



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

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

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

UDIENZA DEL 12.12.2002

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker
Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

REQUISITORIA

PUBBLICO MINISTERO ROSELLI

RINVIO AL 15.12.2003

PRESIDENTE: Prego! Avvocato Nanni arriverà insomma, intanto sostituiamolo anche per il Generale Bartolucci è arrivato qualche Difensore o no? È arrivato qualche Difensore? **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** va bene, allora intanto mettiamo Avvocato Equizi in sostituzione, l'Avvocato Bartolo c'è quindi. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** va bene, prego Pubblico Ministero. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** Signor Presidente, Signori Giudice a Latere Signori Giudici Popolari, riallacciandomi al flash introduttivo, da me svolto qualche udienza fa ricordo che per verificare la sussistenza del capo di imputazione occorre seguire una scaletta di vari passaggi logici ed il primo gradino di questa scaletta concerne l'accertamento di quanto la sera, la notte del 27 giugno 1980 fu accertato presso i vari siti dell'Aeronautica Militare in ordine allo scenario del cui contesto si verificò la tragedia del DC9, al riguardo anche alla luce delle considerazioni che saranno tra poco espresse non è certamente contestabile che una notizia relativa ad una presunta presenza di

traffico americano nella zona del sinistro viene percepita nell'ambito del controllo di Ciampino anche se a lungo la fonte precisa non si riesce a individuare e da lì poi transita al R.O.C. di Martina Franca, al C.O.P. all'I.T.A.V. ciò che invece è problematico accertare, è problematico individuare se autonomamente una notizia del genere viene percepita anche presso i siti della Difesa Aerea della Sicilia, si ricorderà che soprattutto in sede di istruttoria formale si è ritenuto di individuare la fonte di prova di siffatta autonoma percezione, di siffatta notizia nella più volte ascoltata, più volte citata telefonata delle ore 20:20 Zulu registrata a Ciampino tra il Colonnello Fiorito De Falco responsabile del Secondo Reparto dell'I.T.A.V. è il Tenente Colonnello Guidi responsabile della R.I.V. di Ciampino, un'analisi approfondita corredata poi dal riscontro con altre risultanze processuali del contenuto di questa telefonata nella parte ovviamente che interessa evidenzia ripeto dei profili problematici emerge anzitutto che il Tenente Colonnello Guidi, riferisce al

Colonnello Fiorito De Falco, dell'interpello effettuato presso i siti aerei della Sicilia, della Difesa Aerea della Sicilia, alias Marsala e Siracusa, fa interpello si va di fatto non direttamente da lui ma dai suoi collaboratori dopo aver riferito della notizia appresa nell'ambito della sala di controllo di Ciampino e emerge chiaramente dal testo della telefonata, ricorderete che parlando con Fiorito De Falco, Guidi dichiara, dice che avevano una esercitazione, correlando questa telefonata peraltro con altra telefonata, quella di cinque minuti prima delle 20:15 Zulu, tra il Supervisore di Ciampino Grasselli e Marsala si evince chiaramente che siffatte esercitazione anche se Guidi la interpreta in quel momento come reale, non è reale ma si tratta della S.I.N.A.D.E.X., perché Marsala risponde a Grasselli "non abbiamo visto niente, perché avevamo un'esercitazione", ovviamente Guidi in quel momento non lo sapeva, ripeto la interpreta lì per lì come esercitazione reale ma sulla base delle altre risultanze processuali possiamo ragionevolmente ritenere che

quelle esercitazioni di cui Marsala parla a Guidi con il filtro ripeto di suoi Collaboratori e la S.I.N.A.D.E.X.. Il discorso diventa peraltro più problematico nel passaggio successivo della telefonata, quando Guidi con il suo intercalare, vedremo che poi ha importanza questa particolare scansione del discorso, queste pause, questo spezzamento delle frasi, dopo aver parlato dell'esercitazione fa riferimento al fatto che sarebbero stati visti razzolare degli aerei. Ora il dubbio che è difficile collegare una presunta visione di razzolamento con un'esercitazione simulata quale la S.I.N.A.D.E.X., sia perché per quanto si è già argomentato e quanto ulteriormente argomenterà il collega Amelio nella seconda parte della sua requisitoria, la S.I.N.A.D.E.X. quella sera ebbe un contenuto estremamente limitato ridotto a pochissime tracce, sia perché sotto il profilo logico è assurdo che Marsala a Grasselli che gli chiede notizie su un evento molto serio la scomparsa di un aereo, risponda parlando di razzolamenti, diciamo così simulati, peraltro ulteriore

obiezione però che può farsi a ritenere che questo razzolamento sia un razzolamento effettivamente percepito dalla Difesa Aerea è il rilievo che nel gergo aeronautico in genere per razzolamento si intende un volo a bassa quota, non un termine tecnico intendiamoci, quindi c'è una possibilità di pluralità di interpretazione, però in genere si intende un volo a bassa quota, come tale non percepibile dal radar, quindi resiste un dubbio insuperabile avuto anche a riguardo agli scarsissimi contributi che sul merito di questa sua telefonata il Tenente Colonnello Guidi ha saputo fornire e in istruttoria e in dibattimento, su che cosa abbia veramente interpretato con riferimento a questa frase il Guidi parlando ripeto con siti della Difesa Aerea con il filtro dei suoi collaboratori. È possibile però fare delle varie ipotesi, alternative, una è che Marsala abbia sì, parlato di esercitazione con riferimento alla S.I.N.A.D.E.X. ma poi abbia anche parlato di razzolamento con riferimento forse a quelle tracce antecedenti comunque la caduta del DC9,

che l'ultima perizia radaristica ne parlerà poi più diffusamente il collega Amelio individua e che si ritiene possano essere collegati a presenza di portaerei, anche con supporto di quel documento nato che individua sia pur in una zona di più ampio raggio, cioè il Mediterraneo centrale o occidentale, voli di routine di portaerei, c'è un'altra ipotesi che fa riferimento non al sito di Marsala, sebbene a quello di Siracusa, del quale però non abbiamo nessun supporto documentale, perché i tracciati sia pur in fonetico-manuale, non furono mai acquisiti e che ritiene... sul punto c'è stato anche, diciamo un input anche da parte del Generale Melillo in sede di dibattito che c'è... si facesse riferimento a un'esercitazione svoltasi, ovviamente però non nel Tirreno ma nel mare dinanzi Siracusa, cui avrebbe partecipato un Atlantic, ma c'è una terza ipotesi che questo P.M. ritiene abbia una qualche consistenza e che propongo all'attenzione della Corte che trae spunto proprio dal contesto complessivo di questa telefonata e ripeto, proprio da questo carattere

spezzettato, direi quasi ansioso, ansimante, pieno di intercalari che è il discorso del Tenente Colonnello Guidi, e l'ipotesi è che il Guidi dopo aver parlato con riferimento alle esercitazioni a siti della Difesa Aerea ritorni a parlare quando parla di razzolamento di Ciampino, mi spiego meglio, il discorso iniziale nasce da Ciampino, il discorso iniziale il Tenente Colonnello Guidi con il Colonnello Fiorito De Falco, parte da questa constatazione di una segnalazione di traffico americano di presunta presenza di traffico americano in Ciampino, Guidi afferma che è stato fatto questo interpello alla Difesa Aerea dopo di che proprio per queste pause del discorso, può anche ritenersi plausibilmente che riprenda il discorso di Ciampino hanno visto razzolare, e teniamo presente che razzolare, proprio perché è un'espressione non tecnica ma anche di gergo può anche riferirsi come di un aereo che va ad un istante in quota e poi scenda subito giù, conseguentemente appaia e scompaia a livello radar, senza lasciare poi una vera e propria traccia come è stato spiegato anche dal

punto di vista tecnico e con ciò potremmo ricollegare questo discorso del razzolamento ove riferito a Ciampino a quelle presenze di sia pur in qualche minuto antecedente la tragedia del DC9, presenze di traffico operativo di cui parlano alcuni testi e di cui accenneremo tra poco, in ogni caso il succo di questo discorso è che non abbiamo indubbiamente alcun elemento certo e concreto per ritenere che nei siti della Difesa Aerea della Sicilia, autonomamente sia sorta una notizia circa la presenza di traffico americano, questa terza ipotesi che vi prospetto avvallerebbe piuttosto, più credibilmente la tesi che l'input sia pur sempre avvenuto dalla Sala di Controllo di Ciampino e per tornare alla Sala di Controllo di Ciampino non è seriamente contestabile che l'esercitazione, la manovra, la presenza cui... di cui si parla è immediatamente percepita e considerata come attinente a qualcosa di reale non certo di simulato. Nel senso che presa realmente sul serio, tanto è vero che si apprezzano non molti minuti dopo, siamo attorno alle 20:39, 20:40 Zulu, quei famosi tentativi di

parlare con l'Ambasciata Americana che sono plasticamente resi dalle trascrizioni telefoniche, voce agitate, voce concitate, succedersi di persone, tentativi di parlare che cadono perché cade la linea e soprattutto tutta una serie di voci di sottofondo. E poi questa notizia viene subito portata al di fuori della Sala di Controllo di Ciampino viene prima portata al sottocentro di soccorso, poi da qui tramite la famosa telefonata Bruschini Marzulli, al centro di soccorso di Martina Franca, subito dopo Martina Franca si attiva per cercare dei possibili riscontri a questa notizia interpellando Siracusa, Licola, Marsala, Sigonella i Centri Radar di West Star e di Bagnoli, c'è poi la telefonata al C.O.P. di cui parleremo più tardi e poi durante tutta la notte fino alle prime ore della mattina all'interno dello stesso R.O.C. di Martina Franca ci si agita, ci si interroga su questa presenza, segnalata presenza del traffico americano e soprattutto nei colloqui tra il Tenente Colonnello Lippolis e il Generale Comandante del Terzo R.O.C. Mangani non ci si

accontenta delle prime risposte negative date dalle Autorità alleate e ci si mette in contatto anche con Ciampino. Come altro elemento indicativo del fatto che questa notizia effettivamente perviene a Ciampino e da Ciampino in qualche modo rimbalza si dirama è dato dal fatto che quasi coevamente quella notte in più centri della Difesa Aerea vengono effettuate delle riduzioni dati, effettuate certamente a Marsala, ce lo dice con estrema chiarezza anche al dibattimento l'allora Tenente Del Zoppo lo ammette in uno degli interrogatori anche il Capo Sala di Marsala Ballini Duillio, ce lo conferma comunque l'ultima perizia radaristica e ve ne è un cenno addirittura anche nella stessa scheda 7 se non sbaglio allegata alla Commissione Pisano che in quanto documento non dichiarazione riterrei sarei utilizzabile in questo processo. Oltre che a Marsala una riduzione dati è fatta a Poggio Ballone ce lo dicono con molta chiarezza i testi carta e soprattutto Miracco questo ultimo chiarisce che addirittura viene svegliato nel corso della notte per effettuare questa riduzione

ed ancora emerge che viene effettuata Potenza Picena come risulta da una telefonata tra il Capitano Patroni Griffi che quella sera era responsabile, quella sera ovviamente del S.O.C. e il responsabile di Potenza Picena in cui si dice datemi subito, trasmettetemi poi per telex queste notizie relative a questa riduzione dati. Orbene per Marsala potremmo ritenere plausibile che la riduzione dati viene fatta nell'imminenza della tragica vicenda per individuare il punto preciso in cui l'aereo è caduto anche finalizzato... anche per una finalità dei soccorsi anche se per vero Del Zoppo al dibattimento ha chiarito che la finalità poteva anche essere quella di individuare tracce di una possibile collisione ma per Poggio Ballone e Potenza Picena che non... come raggio non vedono Ustica, Poggio Ballone può arrivare a Ponza, Potenza Picena addirittura è collocata sull'Adriatico la finalità di una riduzione dati è evidentemente un'altra, verificare tracce di un qualche... eventualmente di un qualcosa di anomalo attorno alla traccia del DC9, il che ovviamente implica per una

realizzazione dati fatta così con urgenza nel corso della notte con qualche input con un qualche segnalazione sia ovviamente pervenuta. Come accennavo in precedenza a lungo non è stato possibile individuare o almeno non abbiamo la certezza che sia stato individuato quale fosse la precisa fonte di questa notizia relativa alla presenza segnalata presenza di traffico americano sul luogo del sinistro, come già anticipato da chi mi ha preceduto nel corso di questa discussione qui si apprezza nella globalità dell'istruttoria compiuta e formale e dibattimentale, un dato sconcertante e cioè il contrasto tra l'evidenza di questa... della percezione di questa notizia fondata o meno che fosse quale emerge dalle telefonate ricordiamo la telefonata innanzi tutto tra Bruschina e Marzulli, breve ma estremamente lineare serena, che vale molto più di cento deposizioni, il tono calmo e nello stesso tempo, doloroso di questa telefonata, poi abbiamo anche altre telefonate, quelle soprattutto cui accennavo prima cui si tenta da parte della Sala di Controllo di

Ciampino di mettersi in contatto con l'Ambasciata Americana poi la stessa telefonata, ovviamente tra Smelzo e Berardi, e anche quella che vede come protagonista il Capitano Trombetta del Centro di Soccorso di Ciampino, ma dicevo si apprezza un contrasto tra questa obiettiva prova di questa intervenuta segnalazione a Ciampino di una presenza di traffico americano, ripeto fondato o meno che fosse questo importa relativamente in questo momento e le dichiarazioni rese sul punto da tutti i Controllori originariamente individuati come presenti quella sera, se andiamo a vedere le dichiarazioni del Grasselli Supervisore, della Torre e del Corvari che erano addetti assieme al Grasselli e al T.S.R. cioè Reparto di Roma Sud quello che seguiva per ultimo il DC9, notiamo che essi pur ammettendo che nei giorni precedenti, nei mesi precedenti erano stati più volte segnalate interferenze degli aerei americani che operavano nelle acque internazionali sulle nostre aerovie sia addirittura in una circostanza da determinare, un intervento presso una portaerei

medesima, pur tuttavia, non hanno assolutamente ricordo che quella sera questa segnalazione fosse intervenuta il Chiarotti al massimo arriva ad ammettere che data la sua conoscenza della lingua inglese fu chiamato a tentare di parlare con l'Ambasciata U.S.A. ma non ha ricordo del motivo per cui egli fu chiamato addirittura abbiamo poi le dichiarazioni del Massari, quale addirittura come ricorderete nega l'evidenza, il Massari non solo nega che era il Caposala o Capocontrollore, non solo nega di aver sentito parlare di traffico americano, ma il Massari nega anche contro l'evidenza di essere stato presente ai tentativi di parlare con l'Ambasciata U.S.A. ma di più il Massari viene sentito dalla Commissione Pisano, è un atto pienamente utilizzabile, perché come vedremo tra poco poi ripreso in una deposizione formale, e così come emerge dalla verbalizzazione gli viene posta nel 1989, una sola domanda, ha mai sentito parlare quella sera di traffico americano, risposta lacunicissima "no", orbene quando Massari viene sentito dal Giudice Istruttore, gli viene letto anche il contenuto di

questa deposizione, ed egli non solo nega di aver sentito parlare di traffico americano, arriva addirittura a negare che gli sia stata posta quella domanda, c'è... con tutto il rispetto ovviamente per la memoria del Massari, purtroppo deceduto qualcosa di drammatico in questa negazione tenace, assoluta del Massari di ammettere un alcunché ora non può non rilevare il P.M. che questa tenace negazione anche contro l'evidenza di riscontri telefonici non può razionalmente spiegarsi solo con il fatto che si tratta di persone sentite, diciamo, dettagliatamente dieci o più anni dopo i fatti, per cui può essere anche apprezzabile o giustificabile una certa labilità della memoria, a parte il fatto che taluni di essi vengono sentiti prima, ci torneremo dopo, La Torre, Corvari, ad esempio, vengono già sentiti dal Giudice Istruttore Bucarelli nell'86, '87, Massari è l'unico che almeno formalmente risulta essere stato sentito dalla Commissione Luzzatti, e poi per Grasselli, La Torre, Corvari, c'è quel discorso che approfondiremo in seguito, sul fatto

