



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

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

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

UDIENZA DEL 15.01.2004

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA NANNI

RINVIO AL 19.01.2004

PRESIDENTE: Avvocato Nanni in sostituzione dell'Avvocato Bartolo, sì, Pubblico Ministero aspettiamo un attimo. **VOCI:** (in sottofondo).

PRESIDENTE: prego Avvocato Nanni può iniziare!

AVV. DIF. NANNI: in apertura di questo intervento io sento il bisogno anzitutto di rivolgere un pensiero commosso a quelle ottantuno persone che la sera del 27 giugno del 1980 erano su quell'aereo dell'"Itavia" e poi è precipitato nel fondo del Tirreno. Lo faccio adesso perché la morte di quelle persone, la tragedia di quelle vite spezzate, è inevitabilmente davanti a tutti noi, dentro a tutti noi, dal momento in cui è successo quel fatto, molte cose poi sono successe, molte cose sono cambiate. Ustica siamo tutti noi diceva il Pubblico Ministero, è vero, ed è vero che tutti noi proviamo l'amarezza per il fatto che quelle persone, non sappiamo per quale motivo siano morte, lo stesso Pubblico Ministero lo riconosceva, ce lo ricordava, noi non lo sappiamo e questo è qualcosa che ci addolora, dolore per loro per quegli uomini, quelle donne, per quei bambini che erano su quell'aereo, il dolore per i loro famigliari nei momenti immediatamente successivi i giorni dopo,

gli anni dopo, sappiamo che sono stati tremendi, li abbiamo condivisi come cittadini italiani, quei momenti tremendi, quelli nei quali si sentiva che non si riusciva a trovare giustizia, non si riusciva a trovare una soluzione, un motivo, a capire il motivo per cui era successo quello che era successo. Ho sentito il bisogno di farlo adesso, perché poi inevitabilmente quelle ottantuno vite, quelle ottantuno persone resteranno da una parte, perché poi parleremo di aspetti tecnici, parleremo di frammenti di radar, di bombature, di schegge, parleremo di norme, di dichiarazioni, di situazioni avvenute tanti anni dopo e nell'affrontare questi temi ci capiterà di non tenere al centro della nostra attenzione quella situazione, quelle persone, quel dolore che esiste e condividiamo. Il processo che invece noi stiamo affrontando, lo dicevo ha un altro oggetto, ha ad oggetto un fatto diverso, perché in questa aula, siedono da più di tre anni lo ricordava il Pubblico Ministero, non i responsabili di quel fatto di quelle morti, ma siedono quattro signori che sono stati Ufficiali dell'Aeronautica Militare Italiana per molti anni e che lo erano anche quel giorno, in quel

periodo, nei giorni immediatamente successivi e tra questi signori io assistito Corrado Melillo, che un giorno del gennaio del 1992 ha visto cambiare la sua vita, perché ha saputo che lo Stato l'Autorità Giudiziaria lo riteneva ipotizzava nei suoi confronti una responsabilità per un fatto di altro tradimento, art. 289 del codice penale e l'art. 77 del codice penale militare di pace, davvero non c'è immagino reato più grave, per un militare. Allora questa contestazione di alto tradimento, andava insieme all'altra si cercava la verità in ordine a questa ipotesi di alto tradimento e nello stesso tempo però si doveva cercare la verità su quello che era successo la sera del 27 giugno '80, poi sappiamo che le cose sono andate diversamente non è più così, e questo ha una sua importanza ci dovremmo tornare, dicevo io ho vissuto questo processo, nella prospettiva della Difesa del Generale Corrado Melillo che Voi sapete chi è, dico questo perché non si è nascosto durante in tutti questi anni dal 1992, l'Ordinanza del Giudice Istruttore è piena di riferimenti a Corrado Melillo, di sui scritti, di sue considerazioni, di suoi appunti. Ha voluto sempre

mettersi a disposizione, lo sapete noi Avvocati ci abbiamo l'avvalersi facile, l'avvalersi della facoltà di non rispondere, ma io credo che sia giusto nello svolgimento della mia professione consigliare al mio assistito di aspettare prima di esporre le proprie difese, io credo sia doveroso addirittura, perché la difesa si può svolgere su un'accusa che sia argomentata, che sia illustrata compiutamente perché rispetto a quel fatto per cui me lo contesti, io poi posso replicare, e in questo caso evidentemente le cose non sono andate così. L'ansia di far capire, di spiegare questo dicevo lo avete parzialmente conosciuto in Corrado Melillo, e conoscete anche due scelte che mi piace sottolineare in questo momento, due scelte secondo me fondamentali che hanno segnato la sua condotta processuale, e che hanno una certa influenza a mio giudizio nella valutazione dei fatti. Anzitutto la scelta di non averi Consulenti Tecnici, che evidentemente non è presunzione, non è presumere di avere le capacità di poter disquisire di aspetti tecnici, così specialistici come quelli che sono stati affrontati in questo procedimento, indipendentemente dal supporto dell'esperienza,

appunto del Consulente Tecnico, no, il motivo è un altro ed è più semplicemente, addirittura più banale, la contestazione non è quella di essere responsabile dell'evento che ha colpito il DC9, dell' "Itavia", addirittura, e questo ce lo siamo sentiti dire per anni, no, lo abbiamo letto nelle requisitorie scritte non c'entra la causa, noi ce lo ricordiamo soltanto in questa sede, cioè ce lo ricordiamo a vicenda, nei vari interventi che ci sono stati, non è importante che cosa sia successo, non è importante se quelle cose che ai Generali si contesta di aver saputo, fossero vere oppure no, non è importante questo, io non sono molto d'accordo, cercherò di spiegare perché nel corso del mio intervento, però questa è la realtà della contestazione, e di fronte a una contestazione di questo tipo evidentemente la scelta è stata quella di non intervenire con il supporto del Consulente Tecnico su quelle tematiche, ma limitarsi con il ragionamento con l'esperienza, con... parlo di esperienza operativa, no? Dell'attività che ha sempre svolto ad illustrare la sua attività, a dare conto dei suoi atteggiamenti che d'altra parte a me che non sono imputato di aver causato disastro, quella

tragedia, mi si potrebbe anche contestare di intervenire in maniera indebita in un accertamento che non mi riguarda direttamente, addirittura ripeto c'è stato detto: non ti riguarda affatto, può essere vero o non vero, e addirittura non lo sappiamo, eppure puoi essere responsabile, questa è la prima scelta. La seconda e mi piace ricordarla in questo momento è quella di non aver fatto opposizione alla costituzione di Parte Civile nei confronti di nessuno, sono certo che lo ricordate, l'intendimento di questa Difesa era l'accertamento della verità, ma è di tutti evidentemente lo so, siamo qui per questo con il concorso di tutte le voci possibili, più persone concorrono ad accertare la verità e meglio e più probabilità ci sono che la verità venga accertata, questo è un ragionamento, questo è il ragionamento che ci portò a... me ne rendo conto e permettetemi che mi rivolga anche ai colleghi della Difesa in questo momento, che non è un ragionamento difensivo, lo definisco addirittura serio. No, non è serio da un punto di vista giuridico, da un punto di vista processuale, non è tecnico, ma ci siamo trovati di fronte a una

scelta, rispettare i doveri della nostra professione, del nostro lavoro e quindi eccepire quella che... e lo devo dire per certi aspetti ritenevano illegittima costituzione di Parte Civile, quanto meno di alcune Parti, e invece i motivi morali, sociali che ci hanno portato a non fare opposizione alla costituzione di Parte Civile di nessuno, non solo quello dello Stato che viene indicato come persona offesa, persona danneggiata di questo processo, ma nei confronti di nessuno. Perché tutti potessero partecipare, perché l'atteggiamento diverso sarebbe stato, non sarebbe stato, è stato più che legittimo, per certi versi lo ho detto è stato doveroso limitare il numero delle Parti perché quel tipo di ragionamento che facevamo prima più siamo, più probabilità ci sono, più voci ci sono, più probabilità ci sono di accertare la verità, può essere confutato, mi rendo conto facilmente, meno siamo più autorevoli siamo, meno interessi parziali abbiamo più facile è l'accertamento della verità. Dal punto di vista giuridico, dal punto di vista professionale quello è un ragionamento corretto, noi ne abbiamo ottenuto un altro, e lo volevo sottolineare perché? Perché

all'inizio di queste discussioni naturalmente, vedete naturalmente, c'è stato qualche rappresentate della Parte Civile, che vi è venuto a dire: volevano buttarci fuori, volevano buttare fuori noi, i nostri Consulenti Tecnici, non posso dirlo, non è così, lo sapete che non è così. La massima partecipazione auspicavamo e riteniamo ci sia stata nel contraddittorio, vedete ho richiamato queste due scelte fatte dalla Difesa di Corrado Melillo, perché... per dirvi, perché poi la richiesta assolutoria del Pubblico Ministero, purtroppo non può soddisfarci in pieno, certo, è il primo spiraglio che si apre nella vicenda di un uomo a partire da undici anni a questa parte, ma non ci porta una soddisfazione piena, perché noi siamo fermamente convinti che dopo tutti gli anni di istruttoria, che dopo questi più di tre anni di dibattimento, voi possiate trovare nelle carte di questo processo, nella storia di questo processo la prova che quel fatto che ci hanno contestato non sussiste. Allora da questa considerazione nasce poi l'esigenza per me di affrontare anche nel merito alcuni aspetti che sono stati accertamento della vicenda processuale e dico alcuni per necessità

vi rendente conto che ripercorrere tutto il dibattito sarebbe impresa davvero ardua e forse non produttiva, e naturalmente nell'affrontare gli aspetti del capo processuale del fatto processuale, dell'accertamento dibattimentale e non possiamo che partire dal capo di imputazione che è una tesi, è una tesi che hanno esposto nel nostro caso un Giudice, il Giudice Istruttore ma che andava dimostrata, andava dimostrata qui in questi tre anni, insieme a noi della Difesa, e davanti a Voi, soprattutto quelle cinquemila, cinquecento, seicento, settecento pagine, erano una tesi che avrebbe dovuto essere dimostrata insieme a noi davanti a Voi. Questa dimostrazione non c'è stata, e per dimostrarlo, per dimostrarlo è una parola grossa dimostrare, provare, e non è certo un Avvocato in sede discussione che può farlo, per cercare di argomentare questa mia convinzione e portare argomenti a sostegno di questa convinzione vorrei fare qualche considerazione preliminare su questo capo di imputazione, sì, naturalmente oggi dobbiamo leggerlo anche alla luce di quelle che sono state le requisitorie orarie dei Pubblici Ministeri in aula, quel capo di imputazione così

come era è stato in qualche modo sfrondata no, snellito, ricordo le parole del Pubblico Ministero, sì, proprio c'è scappata la penna, insomma è evidente che non può entrarci in alcun modo la contestazione di un comportamento rivolto non nei confronti della autorità politica il Governo nel momento in cui ti contesto l'alto tradimento in relazione all'art. 289 ma nei confronti dell'Autorità Giudiziaria, è evidente, e non torno su alcune altre aspetti, su alcuni altri aspetti del capo di imputazione sul quale il Pubblico Ministero si è già espresso in un certo modo, ma considerando integrati quel capo di imputazione e le requisitorie orali dei Pubblici Ministeri mi sembra di poter individuare due profili di ambiguità sui quali vorrei preliminarmente soffermarmi, il primo, attiene alla presenza di aerei la sera del 27 giugno, di aerei diversi dal DC9 precipitato evidentemente, la sera del 27 giugno del 1980, sui cieli del Tirreno, in che senso, il capo di imputazione ci parla di informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense e lo diciamo

prima, non importa poi se quel traffico esisteva o non esisteva, sono le informazioni che io accusa assumo tu abbia ricevuto che mi portano a formulare questo capo di imputazione, sono state definitive notizie, io non riuscivo a capir... mi ricordo durante l'istruttoria quando cercavo di capire questo capo di imputazione, dico, ma era l'ipotesi, cioè non era l'informazione la notizia di un fatto, ecco mi è stato spiegato qualche giorno fa dal rappresentate della Pubblica Accusa che quelle sono notizie benché provvisorie, benché precarie, notizie precarie, sono ipotesi che vengono riferite, lo vedremo meglio naturalmente. E allora se questa è l'imputazione, se questa è la tesi che vogliono dimostrare che hanno voluto dimostrare davanti a Voi, perché abbiamo dedicato una buona metà del processo ad accertare invece l'esistenza di quegli aerei, e all'esito di questa buona metà del dibattimento, non ho sentito una voce mi riferisco evidentemente ai rappresentati dell'Accusa Pubblica e Privata, a parte quella delle richieste finali del Pubblico Ministero, che ci ha detto: va bene, poi non importa se c'erano o non c'era, ma una voce che abbia potuto mettere

in dubbio la presenza di aerei, tutti ormai lo danno per scontato, eppure non c'entra, eppure non serve a dimostrare quella tesi accusatoria la presenza di aerei. E allora perché? Questo è un primo profilo di ambiguità, perché tutti hanno avuto bisogno di dare per scontato o addirittura di argomentare la presenza di aerei, un'ansia di verità, sì, ma già parlare di ansia di verità, mi fa dire che non è un accertamento sereno, dobbiamo capire finalmente quello che è successo? Sì, ma lo dobbiamo decidere noi qual è il processo? No, il processo lo ha deciso il Giudice Istruttore nel momento in cui ci dice, non importa se quegli aerei c'erano e non c'erano e ce lo dice il rappresentante della Pubblica Accusa in aula. Vedete il fatto indiscutibile ritengo che la presenza o meno non rilevi ai fini della dimostrazione della tesi accusatoria non può in definitiva che aumentare quell'amarezza che manifestava il Pubblico Ministero, all'udienza del 19 dicembre, quando ci ricordava che purtroppo la causa esatta di quel disastro non siamo riusciti ad appurarla. E allora perché parlavo di profilo di ambiguità, perché rischia, il fatto di concentrare l'attenzione, non di

concentrare l'attenzione, ma di acquisire come un dato certo quello della presenza di aerei, da parte dell'Accusa, evidentemente, benché non rilevi lo ripeto a dimostrazione della tesi, rischia di condizionare poi le valutazioni che si fanno, che Voi dovrete fare sull'accertamento dei fatti, quelli sì, che rilevano cosa ho saputo, avevo l'obbligo di riferire che effetto ha avuto, che idoneità ha avuto la mia condotta rispetto a quell'effetto che l'Accusa contesta. Nel corso dell'istruttoria è evidente che quello la presenza degli aerei dovesse essere un accertamento fondamentale, perché diverso era l'oggetto. E così che si sono accumulate quelle notizie, anche queste precarie però gli verrebbe da dire al Pubblico Ministero, anche queste provvisorie, sui risultati degli accertamenti peritali che hanno rischiano di diventare un fatto notorio, lo ricordava l'Avvocato Bartolo l'altro giorno, a chi di noi non è successo, di sentirci raccontare la verità dal nostro amico, da un conoscente, da una persona che ti incontra per caso. Ma come se li è stato provato che c'era la battaglia aerea, ma quando? Da chi? Chi lo ha accertato, c'è mai stato un processo? E quello

appunto sono quelle notizie provvisorie che hanno creato questa credenza, credo che sia il termine esatto. Questa supposizione di sapere quello che è successo, senza che sia mai stato accertato processualmente, che poi a noi che siamo in questa aula, è quello che ci interessa e ha creato questo pregiudizio nei confronti, lo dicevamo prima della gente che abbiamo incontrato no? Nei confronti loro, non nei confronti nostri, e parlo di Voi che siete qui da tre anni e passa, parlo di noi, perché noi abbiamo invece letto le carte processuali, noi che ci siamo trovati con quella istruttoria e che nonostante non ci servisse per verificare la tenuta della tesi accusatoria abbiamo ragionato in questa aula per mesi e mesi, anche di quell'aspetto della presenza di aerei, noi non possiamo più avere il pregiudizio. Ecco perché anche su questo tema bisognerà tornare e sarà uno degli oggetti, il primo degli oggetti del mio intervento, perché se non ci torniamo ragionando su quello che noi abbiamo vissuto qua dentro e non su quello che da fuori, c'è stato detto rischiamo di cadere in quell'ambiguità del... dà per scontato un fatto che benché non serva a dimostrare la tesi

comunque ci condiziona nell'accertamento, poi c'è un altro possibile profilo di ambiguità che mi sembra di poter individuare nella contestazione. Cosa facevano secondo l'Accusa questi quattro Generali, impedivano l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica, impedivano l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera. Che cosa significa, cioè detto in altri termini qual è la tesi allora che hanno cercato di dimostrare, che è stata impedito, l'esercizio di quelle attribuzioni, noi ci troviamo di fronte all'art. 289 che descrive il fatto contestato nell'art. 77 del codice penale militare di pace, che recita chiunque commette un fatto diretto a impedire in tutto in parte anche temporaneamente, chiunque commette un fatto diretto a impedire, vedete una cosa, un aspetto sul quale mi ero fermato a ragionare, il 19 dicembre, l'intervento degli ultimi dei rappresentati della Pubblica Accusa è stato il primo giorno a partire dal 24 ottobre, momento in cui sono cominciate le discussioni di questo processo, in cui finalmente dal mio punto di vista evidentemente si è

centrato l'obiettivo, cioè siamo arrivati alla fine del processo per vederci inquadrato l'oggetto, la tesi da dimostrare. Siccome l'art. 289 contesta la commissione di atti diretti ad impedire, noi non è che possiamo... non è che sosteniamo, ci ha spiegato il Pubblico Ministero, che questi imputati attraverso quel fatto abbiano impedito, veramente c'è scritto così comunque, dice: "perché esiste quel reato? Noi abbiamo rimostrato - ritengono - ma doveva dimostrare che hanno sottratto al Governo della Repubblica Italiana la possibilità di scegliere se assumere quelle determinazioni di politica internazionale o estera che avesse ritenuto opportune in relazione al disastro del DC9", beh vedete, già lo riconduciamo un pochino in termini più concreti, certo ripeto e lo ribadisco come avevo accennato in precedenza, poteva benissimo darsi che il Governo pure avendo avuto queste notizie non avrebbe dato corso per le sue valutazioni politiche ma questa è una valutazione. "Quello che si contesta è che per lasciare al Governo la libertà di scegliere bisognava fornire - leggo dalla requisitoria del 19 dicembre - la globalità degli elementi, occorre che l'Autorità Politica

fosse messa al corrente della globalità degli elementi". Questo mi lascia molto perplesso, ci lascia perplessi ritengo, e perché? Voi sapete il modo migliore per intasare un ragionamento, una conversazione, quando ci intasano la posta su Internet, è quello di aumentare la massa delle informazioni, delle comunicazioni, no? E allora detto così non possiamo che non essere d'accordo, non è vero che bisogna dare la massa, la globalità degli elementi e perché non è vero? A ben vedere è l'accusa stessa costruita in modo da dirci che non è vero. Perché si contesta questo fatto a questi quattro signori che sono qui? Quello che ho sentito dire io in questa aula è che, dai rappresentanti dell'Accusa evidentemente, erano loro, non ho trovato la prova, ma questo è un altro discorso, che sapessero che fossero arrivate a loro certe informazioni, comunque erano loro che ammesso e non concesso dico io, che avessero certe informazioni, dovevano riferirle perché? Perché loro avevano quelle competenze tecniche che rendevano autorevole l'informazione ritengo, avevano un ruolo istituzionale che faceva sì che l'informazione trasmessa all'Autorità Politica

