella velocità addirittura cui il DC9 andava, cosa intendendo dire? Che se qui sono le 18:52:30 di Roma e sappiamo che a Roma è stato visto qui alle 18:57, dobbiamo dedurre che questo percorso lo ha fatto in cinque minuti, quattro minuti e mezzo, calcoliamo le distanze, calcoliamo le posizioni e i tempi, una volta allineati gli orologi e abbiamo una velocità facendo un conto molto grossolano sui quattrocentocinquanta nodi, quattrocento quaranta, "non era stata mai associato il DC9 alla Lima/Kilo 477" ci vengono a dire, e quindi

era una traccia fantasma e quindi chissà quante tracce ci sono, due sono! 23:31, Metta ha chiamato immediatamente e sono passati pochissimi minuti, pochissimi, cinque minuti, ha chiamato immediatamente Potenza Picena, gli chiede di questa traccia Lima/Kilo 477 e Potenza Picena comincia ad avere qualche perplessità e dice: "ma siamo sicuri che l'ho passata io?" e immediatamente riferisce a Martina Franca, "Capitano Metta, volevo chiedere questa traccia a Barca chi gliel'ha passata?", "quale, la Lima/Kilo o l'Alfa/Golf?", attenzione, non è Patroni che risponde, perché Patroni ci aveva parlato prima con Metta e sapeva benissimo che si riferiva alla Lima/Kilo, bene, Metta dice: "la Lima/Kilo", "ah, lui ha detto che l'aveva passato... dunque, un attimo solo, perché vedo che prima ho scritto tutto, tramite Quercia, tramite Quercia sì", "questo a carattere puramente informativo - dice Metta - sì, da parte di Bracco loro non sanno, non hanno, non dovrebbero avere il piano, non dovrebbero mai averla, averla vista la traccia, adesso stanno chiedendo a...", "quale, quella Lima/Kilo?", "sì sì, adesso stanno chiedendo a...", "okay,

Lima/Kilo?", "esatto", "allora Lima/Kilo che abbiamo ricevuto via telex, Lima/Kilo che abbiamo ricevuto via telex - questa a che dovrebbe essere Attanasi di Martina Franca - è la 476 ed è di Bracco, 77 è di Bracco", ma vogliamo altre conferme? Stanno cercando di sapere qualcosa di più su una traccia specifica, Lima/Kilo 477, hanno chiamato tramite Iacotenente e Potenza Picena per saperne di più e mentre parla, "allora Lima/Kilo che abbiamo ricevuto via telex da... è la 476 di Bracco - poi si corregge - 477", ma in tutte quelle decine di telefonate che possono intercorrere nel giro di dieci minuti tra siti limitrofi non è detto che si riesca sempre a correggersi, lo dicono anche i Carabinieri che gli errori sono intrinseci a quel modo di operare. Attanasi: "esatto, dato che noi adesso... perché sicuramente qua chiederanno qualche relazione anche per coordinare meglio le ricerche, vogliamo essere sicuri che questa Lima/Kilo sia quello del DC9?", la propensione già c'era da prima e infatti fanno accertamenti, perché una volta corretti gli orari nel messaggio di Licola è chiaro che l'Alfa/Golf non può essere più la Lima/Kilo e... non può essere più il DC9,

comincia una propensione ad individuare nella Lima/Kilo 477 il DC9 e qui viene confermata in parola, in queste parole di Attanasi, "vogliamo essere sicuri" e poi ci tocca leggere che nelle telefonate Lima/Kilo 477 non è stata mai associata al DC9, per poi arrivare alla fantasie che la Lima/Golf 477 non esiste, non è identificata, non è mai individuata ed è una traccia altra rispetto a che cosa? Due sono, lo hanno detto dieci volte gli interlocutori di queste telefonate, due sono i traffici, Alfa/Golf e Lima/Kilo. Perché come orario secondo noi corrisponde più questa traccia, Lima/Kilo al DC9 che non l'Alfa/Golf, in quanto l'Alfa/Golf è stata avvistata alle 19:04 proprio come risulta dal plottaggio dell'11 luglio avvistata alle 19:04, in questa posizione in P/L, Papa/Lima 00 50. Patroni Griffi ha visto il salto da canguro, sappiamo la prima e l'ultima delle battute date quella sera per telescrivente da Licola a Martina, la prima e l'ultima coincidono con quelle riportate sul plottaggio dell'11 luglio, in mezzo c'è un salto da canguro tra le battute riportate nel messaggio dell'11 luglio, chi potrebbe sospettare che il messaggio dell'11