che risulterebbero essere stati formalmente sentiti nell'ambito di una qualche inchiesta informale condotta dall'I.T.A.V., ma ripeto non possono giustificarsi con una sola labilità della memoria per il tempo trascorso, queste dichiarazioni, sono troppo tenaci, troppo evidenti e che arrivano addirittura a sfiorare come già efficacemente lumeggiato il Difensore di Parte Civile che mi hanno preceduto nella discussione il Grottesco raffronto delle contestazioni, il Chiarotti arriva a sostenere che forse il DC9, poteva essere atterrato su una portaerei o il Grasselli arriva a sostenere che tentativo di telefonare con l'Ambasciata Americana era una goliardata. Comunque un dato è certo che dalle dichiarazioni di questi testi, per i motivi che abbiamo testé evidenziato, non si riesce a evidenziare e non si riuscì ad evidenziare neanche nei primi anni '90, quale fosse stata la prima fonte di segnalazione di questo traffico americano e neanche illuminanti sul punto possono dirsi le dichiarazioni di quei funzionari o dipendenti della compagnia "Itavia",

che è pacifico che quella notte stessa potettero accedere nella Sala di Controllo di Ciampino, per cercare di capire umanamente e comprensibilmente che cosa fosse successo il Chiappelli riferisce solo di voci percepite in sala sulla presenza di traffico americano, su una segnalazione di traffico americano e ovviamente un discorso del genere oltre che inutilizzabile, perché appunto fa riferimento alle voci, ai nostri fini e anche inutile più precise sono certo le dichiarazioni del Luciola ricorderete che dichiara di aver visto non la Sala di Controllo, ma in una sala separata rivisto, per essere più precisi, sullo schermo la traccia del DC9, con attorno un qualcosa, qualche traccia, puntini o stelline in qualche modo anomalo, però noi sappiamo che forti dubbi possono nutrirsi sull'attendibilità o comunque sulla verosimiglianza della versione del Luciola, ha avuto riguardo al fatto che numerosi testi anche in sede di sopralluogo a Ciampino hanno escluso che tale possibilità di rivedere la traccia del DC9, play-back, al solito mi scuso per la pronuncia inglese se non è esatta, potesse

essere effettuata nell'80 laddove grazie a successive modifiche al computer, ciò era stato reso possibile solo parecchi anni dopo. Per la verità abbiamo anche elementi di prova in qualche modo contrastanti, che non ci consentono di dire che... certezza che il Lucioli abbia detto cosa non vera, a parte gli interessanti rilievi fatti dal Difensore di Parte Civile Osnato sulla differenza tra play-back... play... ricordiamo il famoso telex del Luzzatti che chiede ovviamente proprio in quei mesi di preparare il play-back anche se poi al dibattimento non ha saputo chiarire che cosa si riferisse, ricordiamo le incertezze su questa questione del teste Vitali, teste citato di iniziativa di codesta Corte e dettagliatamente sentito o anche quel riferimento che si fa in una telefonata da Martina Franca protagonista se non sbaglio Lippolis, in cui si dice abbiamo la possibilità di rivedere sullo schermo, però sono elementi che ripeto anche se non ci consentono di affermare con certezza che Lucioli abbia detto il falso, contrastano anche la possibilità di affermare che abbia detto il

vero, resta un punto interrogativo nel nostro processo e quindi indubbiamente non è utilizzabile ai fini dell'individuazione della fonte, della prima fonte su questa segnalazione di traffico americano, anche perché va detto il Lucioli comunque non ha saputo dire chi fosse quella persona nella Sala di Controllo che cortesemente gli avrebbe fatto rivedere sullo schermo la traccia del DC9. Abbiamo solo però negli anni '90 inoltrati, abbiamo finalmente dei testi che dicono qualcosa di... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** non si sente Presidente? **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** abbiamo dei testi che dicono qualcosa di più preciso, sono i Controllori o Assistenti di Volo, Colonnelli Cucchiarelli e Diamanti e vengono individuati come si sa in modo piuttosto laborioso attraverso tutta una serie di accertamenti in quanto il log relativo alle presenze quella sera del personale presente del turno di notte a Ciampino non fu più rinvenuto tra le carte, c'erano quelli precedenti e quelli successivi, questo non è stato trovato. Vengono

individuati appunto questi tre Controllori, non solo loro per la verità anche altri, e non mi soffermo per economia di tempo sul contenuto delle loro dichiarazioni, soprattutto sul profilo tecnico delle loro dichiarazioni perché si sono ampiamente soffermati i Difensori di Parte Civile e anche il collega Amelio che mi ha preceduto. Vorrei solo evidenziare con particolare riguardo alle dichiarazioni del Diamanti purtroppo deceduto prima del dibattimento che è che è quello più preciso, più puntuale nelle sue dichiarazioni che paradossalmente il riscontro alla veridicità di quanto dichiarato dal Diamanti e che in un certo senso supplisce la mancanza di un contraddittorio dibattimentale è costituito dalle dichiarazioni rese dal La Torre e dal Chiarotti per cercare di contrastare quanto dichiarato dal Diamanti e loro contestato in particolare il La Torre, perché il Diamanti afferma che dopo aver notato quelle tracce operative sino a pochi minuti prima della scomparsa del DC9 dichiara di aver parlato con il La Torre, di averglielo fatto notare e il La

Torre grosso modo gli avrebbe risposto: "hanno spenti tutto" e il La Torre cosa fa, in un certo momento della deposizione dibattimentale arriva a sostenere contro ogni evidenza che addirittura il Diamanti quella sera non c'era e in altro momento della contestazione non contesta invece l'oggettività delle dichiarazioni del Diamanti ma esclude solo che siano state quelle parole riferite a lui e dicendo: "forse le avrei detto a Corvari", Corvari a sua volta nega che ne abbia parlato e però spontaneamente afferma: "il Diamanti era persona di elevata professionalità e che ha insegnato anche a me"; per non dire Chiarotti, anche qui la Parte Civile ha efficacemente ricordato che il Chiarotti ad un certo punto dichiara a contestazione di quanto affermato dal Diamanti, che il Diamanti quella sera si era dato salvo poi di nuovo paradossalmente proprio su una domanda del Difensore di imputato, a dichiarare che quando dovette lasciare la console per parlare con l'ambasciata il Diamanti stesso lo avrebbe sostituito. Ma proprio comunque il raccordo, le

dichiarazioni rese dal Cucchiarelli, dal Colonnelli e dal Diamanti con altre emergenze processuali ci possono consentire e su questo bisogna dare atto all'Avvocato di Parte Civile Benedetti di una ricostruzione molto lucida, rispondere all'interrogativo e circa quale sia stata la fonte iniziale di questa notizia e circa il tramite per cui questa notizia poi transita dalla Sala di Controllo di Ciampino al Sottocentro di Soccorso. Ricordiamo brevemente che la perizia Dalla Mese e poi sul punto, ripeto, il collega Amelio farà ulteriori approfondimenti sulla perizia, l'ultima perizia radaristica evidenzia delle tracce PR6, PR7 che si può discutere, sarà oggetto senza dubbio della discussione successiva, ex post se interpretabili come tracce spurie reali, ma sono tracce comunque che appaiono sullo schermo, ebbene, queste avvengono grosso modo in concomitanza temporale circa una decina di minuti prima della scomparsa del DC9 con chiamate che il Controllore La Torre fa al DC9, cioè riprendono... l'acuta osservazione dell'Avvocato Benedetti, è evidente

che quando parla con il Pilota del DC9, alza gli occhi allo schermo e non può non vedere siffatte tracce è tale constatazione un evidente riscontro all'attendibilità delle dichiarazioni a suo tempo dal Diamanti, ma a proposito del La Torre c'è un particolare che questo non è stato evidenziato nella discussione precedente e che ritengo doverosamente di evidenziare che sta a rappresentare, che rappresenta a mio giudizio ulteriore riscontro della veridicità delle dichiarazioni del Diamanti. Come accennavo prima il La Torre è uno dei pochi controllori che viene sentito prima dello sviluppo dell'istruttoria formale, diciamo, dagli anni '90 in po' ed egli viene sentito infatti dal Giudice Istruttore Bucarelli il 13 febbraio 1987 e dichiara: "devo dire che sono a conoscenza della circostanza che nelle registrazioni del radar di Ciampino si rilevano alcune tracce in prossimità di quelle individuate dal DC9, queste tracce possono essere definite spurie in quanto non accertate e per quanto mi riguarda posso affermare che sul mio schermo non rilevai alcune di queste tracce e non

so spiegarmi per quale motivo tecnico il calcolatore della sua registrazione riportò i punti spuri non trasferendo l'immagine sullo schermo che io controllavo. Il La Torre ne riparla poi alla Commissione Pisano il 14 aprile del 1989 e vedremo che anche questo atto utilizzabile perché poi è richiamato in un atto formale di istruttoria ed afferma dinanzi alla Commissione Pisano testualmente: "successivamente vedendo i plottaggi del registratore del radar notai che nell'intorno dell'area dell'incidente erano presenti alcune tracce. E' per me molto difficile correlare tali tracce con la presenza di un aereo. Viene poi sentito dal Giudice Istruttore Priore il 18 marzo del 1991 e per la prima volta riferisce tale sua presa visione del tracciato radar non ad una cognizione visiva diretta, come sembrerebbe emergere dalla dichiarazione resa alla Commissione Pisano", ma alla lettura di un giornale forse "Il Corriere Della Sera", perché sostiene il La Torre egli non avrebbe mai avuto accesso ai dati ufficiali, infine nella successiva deposizione sempre al

Giudice Istruttore Priore del 23 luglio '91 facendo esplicito riferimento alle dichiarazioni già fatte alla Commissione Pisano, della quale addirittura in quella se gli viene data espressa lettura, ribadisce che i tracciati che vide erano quelli pubblicati sulla stampa. Innanzi tutto non possono non essere sottolineate delle contraddizioni in queste dichiarazioni rese da La Torre perché non ci comprende come egli sia in grado di esprimere un giudizio così tecnico, non tracce reali ma tracce spurie, vedendo un tracciato addirittura così come può essere molto informalmente riportato su dei giornali. Mi sembra credibile che egli mai quella sera o nei giorni successivi abbia potuto vedere questi tracciati, perché certo, tra gli altri ce lo dice anche il Capitano Martino che quella notte a Ciampino una Riduzione Dati fu fatta e perché poi quando fu sentito nell'ambito di quella inchiesta dell'I.T.A.V. e quanto meno presumibile che il plotting fatto dal Tenente Colonnello Russo gli sia stato mostrato, ma soprattutto al di là di queste contraddizioni ciò che colpisce in queste

dichiarazioni del La Torre e dove nega di aver mai potuto vedere sullo schermo queste tracce è una sorta di *excusatio non petita*, nel senso che nessuno poteva rimproverare al La Torre di non aver visto il DC9 che perdeva di qualità, perché sappiamo che sullo schermo ovviamente, perché noi sappiamo che gli ultimi, l'ultima parte del tragitto del DC9 non era più sotto il controllo visivo del Radar di Ciampino ma c'era solo sotto un controllo procedurale che tra l'altro seguiva il Corvari. Quindi se ad un certo punto il La Torre non richiesto ritiene di escludere queste tracce che si riferiscono a minuti non precedenti, sembra che cerchi di nascondere che ha visto altre tracce oltre a quella del DC9, ripeto, nessuno poteva contestare, rimproverare al La Torre di non aver visto la traccia del DC9 e ricordiamo che il supervisore Grasselli ammette al dibattimento di aver visto sullo schermo il DC9 mentre stava per scendere su Palermo, cioè nello stesso momento delle citate comunicazioni tra La Torre e il DC9 e da una telefonata che avviene tra Massari e Guidi alle 19:37 Zulu,

quando Guidi sta ancora a casa e poi poco dopo sopraggiunge, si inserisce il Corvari, quello addetto al controllo procedurale il quale afferma testualmente che diciamo, "verso quando io supponevo... fino diciamo al Condor l'ho visto il DC9 sul radar, perché a me interessava per l'altro traffico che stava a Palermo", cioè questo schermo in altri termini sul quale in base alla perizia radaristica emergono delle tracce che ripeto in questo momento non interessa sapere se fossero spuri o meno, ma non è una cosa accertabile in quel momento, su questo schermo ben tre persone debbono aver visto queste tracce, Corvari, Grasselli e La Torre e allora quando il Cucchiarelli afferma di aver potuto notare queste tracce o di aver sentito questi commenti sulla presenza di traffico operativo dal team del T.C.R. dal team T.C.R. il team del T.C.R., appunto, Grasselli, La Torre e Corvari, tutto ciò viene a confermare ulteriormente a dare ulteriore conferma alle dichiarazioni estremamente precise e rese non solo dal Cucchiarelli ma soprattutto del Diamanti con particolare riguardo al

colloquio avuto con La Torre. Possiamo quindi ritenere provato che da questi Controllori o Assistenti, Cucchiarelli, Colonnelli, Diamanti e da questi altri benché lo neghino, La Torre e Grasselli che nasce, viene percepita la prima segnalazione di presenza di traffico americano anche se indubbiamente in minuti o decine di minuti antecedenti la caduta del DC9 e possiamo ragionevolmente ritenere che se non il La Torre indubbiamente il Grasselli nella sua qualità di supervisore sia stato quell'ufficiale che poi ha dato la notizia a Bruschina perché ne facesse l'uso che ritenesse opportuno nell'ambito dell'attività del Sottocentro di Soccorso. Si potrebbe però osservare come mai questa segnalazione di presenza di traffico americano o di presunto traffico americano che abbiamo visto essere stata individuata addirittura prima della segnalazione della scomparsa del DC9, viene per così dire ufficializzata solo dopo le ore 22:00 locali, l'allarme tra virgolette sorge allora, no, è antecedente di alcuni minuti alla telefonata di Guidi a Fiorito De Falco, la

telefonata di Grasselli a Marsala, la giustificazione è facilmente comprensibile perché solo allora e sul punto almeno La Torre è molto preciso solo allora si ha la tragica certezza che ormai il DC9 è caduto anche se in senso giuridico o tecnico non lo si può ancora dire perché è finita purtroppo l'autonomia di volo, l'autonomia di carburante, ecco che allora quelle segnalazioni di presenza di traffico che in quel momento potevano dare qualche sospetto, ma potevano essere ritenute non indipendenti ora che il DC9 è caduto acquistano una rilevanza, sono collegabili ed è per questo che questa notizia comincia ad essere ufficializzata, propalata, trasmessa solo dopo le 22:00 locali, 20:00 Zulu e poi non dobbiamo dimenticare che circa la percezione di queste tracce di traffico operativo riferibili anche come dichiarano questi testi, la possibile presenza di portaerei ci sono altri due riscontri ultronei che vengono cioè al di fuori della Sala di Controllo di Ciampino, ricordiamo anzitutto le dichiarazioni rese al dibattimento dal De Angelis Vincenzo che se non sbaglio è il

Capo dell'Ufficio Operazioni di Licola, uno dei pochissimi imputati di reato connesso che ha preferito non avvalersi della facoltà di non rispondere e il quale dichiara che qualche giorno dopo l'evento incaricato dal Comandante protempore di redigere il tracciato dei plottaggi della sera del 27 giugno del 1980, riportandoli da quel famoso DA1 incontrano non poche difficoltà perché gli dice: "c'erano tracce che apparivano e sparivano", non c'è dubbio che in se stesso il dato potrebbe essere non univoco perché sappiamo che c'è stato ampiamente spiegato, no, il carattere un po' tra virgolette rozzo del sistema fonetico manuale e che quindi ha un maggior margine o possibile o margine di errore, ma se colleghiamo questo dato ad un discorso di collegamento di indizi al fatto in processo del genere con le dichiarazioni precedenti, con quelle tracce che appaiono e che scompaiono dal sistema N.A.D.G.E., e no, non dal N.A.D.G.E., chiedo scusa, che Ciampino non dà, cioè dal sistema comunque automatico, noi vediamo che gli indizi convergono e poi sul fatto che a sud di