avesse un certo peso, ma vedete, questo ragionamento non è altro che la smentita di quello precedente. Dal momento in cui dico questo e non può essere diversamente, perché se no non si capisce perché se no non si capisce perché scelgono loro quattro in tutta Italia per fare un processo. Perché loro avevano quel compito istituzionale, quella competenza tecnica in quanto Ufficiali dell'Aeronautica, che poi lo Stato Maggiore di competenze tecniche ce ne sono molte e diversificate ma non tutte nella stessa persona, e su questo ci dovremmo tornare, per dare una notizia autorevole e importante all'Autorità Politica, beh ma questo presuppone però che la persona competente, quella esperta ti sappia anche selezionare la notizia e quindi non ti può più dare la globalità degli elementi. Vedete, rimane a mio giudizio un profilo possibile, poi starà a voi evidentemente discernere, ma un possibile profilo di ambiguità in questo aspetto nel momento in cui si dice: "hanno impedito...", poi ci si viene a spiegare che hanno tolto la scelta perché non hanno dato tutto, ma questo significa poco e lo abbiamo visto, e l'ambiguità, perché mi permetto di

parlarvene? Perché se il 19 dicembre abbiamo sentito quello che vi ho letto prima da un rappresentante della Pubblica Accusa in una data precedente da un altro rappresentate della pubblica accusa ci siamo sentiti dire invece che quel processo, "quel processo di strage per accertare i motivi e le responsabilità delle morte di quelle ottantuno persone, costituisce un aspetto importante e una sorta, diciamo, c'è una sorta di collegamento perché se non si è potuto celebrare quel processo, se non si potuto iniziare a celebrare quel processo riteniamo - che ovviamente lo dico tra virgolette - gran parte del merito va a chi con quelle condotte che oggi sono contestate lo ha impedito riteniamo che ovviamente...", come ovviamente? E' quello che dovete dimostrare, non è vero, è una di quelle cose che poi indirettamente risulterà dalla eventuale dimostrazione della tesi accusatoria, e badate, non è l'Operatore della Rai di cui vi parlava Bartolo l'altro giorno a fare questo ragionamento, è il Pubblico Ministero, è un collegamento diretto, immediato, beh, "perché non abbiamo trovato i responsabili della morte di quelle ottantuno persone?", ovviamente stiamo

facendo questo processo e non è vero, cioè non è così, perché la stessa Accusa ci ha spiegato che non è questo il punto, ma bisogna vedere se abbiamo... se gli imputati hanno tenuto dei comportamenti idonei a tendere la possibilità di scelta, che poi il Governo poteva scegliere in un modo in un altro e questo già è importante e cito solo uno degli aspetti, per esempio, il rapporto di casualità a quel fatto contestato agli imputato e il danno che lamentano le Parti Civili, alcune Parti Civili, perché la scelta politica del Governo evidentemente lo interrompe, comunque è soltanto uno degli aspetti. Ma questo, questa frase, questa impostazione metodologica, questo non posso chiamarlo pregiudizio sentito ripetere in questa aula, esprimere in questa aula, ecco, mi ha portato a segnalarvi anche questo profilo di ambiguità. Non è semplice, è semplicistico dire che non abbiamo bisogno poi nella sostanza di altro, perché se stiamo qui e quel processo non si è potuto fare, evidentemente è perché stiamo qui. Cioè è inutile, che ci siamo stati a fare, no? In questo ragionamento c'è già la prova della colpevolezza, ma quale prova? Comunque se vogliamo rimanere, insomma, nel campo

più obiettivo, più tecnico, è un ragionamento sbagliato, quello secondo cui l'esistenza di questo processo e ho la prova, o meglio, l'impossibilità di celebrare quel processo è un prova della verità di fatti che si contestano qui, perché io ho una valutazione ex post che è sbagliata giuridicamente, rispetto a quella tesi accusatoria e ce lo ha detto ancora una volta un diverso rappresentante della Pubblica Accusa, la valutazione la fatta ex ante e cioè voi dovete immaginare sulla base dei racconti che avete sentito, delle carte che avete sentito, di trovarvi nel 1980 presso un Stato Maggiore dell'Aeronautica, perché vi colloco lì, perché lì... perché intendo dire che dovete entrare in quella situazione per verificare se il comportamento che si è tenuto era univocamente diretto a impedire in qualche modo che il Governo esercitasse doverosamente le sue prerogative. Questo e solo questo dovete fare, valutare se allora quel comportamento vi si dimostra, vi si rivela univocamente diretto sotto il profilo oggettivo e soggettivo ad impedire. Non entro, lo ha fatto egregiamente l'Avvocato Bartolo l'altro giorno e naturalmente evito di entrare nella

discussione condividendo quelle argomentazioni, di entrare nella discussione tra la qualificazione, a proposito della qualificazione del dolo nel delitto di alto tradimento che ci viene contestato, in quanto delitto di attentato attraverso il richiamo dell'art. 289, specifico, generico, diretto, intenzionale, eventuale. Osservo soltanto una cosa molto più concreta nel senso di non... non giuridica, ecco, non vestita giuridicamente fino ad un certo punto evidentemente, ma nel delitto di attentato, cioè quando noi diciamo direzione, atti diretti, fatto diretto ad impedire, non può che significare una direzione oggettiva, cioè che vedendo la condotta si osservano delle modalità che ci fanno capire soltanto una cosa, cioè va ad impedire. Ma anche dal punto di vista soggettivo, cioè il dolo comunque lo qualifichiamo, essendo conoscenza e volontà, consapevolezza e volontà di cosa, di tutti gli elementi del fatto, evidentemente deve investire anche questa proiezione della condotta verso l'evento, per forza. Come facciamo a dire che è doloso comunque un fatto diretto ad impedire, cioè se in quel dolo, cioè se in quella volontà di chi lo commette non ci mettiamo la

volontà di impedire? Dunque, dobbiamo stare attenti a quelli che mi è sembrato di potere individuare come due profili di ambiguità di questo processo, recuperare quindi la dimensione soggettiva del fatto nell'ottica di quella valutazione ex ante di cui l'Accusa ci ha parlato, e solo così ritento che voi potete giudicare lucidamente i fatti del dibattimento per verificare se quella tesi accusatoria si è rivelata dimostrata, possiamo ritenerla dimostrata. Fatte queste premesse ritengo utile illustrarvi sin da ora il percorso che riterrei di seguire nel mio intervento. Percorso che si articolerà in queste fasi; anzitutto visto che comunque è entrato il tema nel processo, affrontiamo il tema della presenza di aerei, e cerchiamo quindi, io parlo alla prima persona plurale e non come un plurale maestatis, né qualche forma retorica, ma come un invito a ragionare insieme, mi rendo conto che è retorico anche questo nel momento in cui lo escludo, ma quando mi capita, permettetemi questa piccola parentesi, di parlare con qualcuno che non fa il nostro lavoro, che è fuori dalle aule di giustizia, "domani ci ho una discussione" non si capisce questo termine, no, chi non ne sa

di processo la discussione che è? Hanno sentito parlare di arringhe, quello sì, ma la discussione? La discussione fa pensare ad una interlocuzione immediata, fa pensare a più persone che si mettono a discutere di un tema, lo sviscerano, lo approfondiscono, quanto sarebbe bella quella discussione? Quanto sarebbe bello se al momento in cui io vi dico: "guardate che qui le cose secondo me sono andate così, bisogna leggerle così, qualcuno di voi mi possa dire, "ma no, Avvocato ma che sta dicendo?"; cioè è questo che non ha considerato, è un'utopia evidentemente, e nemmeno sarebbe corretto ai fini dell'accertamento processuale poi. Però ecco, perché mi viene di parlare in prima persona plurale, perché attraverso alcuni ragionamenti dovremmo cercare di vincere quella ambiguità che ho individuato nel tema della presenza di aerei, che cela siamo trovata data per assodata ad un certo punto e invece così non è, così non è ne sono intimamente convinto, attenzione, non vi sto dicendo che sono intimamente convinto che quel giorno nel Mar Tirreno non c'era neppure un aereo, no. Sarei diciamo superficiale vah, non avrebbe senso, no io sono convinto che in tutto

il milione, i duemilioni di carte di questo processo noi e non solo voi che dovete giudicare, ma noi che siamo qui e anche l'Accusa Pubblica e privata che invece lo ha dato per scontato, non ha trovato una prova, una prova, quello che serve a Voi per fare una Sentenza, non c'è una prova che degli aerei fossero lì in quel momento quel giorno, degli aerei diversi dal DC9, ma soprattutto, ma soprattutto non c'è una prova che un altro aereo sia rimasto coinvolto nel disastro che è avvenuto al DC9, che badate sono due aspetti logicamente distinti, necessariamente distinti, io ho faticato a comprendere perché, perché quando i rappresentanti dell'Accusa vi hanno parlato, hanno tutti chi ironizzato, chi accusato apertamente Frank Taylor, uno dei Periti di questo processo, di quell'altro quello che accertava le cause e comunque ce lo siamo trovato anche qui, quando disse: "se anche riusciamo a trovare la prova della presenza di aerei nel Mar del Tirreno, questo non vuol dire che non è stata una bomba", diceva lui eh, diceva lui, e perché? Perché lui aveva fatto delle analisi, le ha motivate e Voi valuterete le argomentazioni contrario che lo portavano ad individuare

nell'esplosione di una bomba la causa del disastro. Vedete che dire che se c'è un aereo vicino è improbabile che poi cada per una bomba non significa nulla, non significa nulla, ma veramente niente. Dire come vi è stato detto: "se io vedo due persone che si azzuffano, poi uno resta per terra e non può essere stata un'altra cosa non significa niente nel processo, non significa proprio niente, perché se due persone si azzuffano e una terza persona dalla finestra tira o spara a una delle due non è quello con cui si stava azzuffando il responsabile della morte dell'altro, no? Ma è troppo banale per parlarne, è troppo semplice? E allora cosa vuol dire, che non è stato capito un ragionamento così semplice? Viene il sospetto che non è vero che non sia stato capito, viene forte il sospetto che non è vero che un ragionamento così semplice non sia stato capito. Però ripeto e l'esempio scusate mi è venuto per argomentare quello che stavo dicendo, ma evidentemente dobbiamo fermarci non su quale sia stata la causa, almeno per quanto mi riguarda, per quanto riguarda questa Difesa e per quanto riguarda Corrado Melillo che da quel gennaio dal 1992 non ha ritenuto suo dovere

partecipare all'accertamento della causa, oggi che stiamo alla fine di una tappa quantomeno di quell'accertamento processuale a maggior ragione non riteniamo di dover entrare nella disquisizione per l'accertamento della causa per quanto ci riguarda. Però sull'accertamento della presenza di aerei che è una cosa diversa, evidentemente sì perché rischia di incidere su una serena valutazione di quelle notizie precarie, parziali che gli aerei fossero presenti oppure no. Quindi diciamo un primo passaggio del mio intervento aveva ad oggetto l'analisi degli elementi adottati a favore della tesi della esistenza di aerei nel luogo e al momento del disastro, come? E anche qui anticipo soltanto un aspetto del quale dovrete tenere considerazione e se lo faccio adesso evidentemente non ci tornerò dopo, il tema della presenza di aerei guardate che è davvero singolare in questo processo, perché è dal mille... guardate, dal 28 giugno del 1980 c'è qualcuno, ma vedremo chi ed è importante, che si occupa di verificare se in quei cieli fossero presenti degli aerei. E gli accertamenti vanno avanti in tutti gli anni '80, vanno avanti nei primi anni '90 e arriva un certo

punto nel 1995 in cui si cercano gli aerei indipendentemente dalla ricerca della causa, si cercano gli aerei indipendentemente dalla presenza della causa, della caduta del DC9 "Itavia". Io credo di averlo visto questo nelle carte, credo di averlo letto, credo di averlo sentito dalle testimonianze che ci sono state fatte, perché altrimenti non si spiega perché nel 1994 un Collegio di Professori universitari, di esperti europei arriva ad una soluzione come, sulle indagini tecniche a trecentosessanta gradi sulla ricerca della causa del disastro e dopo qualche mese, dopo un anno al più tardi l'unico approfondimento non essendo stata ritenuta evidentemente soddisfacente quella perizia, l'unico approfondimento lo si indirizza sui radar e perché sui radar? Ma come, non li abbiamo sentiti solo noi, no, cioè sarà diventato un dato di comune conoscenza ormai da ventitre anni a questa parte il fatto che nelle indagini sui disastri aerei il radar è soltanto una porzione e c'è qualcuno che dice nemmeno la più importante, perché la più importante è l'oggetto, il relitto, l'aereo, è lì che trovo le prove, comunque mi sembra che un dato lo possiamo rilevare e cioè

che fino ad un certo punto si cercano le prove di questi aerei perché è utile saperlo nella misura in cui possono incidere sulla ricerca della causa dell'incidente. Da un certo punto in poi no, cioè si cercano gli aerei e basta, anche se dico io, quel fatto di presenza o assenza di aerei è la stessa accusa che ci dice: "non mi serve a dimostrare la tesi e questo è un altro aspetto che va afferrato nella sua interezza, va approfondito, va assorbito, perché altrimenti può non essere lucida la valutazione dei fatti e quindi anzitutto le prove su quella asserita presenza di aerei di natura tecnica, di accertamenti tecnici e solo dopo, vi propongo questo passaggio, solo dopo le prove di altra natura, ho sentito nei rappresentati della Pubblica Accusa leggervi testimonianze, interpretarle, conversazioni telefoniche intercettate, conversazioni ambientali e non leggervi documenti, ma parlare di documenti che non sono stati trovati e che è ben diverso per dimostrare la presenza di aerei in quel momento, ma scusate, abbiamo una sfilza di esperti e di tecnici che si sono interessati dell'argomento, beh, valorizziamo quanto meno il loro lavoro,

vediamo se scientificamente qualche cosa possiamo dirla a proposito della presenza di oppure no e perché sono di rango inferiore a mio giudizio le altre prove? Perché quelle, le intercettazioni telefoniche e ambientali sono necessariamente, inevitabilmente hanno un carattere ambiguo, intrinsecamente ambiguo, perché c'è il riferimento a situazioni operative, termini tecnici, c'è magari che non si sente bene e lo abbiamo visto anche in questo processo e si vuol cercare un argomento dal fatto che non si senta bene o si ritiene di poterlo trovare anche se non si sente bene, ma la stessa cosa vale per le testimonianze, perché quelli che sono stati sentiti alla minore distanza dei fatti sono stati sentiti undici anni dopo, dodici anni dopo, ma scusate, undici anni dopo, dodici anni dopo, e pretendiamo un ricordo genuino da queste persone? E un Giudice di una Repubblica Italiana può fondare giudizio di responsabilità o di non responsabilità o di non responsabilità sulla base di un ricordo di dodici anni, di quindici anni dopo, con la certezza che sia genuino. Parlavo l'altro giorno con un amico Neuropsichiatra che ha in cura una ragazza, bambina, che è convinta

di avere ricordi della vita uterina, è una patologia evidentemente, no, ma non c'è bisogno di arrivare a questo, non c'è bisogno di arrivare alla patologia no, è nella natura umana, ci conosciamo che i ricordi si ricostruiscono, i ricordo si distorcono, i ricordi forzati da una frase fatta sentire, estrapolata dal contesto e con questo non voglio dire che dobbiamo buttare, eliminare dall'ambito delle prove tutti questi elementi, no no, ma dargli il giusto peso, dare a questi elementi il peso che meritano, il peso che gli si può ragionevolmente dare. Ma dopo che avremo affrontato questo tema della presenza di aerei saremo ancora necessariamente in una fase preliminare al problema della dimostrazione della tesi, perché poi gli stessi elementi e altri cercherò di valutarli insieme a voi, cercherò di sottoporre qualche valutazione a proposito di quegli elementi e di altri che possano incidere sulle informazioni della possibile presenza di un aereo e che è una cosa diversa, esiste o non esiste il dato, l'informazione, la notizia, l'ipotesi che esista o non esista sono due cose distinte, per verificare l'origine, il carattere la diffusione di questa informazione, la

diffusione è quindi vedere se è arrivata a livello gerarchico che occupavano gli imputati all'epoca e soprattutto per vedere se rispetto a questo tema della diffusione della notizia dell'informazione, se è vero come qualcuno, come l'Accusa vi ha detto che esistono prove, se è vero che esistono indizio o se dobbiamo rassegnarci a rimanere sul campo dei sospetti, deve rassegnarsi l'Accusa a rimanere nel terreno dei sospetti. Una volta ricostruita per quanto sarà possibile evidentemente il percorso, la genesi e il percorso della informazione, mi soffermerò poi con qualche argomentazione su quella che ritengo provata insussistenza del fatto diretto ad impedire al Governo di esercitare le proprie attribuzioni e prerogative derivate dalla legge infine, che avrebbe potuto essere l'unico punto da affrontare, una volta ammessa ma in via di ipotesi e solo in via di ipotesi, la sussistenza di quel fatto qualche argomento per confortare e per completare soprattutto e rafforzare l'analisi del Pubblico Ministero con riferimento all'estraneità di Corrado Melillo a quel presunto fatto di alto tradimento. E finalmente entro, diciamo, nel vivo

dell'intervento, la presenza di aerei nelle indagini tecniche anzitutto. C'è un primo argomento da tenere presente, io sono... a volte me ne vergogno quando lo penso e non quando lo dico, è almeno la seconda banalità che devo dirvi, ma devo dirvela, perché quando ho sentito gli argomenti sulla base dei quali i rappresentanti dell'Accusa pubblica e privata vorrebbero che voi emettete una Sentenza di condanna, questo elemento non l'ho sentito chiaro, e a cosa mi riferisco? Alla competenza ad accertare le cause di quel disastro, è banale, è scontato, conosciamo la legge tutti quanti e la legge attribuisce ad un organo istituito dal Ministero dei Trasporti la competenza ad accertare le cause e la responsabilità del disastro. E questo bisognerà tenerlo sempre presente poi nella valutazione della condotta degli imputati, perché se non tiene presente questo aspetto, quello della competenza, di chi aveva il potere e di chi aveva la responsabilità di accertare la causa del disastro, di indagare sulla causa del disastro, si rischia di non apprezzare correttamente alcuni elementi che devono essere valutati, ma i torniamo