luglio non corrisponde al D.A.1 di Licola? Soltanto quei tre Periti. Vogliamo farne un altro di esempio e poi abbiamo finito di esaminare queste telefonate, perché da allora in poi è chiaro che stanno tutti cercando di avere la conferma che si tratti del DC9 la traccia Lima/Kilo 477 e ci troviamo poi la telefonata delle 23:44 in cui parlano Patroni Griffi e il Metta, "allora dimmi, dimmi Metta", hanno cominciato a fare la Data Reduction", "sì?", "della Lima/Kilo 477" dice Patroni, Metta: "sì, comunque sembra che ci sia una discordanza, da notizie apprese da loro, sembra che sia... sia di numeri che di lettere, che di numero anche come piano di volo", Patroni non ci capisce più niente e dice: "ma come, non ho capito", "cioè a loro risulterebbe Lima/Kilo 177 o 157", vedete come nascono gli errori? "Lima/Golf 177 e non il... e poi il nominativo India/Hotel 870 e non India/Tango", "no no, India Hotel va bene", "ah, cominciamo a ragionare dice Metta", così nascono gli errori, solo che chi vuole fare poi le perizie senza tener conto di come si lavora nei siti della Difesa Aerea, senza tener conto... ma non perché lo dico io o perché me lo racconti

qualcuno, perché è accertato negli atti, chi vuole fare le perizie in questo modo poi scrive, parlando ve lo richiamavo prima, no, parlando della Lima/Kilo 177 o 157 che nei tre siti Potenza Picena, Poggio Ballone, Poggio Renatico non esiste una Lima/Kilo 177, quello sta dicendo Metta, quello Metta ha saputo da Potenza Picena, "okay, okay, India/Hotel 870, allora cominciamo già a spiegare un po' meglio le cose", Patroni: "sì, va be'", Metta: "e per i tre scramble invece risulta loro Lima/Echo, comunque ricercheremo anche questa Lima/Kilo", che vuol dire "ai tre scramble risulta Lima/Kilo", è chiaro che si tratta di C.R.A.M., i tre siti, però quanto è bello scrivere che ci sono stati gli scramble, scrivere che ci sono state le intercettazioni quella sera, diventa uno scenario molto più avvincente, molto più affascinante, ci posso fare molti più film! E posso tenere sotto processo quattro persone innocenti. Non è il capo di tornare, come pensavo di fare, sulle affermazioni contenute nella perizia Dalle Mese, Donali e Tiberio riguardo alle identificazioni presso il sito di Licola, le telefonate penso che parlino davvero molto chiaro, per quello che può essere

successo a Licola non voglio dare altre interpretazioni più di quante ho provato a darne nella lettura di queste telefonate, c'è un errore evidente e questo mi sembra oggettivo, la prima telefonata... le prime due telefonate fatte nel giro di cinque e sette minuti rispetto alla richiesta danno dei tempi diversi rispetto alla posizioni indicate, anche posizioni leggermente diverse, quando però il messaggio viene compilato sulla base dei risultati del D.A.1 e viene trasmesso per telescrivente noi abbiamo che tutto si chiarisce. Chi esamina quei due plottaggi apprende che sono gli unici e lo dice nelle telefonate chiunque parli, da parte Licola dice: "no, quelli sono gli unici due che abbiamo visto", una volta che si confrontano si capisce quale è il DC9 e quale è l'"Air Malta", cosa può essere successo allora per l'errore nelle prime telefonate? Mi dicevo prima, secondo me se devo rispondere nel giro di quattro minuti così come è stato guardo il display board non guardo il D.A.1 e può darsi che sul display board la situazione non sia così chiara e magari quando il controllore, non mi ricordo come si chiama, ha passato la traccia al marcatore e al T.S.T., alla