Ponza, perché tutte queste tracce in quella zona vengono rilevate, siano state rilevate, siano state individuate delle tracce non tranquillizzanti un riscontro che lo dà la famosa annotazione del 28 luglio sull'agenda del Generale Tascio che sia pur dicendo voci, ma voci ad alto livello, su registrazione di tracce a sud di Ponza e con riferimento alle vicende del DC9 testimoniano che questo discorso era comunque un discorso reale, un discorso che era stata indubbiamente fatto e che aveva avuto una risonanza, ripeto, anche al di là della Sala di Controllo di Ciampino e ripeto, sono tracce che sono individuate certamente non nel momento della caduta del DC9, ma alcuni minuti, alcuni secondo testi e secondo altri testi qualche decina di minuti prima, ma in questo processo l'oggetto dell'imputazione, l'oggetto della nostra verifica non è solo l'individuazione della causa della caduta dell'aereo, ma è soprattutto la individuazione dello scenario del cui contesto cade l'aereo e se queste tracce e sul punto poi indubbiamente il collega Amelio in sede di esame

delle perizie radaristiche potrà essere reso più esaustivo ancora, possono essere ricollegabili una presenza di portaerei e non dimentichiamo che sì, una portaerei che opera in acque internazionali ha una libertà e una velocità di movimento non paragonabile a quella che sta in una rada e che è sottoposta ovviamente ai vincoli burocratici e alle procedure del porto, però in pochissimi minuti non è che riesce ad allontanarsi tantissimo da zone di un certo scenario e d'altra parte un sospetto di presenze strane attorno al DC9 ci viene anche da un altro fatto dal rilievo che quella notte ma abbastanza presto 19:30, 19:45 Zulu quando Ciampino chiama Poggio Ballone, per avere notizie sulla pregressa rotta del DC9. E noi sappiamo che Poggio Ballone non vede Ustica e quindi già allora comincia ad agitarsi anche se non è pienamente ufficializzato il dubbio che qualcosa sulla pregressa traccia del DC9 vi sia di anomalo. Per obiettività e doverosità di esposizione deve invece dirsi che non si ritiene valido elemento di prova in ordine alla presenza, alla segnalazione di traffico

americano un dato che invece è stato oggetto di lunghi accertamenti in sede istruttoria, c'è quella famosa telefonata ambientale delle 20:04 Zulu se ricordo bene, che è diciamo intercettata, tra virgolette, dai registratori di Ciampino ma che in realtà si verifica forse perché una cornetta è rimasta alzata, presso la Torre di Controllo di Grosseto e che dopo faticosi accertamenti ha visto come uno degli interlocutori il Capitani. Sono stati fatti molti tentativi di individuare il contenuto reale di questa telefonata e che lo abbiamo visto anche al dibattimento, all'audizione normale è completamente intelligibile. Più di una perizia addirittura c'è stato un accurato filtraggio, ma poco onestamente, pochi brani di questa telefonata e comunque solo con l'ausilio di queste perizie si riescono ad individuare. Ora ritiene che il proprio che poco possa trarsi però di utile da questa telefonata se non nulla, ai fini della nostra vicenda, anzi tutto è una vicenda che ha un tono, questo si riesce a percepire, estremamente pacato, estremamente

tranquillo, poco pensiamo al tono agitato di Ciampino, no, quando si telefona all'Ambasciata quindi poco consono alla tragedia verificatasi ed inoltre avviene appena un'ora dopo la scomparsa del DC9 quando i mass-media non ancora avuto tempo di parlarne e l'altra parte la Torre di Controllo di Grosseto non è inserita nel sistema N.A.D.G.E. e quindi certe notizie non le può aver percepite nell'immediatezza a differenza di Poggio Ballone, ma dovrebbe percepire solo in via mediata e soprattutto il contenuto di quegli spezzoni di telefonata che riusciamo ad individuare sembrano riferirsi a fatti molto pregressi per cui anche quei due unici incisi che in qualche modo potrebbero riportare le vicende del DC9 in riferimento agli F104 e la portaerei così come sono estremamente equivoci, né può darsi rilievo più di tanto ai non ricordo reiterati del Capitani in sede di deposizione testimoniale, in sede di istruttoria formale. In questo caso io direi che il Capitani può invocare il fatto di essere sentito sui fatti a distanza non di dieci ma di molto più di dieci anni perché

a differenza di altri testi che ho citato prima a lui non gli si può contestare aprendo soltanto un registratore una telefonata chiara ed intelligibile, no abbiamo visto, abbiamo sentito, anzi, ad audizione normale una telefonata intelligibile e quindi non si possono criminalizzare più di tanto quei non ricordo, tanto è vero che in sede di stralcio per la posizione del Capitani è stata poi come indagato di falsa testimonianza è stata archiviata. E' comunque certo che presso i siti della Difesa Aerea quella notte qualcosa si agiata, a Licola ad esempio emerge molto chiaramente dalle telefonate tra Patroni Griffi e i responsabili di Licola, c'è un dubbio sulla interpretazione di una seconda traccia che sembra sovrapporsi a quella del DC9 e che sulla base di valutazione ex post noi sappiamo certamente non poter essere del Boeing dell' "Air Malta" e questo discorso poi viene anche ripreso in una telefonata più tardiva sempre tra Patroni Griffi e questa volta Ciampino e in questa telefonata si inserisce anche il Tenente Colonnello Lippolis, cioè questo dubbio

si agita sulla presenza di un'altra eventuale traccia e quanto a Marsala anche qui viene subito percepito nell'immediatezza dei fatti che certamente al DC9 è successo qualcosa. Guardate che per Marsala non darei peso pur dovendolo dare, più di tantissimo alle pure interessanti dichiarazioni del Maresciallo Carico, interessanti soprattutto perché Carico chiarisce che subito si percepì che al DC9 era successo qualcosa ma bisogna anche dare atto che il Maresciallo Carico anche in dibattimento non ha mai detto di aver percepito la presenza di traffico estraneo tanto è vero che la famosa traccia che mette la freccia e sorpassa con espressione un po' pittoresca il Maresciallo Carico ha detto che si riteneva fosse quella dell'"Air Malta" più ancora delle dichiarazioni del Maresciallo Carico è interessante il dato oggettivo di quella immediatezza con cui viene effettuata la Riduzione Dati che indubbiamente è sintomatica del fatto che si percepisce che qualcosa indubbiamente è successo come ha anche efficacemente osservato il Difensore di Parte

Civile Galasso nella sua discussione, in realtà tutte le reticenze, le negazioni di vari imputati di reato connesso di Marsala probabilmente trovano giustificazione non nel fatto che sia stata individuata autonomamente una segnalazione di traffico straniero anche se non può escludersi che ad un certo punto un input da Ciampino gli possa essere venuto, quanto nel fatto che essendo malgrado fosse stato individuato subito che qualcosa al DC9 era successo, essendo malgrado ciò iniziata seppure in modo maldestro e probabilmente incompleto la S.I.N.A.D.E.X. tendono tutti i protagonisti di Marsala a posticipare la notizia relativa alla scomparsa del DC9 a dopo che la S.I.N.A.D.E.X. era iniziata, quasi a difendersi dall'accusa di aver per negligenza o per altro, avviato un'esercitazione che in quel momento indubbiamente rilevava del tutto ultronea, esercitazione che comunque poi è iniziata formalmente sostanzialmente non viene fatta. Ricordiamo a proposito di questo allarme che si crea a Marsala di questo dubbio su che cosa possa

essere successo al DC9 e lo stesso fatto che quella notte vengano sentite, risentite le trascrizioni telefoniche, viene chiamato Maggio il Tecnico Permutatore come emerge da una telefonata e come sostanzialmente lo stesso Maggio riconosce al dibattimento. Poi nella giornata del 28 giugno, quindi delle prime ore successive all'evento per completare un po' la ricognizione di ciò che viene percepito la notte del 27 o nelle prima ore della mattina del 18 presso i siti dell'Aeronautica Militare e tra i quali va compreso anche Ciampino in quel momento perché dipendeva ancora dall'Aeronautica Militare, viene effettuato quel famoso plotting da parte del Tenente Colonnello Russo sulla traccia del DC9, dire che questo è un argomento di cui se ne è parlato abbondantemente e dai Difensori di Parte Civile e dal collega Amelio e quindi non starò a ripercorrere a rivisitare i rilievi critici mossi alla versione del Tenente Colonnello Russo e dai Difensore di Parte Civile e dal collega Amelio e dando appunto per scontato che certamente quella ricerca del plotting non

era finalizzata ad individuare il punto di caduta, ma a verificare l'ipotesi di una collisione. Ciò che però preme in questa sede evidenziare è che comunque questa notizia, questi dati pur problematici, pur provvisori, pure meritevoli di approfondimento e inerenti presunte tracce diverse del DC9 e che emergono da questo accertamento di Russo ad un certo punto non rimangono nella sfera del Russo e ne parla il Guidi, ne parla il Fiorite de Falco, ne parla lo stesso Ispettore dell'I.T.A.V. Generale Fazzino anche se poi nelle deposizioni rese ex post tendono a minimizzarli, ma affermano che c'era qualcosa non riferibile al DC9 anche se poi in sede di deposizione ne minimizzano la rilevanza e che a questo plotting si desse una rilevanza, a questa ricerca fatta per tutta la giornata dal Russo e dal suo collaboratore Capitano Martino, si desse notevole rilevanza il suo esito venisse atteso con un'ansia che nulla aveva a che fare con i soccorsi emerge dal fatto stesso che più volte il Tenente Colonnello Guidi chiama il Russo o meglio il Russo va dal Guidi per ragguagliarlo

su quanto è avvenuto ed è certo infine che il Tenente Colonnello Russo nei primissimi giorni dei lavori della Commissione Luzzatti porta il risultato del suo lavoro all'interno di questa Commissione e parla certamente con il Bosman, con il Ruscio con il Mosti e avendo con loro uno scambio di idee per completare questa ricognizione su quanto viene percepito nei siti dell'Aeronautica Militare, siti locali fra virgolette, la sera del 27 giugno '80 o nei primissimi giorno successivi occorrerebbe fare riferimento al problema dei rapporti tra l'Ambasciata Americana e lo Stato Maggiore, la questione è piuttosto problematica e inerisce però anche al ruolo avuto nella vicenda dallo Stato Maggiore e quindi ne parleremo più appresso. Con questo abbiamo esaurito il primo scalino della nostra scaletta logica, abbiamo sia pure ovviamente in termini doverosamente sintetici individuato ciò che in merito allo scenario nel cui contesto si verifica la tragedia del DC9, è stato appreso nell'ambito dei vari enti dell'Aeronautica Militare. Ora dobbiamo

passare al secondo scalino, cioè dobbiamo verificare ciò che di queste notizie fu appreso dai vertici dello Stato Maggiore nella prima immediatezza del tragico evento e cioè nella tarda sera o della notte del 27 giugno e nelle prime ore della mattina del 28 giugno 1980. Ora, i canali attraverso i quali notizie siffatte potevano essere per via gerarchica trasmessi, i canali principali erano sostanzialmente tre, anzitutto il C.O.P., Centro Operativo di Pace incardinato nello Stato Maggiore che soprattutto nelle ore non di ufficio era il collettore delle notizie di rilievo inerenti non soltanto all'Aeronautica Militare ma anche altre realtà, poi C.O.P. che dipendeva dal Secondo Ufficio, ufficio operazioni del Terzo Reparto, per cui la scala gerarchica era rappresentata dal Sottufficiale di servizio, Ufficiale di servizio del C.O.P., poi Capoufficio operazioni che quella sera... che in quel periodo, chiedo scusa, era l'allora Colonnello Arpino, Comandante del Terzo Reparto Generale Melillo e poi il Generale Ferri e come Sottocapo di Stato Maggiore quindi

sovraordinato gerarchicamente al Generale Melillo e ovviamente il Capo di Stato Maggiore Generale Bartolucci, poi abbiamo il canale di comunicazione gerarchica che dalla Sala di Controllo di Ciampino, tramite la R.I.V., Tenente Colonnello Guidi risale al Secondo Reparto dell'I.T.A.V. Colonnello Fiorito De Falco, all'ispettore, non so se Ispettore, Direttore, mi pare Ispettore dell'I.T.A.V. Generale Fazzino e da qui il rapporto gerarchico va direttamente al Capo di Stato Maggiore, Generale Bartolucci, perché è stato ampiamente chiarito al dibattimento, sul punto va corretto quanto scritto in requisitoria scritta, che non ha un rapporto di dipendenza gerarchica l'I.T.A.V. dallo Stato Maggiore e quindi dal Sottocapo Generale Ferri anche se aveva pacificamente rapporti di collaborazione sul piano funzionario. Terzo canale di comunicazione gerarchica è quello che dal Terzo R.O.C. di Martina Franca risale a sua volta lo Stato Maggiore e risale, può risalire sia tramite il Comando della Terza Regione Aerea distanza a Bari, sia anche

direttamente, particolari circostanze contattando direttamente lo Stato Maggiore, dato anche il rapporto ovviamente di funzionalità, operatività che ha il Terzo R.O.C.. In questi tre canali si comunicazione attenti che non sono collegati solo al vertice, questo profilo è da approfondire, i tre canali non sono collegati solo nel loro terminale finale, i due vertici dello Stato Maggiore ma grazie alla funzione peculiare del C.O.P. hanno anche un collegamento per così dire trasversale, nel senso che gli enti periferici per far pervenire una notizia in salita ai vertici dello Stato Maggiore oltre che seguire la via gerarchica per ragioni di immediatezza possono anche comunicarlo soprattutto ovviamente degli orari non di ufficio al C.O.P. che con immediatezza poi lo trasmetterà ai vertici dello Stato Maggiore e vedremo che di questa comunicazione trasversale in questa vicenda ne è stato fatto uso. Ciò premesso non può non constatarsi che se dovessimo prestare fede alle dichiarazioni rese sul punto dagli imputati e dagli altri testi imputati di reato connesso che

a vario titolo erano inseriti in queste catene di comunicazioni gerarchiche e di notizie si verificherebbe il paradosso che una notizia del genere, quella relativa alla segnalata presenza di traffico americano, che per ammissione degli stessi imputati secondo la prassi protocolli doveva comunque fondato o meno che poi risultasse essere inoltrata in salita, non arriva ai vertici dello Stato Maggiore, a livello di C.O.P. addirittura si sarebbe fermato a seconda che prestiamo fede a Berardi o Giangrande a livello del Sottufficiale o dell'Ufficiale di servizio, a livello di I.T.A.V. si sarebbe fermata a seconda che prestiamo fede a Fiorito De Falco o a Fazzino o a Fiorito De Falco o massimo al Generale Fazzino, solo per il canale Martina Franca Terza Regione Aerea c'è una discrasia in quanto la negazione, gli imputati... di aver appreso questa notizia sulla segnalazione di presenza di traffico americano da quel canale, si scontra con le dichiarazioni rese sul punto dal Generale Mangani, Comandante del Terzo R.O.C. purtroppo deceduto prima del dibattimento, ricordo che la

Giudice Istruttore il 12 ottobre '91 il Generale gli dice: "io feci accertamenti, come ho già detto, sia sui dati radar della Difesa Aerea che sulla eventuale presenza di velivoli della portaerei, comunque l'avrò riferito al C.O.P. la notte stessa, affinché lo riportasse al Capo di Stato Maggiore l'indomani mattina, la mattina successiva ritengo di aver sentito personalmente Bartolucci al quale ho confermato quanto presumibilmente avevo già detto al C.O.P.", sempre il Mangani puntualizza la successiva deposizione del 14 gennaio '92 di aver riferito al Bartolucci, sia pur in modo informale, ricordiamo che il Generale Piccio all'epoca Comandante della Terza Regione Aerea dichiara che in casi di particolare emergenza era consentito, era prassi che la Terza Regione Aerea venisse bypassata dal Terzo R.O.C. che certe comunicazioni venissero inoltrate direttamente allo Stato Maggiore Mangani purtroppo è deceduto, non è stato sottoposto al legittimo diciamo... la legittima verifica del contraddittorio, possiamo anche dare atto che queste due dichiarazioni sono

un po' sfumate con qualche avverbio presumibilmente ritengo, sono comunque dichiarazioni utilizzabili in questo processo, ma al di là, ripeto, di questa discrasia, di questo contrasto fra le dichiarazioni di Mangani e le dichiarazioni del Generale Bartolucci, del Generale Ferri, del Generale Melillo che negano di aver parlato di questo ovviamente profilo specifico con il Generale Mangani c'è un primo dato logico che noi dobbiamo tener presente e cioè che appare proprio implausibile sul piano logico che quella sera in tutti e tre i principali canali di comunicazione gerarchica di notizia una notizia del genere non viene inoltrata ai vertici dello Stato Maggiore, ma al di là di questo dato logico comunque sul piano indiziario ha il suo peso, ci sono tutta una serie di riscontri che adesso illustreremo e che trovano fondamento sia sulla contraddizioni rese dai vari protagonisti di diverso di questa vicenda, sia su ultronee risultanza processuali, e cominciamo dal primo canale di comunicazione, il più importante certamente il C.O.P., come

efficacemente ha illustrato l'Avvocatura dello Stato nella sua discussione il C.O.P. per come era stato intelligentemente strutturato nelle ore non di ufficio aveva una funzione fondamentale, di collettore di notizie e la sua funzione tanto più era tale, tanto più era valida ove la trasmissione di notizie avesse il carattere ovviamente della immediatezza, orbene cosa dicono i vari anelli di questa catena di comunicazione gerarchica, il Maresciallo Berardi, Sottufficiale di servizio, ricordiamo tutti che anche lui come purtroppo tanti testi di questo processo inizia con il non ricordare, con il dubitare addirittura dove fossero in servizio quella notte quando gli viene letta e gli viene fatta ascoltare la famosa telefonata delle 20:32 Zulu tra lui e il Tenente Smelzo di Martina Franca, poi ovviamente dinanzi all'evidenza della telefonata non può negare né di essere lui, né di aver sentito parlare di questa presenza di questa segnalata presenza di traffico americano, egli però dichiara di non ricordare se ne parlò al suo diretto superiore, Ufficiale di servizio, Tenente Colonnello