sull'aspetto della competenza. Le indagini tecniche volte ad accertare l'eventuale presenza di aerei nel luogo e al momento del disastro assumono a mio giudizio un rilievo fondamentale rispetto all'imputazione. Dalle dichiarazioni rese da Steve Lund risulta che chiunque, chiunque disponesse di minime conoscenze tecniche era in grado di individuare immediatamente la presenza di plots anomali -12 e -17 e di porli in relazione con il momento dell'evento. Questo lo dice il Giudice Istruttore nell'Ordinanza di rinvio a giudizio. La dimostrazione che Lund avrebbe operato correttamente è data dal fatto che in effetti tutti coloro i quali successivamente all'interno di Lund esaminano quei dati arrivano alle stesse conclusioni di Lund, Lund pur non essendo un esperto di radar ha fatto una valutazione seria, questo invece è il Pubblico Ministero. Siamo alla primissima fase Lund viene a Roma, ci siamo fermati sul tema agli inizi di luglio del 1980. Ebbene io ritengo che esaminando attentamente le carte del processo, possiamo arrivare alla conclusione che questo non è vero. Non è vero che tutti gli esperti si sono occupati della vicenda tecnica,

sotto il profilo tecnico e quindi soprattutto radaristico della presenza di aerei, siano giunti alla stessa conclusione, non è vero. A noi interessa ancora di più il fatto che non sia vero tra il luglio e il dicembre del 1980, perché questo è un aspetto della contestazione, era così semplicemente che neppure loro quattro potevano non sapere che il fatto che c'erano -17 e -12 poteva influire sul disastro. Ma soprattutto non è vero che quei plots -17 e -12, parliamo di allora eh! Parliamo di luglio, agosto, settembre, ottobre, novembre, dicembre del 1980, avessero quel massimo rilievo che l'Accusa ritiene di attribuire loro ai fini della ricostruzione delle cause, o quantomeno della formulazione dell'ipotesi sulle cause del disastro. È chiaro il rilievo di quelle affermazioni che Vi ho letto del Giudice Istruttore che si rinvia a giudizio del Pubblico Ministero che chiede l'accusa, che chiede dichiarate sussistendo i fatti, perché se tutti quelli che se ne occupano vedono quanti sono importanti quei due plots e non potevano non vedere quei due plots a maggior ragione loro che erano al vertice dell'Aeronautica che controllavano lo spazio aereo, controllava il

traffico civile, dovevano accorgersene. Per fare questo, per sostenere questa tesi, però... per sostenere questa tesi bisogna anche sostenerne un'altra, anzi almeno altre due, che Giorgio Russo, fosse anche lui consapevole del massimo rilievo che avevano quei due plots e quindi per questo li esclude, bisogna provare che ne fosse consapevole che li ha volontariamente esclusi, bisogna provare che non sia stata una sua iniziativa personale, perché se no, poi alla fine con tutta la simpatia umana possibile, devo dire che non ci importa molto della condotta di Russo, se non si prova che non sia stata una iniziativa personale o quantomeno che non ci sia stata pure una comunicazione, in generale sapete che ho pensato, che adesso li cancelliamo così, bisogna provare questo per sostenere l'importanza di quei due plots. E poi bisognerebbe dimostrare che lo S.M.A., che gli Ufficiali che erano allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, venuti a conoscenza del fondamentale rilievo di questi due plots sul tracciato Radar di Fiumicino, Ciampino omettono di riferire al Ministro della Difesa questa circostanza, consapevoli per quello che abbiamo detto prima, del fatto che omettendo di riferire

questo, loro tolgono la possibilità al Governo, tolgono al Governo la possibilità di scegliere se determinarsi in un modo piuttosto che in un altro, io non ho trovato un passaggio di questi veramente eh, però vediamo passo per passo, perché se scopriamo quello che vi dicevo prima, che è vero quello che vi dicevo prima, cioè che non è così, che non tutti gli esperti che si susseguono arrivano alla stessa conclusione, anzi, lo vedremo, ognuno arriva a una conclusione diversa. Se non è vero che quei due plots sono così importanti, anzi, più esperti si è e meno importanza si dà, e ripeto sto parlando del secondo semestre del 1980, poi i discorsi potranno cambiare, ma ci interessa quel periodo perché se è vero quello che vi sto dicendo, la valutazione della condotta degli imputati non può che cambiare totalmente è, perché sono due aspetti strettamente collegati, ce lo hanno detto il Giudice Istruttore e il Pubblico Ministero in questa aula. Allora vediamo come si sviluppano le indagini, alle 9:00 di sera del 27 giugno, qualcuno si accorge che è successo qualcosa a quell'aereo, poi torneremo su chi se ne accorge perché neanche su questo siamo d'accordo Accusa e

Difesa, almeno qualcuno dell'Accusa, qualcuno percepisce questo dato, comunque nell'ambito dell'Aeronautica Militare direi. Io ritengo nell'ambito del controllo del traffico aereo, qualcuno si ostina a ritenere che sia avvenuto in un sito della Difesa Aerea territoriale, lo affronteremo dopo questo discorso, comunque nell'ambito dell'Aeronautica Militare Italiana, si percepisce questo evento. E quello che vi dicevo prima non è l'Aeronautica Militare Italiana la responsabile della ricerca delle cause e della responsabilità del disastro, questa è una scissione, a partire da quella sera, da tener presente questa scissione. Mi hanno richiamato tante volte il D.P.R. 1477 del '65 che costituisce il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica quale alto Consulente per le materie di sua competenza del Ministro della Difesa, va bene, mi hanno richiamato anche l'art. 12 che in effetti si sofferma a dare qualche competenza particolare al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, e per quanto ci riguarda l'alta Direzione Tecnica Operativa e di controllo dell'intero traffico aereo, mediante un apposito Ispettorato delle Comunicazioni Assistenza al

Volo, sì, e li hanno richiamati questi articoli, ma nessuna di queste disposizioni, in nessuna di queste disposizioni, in nessun'altra disposizione vigente all'epoca c'era un'attribuzione allo Stato Maggiore dell'Aeronautica o all'Aeronautica in generale della responsabilità e della competenza sulla ricerca delle cause. Perché dall'altra parte abbiamo invece chiarissimi gli art. 826 e seguenti del codice della navigazione che per come erano scritti all'epoca e ci dicevano chi doveva, chi aveva questa responsabilità il Ministro trasmette gli atti alla Commissione Tecnico Amministrativa, costituita norma del regolamento, la Commissione procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità dell'incidente, di quale Ministro stiamo parlando, del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile che quindi non è un caso, se così è la situazione legislativa non è un caso che il 27 sera succede quelle che succede e il 28 il Ministro dei Trasporti nomina la Commissione Luzzatti, la Commissione presieduta dal Dottor Carlo Luzzatti, beh, perché non è che ad oggi è successo questo fatto, intanto si pensa a qualcuno, che qualcuno vorrebbe ci pensa

l'Aeronautica e poi dopo accertiamo le cause della responsabilità, no bisogna accertarlo subito, e subito il Ministro dei Trasporti nomina la Commissione, e allora la Commissione presieduta dal Dottor Carlo Luzzatti bisogna analizzare bene cosa ha fatto. Eh, vi ho citato le norme del codice della navigazione, se le andiamo a leggere oggi l'art. 826, l'art. 827, non ci troviamo più quello che Vi ho letto prima, perché ci troviamo l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo conduce l'inchiesta tecnica su ogni incidente aereo, e questo oggi, e a partire mi sembra '95, '97 insomma non sono molti anni che esiste in Italia questa Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo. Nel 1980 non era così in tutti i Paesi evidentemente, ma in Italia purtroppo, un'agenzia di quel tipo non c'era, non c'è in Italia nel 1980, un'agenzia che abbia le competenze, la professionalità, l'esperienza soprattutto, vedete, l'esperienza oserei dire anche la tradizione, no, come abitus mentale, di una agenzia per gli incidenti per la sicurezza del volo, quindi che sia istituzionalmente competente nella ricerca delle cause delle responsabilità degli incidenti aerei, e questo

non può che influire, non può che influire sul modo in cui saranno condotte le indagini preliminarmente, sul modo in cui chi era responsabile dell'accertamento delle cause della responsabilità per il disastro avvenuto, poi ha condotto questi accertamenti e non è una valutazione negativa che sto dando della professionalità e della competenza di quelle persone, intendiamoci, ho cercato di fare la differenza fra la competenza e l'esperienza che però mancava assolutamente loro, non c'era proprio l'istituzione, non c'era la cultura ecco, per usare un termine abusato, delle investigazioni sugli incidenti aerei che c'era in altri Paesi nel 1980. E però a quella stessa Commissione, questo lo vedevo riguardandomi la relazione finale, scritta da quella Commissione, no? Nomina dal Ministero dei Trasporti, scrive le sue considerazioni, poi qualcuna la dovremmo leggere, capitolo 3, conclusioni, capitolo 4 raccomandazioni, fin da ora la Commissione ritiene improcrastinabile, improcrastinabile l'istituzione di un apposito organismo che si occupi precipuamente delle inchieste sui sinistri aeronautici e della prevenzione degli stessi nel

contesto generale della sicurezza del volo, 1982 dopo quasi due anni si chiudono sostanzialmente poi verrà sciolta più tardi, si chiudono i lavori della Commissione Luzzatti, con questa raccomandazione che evidentemente era stata sofferta da loro stessi, era stata avvertita da loro che dovevano condurre le indagini la necessità che ci fosse un organismo istituzionalmente preposto a questo tipo di indagine, e questo non era. Per cui la Commissione Luzzatti viene istituita il 28 giugno, con decreto del Ministero di Trasporti e dell'Aviazione Civile ed è formata da Carlo Luzzatti, Direttore dell'Aeroporto Alghero, Russo, Peresempio, membri della Direzione Generale dell'Aviazione Civile presso il Ministero dei Trasporti, un rappresentante del R.A.I. Registro Aeronautico Italiano, che era l'ente che, almeno all'epoca aveva la responsabilità sulla manutenzione, sul controllo... sugli aerei, tre Piloti, Antonini, Manno, Sperati, due Medici Bucci e De Luca, per gli accertamenti che si potrebbero fare sui cadaveri recuperati. Allora primo problema che si pone, dicevo manca la cultura delle

investigazioni sugli incidenti aerei, manca l'esperienza, manca sicuramente l'esperienza, non che nessuno avesse fatto indagini su incidenti aerei, sì, ma non era istituzionalizzato come si facevano le indagini sugli incidenti aerei, questo purtroppo emerge da quello che è stato fatto ed emerge dalle loro stesse dichiarazioni, perché è il Dottor Luzzatti che quando è stato sentito qui a dibattimento, il 21 marzo del 2001, ci dice beh, non c'è una regola rigida su come fare queste investigazioni, però il punto di riferimento era comunque il manuale I.C.A.O., scusate! VOCI: (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** il punto di riferimento è il manuale I.C.A.O. il manuale fatto da questa agenzia internazionale, organizzazione internazionale, no, che si occupa appunto anche di incidenti aerei. Era un punto di riferimento e Voi lo avete tenuto presente, vi chiediamo, no? L'avete tenuto presente quindi. Beh, guardi, come ho detto stamani, il manuale di riferimento è il documento I.C.A.O., di cui adesso non ricordo il nome, ma poi la scaletta delle prime azioni l'abbiamo redatta quel giorno, insieme con la Commissione, ovviamente, quindi avete deciso, una volta incontratovi, quale

azioni svolgere sulla base del manuale I.C.A.O., quali sono le priorità per esempio, è importantissimo che non si disperdano documenti e elementi di prova. Quindi sulla base del manuale I.C.A.O. avete deciso quali sono le azioni da svolgere, mah è un riferimento sicuramente abbiamo anche tenuto in considerazione pur senza probabilmente neanche consultarlo presumo. Vedete è questo che volevo sottolineare, purtroppo l'inesperienza, quando gli si chiede conto: "ma vi siete occupati se dovete cercare le cause e le responsabilità del disastro di acquisire le informazioni presso il controllo del traffico aereo no? Quindi i nastri che hanno registrato i dati dei radar, le comunicazioni terra-bordo-terra, tutti i documenti che potessero servirvi?" "sì sì l'abbiamo fatto, ma..."... sempre Dottor Luzzatti a pagina 171 "ma vede tutto insieme non si può fare, si fa una cosa o varie cose, dopo l'altra, sia in senso logico che in senso cronologico, nel frattempo siamo andati anche a Palermo, insomma tutta una serie di iniziative che abbiamo dovuto, ritenuto opportuno intraprendere", voglio dire quindi questa esigenza di averli immediatamente poteva essere

anche secondaria rispetto a delle altre esigenze, di cosa stiamo parlando? Dei nastri, delle registrazioni radar dei vari documenti, dell'individuazione dei documenti che avrebbero potuto risultare utili per l'accertamento delle cause e delle responsabilità che la legge demandava loro , perché poi, poi non si può rimproverare a nessuno se dopo quattro anni questi documenti non si trovano, se dopo dieci anni questi documenti sono spariti, e parlare di sparizioni, di soppressioni, mah, un senso minimo di giustizia comune, di logica comune, chi è responsabile dell'accertamento delle cause e delle responsabilità deve evidentemente sapere come fare, e deve sapere che se gli possono servire dei documenti, bisogna subito bloccarli immediatamente, non recriminare anni dopo del fatto che non si trovano più, ma senza poter incolpare nessuno il che è ancora peggio. Vedete, perché se io potessi dire, se l'Accusa, qualcuno dell'Accusa, avesse potuto dire a Voi, quel documento è stato sottratto dieci anni dopo, cinque... da tizio e caio, ah... no, perché scompare un ente che non ha niente a che fare con persone che non stanno più in Aeronautica magari

da anni, oppure che si trovano in un ente diverso, e venite ad addebitare a questi imputati, il fatto che la Commissione nominata sulla base del codice della navigazione, dal Ministro dei Trasporti all'epoca, purtroppo non aveva l'esperienza necessaria, e ha fatto passare più... ha fatto passare diverso tempo prima di andare a chiedere i documenti e ne ha chiesto alcuni anziché altri, ed è stato il Dottor Luzzatti che chiede al Pubblico Ministero Santacroce a me serve, perché? Perché il Pubblico Ministero diceva il Pubblico Ministero e non posso che sottoscriverlo, grazie a Dio! Non aveva l'esperienza accumulata negli anni di indagini sui disastri aerei. E allora noi abbiamo il verbale del 16 luglio '80, in cui il Pubblico Ministero si rivolge al tecnico, no, al Presidente della Commissione nominata dal Ministro dei Trasporti, quali documenti ti servono, che cosa dobbiamo fare? E lui gli chiede, il triangolo Ponza, Latina, Palermo, che poi diventerà una cosa su cui non si potranno dire che frasi inconsistenti che sospetti si potranno manifestare, ma perché? Ma se è il Responsabile delle indagini, che vuole quegli

atti, perché qualcuno deve dare qualcosa in più? Guardate che non è così ovvio che poi serve, perché può essere un intralcio, perché in caso i documenti che non ti serviranno a niente per nasconderti, quell'unico documento che può servirti, è questo il primo aspetto da tenere in considerazione riguardo alle indagini fatte dalla Commissione Luzzatti. Poi c'è un secondo aspetto il tipo di organizzazione seguita nei lavori della Commissione, direi di disorganizzazione, le ricordiamo le dichiarazioni di Peresempio che fu quel membro che aveva assunto un pochino il ruolo di coordinatore, no? "Ci vedevamo lì in quei locali a Via Colombo, avevamo i documenti in un armadio, ma un registro... non facevamo verbali delle nostre riunioni, quando veniva il Magistrato ce lo faceva lui il verbale, noi non li facevamo, chi aveva bisogno di un documento andava lì e se lo prendeva e poi si scopre che magari questo verbale non siamo riusciti a trovarlo, è strano!" Ma cosa è strano? Ma cosa è strano? Come fa l'Accusa a venirci a dire oggi in questo processo, a noi a questi imputati, è d'avvero singolare la circostanza che i verbali delle dichiarazioni rese da quelli che furono

ascoltati per esempio presso la R.I.V., ma come in quella situazione? Ce lo hanno detto, non c'era un controllo, cerchiamo di concentrare l'attenzione, perché poi mi capita purtroppo di divagare, l'attenzione su quello che vi ho detto voler essere il primo degli aspetti e cioè le ricerche sulla presenza degli aerei in particolare le ricerche fatte, le analisi fatte dei dati radar, una prima cosa che sappiamo perché ce l'hanno detta e l'abbiamo vista dai membri della Commissione Luzzatti è che fra di loro non c'era nessuna competenza specifica in materia di analisi di dati radar, nessuna, tant'è che si rivolgono alla "Selenia", tant'è che in quello stesso verbale del 16 luglio dell'80 che vi citavo prima, dopo aver chiesto quali documentazione in materia... di quale documentazione in materia radar, dopo aver chiesto della documentazione della quale aveva bisogno con riferimento ai dati radar, ai dati delle comunicazione telefoniche o terra-bordo-terra, riaperto il verbale, il teste dichiara, il teste è Carlo Luzzatti, Presidente della Commissione, "allo scopo di accelerare i tempi dell'indagine sarebbe opportuno far sviluppare ed

interpretare le registrazioni su nastro magnetico di rilevamenti Radar Marconi e Selenia e Difesa Aerea presso la sede della <<Selenia>> che è una società di apparecchiature elettroniche costruttrice radar con sede in Via Tiburtina, da quel che so io si tratta della ditta più qualificata nel settore", questo però come, come posso dire... sarebbe far opportuno sviluppare e interpretare, loro non avevano competenza in materia di analisi radar e individuano correttamente la "Selenia" come la ditta più qualificata nel settore per sviluppare e interpretare i dati radar. Si rendono conto che la prima cosa da fare e vediamo perché se ne rendono conto, perché il primo documento che hanno in mano sono i primi elementi che hanno in mano i dati radar. Allora noi non siamo capaci, non abbiamo neppure le apparecchiature, Magistrato autorizzaci a servirci della "Selenia", benissimo, quali sarebbero però quelli che all'interno della Commissione poi dovevano occuparsi di questa materia, nel senso distribuire i lavori della "Selenia", i tra virgolette, abbiamo detto che non lo sono, ma tra virgolette gli esperti del radar, e ci dicono