tabella delle specificazione delle tracce, il Revisore, no, e gli è stato assegnato il Nato Track Number, non lo so, sappiamo come funziona quel tipo di sito, abbiamo visto quanti errori di comunicazione a voce in queste telefonate, e sappiamo un'altra cosa, che comunque una traccia con Nato Track Number Lima/Golf e non Kilo, Lima/Golf 477 è stata trasmessa, questo lo sappiamo che in cross-tell da... o meglio, lo possiamo dare per altamente probabile, no, funziona così, ce lo dice Licola che gli hanno trasmesso in cross-tell da Poggio Ballone Lima/Golf 477. In realtà noi sappiamo che è l'"Air Malta" che si chiamava Lima/Golf 477 e che stava scendendo e quindi secondo come dovrebbero funzionare è quella traccia che può essere stata passata, certo poi la troviamo associata ad un aereo che si muove in maniera diversa nelle prime telefonate, non ritroviamo gli orari e alla fine sul plottaggio ritroviamo una vicinanza Lima/Golf 477 del nome che aveva l'"Air Malta", un nome molto simile lo troviamo appiccicato al DC9, cosa può essere successo? Non lo so, sappiamo che esisteva una traccia che si chiamava così, sappiamo che esistevano due tracce sulla stessa

aerovia, sappiamo che è difficile operare in maniera puntuale e precisa nei siti che all'epoca operavano in fonetico-manuale. Credo che una cosa soltanto da questa, da questo lungo esame delle conversazioni telefoniche avvenute tra i siti di Licola e di Martina Franca possiamo dare come certezza processuale, e cioè che non è vero nulla ci autorizza a ritenere che il D.A.1 di Licola fosse stato... dico meglio, che il plottaggio, lo stralcio delle registrazioni di Licola che noi abbiamo agli atti fosse diverso da quello che risultava dal D.A.1, le telefonate ci dicono il contrario, cioè ci danno dei dati che sono quelli che troviamo dell'11 luglio e nelle telefonate gli Operatori dicono: "quei dati li ho tratti dal D.A.1". Io credo che una lezione possiamo darla dall'esame di queste telefonate, dall'esame di questo tipo di documenti, e cioè che è assolutamente indispensabile la massima cautela nell'interpretarli, è indispensabile perché se no si prendono delle cantonate enormi, perché sono documenti caratterizzati dalla frammentarietà, spezzoni di telefonate, la cattiva qualità, non si sente bene, la terminologia che si usa, il gergo, il contesto operativo in cui si svolgono

certe operazioni che condizionano il modo di parlare proprio, di comunicare che non è quello che ci si aspetterebbe da due persone che si incontrano al bar e parlano, molta cautela ci vuole perché se non si interpretano questi documenti sulla base di quei parametri che ho appena indicato, cioè tenendo conto del fatto che "attenzione si sente male", "attenzione siamo in un sito della Difesa Aerea", cioè proviamo ad interpretare questa parola, questo passaggio in questo senso tenendo conto di quello che stavano facendo nel momento in cui dicevano queste parole e allora diventa facilissimo che si generino dei sospetti. Certo, sospetti destinati a svanire eh, perché sempre sospetti rimangono e non raggiungono mai il livello di indizi, però svaniranno dopo anni, dopo un processo di tre anni, dopo fatiche, dopo sofferenze di chi ha dovuto convivere per anni sotto questi sospetti, la massima cautela nell'interpretare questi documenti. Io non credo che le valutazioni fatte dall'Autorità Giudiziaria prima della Vostra pronuncia siano state improntate a quella massima cautela che Vi sto richiedendo, che Vi sto segnalando come necessaria per interpretare

questi documenti, e credo proprio perché questa cautela è mancata, abbiamo avuto una casistica infinita di sospetti che poi, come dicevo, sono crollati, magari dopo anni, magari a costo di sacrifici, una piccola casistica solo per ricordarci a che cosa si può andare incontro. La conversazione delle 20:04 nel sito di Grosseto e intercettata da un apparecchio telefonico lasciato staccato, qualità pessima, pessima, si capisce mezza parola ogni mezzo minuto, quanto si è lavorato su quella qualità, su quegli spezzoni di frasi, quante attività investigative sprecate perché il Pubblico Ministero ha dovuto riconoscere alla fine: "va be', non è... quella telefonata non è un elemento che provi niente", ma Vi ricordate le vicenda di quella telefonata, il Pubblico Ministero che qui in sede di conclusioni Vi ha detto: "no, quella intercettazione non la possiamo... non ci offre nessun elemento di valutazione", quando abbiamo sentito gli autori, gli interlocutori in quella conversazione ha cominciato a contestargli: "eh, ma voi qui parlate di Phantom, e qui parlate di un aereo", ma perché? Perché era successa quella cosa stranissima, stranissima, fatta una perizia,