Giangrande, anche se alla fine della deposizione deve riconoscere che se qualcosa di grave era stato segnalato non poteva non riferirgliene, ricordiamo per inciso che la Sala Operativa del C.O.P. non era un appartamento era una stanza di una certa ampiezza, cui ovviamente e il Sottufficiale e l'Ufficiale erano in rapporto di contiguità fisica, ma l'inattendibilità dell'affermazione, o dei dubbi quanto meno del Berardi sul fatto che questa notizia non fosse stata da lui estesa al Tenente Colonnello Giangrande deriva anche da un'altra considerazione e cioè che questa notizia non gli viene solo da Smelzo, gli viene senz'altro anzitutto da Ciampino, ricordate che nel contesto di quella telefonata tra Smelzo e Berardi a un certo punto Berardi chiamato da Ciampino deve dire: "scusa Ciampino ti richiamo io dopo", sentito dal Giudice Istruttore il 17 luglio del '91 dichiara sia pur con probabilità che poi quella notizia sul traffico gliel'avrà data anche Ciampino poco dopo, e se andate a rileggere le trascrizioni relative ai famosi tentativi di

telefonare alla Sala di Controllo di Ciampino con l'Ambasciata U.S.A. lì vedrete che a un certo punto in una di queste c'è una voce di sottofondo che con tono piuttosto agitato dice: "il C.O.P., bisogna avvisare il C.O.P." e se prestiamo fede alle dichiarazioni del Generale Mangani dovremmo ritenere che proprio per quel collegamento trasversale di cui accennavamo anche Mangani quella notte ne abbia parlato al C.O.P., quindi a proposito della centralità allora del C.O.P. rileviamo fatte estremamente interessante che come appunto gli enti territoriali oltre a seguire la via gerarchica di comunicazione seguono la via trasversale, Ciampino certamente riferisce, fa partire questa notizia in salita, R.I.V., I.T.A.V., anche Martina Franca la fa partire ma nell'immediatezza seguono la via trasversale di parlare col C.O.P.. Il Tenente Colonnello Giangrande, il Tenente Colonnello Giangrande invece nega assolutamente di aver sentito parlare di questa presenza, segnalata presenza del traffico americano e per l'effetto di averne potuto riferire in salita, almeno il

Maresciallo Berardi si è trincerato dietro un non ricordo, ma la negazione del Giangrande è tanto più inattendibile ove la si raffronti... quel brogliaccio che tutti quanti abbiamo potuto vedere e che è stato oggetto di deposizioni testimoniali, questo brogliaccio dell'Ufficiale di servizio reca su una vicenda così tragica due sole annotazioni, alle 9:30 e alle 7:30 di mattina, segnalazione della scomparsa del DC9 la prima, tragica conferma che è caduto alle ore 7:30 immersione macchia d'olio la seconda, intendiamoci che quel brogliaccio sia stato redatto in bella verso la fine del turno in un unico contesto, utilizzando appunti presi lì per lì è un fatto che possiamo ritenere plausibile in se stesso non illecito, la prassi che c'è in molte pubbliche amministrazioni, no, il problema non è questo, l'addebito che si muove al Tenente Colonnello Giangrande non è quello di aver redatto in bella poco prima della fine del turno il brogliaccio e tracce di questo lo notate sul 9:30 esempio, se vedete 9:30 è inizialmente un 9, per copiare in bella poi si sarà ricordate che in

realità la segnalazione è avvenuta alle 9:30 ma questo è un semplice inciso, l'addebito che si muove al Tenente Colonnello Giangrande è quello di non aver riportato tutto ciò che di rilevante sulla vicenda aveva saputo, sulla base delle dichiarazioni dell'allora Colonnello Arpino, di cui tra poco parleremo, quanto meno c'erano le telefonate con l'Arpino, c'è la richiesta di verifica sulla presenza di aerei italiani, o delle basi, c'era ove fosse vera la telefonata del Generale Mangani, efficacemente la Parte Civile ha rilevato il contrasto tra la pignoleria di altre annotazioni, su altri eventi molto meno rilevanti e l'assoluta mancanza di annotazioni, tranne quelle iniziali e quelle finali su una vicenda come quella del DC9. L'allora Colonnello Arpino era, come dicevo, Capo del Secondo Ufficio Operazioni del Terzo Reparto dal quale dipendeva direttamente il C.O.P. e quindi era direttamente gerarchicamente sovraordinato all'Ufficiale di servizio di quella sera Tenente Colonnello Giangrande del quale secondo prassi poi la mattina finito il turno avrebbe dovuto avere un

rapporto, sentito come teste ormai Generale, il Generale Arpino dichiara nel '91 al Giudice Istruttore che ebbe quella notte con il Tenente Colonnello Giangrande due sole telefonate entro le ore 22:00 locali, la prima segnalativa della scomparsa, la seconda assicurativa che le operazioni di soccorso erano state avviate, al dibattimento dell'udienza del 6 febbraio 2001 invece la versione resa dal Generale Arpino è parzialmente diversa, le telefonate non sono più due sono almeno tre, perché nel corso della seconda telefonata l'allora Colonnello Arpino avrebbe ordinato al Tenente Colonnello Giangrande avendo avuto a sua volta ordine dal Generale Bartolucci cui aveva segnalato la scomparsa del DC9 di effettuare una verifica sulla presenza nella basi di aerei italiani, verifica che ovviamente il Tenente Colonnello Giangrande non aveva potuto fare nell'immediatezza, per cui tempo dopo gli aveva poi ritelefonato per comunicargli il contenuto di siffatta verifica, alla contestazione, allora fatta da questo P.M., "ma allora le telefonate avvenute quella notte

tra lei e il Giangrande non sono state due, come lei ha detto in istruttoria, ma ovviamente sono state tre", diciamo così, rilancia addirittura il Generale Arpino affermando anche di più, ci furono varie telefonate sino a tarda notte, ma allora dobbiamo trarre l'evidente conclusione che queste altre telefonate intervengono certamente dopo le 22:00 locali e certamente dopo quella telefonata delle 22:32 in cui il C.O.P. certamente ha segnalazione di traffico americano da Martina Franca e poco dopo anche da Ciampino, quindi Giangrande parla con l'allora Colonnello Arpino dopo che queste notizie sono pervenute al C.O.P., e allora se è vero questo e se è assolutamente non credibile che proprio la mattina del 28 l'allora Colonnello Arpino non ha, non tiene a rapporto il Tenente Colonnello Giangrande, non vista il suo brogliaccio, secondo la prassi invece è collaudata, che noi vediamo invece rispettata nella vicenda del Mig libico, quando l'Ufficiale di servizio era il Tenente Colonnello Sciandra, se il Generale Arpino al dibattimento a contestazione ci viene dire che il

fatto che sul brogliaccio la ricerca sui velivoli italiani non venisse annotata è una questione di scarso rilievo, se arriva addirittura a dubitare che quel giorno egli fosse andato allo Stato Maggiore non possiamo sulla base di tutti questi elementi che trarne la conclusione che la sua dichiarazione, l'unica che egli affermi con certezza di non essere stato avvertito quella sera di traffico americano e per l'effetto di non averne potuto riferire ai superiori non è assolutamente attendibile. Per ciò che concerne poi il Generale Melillo Comandante sia pur da pochi giorni nel Terzo Reparto egli sia in istruttoria, sia in dibattimento ha affermato di aver avuto quella sera due sole telefonate, presumibilmente proprio dal Tenente Colonnello Giangrande, nelle quali prima lo si avvisa della scomparsa del DC9 poi gli si dava conferma che l'aereo era da considerarsi perduto anche se non caduto in senso diciamo così tecnico, possiamo anche concordare con il Generale Melillo laddove afferma che la notizia della caduta dell'aereo intesa come certezza, come tragica certezza

basata su dati fattuali è da un punto di vista procedurale un fatto diverso dalla segnalazione della certezza della scomparsa perché impone tutta una serie di oneri e di comunicazioni, e in effetti ce n'è traccia della stessa telefonata del Berardi, quando dice: "se abbiamo proprio la certezza che sia caduto, io debbo fare un sacco di telefonate", e nello stesso brogliaccio del Giangrande in cui la seconda annotazione dice appunto alle 7:30 dà atto che ormai l'aereo è proprio caduto, è emersa una macchia d'olio e appunto avvisa il Generale Melillo, sembra non molto plausibile che tra le due telefonate sia intercorso un così breve lasso di tempo, perché noi sappiamo che, lo abbiamo visto, abbiamo parlato in precedenza, e... anche il La Torre la certezza non tecnica della caduta ma che l'aereo ormai mai è perduto la si ha dopo le 22:00 locali, almeno un quarto d'ora dopo quando già è finita ormai l'autonomia di carburante, però a quanto meno limitatamente alla notte del 27 giugno possiamo anche ritenere plausibile che le comunicazioni al Generale Melillo si siano

fermate lì, questo perché sulla base delle dichiarazioni rese dal Generale Arpino, il quale afferma che avuta la notizia da Giangrande, la prima notizia a un certo punto decide di divaricare le linee di comunicazione, dice: "tu Giangrande parlane al Generale Melillo e al Capo, al Sottocapo di Stato Maggiore ci parlo io", tenendo che effettivamente il Generale Melillo era da pochi giorni al Terzo Reparto può ritenersi anche plausibile che in qualche modo sia stato tra virgolette by-passato e che la sua comunicazione sia sorta... sia finita in una sorta di binario morto, gestendo l'allora Colonnello Arpino, i rapporti col Capo di Stato Maggiore e che quindi di quella verifica disposta nell'immediatezza forse non abbia saputo nulla, più problematico mi sembra poter sostenere che tale by-passaggio possa essersi prorogato la mattina dopo, quando arriva tempestivamente allo Stato Maggiore, parla, vede quanto meno certamente il Giangrande, vede il Colonnello Arpino, soprattutto vede il Capo, il Sottocapo di Stato Maggiore e ne ha quell'incarico di fare

quella famosa verifica più a largo raggio, comunque è un problema che poi riapprofondiremo nell'ambito dell'esame della posizione specifica del Generale Melillo. Il Sottocapo di Stato Maggiore Generale Ferri che ricordiamolo oltre a svolgere funzioni vicarie del Capo di Stato Maggiore era come funzione ordinaria preposto proprio alla struttura dello Stato Maggiore in quanto tale e come tale diretto superiore gerarchico del Generale Melillo, ha sempre dichiarato sia in istruttoria che al dibattimento di non avere un ricordo specifico della notizia relativa alla scomparsa dell'aereo anche se ritiene indubbiamente plausibile che quella notte gli sia stata comunicata, nega di aver avuto notizie sulla segnalazione di presenza di traffico americano, dichiara che la mattina del 28 uno dei primissimi adempimenti parlando con il Capo di Stato Maggiore si concordò di demandare il Generale Melillo quella verifica a largo raggio su presenza aerea di aerei italiani e di aerei alleati, e anche di tracciati radar. Infine il Capo di Stato Maggiore il Generale Bartolucci

ha invece un ricordo diciamo visivo preciso sin dalla fase istruttoria del momento in cui gli perviene la notizia della scomparsa del DC9, egli ha sempre insistito sia in istruttoria, sia al dibattimento sul fatto di aver ricevuto una sola telefonata, in istruttoria non sa individuare con certezza da chi l'abbia avuta, al dibattimento si allinea all'affermazione del Generale Arpino, nel senso che concorda che possa essere stato il Generale Arpino a comunicargli questa notizia che egli gli abbia data nel medesimo contesto l'incarico di effettuare quelle verifiche sulla presenza di aerei italiani, però vi è tra le dichiarazioni rese in istruttoria e quelle rese al dibattimento una sensibile discrasia sull'orario di questa telefonata, che in sede istruttoria è collocata se ricordo bene qualche minuto dopo le 22:30 locali dove direi significativamente al dibattimento viene anticipata anche a prima delle ore 22:00 locali, a questo punto Presidente fatta questa prima disamina ricognitiva mi fermerei qualche minuto.

PRESIDENTE: sospendiamo un quarto d'ora.

(Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego! **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:**
prima della interruzione avevamo fatto una, per
così dire, rassegna delle posizioni delle
dichiarazioni assunte nell'ambito del canale di
comunicazione C.O.P., dei vari anelli della
catena gerarchica di comando esprimendo rilievi
critici mossi da questo ufficio sulle loro
dichiarazioni medesime e lasciando però da parte
fino a quel momento dei nostri commenti quelli
del Capo e del Sottocapo di Stato Maggiore,
quindi dobbiamo mettere in luce talune
incongruenze delle dichiarazioni rese in
particolare dal Generale Bartolucci su le
dichiarazioni dallo stesso addotte in sede di
interrogatori e come ci ho detto il Generale
Bartolucci dispone, lo dichiara lui stesso
concordando in questo con l'allora Colonnello
Arpino, una verifica sulla presenza di aerei
militari quella notte e già questo è
indubbiamente, diciamo, strano, strano il fatto
che la verifica non venga attesa anche a aerei

alleati. Ha avuto riguardo al fatto che lo stesso Generale Bartolucci ha riconosciuto di essere a conoscenza delle pregresse segnalazioni di interferenze di aerei americani operanti in acque internazionali sulle nostre aerovie, quindi se veramente c'era un'ipotesi astratta di collisione una verifica andava fatta non solo sugli aerei italiani ma anche su aerei stranieri e al riguardo a parte la discrasia ulteriore e rappresentata dal fatto che mentre il Generale Arpino sostiene di averglielo riferito quella notte dell'esito di questa verifica e il Generale Bartolucci sostiene che quella notte non seppe più altra notizia c'è un dato da sottolineare e cioè il contrasto o meglio parziale contrasto di queste dichiarazioni con quelle rese dal Tenente Colonnello Lippolis. Chi è il Tenente Colonnello Lippolis? Era all'epoca il responsabile del soccorso, del Centro di Soccorso di Martina Franca. E' stato sentito anche ampiamente a questo dibattimento e dichiara in particolare all'udienza del 7 marzo 2001 e rispondendo a domande delle Parti Civili, pagine 59 e 60 della

trascrizione fa riferimento il Lippolis ad una richiesta a tutte le basi di segnalare l'eventuale perdita di velivoli, richiesta inoltrata quella notte, quella notte del 27 giugno di cui egli è stato uno dei protagonisti e che riguardava anche velivoli stranieri ed è di tutta evidenza che questa ricerca che è una ricerca che non a che fare con quei rapidi interpellati, quei rapidi flash che nell'immediatezza del fatto fa Patroni Griffi ai vari siti territoriali della Difesa Aerea a Bagnoli, è una richiesta molto più articolata e che presuppone ovviamente un input superiore, un input che viene presumibilmente dallo Stato Maggiore e al riguardo non dimentichiamo la telefonata che avviene alle 23:20 locali fra Licola e Martina Franca in cui si dà atto che poco prima aveva telefonato un Ufficiale di Stato Maggiore e che presumibilmente non può che essere il Tenente Colonnello Giangrande il che dà ovviamente riscontro alla veridicità di questa ricerca che già nella notte si cerca di effettuare su ciò che possa essere accaduto e