Mosti, Russo, chi sono questi signori? Russo mi sembra fosse un ex Controllore, se ricordo bene del traffico aereo, Mosti era un Controllore del traffico aereo, viene indicato nella relazione finale che vi leggevo prima dalla Commissione Luzzatti quella del marzo del 1982, come membro Aeronautica Militare in realtà sappiamo l'indagine è stata sviluppata poi nel corso del dibattimento, non è un membro dell'Aeronautica Militare presso la Commissione Luzzatti così come il R.A.I. il Registro Aeronautico aveva un suo membro presso la Commissione Luzzatti. Mosti viene mandato, viene indicato dall'Aeronautica Militare che all'epoca aveva il controllo del traffico aereo, abbiamo detto prima l'art. 12 del D.P.R. 65, viene indicato come Controllore esperto, e scusate ma essere controllore del traffico aereo ci aiuta a capire molti problemi riguardo al funzionamento dei radar, ma non ci rende esperti di analisi e interpretazione dei dati radar, è comunque pacifico che non avessero questa esperienza si rivolgono alla "Selenia", proprio perché nessuno tra i membri della Commissione effettivamente esperto di analisi radar, e siccome nessuno è esperto, tutti

diventano esperti, e questo può nuocere all'accertamento delle cause delle responsabilità sull'incidente, questo può nuocere quando non essendoci nessun esperto tutti diventano esperti, si costituisce il sottogruppo radar, i Piloti, i Controllori del traffico aereo, Mosti, Russo, Antonini, mi sembra facesse parte del sottogruppo radar, e poi cosa ci dice Peresempio, quello che Vi ho indicato come coordinatore, mah, sa i lavori erano su base volontaristica, e beh, il volontario più volontario degli altri era Riccardo Bosman il membro del R.A.I. del Registro Aeronautico che non è esperto di radar, però è quello che si interessa di più, lo troveremo sempre in questi mesi da luglio in poi interessarsi delle analisi radar e questo nuoce, lo ripeto, all'accertamento della verità. La verità che dovevano accertare loro erano le cause della responsabilità del disastro, ricordiamoci! "Di radar non ne so niente" quando viene sentito, pagina 116 "il radar è un problema di logica, buon senso" e lui presumeva di poter fare autonomamente delle interpretazioni, delle analisi basandosi sulla logica, sul buonsenso, la logica e il buonsenso valgono per carità! Mi

permetto io di parlare di radar semplicemente perché presumo di poter parlare a ragione di buonsenso è vero, però non posso prescindere dall'analisi fatta da un esperto, da un tecnico, e quindi lo stesso Bosman, sì, può fare le ipotesi ma non può prescindere dalle analisi un esperto per capire se quella ipotesi può esser fatta oppure no, se vale come ipotesi il lavoro o fa solo perder tempo. E devo dire che poi da ampia dimostrazione di non esser esperto di radar, perché sottoposto a un semplicissimo esame dibattimentale, Peresempio ci dice a pagina 189 "le variazioni azimutali non possono variare da radar a radar, sono quelle basta conoscerle" e insomma sono cose che purtroppo incidono sull'aspetto, ma un altro aspetto fondamentale era di quale materiale disponeva questa Commissione nel momento in cui si accinge a iniziare l'analisi dei radar, abbiamo detto che i nastri di registrazione vengono chiesti, vengono indicati al Magistrato il 16 luglio del 1980, subito dopo però appena la Commissione viene costituita, loro si incontrano per la prima volta un sabato pomeriggio, il 28 giugno, immagino, non so se quel sabato ma i primissimi giorni della

settimana dopo un rappresentante della R.I.V., cioè insomma del controllo del traffico aereo consegna alla Commissione alcuni fogli, plottaggi, sono i plottaggi, cioè quella rappresentazione grafica che Giorgio, scusate, io preferisco indicare i testi, le persone, gli imputati senza dare il titolo non per una mancanza di... salvo indicarlo quando serve, perché mi sbaglierei sempre e allora per evitare di sbagliare il nome sappiamo chi è, ecco non voglia essere un'offesa per nessuno se non gli attribuisco anche il titolo, Giorgio Russo fa quella elaborazione, no quella illustrazione su quella trascrizione, ecco, su carta dei dati registrati dal radar di Ciampino la sera del 27 giugno, ci torniamo su Russo, ci dobbiamo tornare, però mi sembra che una cosa che possiamo dare per certa è che quando vengono consegnati questi fogli, perché erano più copie del plottaggio, alla Commissione Luzzatti Russo consegna il plottaggio che lui dichiara di aver fatto e cioè quello che vede le tracce del DC9 con il secondario e poi di primari che si spargono sotto ad un tempo superiore al tempo dell'ultimo secondario e basta, questo direi è

pacifico anche per l'accusa e non potrebbe essere diversamente, lo ricordavo prima a Russo si addebita di aver falsificato quel plottaggio perché lui essendosi reso conto dell'enorme rilievo che avevano questi due punti non li ha ammessi, così condizionando tutto lo sviluppo... addirittura l'autorità politica, questo si addebita a Russo. Permettetemi una parentesi, ogni tanto mi vengono in mente le cose tra parentesi, prosciolti alcuni, alcuni imputati, allora si chiamavano imputati anche durante l'istruttoria, anche quando non erano davanti... non erano dentro il dibattimento, sono stati prosciolti per prescrizioni e non hanno impugnato, questo è un argomento processualmente naturalmente inaccettabile, non è accettabile, non si può suggestionare o tentare per carità, perché poi il risultato lo so che non lo si raggiunge ma tentare la suggestione dicendo: "quel fatto che io ho ipotizzato è" dice questo Avvocato "non sei riuscito minimamente a provare", ma quel fatto che io ho ipotizzato voi lo trovate provato, confortato dal fatto che quando poi quell'imputato è stato prosciolto per prescrizione non ha impugnato, ma è un argomento

questo? Comunque a Russo si addebita questo, di aver falsificato quel plottaggio non avendo messo quei due punti e nel momento in cui si addebita questo dobbiamo far per pacifico che quanto Russo porta il plottaggio alla Commissione Luzzatti lo dà senza quei due punti, penso che non ci siano alternative, perché se no l'accusa non regge, che faccio falsifico, dico ai miei superiori che c'è, decidiamo di nascondere, vado da quelli che sono responsabili dell'accertamento delle cause e delle responsabilità e gli dico che ci sono quei due punti, penso che nessun tipo di accusa possa fondarsi su un ragionamento di questo tipo e allora diamo per pacifico che la Commissione Luzzatti riceve i plottaggi consistenti nei secondari del DC9, delle tracce con transponder acceso e nei primari subito dopo il punto zero, distribuisce credo un paio di copie, si dice nelle dichiarazioni ma adesso magari le ritroviamo se serve, sì perché per esempio Bosman quando viene sentito a pagina 218 dice: "una delle copie la prendo io", poi gli sarà sequestrata a casa anni dopo, "una delle copie la prendo io" quindi erano più copie, con il permesso del Presidente evidentemente della

Commissione, dopo qualche giorno la Commissione Luzzatti acquisisce i tabulati radar di Ciampino, sono quei libroni stampati dal computer con carta continua sui quali sono scritti i dati del traffico aereo, quelli che il radar ha rilevato, c'è il racconto di Peresempio e di Mosti, mi sembra che dichiarano di essere andati loro presso il centro di controllo del traffico aereo a ritirarli, "quando?" gli si chiede, la risposta è stata: "non molto in là, qualche giorno dopo". Allora proviamo a porre un limite, ci proviamo vediamo se siamo d'accordo a proposito della discussione, il 16 luglio '80 Luzzatti parla con Santacroce, il Pubblico Ministero, dicendo: "io ho bisogno di: le registrazioni sul nastro magnetico dei tracciati del radar della difesa aerea territoriale operante in zona compresa tra Latina, Ponza e Palermo; le registrazioni sul nastro magnetico dei tracciamenti radar Marconi e Selenia riguardanti il volo IH870 Bologna/Palermo del giorno 27 giugno; la mappa dei ritrovamenti dei relitti; le registrazioni delle comunicazioni T.B.T. inerenti il volo di cui sopra; copia dei verbali di esame esterno e di autopsia, frammento che trovasi presso i Carabinieri di Latina",

possiamo presumere che il 16 luglio i tabulati li avessero già ritirati, tranquillamente direi, perché altrimenti li avrebbe indicati tra le cose da prendere, diciamo che questa non è una prova, è un elemento che conforta la dichiarazione di Peresempio che ci dice: "non molto in là abbiamo acquisito i tabulati", e allora abbiamo diciamo nella prima metà di luglio il plottaggio pulito, senza i due punti aggiunti a matita in un secondo momento, i tabulati di Ciampino, le pizze cioè i nastri di registrazioni verranno acquisiti dopo, sicuramente dopo la metà di luglio e passati con l'autorizzazione del Magistrato alla Selenia per la trascrizione e l'interpretazione dei dati, bene, questa è la situazione che emerge dalle carte, no? E adesso volevo parlarvi di un primo documento però... e intanto mi vengono quei flash, perché è dubbia l'interpretazione di questo documento? Almeno a me è sembrata che l'Accusa mettesse in dubbio la interpretazione di questo documento che invece è chiara alla luce della ricostruzione che ci siamo fatti fino adesso, perché non avrebbe nessun senso che Russo una volta che lo accusi di aver falsificato va poi a dirlo alla Commissione che è responsabile

dell'accertamento delle cause, no? Mi riferiscono alla interpretazione della nota manoscritta in una parte sicuramente da Carlo Luzzatti nell'altra parte non credo sia stato accertato e comunque non lo ricordo, il 3 luglio del 1980 riferisce dei lavori della Commissione Luzzatti, capiamo che si tratta, capiamo, c'è scritto, le indicazioni sono 3 luglio, 3/07/'80 ore 13:17, telefonata Ingegnere Fiorini R.A.I., comunicato risultati radar, comunicato risultati radar, primo: cessa segnale transponder; secondo, appaiono ulteriori tracce sul primario divise in due maggiori ed altre, presenti Peresempio, Mosti, Bonfiglio; ore 13:30, poi c'è una firma, poi ore 13:30 telefonata al Comandante Chiappelli per riferire quanto sopra, presenti Peresempio e Mosti; ore 13:41 U.S. Embassade, non Pont, non Swizer (fonetica), Pontecorvo, Swizer sono i due diciamo Consulenti che l'Ambasciata mette a disposizione della Commissione; ore 13:43 "Douglas" Fiumicino no replay, non risposta, non trovano risposta alla "Douglas" di Fiumicino, benissimo di cosa stanno parlando? Beh, non possono che parlare del plottaggio avuto da Russo - signora lo fa vedere a tutti quanti il

plottaggio per favore - cioè di quella serie di puntini, magari se lasciamo la stessa definizione però facendo vedere la parte in basso soprattutto, ecco se può ingrandire, perché questo? Perché loro stanno guardando questo quando annotano queste cose, comunicato risultati radar, erano le uniche cose che avevano, per loro questi già son dei risultati radar, primo: cessa segnale transponder, lì dove c'è il puntino più marcato è l'ultimo segnale del transponder, segnato con il punto zero, poi i plots ormai lo abbiamo imparato, noi siamo esperti ormai relativamente di questa materia, dal punto zero a salire -1, -2 e -3 e a scendere, cioè con passare del tempo 1, 2, 3, eccetera, e loro ci dicono: "cessa segnale transponder; secondo appaiono ulteriori tracce sul primario divise in due maggiori ed altre", possiamo vedere un gruppo che mettendoci con le spalle ai puntini messi in fila, un gruppo va sulla destra, un gruppo va sulla sinistra, due maggiori ed altre, sembrano esserci dei puntini diciamo che stanno fuori dalla scia di queste tracce, un po' più spostati degli altri e non stanno proprio perfettamente allineati nella scia di queste due tracce, è una

interpretazione di questo Difensore? No, direi che è logica sulla base di quanto abbiamo detto prima e cioè che era l'unico documento che possedevano, stiamo parlando del 3 luglio, eh, un giovedì, era un giovedì, il disastro avviene il venerdì sera, il sabato pomeriggio la Commissione viene costituita, i primi giorni della settimana ricevono il plottaggio, il risultato lo comunicano a qualcuno poi vedremo a chi ci torniamo, non c'è dubbio che stanno parlando di questo, perché? Perché Mosti ce lo dice proprio chiaramente all'udienza del 9 aprile 2001 è il Presidente che sta interrogando, esaminando il Signor Mosti, "ora le faccio presente c'è un appunto del 3 luglio '80 a firma Luzzatti, 3 luglio '80 ore 13:17, telefonata Ingegner Fiorini", insomma lei legge l'appunto Presidente, Mosti risponde: "sì, appunto sono quelle tracce strane che noi abbiamo strane insomma, che noi abbiamo visto alla fine del tracciato dell'«Itavia», quando si formano tutti quegli Echi radar che dimostrano che l'«Itavia» sta cadendo, no, e allora ci dissero insomma che ci stavano delle tracce che non potevano... degli Echi radar, no tracce degli Echi radar che non

potevano essere associati a parti di aereo che cadevano insomma" o quanto meno che sembrava difficili associarli diciamo, diciamo che il dubbio però sicuramente nasce da questa interpretazione. Parentesi, Voi ricordate che noi nel 1990 quando fanno tutte quelle elaborazioni Giaccari, Pardini, Galati, effettivamente individueranno due sciami, no, due traiettorie, si vede in quel foglietto, vedono allo stesso modo, bene, è noto ce lo ha raccontato, lo sapevamo, che Riccardo Bosman il membro del R.A.I. del Registro Aeronautica Italiano ad un certo punto ipotizza guardando i dati radar "eh, ma qui c'è un missile che ha colpito il DC9", Bosman è quel signore che abbiamo incontrato prima che dice di non essere esperto di radar, noi gli crediamo perché dice delle cose che anche noi ormai sappiamo non essere sostenibili a proposito del funzionamento dei radar e però sulla base di questo tracciato formula l'ipotesi dell'esplosione di un missile nei confronti del DC9, ora naturalmente nasce il dubbio, ma possibile che Bosman formula l'ipotesi del missile su quel tracciato che stiamo vedendo lì, non è che per caso aveva visto qualcos'altro,

qualche altro punto, il dubbio non può esistere perché è Bosman stesso che ce lo toglie, ce lo toglie la logica, sappiamo che i primi giorni hanno solo questo e ce lo toglie Bosman che dichiara, ma non avrebbe nessun interesse a dichiarare il contrario Bosman, proprio nessuno, che in realtà lui l'ipotesi del missile la costruisce guardando quei puntini sotto la traiettoria del DC9, e Vi ricordate lui a pagina 203 per esempio ci dice: "sì, l'ipotesi mia del missile era nota in ufficio a tutti", l'ufficio di Bosman è il Registro Aeronautica Italiano, il R.A.I., il cui Presidente è quel Generale Rana di cui abbiamo parlato nel dibattimento, il cui Generale Rana è amico del Ministro Formica, e Rana sicuramente sappiamo parlerà con Formica di alcune ipotesi che si andavano formulando, ed è Bosman pagina 203 che ci dice: "in ufficio io la dico e la sanno tutti l'ipotesi del missile", inizi di luglio sono questo plottaggio esiste, perché il Presidente indaga: "quando, su che basi?" e allora Bosman risponde: "sì sì, io e Lund eravamo d'accordo su questa ipotesi", "quindi questo sulla base?", "di questa cosa", "solo di quello ho capito, ma lì sulla base di

quello sono gli elementi di cui lei trae questa",
"beh, qua ci sono le tracce primarie di questo
fantomatico aereo che percorre la traversa
trasversale e le tracce del velivolo", è
l'udienza del 20 marzo 2001 pagina '91, Bosman ci
dice che là, lì sotto ci sono: le tracce di
questo fantomatico aereo che percorre la traversa
trasversale e le tracce del velivolo, e allora il
Pubblico Ministero chiede: "ma quali sono quelle
del primario che..." e qua ci sono segnate quelle
del secondario sopra, no, quelle che vanno in
verticale, si sviluppano in verticale, quelle del
velivolo sono segnate con pallini più marcati, e
io spero che si veda altrimenti autorizzo la
signora, l'Ufficiale Giudiziario, a calcare lì
dove ci sono i pallini neri, a farli ancora più
neri, perché si possono vedere, perché Bosman sta
parlando "come dove sono queste tracce? Lì,
quelle segnate con pallini più marcati e quelle
del primario sono... la traccia che non è molto
marcata è meno marcata, qui si vede, se la vede
insomma non so se l'ha vista, nel primario sono
infatti... tant'è vero che dopo finita la traccia
del secondario dell'aereo continuano le altre
tracce", "ecco - pagina 93 siamo passati - ci può

dire quali sono, se lo ricorda naturalmente?" no ma è interesse questo per la genuinità, perché Bosman, R.A.I., Rana, Formica, l'ipotesi del missile dove la si costruisce? "Su quei punti che sono là sotto", "sì, ma lei a ovest della traccia del DC9 alla nostra sinistra che guardiamo, tralasciando i due punti -11 e -12 sì, che lei dice essere stati indicati successivamente, dopo completato il lavoro quanti primari individua?", "beh, ad ovest della traccia ce ne ha due, ce ne ha due, quattro, sette, otto", "non sta dando i numeri li sta leggendo, perché lì sotto andando da ovest verso est, sotto, l'ultimo punto di secondario c'è un punto marcato in nero due, poi c'è quattro, otto, sette - sono i numeri che legge Bosman su questo tracciato - che sembrano effettivamente alla sinistra di chi guarda della traiettoria, del prolungamento ideale della traiettoria del DC9, ne rileva quattro ma non sono tutti della traccia che attraversa la traiettoria, non ho capito, va bene?", "no" il Pubblico Ministero che la interroga "no, non ho capito molto", "per la verità il senso è che a ovest della traccia, sempre il solito problema", va be' sinistra poi sbaglia ovest, est, sinistra,

destra, "la prima traccia primaria è il numero 2, è il numero 2 - e su questo siamo d'accordo poi c'è... la 3 invece ha già scavalcato la traiettoria - infatti il tre è dall'altra parte - poi c'è un 4" che probabilmente è dell'aereo del DC9, poi vede che ci sono... "va be', poi non vedo la 5, non vedo la 6, c'è la 7 e la 8, aspetti eh, che forse qua... ah sì, ci sono due tracce, due tracce due, poi c'è la 3, la 4, la 5, la 6, la vedo, la 7 e la 8, e vedo quelle che stanno qua, quante ne vedo? Allora lei dice... io ci ho questa è primaria, sono tutte queste, c'è scritto 2", insomma c'è questa lunga discussione sulle tracce che lui aveva individuato come prova di un aereo che va a lanciare un missile, "conclusivamente ecco ci può dire quali, se lo ricorda naturalmente, di questi ritorni radar? E stiamo parlando di questi, voi poneste in relazione tra loro come indicativi di un altro aereo?", "beh, queste indubbiamente è dell'altro aereo", "chiedo scusa questa?", "la numero 2", "ecco la numero 2", "la numero 2 è sicuramente dell'altro aereo", quindi la traccia numero 2 sicuramente è un aereo che sta incrociando il Pubblico Ministero. E ancora più chiaro, se

possibile, è Bosman che risponde alle domande del Presidente, "e va be', scusi, la ricostruzione che individuava l'aereo che l'aveva attraversato si badava anche sulla individuazione", Bosman: "delle tracce", "o no?", "sì - dice Bosman - ma io non mi ricordo adesso quando facevamo questo lavoro, quando ho tracciato quelle righe se già avevamo... è uscita fuori questa ipotesi o no, non me lo ricordo, i nastri perché sono andati... abbiamo avuto questa... abbiamo questa ipotesi", "e l'ipotesi diciamo che lei ha detto, che è l'ipotesi diciamo del missile, lei perlomeno la fece proprio in relazione a quelle...", "alla cartina", "alla cartina non ai tabulati sì", "allora cartina, l'ipotesi del missile è certo che nasca osservando quella cartine che noi oggi abbiamo di fronte, lì nasce l'ipotesi del missile", sto parlando di cosa? Della Commissione che aveva il compito istituzionale di accertare le cause e le responsabilità del disastro aereo, "io questi 11 e -12 non ho capito perché ci sta veramente devo dire" risponde a Lei Presidente Bosman quando lei gli fa notare "ma guardi che a casa le anno trovato questo foglio - che è molto più grande, questo è un estratto - quello che