non si sentiva niente, come era stata fatta questa perizia? Con i gruppi di lavoro, il figlio di amici del figlio del Perito, mi permetto di dirlo semplicemente perché ho letto gli stessi nomi e ho visto un pochino la situazione con cui si sono formati questi gruppi di ascolto, si mettevano lì e sentivano le cassette, si sentivano e risentivano e risentivano tutti insieme, cioè come non si deve fare una perizia, se un giorno bisogna scrivere un manuale su come non fare una perizia, io dico che l'esempio migliore è quello lì, nel processo per la "Strage di Ustica" dove la battaglia aerei sta già su tutti i giornali interpretiamo quei mozziconi di frasi con i gruppi di ascolto, "oh, Phantom, oh, è sotto", a guardarlo veramente se non rischiassi di offendere qualcuno, ma è bizzarra questa situazione, è veramente bizzarra, come si pretende di fare una perizia in quelle condizioni e con quelle metodologie, cosa accade però? Che qualcuno si rende conto che l'Istruttore, il Giudice Istruttore probabilmente si rende conto e fa fare un'altra perizia con metodi diversi, con metodologie più avanzate, un'analisi della voce, dei suoni, ma è tutto un altro livello, e cosa

emerge? Che, Ve lo ricordate, lo abbiamo fatto qua in aula ed è significativo perché che cosa accade? Che quando un Difensore prova a mettere insieme, in che senso mettere insieme, i nuovi Periti dicono: "riuniamo tutte le frasi della precedente trascrizione" una frase ti dico che va bene, una frase ti dico... dicono una cosa diversa e un'altra frase ti dicono: "no, è incomprensibile", cioè non si può capire il significato, questa perizia è stata tenuta così, isolata rispetto alla precedente dove si leggevano quelle frasi sconnesse, ma molto sospettose, quando un Difensore ha provato a metterle insieme, ma vediamo un po' la perizia nuova, quella fatta bene che risultati dà, allora le frasi che non si capiscono niente cominciamo a toglierle, le frasi che alla luce della nuova interpretazione risultano avere questo contenuto le sostituiamo alle vecchie, mettiamo tutto insieme e il risultato è zero, zero! Anni e anni di indagini, di contestazioni, di inquisizioni nei confronti di quei soggetti che non volevano riconoscere la verità, che stavano parlando di chissà che cosa quella sera, è bastato prendere due perizie e metterle insieme che il Pubblico

Ministero cosa ha detto, "Alt, nessuna domanda" e in sede di conclusione Vi ha riconosciuto: "non possiamo trarre elementi utili da quella conversazione", ma perché tutta la... come posso dire, la suggestione che c'è sulle registrazioni del Cockpit Voice Recorder? "Gua'", due secondi e poi si interrompe la registrazione, "qua", "gua'" che cosa? Cosa si può ricavare oltre che tentare di suggestionarVi dopo averVi raccontato che nel mio videogioco un missile riesce a colpire senza colpire con una sola scheggia, riesce ad abbattere un aereo senza colpirlo con una sola scheggia, dopo averVi raccontato questo, io Vi metto insieme il fatto che l'ultima parola, l'ultima sillaba che si sente nella cabina è... finisce "ua", perché la perizia poi non ci dice: "certamente è <<qua, gua', cua, una c, una q, una g", però quanto diventa affascinante se insieme al videogioco del missile ci metto anche questo fatto, questa sillaba, non conta che quella sillaba non è pronunciata in maniera concitata perché l'abbiamo anche ascoltata, non conta che la parola ipotetica, ipotetica, perché in quella suggestione quella parola sarebbe, guarda, non è terminata anche se ci sono ancora due minuti...