sulla presenza di traffico e per mettere in luce la contraddittorietà delle dichiarazioni rese dal Generale Bartolucci bisogna tener presente che non si comprende, perché pure avendo disposto quella verifica quella notte, pur non avendo secondo la sua versione saputo l'esito, la riponga la mattina estendendola questa volta anche agli aerei alleati, soccorre il rilievo acutamente fatto dall'Avvocato di Parte Civile Marini in sede di interrogatorio del Generale Melillo a che serviva questa ulteriore ricerca se qualcosa un aereo è italiano e straniero se appoggiato alle nostre basi non rientra è un qualcosa che si sa immediatamente. Dichiarò evidenza che questa ulteriore ricerca più ampio raggio e che tiene anche a dati radar che non hanno nulla a che fare con il luogo del sinistro, Poggio Renatico, non si può spiegare solo con una ipotetica, astratto timore di una collisione ma perché c'è stato un input molto più specifico. E' la stessa frase che il Generale Melillo dichiarò di aver sentito pronunciare dal Generale Bartolucci, "io vorrei saperne di più", sta a

significare che il Generale Bartolucci già qualcosa aveva saputo e quel qualcosa certamente non lo tranquillizzava. Lo stesso ordine di cui parleremo in seguito e che secondo il generale Melillo viene dato con lo Stato Maggiore all'I.T.A.V. di far avere un plotting, una traccia del DC9 che per quanto abbiamo già detto non è era certo finalizzato a trovare il punto di caduta, è comunque sintomatico del fatto che c'è qualcosa da parte dello Stato Maggiore di ben più concreto, ben più impellente di una ipotesi astratta di collisione che lo spinge ad effettuare siffatte verifiche. Questo è per quello che riguarda i canali di comunicazione che viene attraverso il C.O.P., alla luce di quanto abbiamo detto vi sono indizi univoci, concordanti sul fatto che tramite il C.O.P. questa notizia quanto meno sulla segnalazione di presenza di traffico americano è arrivata. C'è poi un secondo canale che è quello che tramite la Sala di Controllo di Ciampino, la R.I.V., risalendo fino all'I.T.A.V. poi si collega di nuovo al Capo di Stato Maggiore e qui dobbiamo ritenere che non

sembra assolutamente attendibile che il Generale Fazzino che dipende direttamente dal Capo di Stato Maggiore e che tra l'altro ha avuto il Generale Bartolucci proprio all'I.T.A.V. come suo superiore diretto pochi mesi prima, avendo saputo come afferma reiteratamente e giustamente, pur dopo molte contestazioni, il Colonnello Fiorito De Falco, di questa segnalazione di traffico che a sua volta il Fiorito De Falco ha avuto dal Guidi, non ne riferisca secondo i principi rigidi, giusti, della disciplina militare al Generale Bartolucci. Teniamo presente a riguardo che lo stesso Generale Bartolucci ha riconosciuto, ha lealmente riconosciuto anche, mi pare nell'ultimo, nell'interrogatorio all'inizio di questo dibattimento, che una notizia del genere sia ricevuta dal Generale Fazzino secondo prassi e avrebbe dovuto essere inoltrata, ha anche ammesso pur negando che comunque gli sia stata comunicata ha ammesso di aver parlato con il Generale Fazzino qualche giorno dopo di qualche profilo della vicenda, ma sul punto, sul punto relativo al funzionamento della catena

gerarchica di comunicazione di notizia che fa capo all'I.T.A.V., non può non rilevarsi la singolare concordanza di una posizione iniziale di assoluta negazione di aver saputo alcunché di questa notizia che assumono i tre anelli di questa catena gerarchica, il Tenente Colonnello Guidi, allora Colonnello Fiorito De Falco, il Generale Fazzino, abbiamo visto è stato lumeggiato ampiamente nelle udienze precedenti come quasi fino all'ultimo, a volte anche dinanzi all'evidenza delle prime... dell'ascolto delle prime telefonate, il Tenente Colonnello Guidi neghi di aver saputo di questo traffico americano e riconoscendolo solo alla fine e come lo stesso Colonnello Fiorito De Falco per ben due deposizioni neghi di aver sentito parlare di questo traffico americano e solo poi alla terza deposizione, all'ascolto effettivo della telefonata tra lui e Guidi lo riconosca affermando poi che sicuramente se avendo saputo tale notizia ne avrà parlato al Generale Fazzino e quanto al Generale Fazzino non può non sottacersi che sentito la prima volta dalla

Commissione Stragi, addirittura afferma di aver saputo della scomparsa del DC9 la mattina dopo dalla radio è chiaramente sintomatica questo trincerarsi per lungo tempo in una posizione negatoria di una volontà certamente... di nascondere qualcosa. Terzo R.O.C. di Martina Franca, vogliamo ipotizzare, diciamo per tuziorismo o perché il Generale Mangani purtroppo è morto o perché le sue deposizioni in qualche modo ci hanno quella sfumatura di incertezza, che esse pur utilizzabili non possono costituire prova del fatto che egli abbia riferito quella notte al C.O.P. e la mattina al Generale Bartolucci di quanto appreso a Martina Franca, ma possiamo ritenere che quella mattina stessa allorché su ordine del Capo di Stato Maggiore e del Sottocapo il Generale Melillo chiede notizie, quello stesse notizie al R.O.C. di Martina Franca e il R.O.C. non dica: "guardate che questi accertamenti li abbiamo già fatti questa notte, che ci hanno impegnato tutta la notte, che gli americani ci hanno risposto negativamente, che abbiamo nuovamente, insistito", come è possibile

ritenere, ripeto, anche a non voler tener fede o quanto meno a ritenerle non pienamente convincenti le dichiarazioni rese dal Mangani in istruttoria, che questa, la comunicazione di ciò che si era agitato quella notte nel sito di Martina Franca, cioè che c'era stata una segnalazione di traffico, di traffico americano e che sulla base di questo ci siano stati accertamenti per coerenza non vengano comunicati allo Stato Maggiore che chiede quelle stesse notizie? Sul punto come può il Generale Bartolucci affermare che non c'era motivo che il Generale Mangani gli dicesse alcunché, queste notizie, tutti questi discorsi che il Generale Mangani fa quella notte non hanno alcuna rilevanza, ma se il Generale Mangani avrebbe potuto dirgli proprio quelle cose che cioè la ricerca era consequenziale ad una segnalazione di traffico americano e che il Generale Bartolucci nega di aver saputo? Come si può fare un'affermazione del genere? Conclusivamente noi possiamo anche convenire che ovviamente non tutto quello che si è detto, quello di cui si è parlato

quella notte nei siti della Difesa Aerea sia stato comunicato ai vertici dello Stato Maggiore. Ad esempio le ipotesi di esplosione di cui si parla tra Guidi e Fiorito De Falco, discorso diverso vedremo poi di quello di cui si parla tra Guidi e Fiorito De Falco, discorso diverso, vedremo poi di quello di cui si parla tra Mangani e Lippolis, ma quello tra Fiorito De Falco e Guidi che sono tutto sommato un pour parler, possiamo anche ritenere plausibile che non ci fosse motivo di inoltrarle ai vertici, possiamo anche dire che taluni profili tecnici di questi accertamenti ad esempio le Riduzioni Dati fossero un qualcosa che non vi fosse motivo di notiziarle con l'urgenza e l'immediatezza del caso ai vertici dello Stato Maggiore ma che una segnalazione quella notte al massimo nelle prime ore della mattina, traffico americano e degli accertamenti effettuati anche con esito negativo, non fosse stata portata ai vertici dello Stato Maggiore può con serena certezza unendo tutti questi elementi indiziari univoci gravi e concordanti, ritenere che questa comunicazione

sia avvenuta. Una seconda indagine deve essere effettuata invece per verificare ciò che viene portato a conoscenza dello Stato Maggiore, dai vertici dello stato Maggiore e non nella notte del 27 giugno o nelle prime ore del 28 giugno, ma nei giorni immediatamente successivi e qui sciogliamo la riserva che avevamo effettuato in precedenza inerente i famosi rapporti con l'Ambasciata U.S.A., il discorso indubbiamente dobbiamo riconoscerlo realmente è piuttosto problematico, noi sappiamo che sia il Generale Bartolucci che il Generale Tascio in istruttoria affermarono di essere a conoscenza che c'erano stati i contatti fra gli addetti militari dell'Ambasciata U.S.A. e il Quarto Ufficio del S.I.O.S., anche pur sostenendo di ignorarne poi lo specifico contenuto, ciò contrastandosi con le dichiarazioni del Coltelli, Capo della Segreteria dello S.I.O.S. e soprattutto della Piccioni che era uno degli addetti a questo Quarto Ufficio. In sede dibattimentale c'è stato invece un allineamento delle posizioni sostenendo i Generali Bartolucci e Tascio che in realtà

avevano fatto quella dichiarazione sulla base di una imperfetta conoscenza globale degli atti processuali e avendo creduto sulla base delle contestazioni fatte dal Giudice Istruttore, che fosse un dato ormai pacifico, certo e non invece problematico come emerge da una successiva lettura, questo contatto Ambasciata U.S.A. e Quarto Ufficio S.I.O.S.. Per poter cercare di chiarire il reale svolgimento dei fatti, vediamo di partire dai pochi dati oggettivamente certi. Un dato indubbiamente certo è che quella notte, torno ripeto, alle 20:39, 20:40 Zulu, ci sono questi tentativi da parte della Sala di Controllo di Ciampino di mettersi in contatto con l'Ambasciata U.S.A., sono varie telefonate, ricordiamo il tono concitato, le voci di sottofondo, a volte cade la linea a volte si riesce a contattare il piantone ma poi la linea cade di nuovo, noi non possiamo sapere però che è successo dopo, perché? Perché come da prassi regolamentata quei nastri essendo avvenuto un così tragico evento debbono essere sigillati, le successive conversazioni telefoniche se

registrate vanno a confluire su un nastro che rimanendo fuori da questa sigillatura sarà poi sostanzialmente smagnetizzato, quindi non vi è più traccia, quindi documentalmente non possiamo più sapere che cosa è successo, dal combinato altro elemento certo era costituito dal combinato disposto delle deposizioni degli addetti all'ufficio dell'Attacchè militare dell'Ambasciata U.S.A., Coe per l'Aeronautica e Mc Bride per la Marina, combinato disposto da cui emerge che più tardi nelle prime ore della mattinata del 28 giugno da parte di un ufficio dell'Aeronautica Italiana viene una richiesta di accertamenti su eventuale presenza di traffico americano e viene costituito un sia pur informale gruppo di lavoro, e il Coe e il Mc Bride ciascuno per la parte di sua competenza compie degli accertamenti riferendone in particolare il Mc Bride, afferma di aver accertato che la Saratoga, la portaerei americana era nella rada di Napoli e di avere inoltrato una richiesta di notizie a Londra Cincusnaveur, ultimo dato e obiettivo certo, effettivamente con la data del 3 luglio

questo telex di Cincusnaveur perviene una risposta con una risposta negativa indirizzato, si badi, all'Ambasciata U.S.A. senza recare alcun indiretto di Autorità Italiane. La tesi se non sbaglio sostenuta dagli imputati è quella secondo cui l'input all'Ambasciata U.S.A. per effettuare queste verifiche sarebbe avvenuta proprio nella Sala di Controllo di Ciampino, la tesi anche se ripeto ci manca il riscontro principale e cioè il supporto documentale, perché ripeto, ad un certo punto il nastro viene sigillato, la tesi viene però contrastata da due dichiarazioni testimoniali, quella dell'interlocutore in lingua inglese Chiarotti il quale dichiara che questi tentativi non ebbero poi esito, non si riuscì a parlare e quelle ancor più credibili data la qualità del personaggio che abbiamo visto, il Diamanti, anche egli dichiara: "non si riuscì a parlare con l'Ambasciata U.S.A.", c'è poi un rilievo di ordine logico, perché cioè sembra un po' singolare che nell'Ambasciata U.S.A. si crei un gruppo di lavoro sia pure informale, sia pure, anche diciamo pure, diciamolo pure, anche di

routine in eventi del genere sulla base di una mera richiesta di un Controllore di volo, il Coe ci ha detto che non conosceva nessuno al controllo di Ciampino e tanto meno alla R.I.V. e non solo, ma teniamo presente che sulla base delle dichiarazioni e del Coe e di un altro componente di questo gruppo di lavoro, il Mei e purtroppo al pari del Mc Bride non si è potuto sentire al dibattito ma le dichiarazioni sono state comunque acquisite, questa ricerca fu estesa anche seppur sulla base, diciamo così, del sentito dire, alla eventuale mancanza o carenza di missili. Vorrei sottolineare che questo tipo di ricerca che fa l'Ambasciata U.S.A. ha piuttosto ampio raggio, aerei, navi, missili e cede un po' il contenuto di quella elementare richiesta in informazioni che come emerge dalle poche telefonate che abbiamo cerca di chiedere Chiarotti e sembra più consono ad una richiesta più articolata e che provenga da un ufficio, da un referente più qualificato quale lo Stato Maggiore. Per cui può anche possibilmente ritenersi che nell'ambito di quella verifica che

abbiamo visto sulla base di quanto dichiara Lippolis e è una verifica che quella notte non si ferma agli aerei italiani, sia stato o il Colonnello Arpino o il Tenente Colonnello Giangrande a contattare, diciamo così, l'Ambasciata. Ma ipotizziamo anche che ciò non sia probabile e che invece l'input sia realmente avvenuto da Ciampino e che Ciampino riesca dopo le 20:40 Zulu a contattare l'Ambasciata Americana, per la verità i testi americani collocano questa richiesta di notizie più nella prima mattinata che nella nottata ma ammettiamolo pure, cioè non è che poi una volta avuto questo input l'interlocutore di riferimento per l'Ambasciata restava comunque lo Stato Maggiore. Infatti il Coe dichiara di aver parlato con personale del Quarto Ufficio pur negando con qualche impossibilità di avere mai parlato con il Piccioni. Per la verità e per obiettività dobbiamo dire che sulle basi sempre delle dichiarazioni rese dal Coe al dibattimento e dalla compulsazione della sua agenda, il Coe non dovrebbe avere avuto molto tempo per avere

siffatti contatti perché era certamente in servizio il 28, può anche darsi le prime ore del 29 ma poi è rimasto in ferie fino alla festa dell'indipendenza americana del 4 luglio. Più lineare appare la versione del Mc Bride, l'esperto della Marina e che tra l'altro dichiara che una volta ricevuto da Cincusnaveur il famoso telex poi lo inoltrò, diciamo, al suo frontespizio e cioè se non sbaglio al S.I.O.S. Marina, fa anche il nome, se non sbaglio di un certo De Michelis per cui può anche ritenersi plausibile che poi questo telex trasmesso da Mc Bride al S.I.O.S. Marina, il S.I.O.S. Marina l'abbia a sua volta dato al corrispondente dell'Aeronautica al S.I.O.S. che a sua volta poi lo inoltri al Generale Melillo che come Comandante del Terzo Reparto era il tramite, diciamo così, di siffatta verifica, ciò ripeto, può avere indubbiamente una sua plausibilità e dobbiamo anche dare atto di un rilievo e cioè che sia il Coe, sia il Mc Bride e sia il Mei stesso, hanno detto che questi contatti con gli uffici dell'amministrazione militare italiana erano

contatti verbali, telefonici e ciò che sembra un po' meno plausibile è che però arrivato questo messaggio di Cincusnaveur esso possa transitare per tre uffici italiani S.I.O.S. Marina, S.I.O.S. Aeronautica e Terzo Reparto, senza neanche una minima nota di accompagnamento, comunque possiamo ritenere che oggettivamente non vi è prova che tra il S.I.O.S. italiano, il S.I.O.S. Aeronautica e l'Ambasciata Americana vi sia stato un vero e proprio carteggio in senso tecnico, però che dei contatti al di là dell'arrivo di questo telex di Cincusnaveur vi siano stati non sembra potersi sollevare dubbio, perché quanto meno il S.I.O.S., chiedo scusa, gli addetti aeronautici dell'Ambasciata U.S.A. dovevano avvertire il S.I.O.S., guarda che la questione la sta gestendo prevalentemente Mc Bride e gli Addetti della Marina, devono preavvertirli di ciò che avveniva e in ogni caso, un dato certo che certamente l'Ambasciata U.S.A. nella vicenda ha un ruolo centrale, non è il mero recettore finale di un messaggio ma è stato allertato, a mio giudizio un notevole livello di probabilità, dallo stesso