stiamo vedendo oggi, in cui ci sono poi degli altri due puntini, c'è scritto 11 e 12, e l'11 noi sappiamo che è sbagliato", "sì, ma io non mi ricordo, non lo so, però quello che è certo è che noi l'ipotesi la formulammo sulla base di quelle tracce", "quando?", "relativamente subito", quindi relativamente subito viene formulata da Riccardo Bosman sulla base di quel tracciato l'ipotesi che a causare la perdita di quell'aereo sia stato un missile sparato da un aereo, lanciato da un aereo. Bene, poi ci sono i rapporti tra Bosman e Lund, Vi ricordate in apertura Vi ho letto quella frase che leggiamo sull'Ordinanza, no, dichiarazioni di Lund ci dimostrano che nessuno tra quelli che avessero un minimo di competenza poteva non accorgersi di questi -17 e -12, questa è la tesi dell'Accusa, di chi ci ha mandati qui a giudizio. Bene, ripercorriamo un pochino le dichiarazioni di Bosman e di Lund sui loro rapporti, Lund possiamo darlo per acquisito arriva a Roma i primi giorni di luglio dell'80, incontra i membri della Commissione, partecipa ad alcune riunioni, per la verità i due danno due versioni diverse, parla di Lund da una parte e di Bosman dall'altra, di come

e se discussero insieme l'ipotesi dell'esistenza di un missile, nel senso che Bosman dice: "sì, ci abbiamo lavorato insieme, eravamo d'accordo su questo punto, cioè che lì si poteva interpretare come un missile che tagliava la strada al DC9 e ne provocava la caduta", Lund invece ci dice: "no, io ho lavorato una domenica pomeriggio con il mio computer in una stanza d'albergo e poi mi ricordo però che ho chiamato subito Bosman per riferirgli quello che avevo capito da questi dati". Bene, un'altra cosa che sicuramente ci ricordiamo tra le dichiarazioni di Lund è che lui ritenne di non aver raggiunto alcuna conclusione, ma di aver potuto formulare solo ipotesi e già cominciamo a inquadrarlo meglio allora, eh, perché lui dichiara: "io non sono un esperto di radar ci mancherebbe, io ho formulato una ipotesi, nessuna conclusione solo ipotesi, anzi quando mi sono messo a fare questo studio nella mia stanza d'albergo mi è venuto il dubbio che non stessi facendo la cosa corretta, la cosa giusta e allora mi sono premurato nel comunicare la mia ipotesi di sollecitare la Commissione ad acquisire il parere di un esperto radar", mi sembra un po' diverso dalla valorizzazione delle

dichiarazioni di Lund come di quello che dice che chiunque avesse un minimo di esperienza si accorgeva, mi sembra un po' diverso. Oh, comunque la domanda che ci dobbiamo porre perché ci interessa ragionando degli accertamenti tecnici sulla presenza di aerei in questa prima fase, nel secondo semestre del 1980, ci interessa rispetto all'imputazione che è stata formulata nei confronti degli imputati, sulla base di quali argomenti questi signori, Lund oltre che Bosman, formula la sua ipotesi, Bosman l'abbiamo visto, Lund ci dice, pagina 20 della sua trascrizione, di aver avuto un tabulato dei dati radar di Fiumicino, di non aver tratto nessuna conclusione, ecco posso anche indicarvi la pagina è la 21, ma di aver fatto solo una ipotesi e ci dice a pagina 23 che c'erano dei ritorni primari estranei, due o tre, e quindi in forma la Commissione, chiede alla Commissione di passarli a degli esperti perché non ero sicuro che stavo facendo la cosa giusta, questo a pagina 23 del 14 giugno 2002, se non mi sbaglio, dicevo, ci serve sapere di quale materiale disponeva Lund per fare questa elaborazione, ora purtroppo non abbiamo quel foglio di carta millimetrata blu di cui ci

parla lui, quel foglio che aveva preso presso gli uffici della "Douglas" a Fiumicino, sul quale fa questo disegno, non c'è giunto, né mi sembra utile affidarci alla sua memoria e spiego perché, va bene prima di tutto è inutile, ne abbiamo la prova, perché io poi ci ho provato, dico: "senta, ma come era fatto questo disegno?", "c'erano dei plots da una parte e dall'altra...", "ma dove?", "non mi ricordo", "dove si trovavano questi altri punti se li ricorda?", "no, non me lo ricordo", quindi la sua memoria non ci viene in soccorso per capire che cosa ha visto, naturalmente parliamo di punti, perché a seconda dei dati che trovo ci metto certi punti piuttosto che altri, no, e a seconda dei punti che ho noi possiamo fare delle considerazioni su quanto può essere valida quella ipotesi che stai formulando, di Bosman ognuno di noi si è fatto un'idea, che tipo di ipotesi è quella del missile sulla base di quel foglio? Vediamo invece Lund su cosa ha lavorato, allora dicevo la memoria di Lund non può aiutarci, anche perché poi logicamente non sarebbe corretto, perché Lund sta a Roma intorno... comincia a lavorare il 9 luglio lo scrive lui su un appunto e ce lo dichiara, lì

dove a sua grafia c'è scritto 9 luglio è il giorno in cui è iniziato, poi per la verità dice: "oppure potrebbe essere il giorno in cui ho finito, ho consegnato" comunque siamo nella prima quindicina di luglio, e questo è sicuro. Bene, quando Lund è stato sentito gli sono stati esibiti anche dei fogli trasmessi dall'Autorità Giudiziaria di Palermo, se mi ricordo bene, sui quali sono segnati dei dati radar e sono intitolati proprio registrazioni, plots "Itavia" 870 del 27 giugno 1980, e quando l'abbiamo sentito poi Lund gli è stato chiesto: "senta, lei questi fogli li riconosce?", "sì", "ma sono quelli che ha utilizzato per fare la sua analisi dei dati radar?", "sì", domanda: "quindi il tracciato che poi lui fa - naturalmente il Pubblico Ministero sta parlando il tramite dell'Interprete, ecco perché non lei ma lui fa - su quella carta bianca di cui ha parlato - io me la ricordavo blu - prima lui l'ha redatto sulla base soltanto di questi dati e di questi calcoli o ha utilizzati anche altra documentazione che qui non c'è?", risposta: "questi sono i dati che io ho ricevuto a Roma e su questi dati io ho effettuato il tracciato che poi ho passato per

l'indagine all'indagine tecnica", questi sono i dati, quei tabulati non c'è bisogno che ci mettiamo l'elenco, ve li ricordate i fogli 356, 357, 358, 374, 375 e 376, sono due serie di dati ordinati in maniera diversa, sul foglio 356 per esempio Steve Lund ha riconosciuto la sua grafia nelle annotazioni a margine, si trattava di trasferire i dati resi in azimut e range in coordinate cartesiane e lo ha fatto lui a mano con il suo calcolatorino, non riconosce invece mi sembra di ricordare la grafia dell'ultima colonna di destra dove c'è scritta la qualità del plots primario, riconosce sul foglio 374 la sua grafia dell'annotazione in alto a destra, del 9 luglio 1980. Benissimo, abbiamo acquisito che Lund è su questi dati che lavora, Lund lavorando su questi dati può ricostruire un qualcosa che è molto simile a quella che stiamo vedendo lì e dico molto simile e non identica semplicemente per il fatto che quella è stata fatta più precisa in un ufficio con più tempo e Lund di averci perso tempo a casa, in albergo, un lavoretto fatto a tempo perso. Quello che però rileva è che fra i dati che ha esaminato Lund per dichiararsi d'accordo con Bosman nell'ipotesi del missile o

comunque di qualcosa di strano, di qualcosa di ulteriore accanto al DC9, non ci sono i plots -17 e -12 e questo è certo, rileggiamo i dati, prendiamo pagina 356, partiamo dal punto zero e poi numero 0, 1, 2, 3, eccetera eccetera, e vedete, la terza colonna è S.S.R., le risposte sono sì o no, cioè ci indica se il plots rilevato a quell'azimut, a quel range, a quell'ora, quarta colonna G.M.D. tempo Zulu, se quel plots ha il secondario, il transponder acceso, il codice S.S.R. oppure no, e vedete che ci sono degli orari che vanno a scalare, cioè il primo orario è 19:02:39, il secondo 19:02:33, 19:02:27, quindi partono dal tempo più lontano e vanno a ritroso e c'è una serie di plots senza secondario, no no, no no, l'ultimo dei plots senza secondario è delle 18:59:52. Cosa vuol dire? Questi sono esattamente, non tutti, non tutti, ma sono quei plots primari che si vedono sotto quella traccia, noi trovammo, questa difesa provò a mettere su carta questi dati, chiedemmo di esibirli al teste per chiedere se veniva fuori una cosa così e la Corte ritenne, a posteriori ritengo correttamente di non autorizzarlo. Però non può che venire una cosa come quella, perché sulla prima pagina, la

356 ci sono tutta questa serie di plots primari, va bene, poi cominciamo con l'orario 18:59:45, un orario purtroppo tristemente noto a tutti noi, è l'ultima risposta del secondario, è l'ultimo momento in cui siamo certi che quell'aereo era integro e quelle persone erano vive. Infatti sulla terza colonna S.S.R. è il primo sì che compare, l'aereo con il secondario e poi sempre andando a ritroso nel tempo andiamo, 18:59:40, 59:30, 59:23, gli orario, e voi vedete che nella colonna S.S.R. sì o no sono tutti sì, sto parlando pagina 357, tutti sì, cioè sono tutti codici, tutti plots con codice del secondario. Non sono primari, quindi anche a non voler cercare l'analisi puntuale, cioè quella del disegno su carta di questi numeri, basta leggere quello che c'è scritto su queste carte per capire che qui non ci sono il -17 e -12, possiamo ricordare anche i tempi del -17 e -12, però qui rischio di sbagliarmi, dovrebbe essere 18:58:39, il -17 e -12 e 18:58:11 il -17 e -12 e voi vedete invece che a quei tempi che vi ho letto, 18:58:11 è indicato come codice secondario, è il plots del DC9, 18:58:39 addirittura manca, quindi non c'è né il secondario e né il primario, il plots

famoso -12 tra quelli consegnati a Lund. Le pagine 374, 75 e 76 ci sono gli stessi dati ordinati magari in maniera diversa, numerazione diversa... il ragionamento però è identico eh, è identico. I plots dopo il punto 0 tutti primari e poi una sfilza di secondari che cominciano dal momento dell'ultimo segnale del DC9 con il transponder, non ci sono i -17 e -12. Lund, esperto della "Douglas", la casa costruttrice degli aerei, dalle dichiarazioni di Lund risulta che chiunque disponesse di minime conoscenze tecniche era in grado di individuare immediatamente la presenza dei plots anomali -17 e -12 e di porli in relazione con il momento dell'evento. IL Giudice Istruttore aveva quelle dichiarazioni che poi abbiamo letto pure noi rese in istruttoria da Lund, poi in giù lo abbiamo anche esaminato, gli abbiamo parlato, abbiamo ragionato soprattutto perché ci poteva venire un dubbio, cioè quale è il motivo, che cosa può farci dire che Lund ha visto i plots -17 e -12? Il fatto che vi ho detto io prima, è provato che dopo qualche giorno arrivano i tabulati a Ciampino, alla Commissione da Ciampino, sui tabulati quei plots naturalmente ci sono, beh,

questi fogli sui quali Lund ha lavorato sono stati a lui consegnati con la specificazione che si tratta della registrazione dei plots "Itavia" 870 del 27 giugno '80. Cosa ci dice questo? Ci dice che chi ha consegnato, ha stilato questi elenchi si è guardato i tabulati che erano arrivati alla Commissione, se ne è guardato, perché? Perché l'azimut e il range e i tempi sono sicuramente così precisi che sono presi necessariamente dal tabulato. Poi ci accorgiamo che nello spogliare quei tabulati, voi avete visto di cosa si tratta, vi può essere saltato un qualche punto, evidentemente questa persona non ha ritenuto utili neppure i -17 e -12, qui ci abbiamo un'altra indicazione del fatto che se Russo non è un mentitore come sostiene l'Accusa, non abbiamo la prova eh, per carità! Ma sto arrivandoci in via di logica che un'altra persona, un membro della Commissione Luzzatti ha fatto lo stesso ragionamento, aveva i tabulati, ha evidentemente visto e almeno uno lo ha visto perché di uno abbiamo trovato il codice... il corrispondente plots del DC9 con secondario, ma non li ha trascritti per Lund. Questo è un argomento che mi sembra sicuramente da

valorizzare in relazione all'imputazione che viene mossa dagli imputati, ma comunque il dato che possiamo ritenere acquisito è che Lund non vede i plots -17 e -12, le sue interpretazioni in quanto concordi con quella di Bosman si basano sugli stessi dati che Bosman aveva a disposizione, cioè quel plottaggio che avete lì sulla base di quel plottaggio vengono, viene costruita l'ipotesi di un oggetto estraneo che attraversa la traiettoria del DC9. Presidente ritiene che possiamo fare dieci minuti di sospensione. **PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF. NANNI:** grazie! **PRESIDENTE:** sospendiamo per un quarto d'ora! (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego allora Avvocato Nanni può continuare! **AVV. DIF. NANNI:** sì, grazie! Il... è che secondo me non è fondato quel richiamo a Steve Lund, il Tecnico della "Douglas" che viene a Roma nella prima metà del luglio dell'80, per sostenere chiunque vedesse quei dati radar poteva pensare ad un aereo sulla base dei punti -17 e -12. Naturalmente ripensandoci mi sono accorto che forse non sono stato molto chiaro, nel senso che il dubbio, per carità, è legittimo, perché,

perché parlando ad anni e anni di distanza, se ricordo bene Lund in fase istruttoria dice che c'erano due punti paralleli e uno dell'altra parte. Due erano paralleli e uno dell'altra parte. Bene, allora questo non è, non è il tracciato che poi elaborerà per esempio Macidull.

VOCI: (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** perché le ricostruzioni che sanno fatte nei mesi e negli anni successivi, ve le ricordate, si vedono quei due punti -17 e -12 e un terzo punto che è fondamentale, perché se no da soli non varrebbero e lo vedremo, e su questo sì che tutti sono d'accordo con i due punti che è il 2B e che sta sempre dalla stessa parte, perché quando Lund dice, secondo me sbagliandosi, perché dopo tanti anni stava dall'altra parte, certamente non fa riferimento a quel -17 e -12 da una parte, oppure fa un riferimento sbagliato ad una elaborazione che non è sua ma, è successiva e perché dico questo? Per l'imprecisione evidente nel suo racconto in istruttoria per il fatto che ci si riferisce a quei due punti dicendo due parallele uno dall'altra parte non può parlare della ricostruzione classica che sarà fatta negli anni successivi e che vede l'unione di -17 e -12 e 2B

perché stanno dalla stessa parte, perché quando gli abbiamo chiesto al dibattimento: "ci spiega come era questo plottaggio che ricava dai suoi conti?", "come dicevo prima, si tratta di un foglio di carta millimetrata in cui vi erano dei punti cerchiati che in pratica rappresentavano i punti che corrispondevano ai dati che erano stati trasmessi al transponder <<Itavia>>, poi vi erano i ritorni primari da Fiumicino e che consentivano di seguire l'intera traiettoria", vedete la confusione di questo racconto, "poi vi erano dei punti primari da Fiumicino che consentivano di percorrere l'intera traiettoria", ma cosa ci sta dicendo qui? Niente di molto sensato, chissà cosa ha fatto Lund in tutti quegli anni, chissà se davvero ha rivisto ancora dei tracciati radar o dei dati radar, perché? Quando mi parla di cerchietti può anche farmi pensare a quel plottaggio che magari gli è stato dato insieme all'elenco dei dati ricavati dal tabulato, però lui dice: "non l'ho creato io", benissimo, ma non puoi aver trovato dei primari che consentono di seguire tutta la traiettoria, perché una volta che hai il secondario che ti consente di seguire tutta la traiettoria, non ha senso che ti riporti

anche i primari, per uno studio fatto in una stanzetta di albergo il pomeriggio o la domenica. Il suo racconto è assolutamente infedele e inconsistente, cioè non può ricordare e si capisce da quello che si dice, "fino al momento in cui questa specie di linea si separa, diciamo, si divide, si biforca, ed è il momento in cui vi è stato chiaramente l'incidente che ha colpito l'aereo e poi vi sono degli altri punti sul grafico che non sono associati alla traiettoria del DC9 <<Itavia>>, ma che presumibilmente rappresentano i primari di altri aerei che si trovavano nella zona e sempre ricevuti dal radar di Fiumicino". Ma finì a qui non è quello che ci ha detto Bosman? Fino a qui è Bosman, cioè la traiettoria si biforca, troviamo la nota del 3 luglio che ci dice che si divide in due parti e in mezzo a quelli Bosman ci ha visto gli echi, secondo lui, di un altro aereo che lancia un missile, Lund ci dice la stessa cosa, perché dico che ci dice la stessa cosa? "Dove si trovavano questi altri punti, se li ricorda?", "no, non me lo ricordo", ma abbiamo la dichiarazione che vi ho letto prima e che da il Pubblico Ministero, "io quello studio l'ho fatto su quei fogli con le

annotazioni dei plots, su quei fogli non c'è il -17 e -12 e il -17 e -12 e volevo ricavare un altro argomento che però mi sono reso conto di non aver espresso bene", e cioè sappiamo che non molto in là vengono acquisiti i tabulati, si chiede a Lund, "chi te li ha dati?", perché? Perché essendo questi dati sui fogli presi necessariamente da un tabulato, facevo riferimento alla distanza in azimuth, in range, all'esistenza di un S.S.R. e al tempo, essendo chiaramente presi da un tabulato, chi te li ha dati potrebbe essere la persona che li ha estratti dal tabulato. Lui però non ha un ricordo preciso, "non mi ricordo per certo, comunque mi ricordo che il Signor Peresempio era comunque coinvolto in questo passaggio dei dati della richiesta di informazione della Commissione Tecnica", "chi glieli diede?", "forse Peresempio ma anche un'altra persona", gli dissero da dove erano stati estratti, questa è la domanda e la risposta: "non mi ricordo, io quello che so, che ho sentito, che questi dati comunque erano i dati derivati dal Controllo Radar di Ciampino", allora le cose sono due e soltanto due, uno è la Commissione Luzzatti che ricevuti i tabulati, uno