due secondi di registrazione vuoti, non conta e poi ci basta il sospetto, per mettere sotto processo quattro persone. E beh, un altro... un altro esempio spettacolare, di suggestione... attenzione, nei siti della Difesa Aerea, si è parlato di un Mig, si è parlato di un Mig... ma qui, bizzarro, mi sembra un termine sufficientemente moderato, ma vatti a leggere la frasi. Cioè, tu ti prendi quella... quella... la trascrizione di quella telefonata, vedi se la frase con Mig dentro, ha un significato logico e ti cominci a chiedere, forse per me non ce l'ha, perché dipende, da quelle situazioni operative di cui io stesso vi parlavo prima, magari ce l'ha per i militari, andiamo a chiedere ai militari che significato può avere una cosa del genere. Macché! Macché! È sostenibile da parte di qualcuno che quello che si sente può essere Mig? Benissimo, ce lo mettiamo e ce lo vendiamo, ce lo vendiamo come sospetto, anche se quella parola non significa nulla. Mentre significa molto e lo sapete benissimo, il T.S.T. e lo abbiamo visto prima, che cosa ci spiegano i Carabinieri, la Polizia Giudiziaria, ma non c'è bisogno di far ricorso a quelli, i testimoni cosa ci hanno

spiegato? T.S.T. è la tabella specificazione tracce, quella che sta accanto al display board e dove si scrivono i Nato Track Number e le altre... e le altre caratteristiche della traccia avvistata. Siccome si sta preparando per fare una esercitazione simulata, il T.S.T. per l'ex, che facciamo lo mettiamo o no? Questa è una frase che ha un senso compiuto. Ma questa ce l'ha un senso. Ma il T.S.T. del Mig, che facciamo lo mettiamo, che significa? E poi, significa che... allora, poniamo, significa che c'era un Mig che volava e che, quelli della Difesa che non hanno visto il DC9, non sapevano... nessuno lo aveva identificato, nessuno lo aveva identificato, lo aveva visto... lo abbiamo intuito da Marsala, poi sarà visto più approfonditamente, lo abbiamo visto a Licola, nessuno lo aveva identificato, che fanno? Identificano 'sto Mig, cancellano, nascondono tutto sui registri, non solo, ma se lo lasciano di sfuggita in una telefonata oppure tutte le altre telefonate, le cancellano, le bruciano, le strappa... che fanno? È come la storia... è come la storia del missile che va a colpire... ricordate, questa è una frase che traggio dalla perizia Misiti dice: "è impensabile

che la rosa di schegge del missile, colpisca sistematicamente tutte le parti che non sono state trovate, evitando accuratamente le parti, moltissime, che sono state trovate". Prendete lo stesso ragionamento, che trovo molto efficace, trasferitelo dall'altra parte. C'era un Mig, l'hanno visto, l'hanno identificato, sapevano bene che cos'era, cancellano tutto, se lo lasciano scappare, proprio in quella fase che non significa nulla, non significa nulla, mentre un preciso significato ce l'ha, se lo interpretiamo come altri Periti, altri Consulenti, l'hanno interpretato e avete agli atti quelle consulenze. Oppure, solo la casistica delle suggestioni, eh? Io ci sono rimasto un po' male, devo dire, quando ho sentito un Avvocato di Parte Civile, ricordarvi che all'indomani della caduta del DC9, sarebbe stato pubblicato un necrologio su "L'Ora", sul giornale "L'Ora" di Palermo. Perché io credo che la morte sia una delle poche cose sacre che ci rimane. Speculare anche su quello, speculare, l'uso un termine neutro, eh, cioè utilizzare, magari strumentalmente anche l'aspetto della morte non lo trovo una cosa apprezzabile. Perché, quell'Avvocato di Parte

Civile Vi ha detto: "eh, eh... stranissimo che l'indomani, la Libia, pubblica un necrologio su <<L'Ora>> di Palermo". Beh, sì, sarebbe folle, cioè io non capisco come si fa, sarebbe matematicamente impossibile, mi sono detto. Poi però, anche il Pubblico Ministero, riprendendo quell'affermazione, in sede di discussione, Vi dice, il giorno dopo viene pubblicato... e a me sembra ancora più folle, dico: "ma com'è?". Vado a vedere gli atti, nel fascicolo, c'è la raccolta, di tutta la rassegna stampa e c'è una indagine del Giudice, che il 21 agosto del '90, chiede di tutti i necrologi pubblicati su "L'Ora", la risposta della Polizia Giudiziaria cui viene allegata una copia del "L'Ora" edizione del 2 luglio 1980. Il 2 luglio 1980, viene pubblicato questo necrologio, ma attenzione, non è lo Stato della Libia che fa il necrologio, no, è il Consolato Generale della Jamahiriya Araba libica popolare socialista, partecipa sinceramente al dolore che ha colpito i familiari della vittima della sciagura aerea di Ustica e manifesta la sua solidarietà al Presidente della Regione... eccetera, eccetera perché nella fotocopia del giornale non riuscivo a leggere