Stato Maggiore, ma comunque ha gestito certamente la vicenda, non si è limitato a fare da terminale di trasmissione del telex di Cincusnaveur e quindi non appare credibile che i vertici dello Stato Maggiore di questo interessamento da parte dell'Ambasciata U.S.A. non abbiano assolutamente saputo nulla. Altra questione relativa a notizie che potevano essere pervenute nei giorni immediatamente successivi allo Stato Maggiore e quelli inerenti gli accertamenti sui dati radar di Ciampino, sul punto dobbiamo distinguere due profili, uno è quanto poté essere riferito su questi primi accertamenti, sui dati radar di Ciampino allo Stato Maggiore tramite la catena gerarchica che dal Russo risale al Guidi, Fiorito De Falco e Generale Fazzino, altro è quello che può avere appreso invece allo Stato Maggiore dalla Commissione Luzzatti in ordine ai suoi primi accertamenti. Sotto al primo profilo si è già detto che il Tenente Colonnello Russo anche se i punti -17 e -12 non li scrive in quel plotting, però segnala certamente che qualcosa di provvisorio da approfondire ed incerto c'è

attorno al DC9, ce lo dice il Guidi su pura contestazione, ce lo dicono in istruttoria il Fiorito De Falco e il Generale Fazzino, i medesimi poi anche se in sede di deposizione tendono a minimizzare la rilevanza di questi dati e di cui però riconosco l'oggettiva esistenza ed è anche pacifico che questo accertamento è stato chiesto dallo S.M.A., lo dice molto chiaramente il Generale Melillo, fu chiesto da noi nell'ambito di questa verifica all'I.T.A.V. di fare questo accertamento e si è visto come Guidi, talloni fra virgolette, il Tenente Colonnello Russo per sapere qualche notizia. Orbene, lo stesso Generale Melillo dichiara anche certamente avendolo chiesto allo Stato Maggiore, l'esito di questo accertamento fu riferito e solo che il Generale Melillo non è credibile, allora lui dice: "io so che fu riferito che non c'era niente", come è possibile affermare che alla luce delle dichiarazioni di Guidi, Fiorito De Falco, Fazzino, rese in istruttoria che fu riferito che non c'era niente, possiamo credibile ritenere che fu riferito che erano accertamenti certamente

provvisori che forse c'era una possibilità di interpretazione alternativa, ma esula sostanzialmente da ogni logica di buonsenso anzitutto, anche di disciplina militare affermare che fu riferito assumendosene tra l'altro la responsabilità che su quei dati non c'era assolutamente niente, quindi certamente quegli accertamenti provvisori, prodromica e meritevoli certamente di ulteriori approfondimenti effettuati dal Tenente Colonnello Russo, allo Stato Maggiore vengono riferiti. Diverso è il discorso per quei primi accertamenti fatti nell'ambito della Commissione Luzzatti, con particolare riguardo all'audizione del Lund e anche all'audizione del Macidull, a giudizio del P.M. non vi è prova che di questi accertamenti, quanto meno non vi è prova esaustiva, lo Stato Maggiore sia stato reso edotto se non, diciamo, alla fine quando ormai viene redatta la prima prerelazione della Commissione Luzzatti, e questo ci porta al discorso che faremo in seguito sulla famosa lettera del 20 dicembre 1980, perché faccio queste affermazioni? Perché sul punto in

sede di istruttoria formale era maturato un equivoco, quello cioè che all'interno della Commissione Luzzatti vi fosse un rappresentante dell'Aeronautica Militare, bisogna riconoscere che questo non è vero, il Maggiore Mosti fu sì designato su indicazione dello Stato Maggiore ma non come rappresentante dell'Aeronautica Militare sebbene come Controllore di volo, quanti Controllori di volo erano ancora militarizzati, ovviamente la designazione doveva avvenire da parte dell'Autorità Militare, ma egli agisce come tecnico di Controllore di volo e tre mesi dopo, se non sbaglio, passa ai ruoli civili, quindi per il Maggiore Mosti non c'era alcun obbligo di riferire in via gerarchica ai superiori, quindi allo Stato Maggiore di quei primi accertamenti effettuati. Si potrebbe anche ipotizzare che qualche notizia sia pervenuta sui lavori fatti dalla Luzzatti tramite il Tenente Colonnello Russo che sia pure nei primissimi giorni, abbiamo detto, qualche contatto ce l'ha con la Luzzatti, in particolare con Bosman, Mosti, Ruscio, ma l'identificazione del Tenente Colonnello Russo

con l'esperto radaristico che discute sulla interpretazione dei dati radar e di cui parla il Pontecorvo e quanto meno estremamente problematica, la dichiarazione del Pontecorvo tra l'altro che non era un Tecnico, sono estremamente sfumate sul punto, e poi non è vero e in questo bisogna correggere un'affermazione fatta in sede di requisitoria scritta, che il Russo riferisce al Bosman sulla presenza di tracce ultronee in quel tracciato, perché in realtà in quel tracciato perché in realtà leggendo la deposizione il Russo consegna al Bosman questo plotting ma senza fare commenti, qualche commento lo fa con il Ruscio, sulla base delle dichiarazioni rese dal Ruscio in istruttoria per sono commenti piuttosto sfumati e per cui conclusivamente possiamo ritenere che degli accertamenti effettuati dalla Luzzatti e quindi del carattere problematico, della conferma, possiamo dire, della problematicità dei dati di Ciampino, della conferma della possibile presenza di altri aerei lo Stato Maggiore per ciò che concerne i lavori della Luzzatti lo viene a

sapere allorché viene depositata la prima relazione, però ribadisco i primi accertamenti, quelli fatti dal Tenente Colonnello Russo che evidenziano che c'è qualcosa che non quadra bene, pur meritevole riapprofondimenti, questo sicuramente dobbiamo ritenere che lo Stato Maggiore ne sia stato avvisato. E c'è un ultimo profilo da verificare per ciò che concerne quanto segnalato allo Stato Maggiore dell'Aeronautica nei giorni immediatamente successivi al 26, 27 e 28 giugno 1980, mi riferisco a taluni primi, pur rudimentali, accertamenti fatti su tracce di esplosione, in precedenza ho detto che nell'ipotesi di esplosione fatta, possiamo anche dirlo un po' pour parler, tra Guidi e Fiorito De Falco, ovviamente non c'era motivo di riferirne ai vertici dello Stato Maggiore, diverso poi il discorso per quello che invece concerne quei discorsi su possibili esplosioni che si agitano non in una ma in ben numerose telefonate, nel sito di Martina Franca tra il Tenente Colonnello Lippolis e il Generale Mangani, questo perché? Perché queste telefonate hanno un seguito, ce lo

dice con molta chiarezza il Tenente Colonnello Lippolis si badi il Tenente Colonnello Lippolis è un teste più attendibile, perché è un teste che testimonia e l'abbiamo sentito al dibattimento, con calore, schiettezza, convinto di rendere un servizio e alla verità e all'Aeronautica, giustamente è stato un fedele servitore, e sostiene infatti con sicurezza alla sua tesi di esplosione interna, cosa si dice Lippolis? Che praticamente subito dopo, quasi nell'immediatezza del tragico evento egli va a controllare quei reperti, prima ancora poi di essere chiamato dal Giudice Guarino a Palermo, e sulla base di riscontri che effettuano, tristi riscontri, presenza di qualche brandello di carne su quei pochi reperti, sedili rinvenuti, su cuscini, anche su una certa ricostruzione fatta in collaborazione con l'"Itavia", della dislocazione dei sedili ed egli si sente corroborato della sua ipotesi di esplosione interna, e ne fa oggetto di una relazione scritta al suo Comandante, questo lo dichiara Lippolis non solo al dibattimento ma addirittura sin da quando viene sentito dal

Colonnello Barale nell'ambito della Commissione Pisano, abbiamo in atti anche la trascrizione di quella conversazione, la conferma dinanzi al Giudice Istruttore, la conferma al dibattimento e conferma un altro dato, egli è meravigliato di questa relazione che poi ha cercato non si trovato più, orbene, noi possiamo certamente anche ritenere plausibile pur con qualche perplessità che nell'immediatezza del fatto il Generale Mangani parlando con il Generale Bartolucci o comunque con il Capo di Stato Maggiore... con altri esponenti dello Stato Maggiore lì per lì non riferisca di questi discorsi relativi all'esplosione anche se sono discorsi piuttosto reiterati, ma non appare assolutamente plausibile che quando questa ipotesi di esplosione termina si incarta, si radicalizza in un documento, questi non vengano tratti, sono dei primi accertamenti, seppur rudimentali su una vicenda così tragica e così oscura, è ancor più sintomatico il fatto che questa relazione sia scomparsa e ripeto il Tenente Colonnello Lippolis adesso Colonnello, il

teste tanto più attendibile, in quanto è un teste che in buona fede con calore nel suo deporre ritiene di dare un servizio, ripeto, e alla giustizia e alla stessa Aeronautica, di cui ripeto ancora è fedele servitore. E a questo punto noi possiamo passare a un terzo scalino della nostra scaletta, abbiamo individuato ciò che fu accertato, sentito, percepito quella notte nei vari siti dell'Aeronautica Militare, ricompreso ovviamente Ciampino, abbiamo cercato di individuare quello che di queste notizie della notte della mattina del 28 e nei giorni immediatamente successivi viene riferito ai vertici dello Stato Maggiore, ora dobbiamo cominciare ad addentrarci nella problematica giuridica, anche se non la esauriremo certamente in questa udienza, per vedere di individuare se queste notizie, segnalata presenza di traffico americano, tentativo di verifica conseguenti a questa segnalata presenza, contatti, sia pur informali, sia pur verbali con l'Ambasciata U.S.A., dubbi sulla interpretazione dei... radar... di Ciampino dovessero essere riferiti

dai vertici dell'Aeronautica Militare al Ministro della Difesa, indubbiamente e quindi se vi fosse un obbligo di riferirne, come sappiamo in base all'ordinamento allora vigente di D.P.R. 477 del 1965 il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ovviamente anche per le altre due Armi, è la figura nella sua Arma istituzionale di riferimento per il Ministro della Difesa e pertanto ai sensi dell'art. 8 di questo su citato decreto egli è considerato alto Consulente del Ministro, e quindi investito per l'effetto di un obbligo d'informativa per i fatti più rilevanti per l'Aeronautica per l'Arma da egli diretta, non possiamo certo contestare che la tragedia del DC9 pur guardando un velivolo civile non fosse ovviamente un fatto rilevante per l'Aeronautica, per il fatto anomalo in cui si era verificato un aereo che scompare in alta quota senza aver avuto il tempo di dare neanche il minimo segnale di allarme, tanto più che a quell'epoca l'Aeronautica in quanto ancora controllante il traffico civile era ovviamente interessata a questo evento, anche se riguardava un velivolo

civile, in questo caso ha l'obbligo di informativa diciamo sua sponte scaturente per il Capo di Stato Maggiore, comunque dalla sua qualità di vertice dell'Arma di alto Consulente di Ministro della Difesa si sovrappone l'obbligo un'informativa, scaturente invece dalla richiesta del Ministro e personalmente e tramite il suo Capo di Gabinetto, avere notizie sull'evento, ormai pacifico, contestato, che notizie sono state date ovviamente, il problema giuridico che dobbiamo porre è se fra le notizie date dovessero esserci anche quelle a cui abbiamo fatto e di anzi riferimento. Ora sul punto dobbiamo prendere atto per valutarne criticamente di alcune informazioni fatte e dalle Difese e dagli stessi imputati e nel corso dell'istruttoria e in questo dibattito e cioè il rilievo che la rilevanza di queste notizie di cui abbiamo parlato era in qualche modo, sarebbe stata in qualche modo attenuata, perché quanto alla segnalazione di traffico americano si dice: "noi non abbiamo saputo niente ma anche ove avessimo saputo deve per logica ritenersi che contestualmente abbiamo

anche saputo che la presenza di questo traffico è stata smentita, la ricerca rapida fatta da Martina Franca e in particolare dal Capito Patroni Griffi presso vari siti ci ha dato delle risposte negative"; secondo, questa notizia originata dalla Sala Controllo di Ciampino non individuava però la sua fonte, era una notizia diciamo così non dico anonima ma indubbiamente incerta nella sua verifica, dobbiamo rilevare sul punto che per la verità sorge illegittimo dubbio che un tentativo di verifica sia stato fatto anche se un qualcosa che emerge appena tra le righe del processo, non si è potuto evidenziarlo nella sua necessaria emetterezza, mi riferisco a quella inchiesta informale condotta dall'I.T.A.V. e non già dal Terzo Reparto, e sul punto occorre doverosamente fare questa puntualizzazione, cui accennano come flash nel corso alcuni nell'istruttoria altri nel dibattimento, Grasselli, il Corvari e il La Torre, significativo Signori della Corte un rilievo, Grasselli, La Torre e Corvari sono quelli che fanno parte del team del T.S.R. che proprio ha

gestito direttamente gli ultimi momenti di vita diciamo del DC9, un riscontro all'effettuazione di questa inchiesta da parte dell'I.T.A.V. la si potrebbe rinvenire anche in quanto dichiara il Colonnello Fiorito De Falco alla Commissione Pisano il 6 aprile '89, laddove afferma di aver personalmente interpellato i responsabili del controllo del traffico aereo di Ciampino onde accertare se vi fossero situazioni anomale antecedenti o susseguenti la con... del DC9, sentito su tale dichiarazione che pertanto utilizzabile dal Giudice Istruttore il 10 ottobre '91, Fiorito De Falco si contraddice, fa confusione sulle persone cui avrebbe fatto riferimento in questa dichiarazione alla Commissione Pisano, dice Guidi, Russo, poi Caposala, mentre dalle telefonate registrate quella notte non c'è traccia di contatti diretti fra Fiorito De Falco alla Sala di Controllo, per cui sembrerebbe che si tratterebbe di accertamenti e interPELLI fatti successivamente, anche se di poco, allora non possiamo non domandare come accennavo prima, vengono sentite

proprio le persone più direttamente interessate alla vicenda del DC9, quelle che secondo altri testi avrebbero rilevato delle tracce e perché questi tacciono, perché non ricordano, perché nulla fu formalizzato in merito? Sono interrogativo che pesano anche se oggettivamente non possiamo trarre l'univoca deduzione che i vertici dello Stato Maggiore abbiano condizionato tale esito di tali informali colloqui che ripeto emergono al processo ma in modo purtroppo embrionale, non è stato possibile approfondirli ulteriormente, è un altro punto interrogativo che occorre tener presente, invece come dicevo i vertici dello Stato Maggiore vengono a sapere, lo accennavo prima, delle tracce rilevabili dal plotting redatto dal... come dicevo vengono a sapere delle tracce del plotting redatto da Russo e lo vengono a sapere peraltro probabilmente al più presto nel pomeriggio del 28 giugno, e orbene, questo è il terzo punto di presunta attenuazione delle notizie cui facevo riferimento, si è replicato, si è detto più volte nel corso di questo dibattimento, in quel momento

questi dati erano già oggetto di accertamenti da parte della Commissione Luzzatti, tempestivamente costituita dal Ministro dei Trasporti e da parte della Magistratura, in quel momento la Procura della Repubblica di Palermo, per cui interlocutori dell'Aeronautica più su questo punto del Governo o del Ministro dovevano essere semmai la Commissione Luzzatti medesima con cui il Colonnello Russo parla all'Autorità Giudiziaria, ritiene peraltro il Pubblico Ministero che anche operando siffatte puntualizzazioni circa la rilevanza di questi dati portati a conoscenza dei vertici dello S.M.A. non possiamo negare che essi comunque dovessero essere portati a conoscenza del Ministro della Difesa, perché? Perché non sono certamente queste notizie di mera cornice, ma pur certamente provvisorie sono notizie di estremo interesse che hanno una caratura tra virgolette politica, se teniamo presente il particolare contesto internazionale citato, con particolare riguardo ai rapporti con la Libia, soprattutto è questo un punto su cui occorre particolarmente

insistere, ciò che andava evidenziato al Ministro della Difesa era il collegamento ict oculi effettuabile, tra la segnalazione di presenza di traffico americano, ancorché smentita dagli alleati e quelle incertezze sui dati radar di Ciampino, che pur meritevole di approfondimento prendevano al momento non plausibile, quanto meno non rassicurante, per nulla tranquillizzante la smentita data così con flash da parte di siti alleati, perché in quel momento i comandi alleati erano, per usare un termine giuridico delle parti in causa, non avevano l'attendibilità del Terzo, tant'è vero ha già efficacemente ricordato la Parte Civile che quella notte nel sito di Martina Franca i siti dell'Aeronautica territoriali non si mostrano affatto soddisfatti, prima il Tenente Smelzo, poi il Generale Mangani di queste prime rassicurazioni date dalle Autorità alleate e insistono per sapere ulteriori notizie e fanno quelle famose ipotesi o di collisione o di esplosione di cui si è accennato, e che lo stesso Stato Maggiore non sia tranquillizzato e voglia vederci a fondo lo dimostra pur nei suoi limiti,

pur senza esagerarne la portata, quell'accertamento effettuato a Boccadifalco il 4 luglio '80 su reperti o presunti reperti di aerei americani sulla base di notizie attinenti a presunta collisione, che verrà mi pare anche dalla stampa, ma non credo possano ricondursi tutte a notizie di stampa, ora è pacifico in atti che di tutte queste notizie che abbiamo detto nessuna fu portata a conoscenza del Ministro della Difesa e per l'effetto al Governo, sul punto estremamente esaustive sono le dichiarazioni concordi rese in istruttoria dal dibattimento sia dal Ministro Lagorio sia dall'allora Presidente di Consiglio Onorevole Cossiga, l'unico dato scritto che abbiamo fino al 10 luglio quando l'Onorevole Lagorio riferisce sulla vicenda alla Commissione Difesa della Camera dei Deputati era appunto mi pare proprio 4 luglio '80 del Capo di Stato Maggiore della Difesa che però in realtà parla soltanto dei reperti o presunti tali rinvenuti, ed è sulla base di questo appunto, nonché essenzialmente di comunicazioni verbali fatte dal Generale