dei suoi membri, tanti interessati agli aspetti radar si mette lì, comincia a copiare i dati rilevanti per i punti, per i vari punti, vediamo che ne salterà uno o due, soprattutto di quelli con secondario, ma anche di quelli con il primario e li consegna a Lund, a Peresempio che li dà, li trasferisce a Lund, oppure qualcuno ha chiesto a Russo, "visto che tu hai fatto qualcosa nella Commissione Luzzatti", ma sto fantasticando eh, perché nessuno ce lo ha riferito questo, "visto che tu hai fatto il plottaggio, perché non ce li metti pure come un elenco di dati e così ce lo rifacciamo noi?", Russo consegna questo foglio e le cose sono due un'altra volta o come penso io fin dal 28 giugno quando fai il plottaggio o non vedi o ritieni irrilevanti quei punti e quindi non li metti e non vedo perché debba metterli qua, non lo può vedere nessuno perché deve metterli qua, che sono anche di meno, oppure come dicono i Pubblici Ministeri che ha mentito e perché costruisce un foglio dove non ce li mette e poi lo deve dire a voce? Non avrebbe nessun senso, l'alternativa è che invece è la Commissione Luzzatti a farlo e il che dimostrerebbe quello che dicevo prima, che

c'è un'altra persona che guarda quei tabulati e non vede e non considera il -17 e -12, questo è per quanto riguarda Lund, Tecnico della "Douglas" ed entro la metà di luglio fa questo studio nella sua camera di albergo a Roma, poi però sappiamo che dopo qualche giorno la Commissione Luzzatti acquisisce i nastri delle registrazioni radar. Sappiamo che li chiede il 16 luglio al Pubblico Ministero e sappiamo che chiede l'autorizzazione al Pubblico Ministero di consegnarli alla "Selenia", perché lì trascriva e lì interpreti, li sviluppi e li interpreti. Benissimo! Prima che "Selenia" faccia queste interpretazioni, poi vediamo quando le fa, è certo che nessuno della Commissione Luzzatti vede i nastri. Si chiede a Bosman le pizze, "quelle che poi avete mandato alla <<Selenia>>, perché vi erano state date, perché non le avete viste voi prima di andare alla <<Selenia>>"? "No, e chi è capace", risponde Bosman, "ma no, ma chi è capace di vederle, bisogna leggerle, ci vuole un'attrezzatura per leggerle", "le pizze lei dice?", "le pizze io dico, le pizze, la Commissione... cioè a parte lei che ha detto che non era esperto, c'erano degli esperti radar che lei ha individuato?", "ma

guardi, dice Bosman, quegli esperti radar erano esperti dal punto di vista operativo della gestione del radar nel controllo del traffico aereo, ma chi erano esperti erano dell'Aeronautica Militare che hanno fatto quella lettura, la lettura la fece l'Aeronautica Militare che ci dà il plottaggio", ma qui non lo dice, "va be', c'era Mosti", e lì il problema della interpretazione con Mosti e la interpretazione del controllo aereo. Qui il Presidente voleva andare da un'altra parte, non stava chiedendo indipendentemente dalla "Selenia", stava chiedendo Bosman se li avevano visti su quel famoso video di cui ci parla Lucìoli o Luciola e Bosman dice: "no, non mi risulta assolutamente". Comunque è certo che nessuno vede quei nastri perché non avevano le capacità e le attrezzature necessarie il "Selenia", prima che li guardi la "Selenia", perché il concetto è questo della Commissione Luzzatti, Peresempio che è inteso come membro della Commissione Luzzatti, il 21 marzo del 2001, pagina 195, "l'unica fonte di informazione che avevamo erano i dati radar e quindi puntavamo tutti su questi, ritengo che sarebbe stato

opportuno che per garantire delle informazioni corrette secondo me, ed è stata l'opinione comune di tutta la Commissione, andava disseminato questo tipo di informazione a tutti, anche ai non super partes come ad esempio <<Alitalia>> e <<Douglas>>, a tutti dobbiamo darli, non ce le guardiamo, intanto le diamo a tutti, ognuno ci fa le sue interpretazioni e dopo noi le valutiamo", Va bene, è un procedimento necessitato, ecco, dal fatto che non possedevano le cognizioni tecniche. Quando c'è questa discriminazione di dati però non tutti naturalmente agiscono simultaneamente, non c'è questo confronto che si voleva avere tra interpretazioni autonome purtroppo. Direi che è fisiologico che vada così, ricordate perché Luzzatti si fa autorizzare a far elaborare i nastri dalla "Selenia"? Perché è la ditta più qualificata nel settore, erano più competenti, e allora tutti gli altri "Douglas", "Itavia", quelli che se li volevano guardare poi questi dati e fare le loro interpretazioni, hanno aspettato che il "Selenia" li elaborasse questi dati e facesse le sue prime interpretazioni. Hanno detto: "loro sono i più qualificati e quelli che hanno anche la attrezzature per fare

elaborazioni più sofisticate, le facciano e dopo poi noi facciamo le nostre valutazioni", poi le valutazioni di secondo grado avrebbe dovuto farle la commissione Luzzatti, ed è questo quello che accade, Nucci, Barale e Giaccari cominciano a lavorare su queste pizze, stampano i dati e mi sembra di poter dire e dimostro perché, spiego perché la intendo in questo modo, prima del 20 settembre all'incirca del 1980, nessuno della Commissione Luzzatti ha mai conosciuto i punti -17 e -12. Ho parlato di 20 settembre, in realtà voi sapete, la "Selenia", cioè Nucci, Barale Giaccari, depositano la loro relazione nella quale per la prima volta vengono visti questi due punti, perché io l'ho detto cinque minuti fa, chiunque guarda i tabulati non si accorge di quei numeri, la deposita l'8 dicembre, scusate l'8 ottobre del 1980, però già da settembre e ne abbiamo ampia traccia, dalla fine di settembre il lavoro è sostanzialmente finito, cioè, quella stampa e quella interpretazione è stata fatta, per esempio il 20 settembre del 1980 "Il Mattino" pubblica un articolo dal titolo "Il tracciato radar non fa luce sul giallo del DC9 di Ustica", 20 settembre 1980, "in un plico di carta c'è

forse la spiegazione della sciagura aerea di Ustica, sono le decodificazioni dei tracciati radar, ieri mattina al settimo piano dell'edificio dove ha sede la direzione generale dell'Aviazione Civile, la Commissione Ministeriale di Inchiesta lo ha preso ufficialmente in consegna. In una riunione che è durata poco più di due ore lo ha sommariamente esaminato. La decodificazione è stata fatta dai Tecnici della <<Selenia>>, ieri hanno consegnato solo le carte e la traduzione in segni di ciò che il Radar di Ciampino ha visto quella notte, la prossima settimana faranno avere alla Commissione di Inchiesta anche una relazione dettagliata. Non si pronunceranno sulle eventuali ipotesi, ma si limiteranno a fornire i dati tecnici sulla decodificazione". Ora, cerchiamo di capirci, evidentemente qui la notizia è stata appresa da una dichiarazione fatta o da "Selenia" o dalla Commissione Luzzatti o dal Magistrato, insomma, che vuol dire, "non si pronunceranno sulla interpretazione ma si limiteranno a fornire i dati tecnici della decodificazione"? Noi abbiamo accertato nel dibattito come sono andate le cose, e cioè intorno al 20 settembre, il 19,

hanno pronta la stampa, hanno pronta quella descrizione degli apparati Radar di Ciampino che illustrano nella loro relazione, e noi la vedremo l'8 ottobre, ma cosa accade in quella riunione? Accade, e questo lo possiamo ricostruire, che i Tecnici della "Selenia" portano queste carte e dice: "ecco, questi sono... quello che vi spieghiamo dei sistemi Radar di Ciampino e Fiumicino e questi sono i plottaggi di tutte le tracce che abbiamo stampato e abbiamo visto". I membri della Commissione Luzzatti però nonostante i "Selenia" non precedessero di fare interpretazioni, ma perché scopriremo, perché non si ritenevano si potesse interpretare qualcosa di certo, di credibile, chiedono loro comunque, "va bene, ma fammi delle ipotesi, tenta delle correlazioni tra questi punti e vediamo che cosa possiamo vedere", questo ce lo dice per esempio Sclerandi, uno dei membri della Commissione Luzzatti, a pagina 10 dell'udienza del 18 maggio 2002, questi signori, cioè i Tecnici della "Selenia", sono venuti con dei grossi... non tabulati, ma proprio delle rappresentazioni grafiche, i plottaggi sappiamo tutti. Sono quelle cose che sono allegate alla relazione "Selenia",

una cartellina con tutte le figure allegate alla relazione, quelle indicate come figure nella relazione, ma perché delle rappresentazioni grafiche dove ci hanno spiegato che ad ogni giro del pannello radar ci sono le tracce note e un sacco di tracce spurie, cioè non attribuibili ad un aeroplano in quel momento. Vedrete che la "Selenia" fa una rappresentazione di tutto il cielo radar, emisfero settentrionale, emisfero... quindi quando dice: "ad ogni giro ci sono molte tracce spurie", si riferisce a tutto il radar. Allora era stato chiesto alla "Selenia", era stato chiesto alla "Selenia" di correlare quelle tracce spurie, tutte quelle che non si capisce che sono, mettile insieme e vediamo che viene fuori, in modo da vedere se era possibile ricostruire qualche traccia di aeroplano e se ricordo bene la "Selenia" ne ha tirate giù un paio di cui la più importante, eccetera eccetera, perché abbiamo i documenti ed è inutile affidarci ai ricordi di speranza. Allora è la Commissione Luzzatti che chiede a "Selenia" "voi avete fatto il vostro lavoro, provate a mettere insieme queste tracce" e io mi soffermo su questo perché è importante vedere come nasce il lavoro della

"Selenia", la ditta più qualificata nel settore, è importante, c'è bisogno che lo si chieda, "facci, mettili insieme quei punti", perché loro autonomamente non l'hanno fatto, non hanno avuto quella intuizione geniale di Bosman che guarda quel tracciato e dice: "va be', ma lì è chiaro che è un aereo", così ha risposto, no, l'abbiamo letto prima, ma "lì è chiaro", no a loro gli si chiede: "provali a metterli insieme e vediamo che viene fuori" e lo conferma anche Nucci che era il responsabile di questo gruppo di lavoro, il giornale ricordate diceva: "fra una settimana presentano la relazione" e più o meno ci siamo, era il 20 settembre, il 2 ottobre agli atti c'è una relazione in inglese che è la traduzione di quella che poi depositeranno l'8 ottobre, quindi prima la traduzione inglese la mandano alla rappresentanza F.A.A. presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma, all'attenzione di Swizer o Swaizer, e contiene la stessa descrizione che c'è nella relazione che noi invece molto più comodamente adesso ci guardiamo in italiano che viene depositata l'8 ottobre del 1980, come è composta questa relazione? L'introduzione, guardate l'introduzione è significativa, "sono

stati analizzati i dati radar di posizione, così come registrati sul nastro magnetico del sistema A.T.C.A.S. di Ciampino nei quindici minuti precedenti e seguenti l'interruzione delle comunicazioni secondarie del velivolo I-Tigi, per la natura del dato radar l'analisi è stata condotta in termini statistici associando ad ogni dato acquisito i margini probabilistici di incertezza, sono state... - scusate - i dati registrati evidenziano una brusca interruzione delle risposte del radar secondario, seguite da una molteplicità di Echi radar, sono state tentate correlazioni spazio/temporale di tali Echi", allora cos'è che è stato chiesto alla "Selenia"? "Prova a mettermi insieme tutti questi plots primari che si vedono sotto l'interruzione del codice del transponder del DC9" e la "Selenia" cosa dice di aver fatto? "Ho visto le tracce di un possibile aereo"? No, perché è la ditta più seria, la più qualificata, dice: "sono state tentate delle correlazioni spazio/temporale tra Echi, poiché la quantità e la qualità dei dati a disposizione non è tale da permettere un esame esaustivo, le correlazioni riportate e le altre eventualmente possibili per poter essere

utilizzate dovranno essere pesate con altri elementi, pesate con altri elementi, estranee a queste indagini al fine di poter raggiungere l'interpretazione più verosimile possibile", ma questa è una conclusione non è una introduzione e perché la mettono all'inizio oltre che alla fine, perché non è farina del loro sacco quell'esercizio, perché gli era stato chiesto dalla Commissione che li aveva incaricati mettere su carta, loro hanno finito il lavoro, l'unica cosa che potevano fare dal punto di vista tecnico era mettere su carta e spiegare come funziona, la Commissione gli dice: "prova a metterli insieme" e la "Selenia" in queste tre righe che poi stranamente, e lo vedremo, vengono dimenticate da tutte o fraintese da tutti i presunti esperti che si eserciteranno su questi dati, dice: "attenzione è niente più di un esercizio teorico - dice - sono stati fatti dei tentativi di correlazione", le correlazioni riportate e le altre possibili, cioè neanche le ho esaurite tutte le correlazioni possibili, non ci dicono niente, perché vanno pesate ed è significativo il termine usato, vanno pesate con altri elementi estranei a questa indagine, e questa è soltanto

l'introduzione, dopo di che una descrizione del sistema di rilievo dei dati radar, lo schema, descrizione del sistema di presentazione grafica, caratterizzazione e statistica del dato radar, di copertura radar e su questo ci dovremo tornare perché... gli errori di misura, pagina 8 della relazione dell'8 ottobre, il dato di posizione... dunque, il paragrafo è intitolato: "Caratterizzazione e statistica del dato radar copertura radar, il dato di posizione estratto dal segnale proveniente dal radar primario è affetto da errori di misura la cui origine è individuabile in diversi fattori, quali: la riabilità del livello del segnale ricevuto, propagazione elettromagnetica disuniforme, sistemi di trasmissione, ricezione ed estrazione non ideali", non c'è la possibile interferenza tra due oggetti vicini, ma vedete che c'è anche una motivazione per cui non c'è, la incontreremo nel percorso che vi sto proponendo in queste carte, perché il controllo del traffico aereo non deve vedere oggetti vicinissimi, qualche centinaio di metri, non ha importanza, non è quello che serve, i sistemi radar per il controllo del traffico aereo sono progettati per

essere utilizzati da Controllori che sono in contatto con l'aereo, con aerei che mandano il segnale e si fanno riconoscere, e tutto il problema del controllo del traffico aereo è quello della separazione, la separazione, per cui fisiologicamente non ci devono essere pezzi vicini, non è fatto per quello il radar e quando il Tecnico va a descrivere l'apparato radar che dice? Dice: "io i problemi che posso avere sono quelli dalla variabilità del segnale ricevuto - lo sapete ormai, lo sappiamo, no - il bersaglio che se si muove offre al radar una superficie riflettente maggiore o minore, dalla propagazione elettromagnetica disuniforme, per i sistemi di trasmissione, ricezione e estrazioni non ideali", l'estrattore che funziona in un certo modo, l'integratore, eccetera, eccetera, non gli viene in mente al Tecnico che deve descrivere come funziona il sistema radar del controllo del traffico aereo di ipotizzare gli oggetti vicini, perché è una... e adesso subito l'obiezione me la sento, cioè sì, ma in quel caso si può immaginare facilmente che l'aereo si è rotto e quindi se si è rotto in più pezzi più pezzi sono vicini, d'accordo, e sarà l'oggetto delle investigazioni

successive, quando si vorrà cercare nel radar quello che il radar fisiologicamente non può dare, lo si farà, ma nel momento in cui devo fare a una Commissione che mi sta chiedendo: "vedimi cosa c'è scritto qua dentro", tiro una sommarie descrizione di come funziona il radar e dei problemi che può dare, e guarda caso non prende in considerazione il problema di cui poi ci si accorgerà nel '90, verrà esaminato, verrà spiegato, è un'anticipazione perché ho sentite molte... ho sentito rivolgere molte critiche a quello che ha fatto non la "Selenia", a quello che ha fatto Ennio Giaccari nel 1990, ma non ho sentito un motivo valido, semmai lo si può criticare per quello che ha fatto nell'80, che non prende in considerazione delle cose basilari, ma io lo capisco perché non le prende in considerazione, vi sto proponendo una spiegazione possibile, ma quando nel '90 si accorge che il dato tecnico merita di essere approfondito sotto un profilo, non vedo davvero quale rimprovero si possa muovere a una persone che ha l'onestà intellettuale di riconoscere mancava una valutazione in quello che ho fatto prima, comunque ripeto su questo aspetto della

differenza di... diciamo di descrizione degli apparati, di funzionamento degli apparati dovremo evidentemente tornare quando parleremo di quella relazione che sarà fatta, a titolo personale da tre Tecnici della "Selenia" nel 1990. Poi la descrizione va avanti e parla delle approssimazioni, no, della presentazione del dato, pagina 9, "con buona approssimazione le statistiche di variazione dell'errore sono gaussiane si può assumere che la posizione vera del bersaglio radar sia compreso entro più o meno due sigma rispetto alla misura radar con una probabilità di circa il novantacinque per cento", Vi ho letto soltanto questa frase, cioè la probabilità del novantacinque per cento che l'oggetto si trovi veramente dentro una zona compresa tra più o meno i due sigma, perché quando poi leggeremo quello che scriverà John Macidull, l'americano della N.T.S.B., vedremo che lui non ha fatto altro che diligentemente trascrivere nella sua relazione come funziona l'apparato secondo questa relazione del 1980, dell'8 ottobre del 1980, dopo di che - e siamo ormai a pagina 12, paragrafo 15 - descrizione ed analisi dei grafici, allegati alla relazione ci

sono numerosi grafici in cui scrivono quello che leggono dai nastri, mettono i punti dove si trovano, spiegano cosa c'è nelle varie figure, mi interessa ricavare un dato, quando illustrano la figura nella quale hanno disegnato il tracciato del DC9 con il secondario rilevano che ci sono - naturalmente i plots non sono in sequenza secondo la traiettoria ordinata e rettilinea - ma rilevano degli spostamenti, pagina 14 della relazione, "l'analisi degli spostamenti dei plots dalla traccia estrapolata ha mostrato che gli errori sia in distanza che in azimuth sono ampiamente negli intervalli di imprecisione intrinseci dei radar stessi e che non si nota alcun elemento diversificante la traccia in esame dalle altre presenti su distanze analoghe", e poi insieme questi due dati poi ce li riguardiamo dopo, hanno sviluppato tutto il traffico registrato quella sera un quarto d'ora e un quarto d'ora dopo il momento del disastro, analizzando la traccia con il secondario vede che gli spostamenti, gli errori in range e in azimuth sono ampiamente negli intervalli di imprecisione, né esiste alcun elemento diversificante la traccia in esame e delle altre presenti su