tutto quello che c'è scritto. Diciamo, poco elegante? Il Consolato che sta lì a Palermo... mi ricorda tanto quello che mi è successo, è un caso, ma anche quello era un militare, un mio assistito, che per un problema di omonimia, veniva indagato come soggetto corrotto. Subisce una perquisizione devastante, sotto il profilo psicologico, leggo gli atti relativi a questa perquisizione e la Polizia Giudiziaria sottolinea come dalla perquisizione in casa, avessero trovato un telegramma per la morte della suocera di questo signore, mio assistito, fatta da quell'imprenditore che si presumeva essere il corruttore. Da questo loro traggono: Ah, è provato che si conoscevano. Quel signore, è morto, il suo reato presunto si è estinto per prescrizione, non ha avuto la possibilità di vedere accertata la sua innocenza, ma a me che lo difendevo, a parte il dolore e il dispiacere di averlo visto morire prima che fosse accertata la sua innocenza, è stato proprio questo tipo di ragionamento, non hai una prova, non hai niente, vai a sottolineare un telegramma di condoglianze? Guardate che non è l'unico aspetto questo, non è l'unico aspetto, perché nell'Ordinanza di rinvio

a giudizio, c'è un capitolo intero, sulle morti sospette. Quando non si hanno prove, quando non si hanno indizi, quando non si ha niente, per distruggere delle persone, i sospetti sono la cosa migliore e bisogna abbondare, perché più ce ne sono e meglio è. Un capitolo intero, sulle morti sospette, un capitolo intero, si fa la selezione, si vedono tanti casi di gente morta in vent'anni che è durata l'indagine, qualcuno che è stato sfiorato dall'indagine, prima o poi muore.

VOCI: (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** e vengono individuati, nel momento in cui ci si rinvia al giudizio, due casi di decessi, per i quali permarrebbero indizi di collegamento, col disastro del DC9, indizi di collegamento col disastro del DC9. Uno, riguarda l'ipotesi della caduta del Mig e questo non lo affronto nemmeno perché già se ne è parlato abbondantemente e l'altra è la morte del Maresciallo Dettori, rispetto alla quale però, prima che ci si rinviasse a giudizio e si dichiarasse che esistono degli indizi di collegamento con quella morte, era stato già acquisito agli atti, un rapporto della Polizia Giudiziaria, 9 dicembre del '97, lo troviamo nel fascicolo 306, rapporto

su sito di Poggio Ballone, in cui si dice: "sulla posizione del Maresciallo Dettori, nel giugno '80, è stato accertato attraverso il materiale documentale, sequestrato il 14 luglio '94, che lo stesso in quel periodo era inserito nel turno charlie, per cui il 27 giugno '80, era smontato dal turno proprio la mattina di quel giorno". Il 27 giugno '80, il Maresciallo Dettori, se ne va, non sta più nel sito, noi sappiamo, se mi ricordo bene da come ci hanno spiegato i turni, che chi smonta dopo la notte, ci ha un giorno e un altro di pausa, poi ricomincia facendo mattina e notte successiva. È stato accertato sulla base del materiale documentale, eppure a dibattimento l'Accusa ci ha chiamato la moglie del povero Maresciallo Dettori, la cognata e l'abbiamo sentiti e ci abbiamo ragionato molto e sono rimaste morti sospette. Vedete, questa piccola casistica dei sospetti che hanno infarcito questa... questo processo, è solo per sottolineare ancora una volta, come, a questi sospetti si giunge quando non c'è niente... nient'altro, si giunge quando si sbaglia nella interpretazione, non si usano criteri corretti per interpretare gli elementi di prova a

disposizione. Elementi di prova che, per la loro particolarità e mi riferisco in particolare alle registrazioni telefoniche, le intercettazioni delle registrazioni telefoniche, oppure per altro verso alle dichiarazioni testimoniali, devono essere valutate con la cautela massima. Penso di dover finire adesso. Grazie! **PRESIDENTE:** pensa giusto. **AVV. DIF. NANNI:** immaginavo. **PRESIDENTE:** va be', allora, la Corte rinvia all'udienza del 13 febbraio, ore 09:30, 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. 136 pagine.

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