Bartolucci anche con riguardo alle notizie pervenute tramite il telex di Cincusnaveur che il Ministro Lagorio fa il 10 luglio una relazione alla Camera che in quel momento finisce per convalidare la tesi allora prevalente dei mass-media del cedimento strutturale, è significativo al riguardo in quel momento l'Aeronautica non riferisca neanche a livello problematico, sia ben chiaro, quegli elementi pur precari inerenti tracce di esplosione interna cui facevo di anzi riferimento, non riferisce se è esplosione interna e sappiamo bene che l'Aeronautica in seguito ha ritenuto, ha appoggiato, ha condiviso la tesi dell'esplosione interna, questo dopo, quando ormai il cedimento strutturale era caduto, in quel momento parlare di esplosione interna faceva scivolare il discorso anche su esplosione esterna, ricordiamo un passaggio al riguardo significativo della telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco, ad un certo punto dopo aver parlato della possibile collisione si parla di esplosione, quando Fiorito De Falco viene sentito in istruttoria da parte del Pubblico Ministero,

se non sbaglio dal collega Salvi che si contesta quell'esplosione di cui parlano, è chiaramente una esplosione esterna, perché collegato alla collisione, il Colonnello Fiorito De Falco reagisce affermando che assolutamente no, non gli sembra, egli voleva parlare di una esplosione interna, esplosione interna in quel contesto fa scivolare il discorso sulla esplosione esterna, quindi anche solo parlare di esplosione interna nei termini... **PRESIDENTE:** il microfono. **PUBBLICO**
MINISTERO ROSELLI: chiedo scusa Presidente! Anche solo parlare di esplosione interna nei termini in cui in buona fede riferisce Lippolis in quel momento può alterare quel quadro tranquillizzante dato dalla tesi prevalente dei mass-media del cedimento strutturale, e quindi l'alto patrimonio tecnico di cui l'Aeronautica Militare in quel momento è solo depositaria fa leva sul Ministro che appoggia quindi e non contrasta la tesi del cedimento strutturale e determina per l'effetto del Ministro del Governo una sostanziale situazione di empasse per vari mesi, ripeto, sul fatto che nulla di tutto, né di segnalazione di

traffico, né di incertezza sui dati radar di Ciampino, né di qualche sia pur rudimentale traccia di esplosione interna viene riferito, parlano concordemente Lagorio e il Senatore Cossiga quando gli imputati essendosi i medesimi arroccati sulla affermazione pregiudiziale di non aver saputo nulla è consequenziale che sostenga che nulla di dover riferito al Ministro. Per la fine di giugno e luglio '80 possiamo pertanto ritenere provata l'omessa comunicazione di notizia all'Autorità Politica, quanto meno con riferimento ai punti A, B, C e D dei profili di omissione come in apertura del mio flash introduttiva di qualche udienza fa indicati, mentre per quello sub E attinenti la questione del Mig libico possiamo invece dare una risposta negativa sulla base di quanto già esposto dalla collega Monteleone. Possiamo però parlare di omissione di notizia o addirittura di comunicazione di dati errati anche con riferimento al secondo segmento della condotta contestata, e cioè quella verificatasi nel dicembre del 1980, è ovvio il discorso riguarda

essenzialmente la nota a firma del Sottocapo di Stato Maggiore Generale Ferri del 20 dicembre 1980, nota che con qualche modifica non essenziale poi il Generale Tascio inoltra il successivo 23 dicembre al Pubblico Ministero titolare dell'indagine... **PRESIDENTE:** un momento, perché il microfono... forse modificando un po' la posizione, vediamo. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** mi cade, provo, si sente? Semmai provo a reggerlo con la mano. **PRESIDENTE:** può abbassare la testa, così è più vicino. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** proviamo. **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** si sente? **PRESIDENTE:** sì sì. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** allora ripeto, la nota del 23 dicembre 1980 a firma del Sottocapo di Stato Maggiore Generale Ferri indirizzata allo Stato Maggiore Difesa poi inoltrata per conoscenza anche al Gabinetto del Ministro con qualche lieve modifica il successivo 23 dicembre 1980 viene inoltrata dal Generale Tascio al Pubblico Ministero titolare delle indagini Dottor Santacroce, come avevo anticipato qualche udienze fa questo secondo profilo non è

rilevante ai fini delle contestazioni in quanto attiene i rapporti con l'Autorità Giudiziaria che non attengono alla condotta criminosa ipotizzata, del resto sul punto era stata già sollevata, elevata un'autonoma imputazione nei confronti del Generale Tascio, mi pare capo d) dell'originaria rubrica poi caducata, poiché il fatto non è più preve... dalla legge come reato, quindi ciò che ci interessa essenzialmente è la nota del 20 dicembre 1980, qui c'è innanzi tutto un profilo formale da tenere presente, questa nota è diversa dall'appunto... proprio su quel profilo formale dall'appunto a firma del Capo di Stato Maggiore della Difesa del 4 luglio '80, infatti non è diretta né al Ministro e neanche al Capo di Stato Maggiore della Difesa ma allo Stato Maggiore Difesa, il Generale Ferri ha dato una spiegazione di questa diversità di procedura di inoltro, spiegando che non essendo in sede Capo di Stato Maggiore che comunque aveva concordato sull'inoltro di questa nota, essa doveva andare da Stato Maggiore a Stato Maggiore, e quindi la nota doveva seguire protocolli di inoltro

diversi, certo è però, e questo è un dato invece sostanziale e saliente, che non sembra confermata la tesi sostenuta dal Generale Bartolucci e dal Generale Ferri e anche dagli altri imputati secondo la quale questa lettera viene fatta di iniziativa dall'Aeronautica Militare per rispondere a notizie di stampa o allarmistiche sorte, basate a loro volta sulla diffusione dei dati della prerelazione Luzzatti e soprattutto delle polemiche dichiarazioni del Davanzali, il quale aveva sposato quest'ultima apertamente, la tesi del missile che invece viene data solo come possibile dalla prima prerelazione Luzzatti, emerge invece dagli atti che questa richiesta viene in realtà sollecitata dal Ministro della Difesa, ce lo dice chiaramente il Ministro Lagorio, che egli in quel frangente sollecitò anch'egli allarmata da queste notizie, sollecitò richiesta di informazioni all'Aeronautica e un riscontro ve n'è nell'appunto datato 24, nell'appunto datato, chiedo scusa, 22 dicembre 1980 del Capo di Gabinetto del Generale De Paolis del Ministro della Difesa per addirittura

l'Onorevole Forlani, allora Presidente del Consiglio che viene distato dal Ministro Lagorio per l'inoltro a Forlani, appunto che sia pure in termini più riduttivi, più contenuti riprende della sostanza quanto indicato nella famosa nota del 20 dicembre 1980, quindi in realtà questo appunto ha come reale effettivo destinatario il Ministro della Difesa e per suo tramite il Governo, anche se indubbiamente permane sotto il profilo formale qualche carattere sfuggente circa l'individuazione dell'effettivo destinatario, non tutti cioè potevano forse rendersi conto nel momento di redigere questa lettera di cui sarebbe stato l'effettivo destinatario e questo è un profilo che nel prosieguo della requisitoria vedremo ha una certa rilevanza, cioè che comunque va evidenziato in questo momento è che mentre nel luglio '80 i rapporti che su questa vicenda del DC9, i vertici dell'Aeronautica Militare tengono con il Ministro... sono... si svolgono secondo moduli del tutto informali, comunicazioni essenzialmente verbali al contrario qui nel dicembre '80 abbiamo una formalizzazione della

posizione dei vertici dell'Aeronautica Militare, c'è proprio una lettera molto articolata, in questa nota del 20 dicembre 1980 si è ritenuto di individuare in sede istruttoria alcuni profili di omissione, precisamente, omessa menzione dei dubbi interpretativi sui dati Radar di Ciampino, omessa menzione della ricerca di traffico militare americano che era impegnato la notte del 27 giugno '80 il Controllo di Ciampino e i siti della Difesa Aerea, sulla base appunto della segnalazione della presenza di detto traffico omessa segnalazione delle incertezze emergenti, in ordine ai tracciati radar rilevati a Licola e omessa segnalazione della lacunosità dei tracciati Radar di Marsala, inoltre sono stati criticati e censurati in sede istruttoria, siccome falsi e o errati i seguenti punti, indicazione della documentazione fornita dal Radar di Siracusa tra le fonti di conoscenza della Difesa Aerea in ordine al tracciato del DC9, laddove i tracciati Radar di Siracusa essendo un fonetico manuale il DA1 e gli estratti del DA1, non risultano non solo non essere stati

mai acquisiti, ma neanche richiesti nell'immediatezza del fatto dallo S.M.A. nel corso di quella verifica disposta dal Terzo Reparto, individuazione dell'interruzione della registrazione del nastro radar di Marsala alle ore 19:04 Zulu come determinata da una dimostrazione di cambio nastro da parte di un Operatore anziché dall'effettuazione dell'esercitazione S.I.N.A.D.E.X., esclusione del possibile coinvolgimento di altri aerei e infine alterazione nell'allegato alla predetta nota, costituito la copia conforme del telex del Cincusnaveur del 3 luglio '80 della data del messaggio medesimo, una accurata analisi complessiva del contenuto di siffatta nota alla luce delle altre risultanze processuali, evidenzia quanto segue, 1) certamente quando viene redatta la nota del 20 dicembre 1980, la Commissione Luzzatti era da vari mesi stata già investita della problematica relativa di interpretazione dei Dati Radar di Ciampino e aveva svolto un'accurata istruttoria sentito Lund, sentito Macidull, era stata acquisita la

Relazione Selenia, la prima Relazione Selenia della quale nelle scorse udienze diffusamente vi ha parlato il collega Amelio, per cui certamente quei dubbi interpretativi inizialmente già emersi dal plotting redatto dal Tenente Colonnello Russo, erano stati sviluppati e approfonditi nell'ambito della Commissione Luzzatti e anche in base a questo la Commissione Luzzatti nella prima prerelazione arriva ad ipotizzare senza però assolutamente parlare di certezza che causa della caduta del DC9, poteva essere anche una esplosione esterna, ma il fatto che a differenza che i primi di luglio del 1980 a livello ufficiale non si potesse più parlare di un silenzio assoluto sul punto relativo all'interpretazione di Dati Radar di Ciampino, non perciò legittima la persistente elusione di questo problema da parte dei vertici dell'Aeronautica Militare nei confronti dell'Autorità Politica in questa nota del 20 dicembre, perché l'elusione persistente anche se si presenta con toni più sfumati ma egualmente pregiudizievoli mi spiego, è vero dobbiamo dare

atto che nel preambolo di questa nota si fa espresso riferimento a questi lavori svolti dalla Commissione Luzzatti, ed è altrettanto indubitabile che alla data del 20 dicembre la Luzzatti non è pervenuta a conclusione definitiva, beh, vi arriverà mai, ma è altrettanto vero che la prima prerelazione della Luzzatti che l'Aeronautica Militare mostra di conoscere in questa nota forniva sul punto dell'interpretazione dei Dati Radar di Ciampino elementi interessanti e concreti a differenza di quanto si afferma nella nota che configuravano per i vertici dello Stato Maggiore, come doveroso contributo il comunicare anche in via problematica all'Autorità Politica, che comunque chiedeva di essere informata quanto a suo tempo ha verificato nell'ambito della R.I.V. e a questo punto non possiamo non concordare con quanto rilevato dall'Avvocato di Parte Civile Marini nel corso della discussione e che cioè non regge la motivazione addotta dagli imputati che essi cioè non potevano interferire nel merito dei lavori svolti dalla Commissione Luzzatti e neanche nel

merito dell'inchiesta svolta dalla Magistratura, perché la nota del 20 dicembre parla diffusamente della situazione dei radar della Difesa Aerea che pure quanto meno erano oggetto di indagine da parte della Magistratura, la quale Magistratura per converso ai sensi dell'art. 828 del codice della navigazione si valeva come supporto della Commissione Luzzatti. Inoltre è rilevante la persistenza del silenzio dell'Aeronautica Militare, dei vertici dell'Aeronautica Militare su questa famosa ricerca di traffico aereo navale americano, che caratterizzò le prime ore e i primi giorni successivi al tragico evento, soprattutto con riferimento alla circostanza che questa ricerca era motivata da una segnalazione specifica avvenuta, non era supportata da una teorica ipotesi di collisione, sì, certamente come ho già detto la rilevanza di questa circostanza poteva essere attenuata da quelle risposte negative date agli interpellati flash, dei siti territoriali dell'Aeronautica, e anche poi dello Stato Maggiore circa la presenza di questo traffico, ma ripigliamo quel discorso che facevo

con riferimento a luglio sul mixer che bisogna effettuare tra i due dati, dubbi sull'interpretazione dei dati Radar di Ciampino, segnalazione di presenza di traffico americano ancorché smentito, la smentita di per se stessa non può essere pienamente attendibile, perché viene da una parte in causa, ora proprio adesso a dicembre, allorché quei dubbi, acquistano una consistenza maggiore per quegli accertamenti che fa la Luzzatti è tanto più significativo quanto più doveroso sottolineare che a quei dubbi... che si vanno concretizzando va accompagnata con una segnalazione di traffico americano è stata fatta e che quindi la smentita ancorché se ne debba dare menzione, è una smentita che viene da un soggetto che è parte in causa, invece ritiene il Pubblico Ministero che non possa scriversi a colpevole volontaria omissione il mancato riferimento in questa nota a talune certezze interpretative sui Dati Radar di Licola, certo, dei dubbi vi furono ne ho già accennato in precedenza ne parlerà diffusamente il collega Amelio, nella doppia traccia che non si comprende

bene, come possano... quelle due tracce che non si possano bene come farci concentrare sul DC9, è un dubbio che si agita nella notte a Licola e anche a Martina Franca, però non abbiamo prove che questo dubbio sia stato portato a conoscenza dello Stato Maggiore per un dato di fatto che le stesse telefonate in cui questi dubbi si agitano finiscono per concludersi con conclusioni, scusate ripetizione delle parole, che ex post possiamo ritenere sbrigative, ma che in quel momento sono conclusioni, parlando infatti Patroni Griffi con Massari si dice ad un certo punto... sta "probabilmente è un errore di rilevazione della Difesa Aerea" e poi inserendosi nel discorso anche Lippolis, dicono "eh, sì, dobbiamo concludere ad un certo punto che si tratta probabilmente dell'«Air Malta»", cioè questo dubbio sulla doppia traccia che certamente si agita che poi in sede peritale può essere utilmente ripresa, utilmente sviluppata ai fini dell'individuazione della causa del sinistro però come dubbio muore già all'interno del Terzo R.O.C. e quindi non abbiamo ragionevole prova per

ritenere che questo dubbio qui sia stato inoltrato ai vertici dello Stato Maggiore. Invece è diverso il discorso per quello che riguarda l'indicazione, la mancata indicazione delle lacunosità dei Dati Radar di Marsala, lacunosità che all'epoca l'Autorità Politica era praticamente ignota, si è vero che questo buco non avviene alle 21:04 locali, quindi dopo la caduta del DC9, ma non dimentichiamo che ciò che rivela quel contesto non è solo la causa del sinistro, ma uno scenario nel cui contesto per il significato al riguardo sì, nell'immediatezza del fatto che la stessa Magistratura aveva chiesto i tracciati radar, non circoscritti intorno alle 21:00 il decreto Guarino chiede i dati radar fino alle 23:15 locali, per cui l'individuare che i tracciati radar di Marsala per una causa che poi vedremo non era neanche quella erano incompleti dopo le 21:00 aveva una notevole rilevanza, oggettivamente poi falso il riferimento ai tracciati Radar di Siracusa, come vi ho detto non solo non vengono mai consegnati all'Autorità Giudiziaria, anche se il dubbio, se il decreto