distanze analoghe". Bene, chi poi in futuro - parlo di lì a qualche giorno, a qualche settimana - leggerà questa relazione farà finta di non capire, ma noi capiamo che fa finta di non capire, poi illustra i grafici, "tenendo conto delle imprecisioni della misura si deduce dalle figure 9 e 10 che l'aeromobile avanzava con velocità pressoché costante, circa quattrocentocinquanta nodi e che accostava ad ovest circa due gradi, in quattro primi e venti secondi" ed è una circostanza che pacificamente risulta anche dalle comunicazioni terra-bordo-terra, quanto il Controllore gli dice: "sì, si è un po' spostato sulla destra", accosta ad ovest. Sto ripercorrendo per salti la relazione per trarre degli elementi che poi analizzeremo. Dopo di che "possibili correlazioni tra i plots dopo l'ultima risposta del transponder", sostanzialmente quello che gli ha chiesto di fare la Commissione Luzzatti, "possibili correlazioni di plots" e allora loro che fanno? Utilizzando contemporaneamente i dati dei grafici riportati nelle figure 7, 11 e 12, quelle in cui c'è il DC9 e i plots primari successivi al punto zero, sono state tentate a titolo di esempio alcune, quindi

non tutte, alcune possibili associazioni plots tracce, la "Selenia" ci dice: "se noi qui ci mettiamo tiriamo fuori almeno altre cento traiettorie possibili, se non di più, alcune a titolo di esempio te le metto su un grafico, alcune a titolo di esempio", dico ma non si può essere più chiari e non capisco come mai dopo non si capirà questo aspetto, o meglio, probabilmente è facile capirlo, vediamo se avremo elementi. Spiegano come è fatta l'associazione, quello che penso ci possa riguardare più di tutto sono questi due esempi, loro fanno due esempi, cioè primo esempio di possibile correlazione fra tutti questi plots li metto insieme in tre gruppi, per cui in questo esempio divido il plots in tre gruppi e ogni gruppo lo lego con una traiettoria, va bene? Secondo esempio, vengono fuori mi sembra di ricordare due traiettorie, e quindi loro tirano fuori cinque traiettorie almeno a seconda di come ricombinano i dati e ci dicono: "non è tutto", perché se avessero tentato altre correlazione ne avrebbero tirate fuori almeno altre quindici, ce lo dicono loro che non è tutto, ma andiamo avanti, primo esempio, lo chiamano esempio cioè non è che me lo sto

inventando io lo chiamano proprio primo esempio di associazione ipotizzata, primo esempio di associazione ipotizzata, sono state individuate tre tracce, la prima che associa i plots relative alle battute 2B, e le troviamo tutte lì dentro eh, dentro quel plottaggio che ha fatto Russo il 28 giugno, 2B, 5, 8B, 9A, 12, con velocità media pari a circa settecento nodi, la prima traccia in questo primo esempio è composta allora da cinque plots, e mettendo insieme questi cinque plots si arriva a una velocità media di settecento nodi, questo esempio, questa parte di un esempio viene poi interpretata come la cosiddetta traccia veloce che negli anni sarà richiamata dai vari esperti che analizzeranno i dati radar, poi c'è una seconda traccia, ci sono venti plots alla velocità media in un primo tratto di 250 nodi, nel secondo tratto di centoventi nodi, la terza traccia infine ci ha nove plots, una velocità media di trenta nodi in una prima parte... trecento nodi in una prima parte e cento nodi nell'ultima parte, cosa accade in questo primo esempio? Mettendo insieme tutte quelle tracce le divido in tre gruppi che sono le tre traiettorie, quella veloce e le altre due, che abbiamo detto

in cosa consistono, mi rimane fuori un plots, plots uno, loro dicono è un falso allarme, poi invece ipotizzano - secondo esempio - che i falsi allarmi sono tre, e allora tengono fuori l'1, il 2B, il 13A, e ricavano due possibili traiettorie, la prima è formata da 7 plots e da una velocità media di trecentotrenta nodi, la seconda è formata da ventiquattro plots, se ho fatto bene il conto, e ha una velocità media di cento nodi, la traccia veloce, dicono poi, presenta altri due possibili plots - parentesi - visibili in figura 3, e quindi bisogna andare a prendere poi quei lenzuoloni che sono lì dietro per vedere quanto... la misura, no, di questo... visibili in figura 3, che anche se molto distanziati corrisponderebbero alle stesse velocità rilevate tra i plots 2B, 5, 8B, 9A e 12, perché ci siamo detti quella è la traccia che loro individuano, tratta di 5 plots, 2B, 5, 8B, 9A, 12, le tracce veloci due possibili plots ulteriori, non ci dice quali sono, non li ha nemmeno numerati, per trovare questi 2 plots che secondo l'Accusa sono stati dal primo momento conosciuti, visti, compresi nella loro importanza massima, per trovare questi due plots non basta neppure

leggersi la relazione della "Selenia", bisogna andare a vedere la figura dove poi qualcuno, una mano diversa probabilmente dall'altra che ha compilato il foglio, ci ha scritto -17 e -12 proprio per dire: "io ho sempre sentito parlare di questo", ecco il -17 e -12 la "Selenia" non li considera nei suoi esempi di possibili traiettorie ma dopo aver fatto gli esempi, alcuni sui molti di possibili traiettorie ci dice: "guarda che poi abbiamo altri due plots, sono molto distanti però se li vogliamo mettere insieme ci danno una distanza comparabile, coerente". Guardate e non è una interpretazione forzata questa, perché se no non si spiegherebbe per quale motivo nella relazione neppure si nominano, io in questi giorni mi stavo riguardando un pochino tutte le perizie, mi sembra di poter dire che nella perizia Blasi questi diventano -17 e -12, prima sono i due plots lontani, quelli che quando si fanno l'ipotesi dice: "va be', questa è l'ipotesi" punto a capo, poi per dirti quanto è bella la mia ipotesi ti dico: "guarda che se ne vuoi mettere altri due te li troviamo pure", ma mai fino ad oggi nel mio racconto 8 ottobre dell'80 hanno

rappresentato il fondamento su cui costruire l'ipotesi, Lund non li conosceva, Bosman ci ha detto da cosa... su cosa fonda la sua ipotesi, "Selenia" ce li mette soltanto nella figura e poi conclude la sua relazione "non sembra possibile con i soli dati radar validare statisticamente queste ipotesi né da ritenere che le correlazioni ipotizzate esauriscano tutte le possibilità di interpretazione, né da ritenere che le correlazione ipotizzate esauriscano tutte le possibilità di interpretazione, - davvero più chiari non potevano essere - un'analisi statistica approfondita nel senso di decidere con un certo livello di confidenza da quale di N situazioni possibili hanno avuto origine le posizioni misurate non è fattibile sulla base delle sole informazioni radar, si ritiene che l'esame dei dati radar dovrebbe essere integrato da un'analisi di carattere cinematico, aerodinamico, meteorologico e considerazioni che esulano dalle nostre competenze", bene, cos'è che noi troviamo appena ci allontaniamo da questo 8 ottobre del 1980? Che quella analisi di carattere cinematico, aerodinamico, meteorologico, considerazioni che esulano dalle competenze

strettamente radar, nessuno di quelli che si è permesso di definire certa, di definire fondata anzi l'ipotesi della presenza di un altro sulla base dei dati radar ha mai condotto, mai le ipotesi che sono state poi fatte sono state convalidate sulla base di carattere cinematico, aerodinamico, meteorologico e quant'altro, solo che quando il Tecnico te le fa queste ipotesi non può essere più chiaro a dire: "signori si tratta di ipotesi occorre convalidarli", poi ci sono altri Tecnici che ragionano diversamente, e vediamo come ragionano, però prima una notazione che la teniamo lì, perché siamo partiti da che noi, perché sto facendo tutta questa analisi? Noi siamo partiti dal fatto che tutti quelli che guardano questi dati non possono che interpretarli allo stesso modo, tutti non possono non riconoscere l'importanza, quanto sarebbe fondamentale la prospettiva accusatoria il ruolo di questi plots -17 e -12, e allora notiamo intanto che Lund non ci dice: "non ricorda, non lo sa, né c'è giunta traccia di quel suo foglio di carta millimetrata", quali sarebbero i plots che compongono la traiettoria del missile, di Bosman possiamo dire che ugualmente che non

sappiamo con esattezza quali sono i plots che pongono la traiettoria di questo aereo che lancia il missile, ma comunque possiamo dire che sta là dentro, non le hanno mai indicate con precisione, ho letto però già tre volte, la leggo per l'ultima volta, la composizione di questa ipotesi di traccia veloce nel primo esempio "Selenia" perché Vi annoierò, Vi intratterrò un po' di tempo su questi argomenti, ma Vi dovrete rendere conto che non esiste una interpretazione uguale ad un'altra, negli anni, negli anni non sto parlando soltanto del secondo semestre dell'80, non è mai esistita una interpretazione uguale all'altra, questa famosa traccia veloce, fantomatica traccia veloce ognuno la vede a modo suo, la "Selenia" la vede con 2B, 5, 8B, 9A, 12. Se invece quella considerazione ulteriore di carattere cinematografico, quella elaborazione ulteriore, quel tener presente altri fattori nel considerare la validità dell'ipotesi fatta... delle ipotesi fatte nei due esempi si volessero tentare, si volesse tentare questo approccio scientifico, beh, i risultati non sarebbero così confortanti per chi sostiene che quelle traiettorie sono più di una ipotesi, perché c'è

la traccia veloce dei settecento nodi e va bene, poi c'è una traccia lunghissima con duecentocinquanta nodi visti, ma noi sappiamo che lì c'era un vento di cento nodi, e se c'era un vento... scusate, se c'è un vento di cento nodi che spingeva l'aereo dalle sue spalle, scusate parlo di aereo, questo oggetto, no, che disegna quella traiettoria, quell'oggetto estraneo che disegna la traiettoria e che si muove da ovest verso est e ha il vento alle spalle alla velocità che noi troviamo sulla carta, duecentocinquanta nodi, i cento li dobbiamo togliere di vento per capire a quale velocità va l'aereo e troviamo che cosa? Un aeroplanino che vola a settemila metri, ottomila metri di quota, venticinquemila piedi a cento nodi, a venti nodi sta fermo, perché nella traccia numero 3 ha una sequenza di cinque plots con velocità media di cento nodi, in quel tratto muovendosi da ovest verso est sappiamo che i cento nodi sono di vento, un aliante. Allora... guardate che l'approccio scientifico poi, parlo di metodo, eh, non di cose difficili, non è poi così difficile, così estraneo alle nostre possibilità, l'esperto ci dice: "queste sono ipotesi, sono esempi" e bisogna poi fare delle

considerazioni, un Aeronautico può fare una considerazione per esempio di questo tipo spicciolo che ho fatto io e che non sono né l'uno e né l'altro, né il radar e né aeronautico o esperienza, però capisco che ci sono delle velocità alle quali un aereo non si regge, soprattutto a settemila metri dove l'aria è più rarefatta, non può stare in piedi, sono velocità di stallo oppure sono velocità che vengono raggiunte in fase di atterraggio, di decollo, ma non di crociera o addirittura di intercettazione come sarebbero secondo alcuni quegli oggetti che si muovono da ovest verso est sotto la traiettoria del DC9. Allora l'altro dato... torniamo al percorso che c'eravamo dati l'analisi delle interpretazioni dei dati radar in quel periodo, nel secondo semestre dell'80, avevamo detto la Commissione Luzzatti distribuisce a tutti, compreso "Selenia", "Selenia" è la prima che produce questa relazione agli inizi di ottobre, e a quel punto cosa fa? Distribuisce i risultati, non solo ha distribuito le pizze, i nastri ma ha distribuito i risultati, per cui tutti i Tecnici che conteremo adesso fino a dicembre ci diranno: "ho esaminato la relazione

della <<Selenia>>", praticamente hanno imparato qualcosa su quel radar, hanno visto i punti perché gli hanno dato la relazione "Selenia", diciamo pure che è vero che quelli che li hanno esaminati dopo non avevano gli apparati nemmeno per stamparseli, si potevano far dare i tabulati, accade che il Magistrato, Pubblico Ministero, insieme alla Commissione Luzzatti, che per conto del Ministero dei Trasporti sta conducendo l'indagine tecnica, la Commissione di Inchiesta, e alcune altre persone, prima ipotizzando di andare anche a Washington per avere, diciamo, per una sorta di consulto, no, con i Tecnici Americani che invece avevano quell'agenzia di investigazioni. E dicevo prima ipotizzano ad andarci verso la fine di settembre, e agli atti il documento del 23 settembre dell'80, con cui il Pubblico Ministero Santacroce, chiede al Procuratore della Repubblica di Roma, l'autorizzazione a recarsi a Washington per quale motivo? Sono previsti a partire da martedì 30 settembre prossimo venturo, una serie di incontri a Washington Stati Uniti, fra i membri delle tre Commissioni di Inchiesta che si interessano del disastro, quella tecnico formale di nomina

Ministeriale, la Commissione Luzzatti, quella dell' "Itavia" e il Collegio dei Periti nominato dal Magistrato Inquirente, la "Federal Aviation Administration" F.A.A. e il "National Transportation Safety Board" N.T.S.B. che è il massimo organo statunitense che vigila sulla sicurezza dei trasporti ha lo scopo di valutare, perché ci va? Ha lo scopo di valutare ferma restando la possibilità di un controllo incrociato effettuato prendendo le mosse dai dati di base delle registrazioni radar, le diverse ipotesi scaturite dalle valutazioni analitico matematiche dei risultati forniti dalla Società "Selenia", incaricata di decifrare i dati stessi. La Società "Selenia" ha fatto delle valutazioni che sono esclusivamente analitico matematiche noi vogliamo valutare con chi si occupa di sicurezza dei trasporti in America e confrontarlo con gli altri esperti, le altre Commissioni che si occuperanno di questi dati radar, i risultati che si possono ottenere, questa visita negli Stati Uniti viene poi differita al 24 luglio, scusate 24 novembre del 1980, perché queste date? Perché la visita che dovevano fare, alla fine di settembre non si fa, mandano però qualche

documento evidentemente ai tecnici statunitensi che avrebbero dovuto incontrare, perché loro possano esaminarlo prima di incontrarsi, e qui si inserisce l'analisi fatta da John Macidull delle N.T.S.B. abbiamo visto, è descritto dal Magistrato il massimo organo americano che si occupa della sicurezza dei trasporti. E di John Macidull abbiamo due relazioni, la prima è quella de 13 novembre del 1980, la seconda quella del 25 novembre del 1980. Allora leggendo le relazioni lo comprendiamo anche, quella del 13 novembre, evidentemente è fatta sulla base dei dati che sono stati trasmessi dall'Autorità Governativa Italiana scrive lui nella sua relazione, quella del 25 novembre, è fatta dopo aver acquisito dei dati aggiuntivi che lui infatti in occasione della prima relazione aveva richiesto. Ora cosa mandano a John Macidull e poi cosa gli portano per fargli fare la sua relazione, in sostanza cosa analizza, cosa vede, poi vediamo se lo analizza, intanto cosa vede John Macidull prima di dire quella che è la sua ipotesi. Prima di esprimere il suo illuminato parere, sull'interpretazione dei dati radar? I nastri lo possiamo escludere, perché ce lo dice lui stesso,

non avevano poi l'attrezzatura in America per sviluppare registrazioni, registrate con un diverso sistema, avrà visto i tabulati, quelle cose enormi che conosciamo, che abbiamo visto esibito in aula più volte? E poi riferite a quale periodo? Ha potuto fare un'analisi comparativa? Le hanno mandato soltanto una serie di plots? Gli hanno mandato solo il plottaggio, magari quello di Russo? Il problema, non è facile comprenderlo, però ci si può arrivare facendo una... nemmeno tanto approfondita analisi delle sue relazioni, la prima quella del 13 novembre informazioni raccolte, le informazioni e i dati sono pervenuti dal Governo Italiano e dalla "Douglas", dalla "Douglas Air Craft Company" dette informazioni sono le registrazioni di data e plots radar, allora quali dati... le registrazioni data e plots radar relativi all'aereo "Itavia" e ad altri aerei al momento dell'incidente. Poi ha avuto le coordinate dei siti radar, ha avuto le specifiche dell'aereo, il peso e le altre caratteristiche, eccetera. Si manda a John Macidull qualcosa dei dati, questi sono i dati dell'aereo "Itavia" e degli aerei che gli stavano vicino, registrazioni di dati e plots relativi...

plots radar relativi all'aereo "Itavia" e gli altri aerei al momento dell'incidente e lui fa la sua analisi. Presso l'N.T.S.B., è stato fatto girare un programma contenente le informazioni elencate nell'allegato 1, al fine di calcolare traiettoria di volo, rotta, terra, velocità, eccetera, per le ultime diciassette risposte del codice transponder dell'aereo, andiamoci a vedere questo allegato 1, eccolo qua. 1A, per la verità è l'allegato, beh, no, l'1A è il print-out, la stampa dei dati ricavati dal lavoro di questo programma software, print-out o output data, allegato 1A, e ci sono tutte le caratteristiche, diciamo, di queste posizioni e l'altezza, l'angolo che deve assumere l'aereo in quella posizione, eccetera, ha diversi tempi, ma lui ci dice quali tempi, i diciassette, gli ultimi diciassette ritorni di secondario del DC9, e basta. Gli input data, i dati immessi nel programma per ricavare quei... ora è chiaro che se io ricavo i dati dei diciassette plots ultimi con il secondario, non posso aver messo qualcosa di diverso, riprova, andiamolo a vedere, allegato 1C, pagina 15 in una numerazione che trovo, e sono dei dati riferiti agli ultimi 17 punti,

ritorni del DC9 con il transponder. Dopo di questo, c'è l'allegato 2, che è un'altra cosa, è un plottaggio, è famosissimo quel plottaggio, le "informazioni elencate al fine di calcolare", eccetera, allora noi siamo certi che Macidull ha avuto questi dati, cioè dei dati di tempo, quota, range, azimut, degli ultimi diciassette ritorni del DC9, con il transponder, dopo di che lui fa delle elaborazioni e dice, valutazione, siamo a pagina 2 della traduzione in italiano della prima relazione "durante i due minuti successivi", scusate "alle 18:59:45 i siti radar a terra ricevono l'ultima risposta del codice transponder, durante i due minuti successivi, il radar di terra, riceve circa quaranta echi di radar primario ad intervallo di tempo casuali e senza evidente correlazione con una traiettoria di volo, la distribuzione di questi punti in posizione tempo generali, segue la direzione dei venti, vedesi allegati 2 e 3, questa distribuzione degli Echi radar sta ad indicare frammenti, il fatto che questi Echi siano casualmente normali rispetto alla traiettoria di volo, fa sì che non siano facilmente confondibili con le risposte del codice transponder, il fatto

che questo schema sia parallelo alla direzione del vento è ritenuto significativo", questa è la sua valutazione, c'è il DC9, ci sono gli Echi primari sotto che si muovono in direzione del vento, in questi quaranta, nel giro di quanti secondi hanno dato... due minuti successivi e questa è la sua valutazione, poi prosegue "tre Echi, sono stati registrati dal radar nei pressi della zona dell'incidente e ad orari vicino a quello dell'incidente, vedesi allegato 2" e dico subito, ci dirà Macidull: "quello non lo ho fatto io, quello me lo hanno dato". L'allegato 2 alla relazione di Macidull... **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. NANNI:** chiedo alla signora se può metterlo al video in modo che ce lo ricordiamo poi tutti quanti. "Tre Echi sono stati registrati dal radar nei pressi della zona dell'incidente, ad orari vicino a quello dell'incidente, vedesi allegato 2, riquadri", mezzo ci sono i cerchi che delineano la traiettoria del DC9, lì ci sono dei quadretti, "dall'analisi di questi Echi, emerge la presenza di un oggetto che viaggia ad una velocità tra i trecento e i cinquecentocinquanta nodi, ad una quota sconosciuta, detto oggetto viaggia parallelamente