Guarino vi facesse riferimento per obiettività ma neanche risultano consultati nell'immediatezza del fatto dal Terzo Reparto, detiene peraltro il P.M. che questo è una falsità oggettiva ma innocua o quanto meno non sorretta da una volontà di depistaggio, frutto probabilmente di un errore del mancato coordinamento all'interno del Terzo Reparto che redasse questa lettera, questo perché anzitutto perché non menziono... menzionare questi tracciati Radar di Siracusa, in una lettera che andrà anche poi al Giudice Santacroce, questi tracciati mai ovviamente avuti, avrebbe costituito un termine calcistico, una specie di autogol; ma soprattutto perché noi sappiamo che all'epoca Siracusa come portata di radar non arrivava a Ustica, copriva sì, una ridotta fascia del basso tirreno ma non copriva Ustica, certo avrebbe potuto forse avere una qualche rilevanza nella ricostruzione dello scenario complessivo, però certamente il fatto che se ne faccia in questa sede menzione non appare assolutamente univocamente indice di consapevole falsità, c'è però un'altra

oggettivamente falsa affermazione contenuta nella nota del 20 dicembre del '90 che questa si ritiene che abbia invece una sua rilevanza che è quella relativa alla causa dell'interruzione del nastro Radar di Marsala che come detto viene indicata come una specie di dimostrazione di cambio nastro e non già perché c'è stata l'esercitazione S.I.N.A.D.E.X.. Teniamo presente al riguardo che la notizia che la Magistratura aveva già appreso questo fatto, che cioè la vera causa del buco che fu constatato a Borgo Piave nel novembre... nel era esercitazione S.I.N.A.D.E.X. non viene direttamente dall'Aeronautica Militare il Giudice Santacroce l'acquisisce tramite rogatoria, non chiede notizia all'Aeronautica direttamente, fa rogatoria alla Procura di Marsala, e il P.M. allora sostituto a Cardella, sente il Comandante... l'allora Comandante Montinaro che prese informazioni da Del Zoppo gli dà siffatta notizia. Quindi non è un dato estremamente pacifico, certo che si fosse venuti a sapere da parte dei vertici dell'Aeronautica Militare, che il Dottor Santacroce sapeva già

qual era la causa di questa interruzione, ma soprattutto il potere politico che in quel momento di questo sa ben poco, e cioè che rileva ripeto non è tanto l'imprecisione sul fatto, dimostrazione di nastro pure S.I.N.A.D.E.X., quanto la durata di questo buco che va, parte dalle 19:04, ma arriva fino alle 19:49 Zulu, e che implica una grave lacunosità e incompletezza dei Dati Radar di Marsala che ovviamente riverbera, no, sul momento della caduta, ma su quello scenario successivo che acquisiva una sua rilevanza, tutte circostanze queste che se comunicate a un'autorità politica avrebbero compromesso quel tono volutamente tranquillizzante, sdrammatizzante che assume invece la nota del 20 dicembre queste considerazioni fino adesso illustrate comportano quindi l'oggettiva falsità dell'affermazione che concerne la esclusione categorica del coinvolgimento di altri aerei dato che per quanto sopra esposto, un coinvolgimento di altri aerei si prospettava quanto meno problematico. Più complesso invece il discorso relativo all'ultimo

dei punti a suo tempo contestati, e cioè la soppressione nella data nel famoso telex il Cincusnaveur, del 3 luglio 1980, la cui copia conforme è allegata a questa famosa nota, che la soppressione vi sia è un dato pacifico e razionalmente, indubbiamente non molto spiegabile, non era certo un dato segreto riservato, né questa data viene ripresa nella nota si cita l'allegato, si cita il telex, non se ne cita la data, qual è stata la tesi accusatoria sostenuta sul punto? È che fu anche consacrato in un apposito capo di imputazione il capo b) dell'originario rubrica, contestata al solo Generale Melillo, poi caducato per prescrizione con Ordinanza, Sentenza del Giudice Istruttore, la tesi accusatoria era questa occultando la data si è voluto sostanzialmente non far sapere alla... politica che sin nell'immediatezza del fatto c'era stato un rapporto un contatto con l'Ambasciata volto a verificare a cercare di sapere che cosa fosse successo infatti a supporto si potrebbe anche osservare che nell'immediatezza di quei giorni il Ministro era stato sì, reso

edotto verbalmente del contenuto di questa comunicazione di Cincusnaveur ma questa telex allora non era stato inoltrato al Gabinetto del Ministro. In esito peraltro le complessive risultanze dell'istruttoria ritiene questo P.M. che la tesi accusatoria pur suggestiva e pur non priva come abbiamo testé visto di qualche appiglio non può ritenersi adeguatamente provata perché deve osservarsi obiettivamente, se la preoccupazione degli estensori della nota del 20 dicembre '80 fosse stata realmente quella di occultare all'Autorità Politica il ruolo singolare come abbiamo visto in precedenza centrale avuto dall'Ambasciata U.S.A. nella vicenda allora non solo la copia, la data andava occultata, andava anche occultato l'indirizzo relativo all'Ambasciata, perché il primo destinatario era proprio l'Ambasciata U.S.A. per cui ciò comportava che i destinatari, bisognava ipotizzare che i destinatari della nota del 20 dicembre, avrebbero dovuto ipotizzare che le Autorità Militari, loro spont... allarmati forse dalle notizie di stampa nel dicembre dell'80

avessero voluto comunicare queste notizie all'Autorità Politica, in realtà ritiene questo P.M. che malgrado la indubbiamente erronea amputazione di questa data, la copia del telex di Cincusnaveur trasmesso in allegato allo Stato Maggiore Difesa poi al Gabinetto del Ministro non appare in se stesso univocamente idonea a trarre in errore l'Autorità Politica, semmai, questo lo abbiamo detto in precedenza, la nota andava integrata con riferimento alla segnalata presenza di traffico americano, gli accertamenti effettuati, ma questo è un rilievo che ha una sua autonomia e che pare non collegabile alla discrasia rinvenibile in questo telex. Conclusivamente tra i vari profili di dolosa omissione o disinformazione che furono a suo tempo individuati, questa nota, possiamo ritenere provati oltre a quelli attinenti l'omessa segnalazione della presente presenza di traffico americano e la consequenzialità tale segnalazione della ricerca di detta traffico omissione che si raccordava peraltro al silenzio già ottenuto a suo tempo dei vertici dello Stato Maggiore e

oltre al silenzio solo non tranquillizzanti prime interperfezioni dei Dati Radar di Ciampino, anche quello relativo alla messa indicazione della lacunosità dei Dati Radar di Marsala, gli altri profili di censura o restando esclusi o quanto meno dubbi, oppure provando giustificazione in cause che non attengono l'accusa di disinformazione. Ma quello di cui bisogna prendere atto è che soprattutto la reiterazione in quel dicembre del 1980 per omessa segnalazione di traffico americano, fa assumere la condotta omessiva... dei vertici dello Stato Maggiore, una caratura più negativamente significativa in quanto ove fatta presente all'Autorità Politica nel momento in cui l'ipotesi di presenza nello scenario della tragedia di altro aereo, appariva più consistente correlativamente si indeboliva l'attendibilità delle smentite a suo tempo fatte dalle Autorità Americane sulla presenza di traffico militare, resta ancora per completare questo discorso e con questa puntualizzazione per oggi concluderò, da esaminare un ultimo profilo di presunta disinformazione che è rubricato nel

capo di imputazione, profilo che non è questo collegato alla nota del 20 dicembre '80, quello cioè attinente l'errata comunicazione del Ministro della Difesa in ordine alla indisponibilità da parte dell'Aeronautica Militare dei nastri Radar di Ciampino, questa affermazione la troviamo già negli atti della Commissione Pisano, e in particolare nella relazione dove si afferma che non si da conto delle registrazioni radar del controllo del traffico civile, in quanto esse sarebbe state sequestrate sin dal 22 luglio '80, dall'Autorità Giudiziaria e quindi sarebbero state disponibili. La ritroviamo negli atti della Commissione Pratis, a pagina 19, dove si prende atto della impossibilità di acquisire i nastri presso lo S.M.A. in quanto appunto sequestrati. Sono certe oggettivamente errate tali affermazioni, perché nell'immediatezza dell'evento furono fatte copie sulle quali lavorò la Luzzatti anche se non è dato sapere se queste copie fatte nell'89 fossero ancora a disposizione dell'Aeronautica Militare, tuttavia queste errate affermazioni fatte in seno

alla Pisano, in seno alla Pratis non sono ovviamente contestabili agli imputati, che a quell'epoca o erano in pensione o comunque rivestivano altri incarichi, il dato probatorio sulla base della quale invece è stata elevata la contestazione, poggia sulle dichiarazioni del Ministro Lagorio e in istruttoria e la Commissione Stragi al dibattimento secondo la quale la versione permanente dei militari fu quella di non avere a disposizione tutti gli elementi di rilevazione perché acquisiti dall'Autorità Giudiziaria, comunque sia il Generale Bartolucci che il Generale Ferri, hanno negato di aver mai potuto negare al Ministro un'affermazione del genere. E sul punto bisogna dare atto che il Ministro Lagorio non è che sia stato particolarmente chiaro o preciso circa la fonte della sua affermazione, che potrebbe anche individuarsi nel Gabinetto. Appare comunque assorbente in ordine alla rilevanza di siffatta errata affermazione ove riconducibili ai vertici dello Stato Maggiore, la considerazione per cui passata l'emergenza delle prime ore successive al

disastro nel corso delle quali, direi anche giustamente, il controllo di Ciampino alla R.I.V. si attivarono per cercare di capire leggendo questi nastri che cosa fosse successo, l'Aeronautica Militare pur dovendo doverosamente eseguire la vicenda e informare non aveva più titolo a approfondire le indagini sul punto, e infatti non risulta dalla pur amplissima documentazione sequestrata presso i vari siti dell'Aeronautica nel corso dell'istruttoria formale che questo esame ulteriore sia stato fatto, né può affermarsi che l'Aeronautica Militare abbia taciuto sul fatto che in via d'urgenza erano stati compiuti accertamenti, quello che non è stato detto è il contenuto di questi accertamenti, ma che questi accertamenti fossero fatti e che anzi il Tenente Colonnello Russo li abbia riferiti alla Luzzatti è un dato pacifico ed è sempre stato riferito, certo è diverso il discorso sul comportamento tenuto dall'Aeronautica Militare in ordine come dicevo alla comunazione... del contenuto di questi accertamenti, ma questo fa parte di altri profili

di contestazione che abbiamo già illustrato. Quindi questo ultimo profilo della contestazione deve ritenersi insussistente e quindi possiamo trarre questo punto di questa lunga esposizione, un primo punto fermo, in ordine ai presupposti e alla condotta del capo di imputazione ex art. 289 c.p. i vertici dello Stato Maggiore è certamente il Generale Bartolucci e il Generale Ferri, nel prosieguo poi verificheremo in che misura anche gli altri due Generali furono resi edotti tramite i canali di comunicazione istituzionali rappresentati dal C.O.P. Comando Seconda Regione Aerea, o in alternativa Comando Terzo R.O.C. e infine dell'I.T.A.V. sia della segnalazione di una presunta presenza di traffico aereo navale americano sia della ricerca di conferma di detto traffico attivata dal Terzo R.O.C. tramite interPELLI ai vari comandi N.A.T.O., alla base di Sigonella e dal controllo di Ciampino, tramite richieste o quanto meno reiterati tentativi di richieste all'Ambasciata U.S.A. furono resi edotti altresì da un lato degli esiti negativi comunicati prima quella notte stessa dagli enti

territoriali e poi nei giorni successivi tramite Ambasciata U.S.A. allo S.M.A. di tali ricerche e d'altro lato di dubbi interpretativi che emergevano in ordine a possibili presenze estranee emergenti da un primo esame del plotting del DC9, non vi è invece prova che siano state rese edotte circa ipotesi di esplosione formulate nel corso di conversazione telefoniche all'interno della R.I.V. mentre non appare plausibile che non siano stati invece resi edotti, delle iniziative prese nell'ambito del Terzo R.O.C. per verificare prima fase la plausibilità di una ipotesi esplosiva, ne vi è prova che siano stati resi edotti dei dubbi avanzati nel S.O.C. del Terzo R.O.C. su una presunta doppia traccia rilevata dal Radar di Licola, né in linea riservata e in anteprima dei successivi sviluppi che all'interno della Commissione Luzzatti ebbe l'indagine sull'interpretazione dei Dati Radar di Ciampino, anche tramite l'audizione di esperti stranieri, il Capo di Stato Maggiore che nei limiti in cui si rese necessario un suo intervento con

riferimento alla nota del 20 dicembre '80 anche il Sottocapo si valuterà in seguito l'eventuale configurabilità di un concorso anche del Generale Tascio, il Generale Melillo fornì consapevolmente notizie errate il Ministero della Difesa, anche se solo limitatamente alla reale causa del buco della registrazione radar di Marsala, e omise la comunicazione circa ipotesi di esplosione, con riferimento non ai discorsi intervenuti all'interno dei siti territoriali, bensì alle comunicazioni fornitegli circa le prime verifiche, compiute sia pur rudimentalmente su tali ipotesi né il Generale Bartolucci, né il Generale Ferri, per quanto in precedenza esposto dalla collega Monteleone omisero di riferire circostanze che potevano non conciliarsi con una collocazione della caduta del Mig il 18 luglio '80, taluni profili della vicenda rimasti oscuri anche in esito all'istruttoria dibattimentale non attenendo comunque all'imputazione. Il Generale Bartolucci nei limiti già individuati circoscritti e l'invio della nota del 20 dicembre '80, anche al Generale Ferri, omisero però di

comunicare sia la segnalazione per la supposta presenza di traffico aereo navale americano, sia il fatto che le ricerche circa dette eventuali presenze erano consequenziali tali segnalazioni. Infine il Capo di Stato Maggiore emise di prospettare pur con tutti i margini di problematicità che potevano connettersi a un primo e limitato approccio quelle incertezze che emergevano dal plotting del DC9, effettuato di iniziativa della stessa Aeronautica Militare, incertezze che come accennato in precedenza interferivano e rendevano del tutto plausibile anche se non certe allo stato, malgrado le smentite ufficiali, la segnalata presenza di traffico militare. E lo stesso Capo di Stato Maggiore che nei limiti già individuati anche il Generale Ferri, emisero di riferire sul deficit... di completezza e quindi di attendibilità in ordine alla presunta tranquillità dello scenario aereo dei tracciati Radar di Marsala. E a questo punto resterebbe da esaminare l'ultimo ma indubbiamente anche il più delicato degli scalini della scaletta logica,

quelle cioè attenenti l'inquadrabilità della fattispecie di reato contestata di siffatte omissioni e informazioni sotto il profilo soprattutto della loro idoneità a determinare un impedimento delle attribuzioni del Governo, tale argomento quindi ovviamente che richiede ovviamente una esposizione adeguata, articolata e piuttosto lungo, lo riservo alla seconda parte della mia requisitoria che salvo imprevisti dovrebbe far seguito al completamento della requisitoria del collega Amelio nei giorni 15 e 16, per cui io dovrei svolgerla l'udienza del 18 dicembre prossimo. **PRESIDENTE:** allora la Corte rinvia all'udienza del 15 dicembre ore 9:30, invitando gli imputati a ricomparire senza altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a r.l. ROMA - ed è composta di nn. **123** pagine.

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