alla rotta dell'aereo caduto al momento dei primi due Echi e poi gira verso l'aereo al momento del restante Echo, dato che l'oggetto è stato rilevato dallo stesso radar che ha registrato i dati dell'aereo caduto, si ritiene che i tempi degli Echi siano appurati, l'ultimo Echo proveniente dall'oggetto è stato registrato dodici secondi dopo, l'ultima risposta del codice transponder dell'aereo caduto, al momento dell'ultima risposta del codice transponder dell'aereo caduto l'analisi dei plots indica che l'oggetto si trovava a circa 5,07 miglia di distanza, date le ampie tolleranze di errori in azimut per i radar che si trovano a grande distanza quindi lui sapeva a quale distanza quindi lui sapeva quale distanza era il radar, è possibile che la distanza di 5,7 miglia possa essere sbagliata per eccesso o per difetto di varie miglia". Vedete a me c'è una cosa che mi ha stupito veramente, quando ho letto questa relazione, e cioè la Magistratura Italiana, la Commissione Ministeriale di Inchiesta, un'altra Commissione privata quella dell'"Itavia" si muovono per andare al massimo ente statunitense per la sicurezza ai trasporti, e un signore fa

girare un programma sui plots con il secondario, quelli del DC9, vede che poi sotto ci sono dei plots primari che si muovono verso est sa che ci ha il vento a est e ci dice quelli sono i frammenti dell'aereo che si muovono verso est, poi viene tre punti che stanno l'ultimo leggermente, gli altri due più decisamente ad ovest, e dice quello è un oggetto che si muove e va verso l'aereo, dall'analisi di questi Echi, ma quale analisi? Non ha analizzato alcunché oppure lo ha fatto e non ce lo ha detto, può essere ma che cosa aveva a disposizione, se i dati radar che gli sono stati dati, sono quelli dell'aereo e lui ci ha fatto girare il programma, per quelli con il secondario è evidente, perché il programma contiene una serie di dati riferite le caratteristiche dell'aereo, no, lunghezza, larghezza, angoli, incidenze e cose di questo tipo che non conosco, e quindi sui plots primari, non essendoci l'aereo quel programma non valeva. Dopo di che sul ragionamento per cui se c'è il vento che va da ovest verso est, vuol dire che quelli sono i plots che si muovono senza velocità propria, spostati dal vento, da ovest verso est, ricava che il -17 il -12 e il 2B, indicano un

oggetto che si muove alla velocità di... tra i trecento e i cinquecentocinquanta nodi, qua però dice: "non sappiamo dove esattamente arriva quell'oggetto che undici secondi dopo che il DC9, si è rotto, undici secondi dopo sta ancora ad ovest, il punto 2B", non lo sappiamo, perché? Perché lui lo sa, cioè adesso intendiamoci... Macidull non è affatto un sprovveduto anzi, solo che veramente meraviglia il modo in cui ha condotto questa analisi, se l'ha condotta, perché non c'è traccia del tipo di analisi che ha fatto, perché la relazione io l'ho riletta mille volte, per capire, ma perché non riesco a capire l'importanza che ha avuto Macidull in questa indagine, ci deve essere qualcosa di... che appunto a cui non arrivo, se lui è così importante, e per quanto l'abbia letta, per quanto abbia riletto tutte le sue dichiarazioni, non ha mai riferito di aver fatto un ragionamento, una interpretazione che sia tale basata sull'esperienza, basata sulla conoscenza, basate sulle sue competenze tecniche non lo ha detto, non ha spiegato perché, il fatto del vento, gli impedisce per esempio di considerare quello che Voi sapete e lo vedremo, molti tecnici

ritengono una cosa abbastanza facile da capire e cioè che il punto 2B, non solo potrebbe appartenere all'oggetto che ha lasciato i punti -17 e -12 ma potrebbe anche appartenere agli oggetti che facevano parte del DC9, integro. Ma sta ad ovest l'aereo vola verso sud, sud-est e il vento va est, certo, certo, ma ci sono le tolleranze le chiamavano, vi ricordate quando abbiamo fatto la videoconferenza con Macidull? Cioè lui dice quello è un oggetto che si muove, va bene, arrivato al punto 2B, siamo a undici secondi dopo che si è rotto il DC9, si trova ancora ad ovest, per capire dove si trovava quando il DC9, si è rotto, lo devo portare indietro, comunque si fa le sue misure e dice a 5,7 miglia lo trovo undici secondi dopo, però siccome so che a quella distanza i radar danno degli errori nel segnare l'azimut, cioè l'angolo, e quindi per noi la posizione in orizzontale, ho chiesto che mi dessero altri dati, le tolleranze, e cosa gli danno a John Macidull per proseguire questa sua analisi? Eh, gli danno la relazione "Selenia", quella eh! Perché quando prima leggevo: "c'è una scatola, con il lato lungo due sigma, più o meno due sigma, il lato corto lungo

tanto", o meglio "Selenia", non scrive c'è una scatola, c'è una scatola c'è scritto qui nella relazione di Macidull, ma le misure sono quelle che dà "Selenia", cioè gli spiega quali sono gli errori in azimut che ci si può attendere dal radar, a due cose bisogna fare attenzione la prima lo abbiamo visto prima, "Selenia" non considera i più oggetti vicini nel 1980 non prende minimamente in considerazione il problema che nasce nella detezione quando esistono due oggetti molto ravvicinati, le interferenze possibili tra questi oggetti e quindi cosa dà a Macidull? Dà i dati dei possibili errori dell'oggetto singolo, dell'aereo che vola sotto il controllo dei Controllori del traffico aereo, secondo aspetto, Macidull cosa fa? Lui neppure, una volta che ci ha questi dati sa, adesso magari lo ritrovo, è stata costruita una scatola no? Lo ricordate questo aspetto, "sono pervenute ulteriori informazioni che permettono un'analisi più dettagliata dei dati radar, in particolare queste informazioni consistono nelle tolleranze di errori dei radar Marconi e Selenia, così come in dati relativi ad un radar militare, illustra le tolleranze di errori", e se noi andiamo a

prendere la relazione Selenia che lo ho letto prima sono quelle. "Queste tolleranze corrispondono a una scatola intorno a ciascun ritorno, all'interno della quale sussiste una certa probabilità che l'aereo effettivamente esista, è stata scelta una scatola a due deviazioni standard due sigma", era quello che diceva la "Selenia", cioè l'errore può essere i due sigma, "che rappresenta una probabilità del novantacinque per cento che l'aereo si trovasse in qualche punto all'interno della scatola, per quanto riguarda i ritorni del transponditore, la scatola misura tot, per i primari la scatola misura tot", qual era il problema di Macidull che non poteva concludere la sua relazione se non aveva questi dati? Dice: "io non posso sapere se quell'aereo ha colliso con il DC9 o no", quell'oggetto U.F.O. oggetto non identificato lo chiama. Ora il fatto che undici secondi dopo lo trova ancora lì, e viene da una traiettoria che fa ovest, est, già mi sembra singolare come si ponga il problema della collisione, comunque, basta proiettare indietro, tenendo conto di quella velocità, di due spazzate, cioè di undici secondi il plots 2B, metterlo dentro la scatola,

mettere una scatola intorno all'ultimo ritorno con secondario del DC9 e vedere se le due scatole si incrociano possono aver colliso, se non si incrociano, no, e questo ha fatto Macidull, naturalmente ha trovato che non si incrociavano, perché l'errore del plots secondario, l'ultimo è questo, l'errore del 2B e questo, ci costruisco la scatola intorno, so che al novantacinque per cento dei casi, l'oggetto se c'è deve stare dentro quella scatola che contiene il plots, le scatole non si incontrano i due oggetti se sono due non si sono incontrati, però a Macidull non è minimamente venuto in mente di fare l'altro discorso. Ma vediamo un po' se io quel 2B, invece lo considero un oggetto che si sta staccando dall'aereo e ci metto intorno la scatola e la paragono in quel punto con quello del DC9, per vedere che se si incrociano le due scatole, allora vuol dire che l'errore del radar, che mi ha dato questo spostamento verso ovest, di un ritorno del... di un frammento che invece stava più spostato ad est, e allora io quell'oggetto non posso più, scusate, quel plots non posso più prenderlo in considerazione per costruirmi una traiettoria, lui a questo non ha pensato, questa

è una mia interpretazione, ma perché non ci ha pensato? Perché gli hanno dato i dati del DC9, e degli aerei che gli erano intorno, i dati del DC9 e degli aerei che gli erano intorno. E questo, questa circostanza, voglio dire, la tanto condizionata, ma scusate, ma a chi non sarebbe venuto in mente, adesso è chiaro a noi ci sarebbe venuto in mente visto che sono tre anni che discutiamo di queste cose, che se una verifica da fare e quella hanno... c'è stata una collisione oppure no, l'altra verifica è, ma c'è un errore che me lo riporta tra i rottami quel 2B, a lui questo non è venuto in mente, l'unico problema che aveva era valutare se si sono incrociati o no, e se non si sono incrociati evidentemente c'è un'altra causa all'incidente. È stato fornito uno studio dettagliato in cui sono contenute due ipotesi per spiegare i ritorni ad alta velocità presenti nella zona, che studio gli hanno dato a Macidull, la "Selenia"? In cui sono contenute due ipotesi per spiegare i ritorni ad alta velocità presenti nella zona, a causa dei tempi ristretti l'N.T.S.B. non è stato in grado di studiare questa ipotesi, ma ritiene importante il fatto che sia stato visto qualcosa che viaggiava ad

alta velocità in una zona che poco tempo dopo è stata occupata dai ritorni radar che corrispondono ai pezzi dell'aereo. La direzione della prua e la velocità di questo o questi oggetto od oggetti sono simile a quella dell'oggetto non identificato registrato in precedenza ad ovest del luogo dell'incidente, scusate questa è la confessione che Macidull non ha fatto niente, io non lo so se è stata pagata una consulenza dal Governo Italiano all'N.T.S.B. non lo so, se e come hanno regolato i loro rapporti, ma uno che ci dice queste cose, è certamente una persona che non ha fatto il suo lavoro, o quanto meno non ha fatto onore all'N.T.S.B. che invece è un organismo serio, perché mi permetto di dire questo, mi è stato fornito lo studio che contiene le due ipotesi, le abbiamo viste prima, che ci siamo soffermati, quello della "Selenia", a causa di tempi ristretti non sono in grado di studiare queste ipotesi, ma ritengo importante che qualcosa che viaggiava ad alta velocità sia stata vista, in una zona, e questo qualcosa ha un'alta, scusate, ha una velocità e una prua simili a quelle dell'oggetto non identificato, registrato in

precedenza ad ovest del luogo dell'incidente, ora io dico, a cosa si riferisce con questo qualcosa? È evidente alla traccia veloce che è un esempio, che è una possibile ipotesi di correlazione nell'ambito di uno dei due esempi fatti dalla "Selenia", perché se andiamo nel secondo esempio, quella traccia veloce non la troviamo più, ma la "Selenia" ce lo ha spiegato e non ce lo poteva spiegare meglio di cosa si trattava, Macidull fa finta di non capire? È importante che cosa? Sia stato visto qualcosa che viaggiava ad alta velocità? Ma chi lo ha visto questo qualcosa? Vi ho fatto perdere, abbiamo perso dieci minuti a leggerci tutta la relazione "Selenia", come loro spiegano nell'introduzione e nelle conclusioni, che quelle traiettorie non sono cose, non sono cose! Sono delle ipotesi di correlazione matematiche, ma questo lo sapeva anche il Dottor Santacroce, lo sapeva, non c'è bisogno di essere scienziati per capire queste cose, che scrive al Procuratore della Repubblica "ci sono delle ipotesi scaturite da valutazione analitico-matematiche e bisogna farle vedere ad un esperto", poi arriva l'esperto e quelle ipotesi scaturite da valutazioni matematiche ce le fa

diventare un oggetto che si muove velocemente, non solo, è importante secondo l'esperto che quell'oggetto abbia velocità e prua comparabili a quell'altro oggetto che ha visto lui, ma scusate, ma non gli viene in mente che può essere lo stesso oggetto se esiste naturalmente, per lui esiste, lo chiama U.F.O. oggetto non identificato, per lui esiste e vuole venirci a raccontare che non gli è venuto in mente che può essere lo stesso? No, ci dice non ha avuto tempo di fare le analisi, perché? Perché in mezzo ai plots si perde, perché in mezzo ai plots primari si perde, un conto è che gli danno un plottaggio con disegnati -17, -12 e lui dice: "questo è un oggetto non identificato", un conto è se l'analisi la deve fare davvero, ecco perché dicevo: "ma quale analisi ha fatto quando ci dice che è stata fatta un'analisi e sono stati visti tre plots ad ovest?" e soprattutto come si permette di trasformare quello che è una possibile correlazione, se non sbaglio dicono addirittura possibile ipotesi di correlazione tra tracce fatta dalla "Selenia" in un qualcosa che viene visto viaggiare, ma dicevo prima Macidull non è sprovveduto, perché qui al dibattito poi

l'abbiamo sentito tutti quanto incide la distanza dell'oggetto dal radar che sia visto, se possono incidere interferenze tra oggetti vicini e lui dice: "non mi è stato riferito questo dal Radar Marconi, non mi è stato riferito però ritengo che sia possibile che se due oggetti sono vicini aumentano gli errori, sono errore di tipo diverso che mi può dare il radar per il controllo del traffico aereo", "senta, ma tre plots così lontani - gli abbiamo chiesto - davvero le indicano un oggetto o la fanno dubitare che possa esistere l'oggetto?", "no, sono tre plots, sono correlabili", "e se gliene togliamo uno e sono solo due la probabilità che quello sia un oggetto diventa minore?", "sì sì, diventa minore", "e se i Tecnici le avessero detto che quel 2B per come funziona il Radar Marconi può essere tranquillamente un pezzo di aereo diventa meno probabile che quello sia un oggetto?", "no", è vero l'ha detto qui in videocollegamento, "ho tre punti e tu pensi che siano un oggetto, alta probabilità diciamo, se sono solo due - gli chiedo - diminuisce la probabilità?", "sì, direi di sì" dice lui, "senta, se i Tecnici italiani le avessero detto che quel 2B secondo il

funzionamento del radar può tranquillamente essere un pezzo dell'aereo, sarebbe diminuita la possibilità di un oggetto?", lui ha risposto: "no", grazie, gli avevano dato i dati degli aerei vicini al DC9. Sapete poi cosa, cioè lo sapete, sì che lo sapete eravate qui con me, Vi ricordate che cosa ci ha raccontato quando gli abbiamo fatto notare: "scusi ma come spiega, se lo può spiegare, che lì c'è un oggetto e il radar lo vede una volta, -17, poi non lo vede quattro volte, poi lo vede un'altra volta, poi non lo vede dodici più due quattordici volte, e come è possibile che se l'oggetto c'è", "beh, lì dipende molto dall'assetto dell'aereo, se offre al radar una superficie riflettente maggiore o minore", correttissimo, no, ormai sappiamo giudicare anche noi se ci dicono una fesseria o se dicono qualcosa di sensato, e questa è una cosa che tutti i Tecnici ci hanno raccontato, giusto? E lui mi dice: "può darsi che in quel momento", no ma la cosa bella è che spiega, scusate un attimo questo pezzo mi piacerebbe leggerlo perché è interessante, "allora come ci può spiegare questa cosa?", "guardi ci sono tante possibili spiegazioni - dice lui, pagina 86 - ci sono tante

spiegazioni", allora gli chiediamo: "ma tra queste possibili spiegazioni c'è anche quella che in realtà per quei tre plots non passa nessun aereo?", "beh sì, è possibile, comunque la probabilità di avere un tracciato sarebbe ridotta, certo non possono escludere niente", allora intanto lui che dice: "io vedo un oggetto" ci dice: "è probabile un oggetto", parlando in astratto di come funzionano i radar, dice: "è una probabilità maggiore o minore a seconda di quanti ritornino". E poi parliamo dei plots spuri, no, se si possono presentare e lui dice: "sì sì, certo", poi gli abbiamo chiesto: "la conoscenza delle tolleranze serve a consentire di individuare con maggiore certezza la posizione reale dei plots esaminati", e lui risponde: "sì, è giusto", allora gli chiediamo: "se i plots sono di solo primario il plots può essere anche falso, un falso allarme, un plots spurio", "sì, è possibile avere plots spuri per plots primari, però è raro avere dei plots spuri in grado di dare questa traiettoria in sequenza temporale", e lì l'obiezione "scusi Signor Macidull, ma questi non sono consecutivi, come si spiega - il discorso che vi facevo prima - prima per quattro

volte, poi per quattordici volte non viene visto", "bene, se consideriamo la distanza può essere anche dovuto all'orientamento del velivolo, esiste una sezione radar e se le ali del velivolo quindi puntano verso il radar - queste sono le sue parole - esiste una sezione radar e se le ali del velivolo puntano verso il radar, se voi siete il radar e io il velivolo vuol dire che sto mostrando tutta la mia fusoliera, la riflessione del primario è più grande, può darsi che in quel momento l'aereo stesse facendo una manovra quando viene visto, tale da costruire un bersaglio più grande in quei due punti in cui è stato rilevato rispetto invece ai punti in cui non c'è", scusate ma qual è l'ipotesi che fa Macidull? Non è quella che un oggetto volante non identificato si muove dal punto -17 al punto -12, poi gira verso sinistra e si mette con l'ala puntata verso il radar e va sul punto 2B, lui così l'ha spiegata, d'altra parte non c'era possibilità di dare spiegazione diverse se abbiamo quei tre punti e vogliamo vederci un oggetto, no, se è un oggetto è un oggetto che si muove, -17 e -12, al -12 giro a sinistra, naturalmente come fa un aereo, e dal -

12 al 2B ci ha quattordici possibilità di essere visto in tutta la sua grandezza dal radar, questo non lo dico io lo ha detto Macidull, Macidull ha detto che esiste una sezione radar e se le ali del velivolo quindi puntano verso il radar la riflessione del primario è più grande, poi però ci viene a raccontare che può darsi che quando è stato visto, cioè i punti in cui è stato visto erano i punti in cui aveva le ali puntate al radar, sta parlando di un'altra cosa, avrà confuso due relazioni, non lo so, ma non è quello che ci ha detto lui nelle due relazioni, lui ci ha detto un'altra cosa, cioè che l'oggetto si muove da -17 e -12, gira a sinistra e va verso il 2B, e tra il -12 e il 2b punta le ali al radar, è il momento in cui viene visto di più secondo quello che ci dice lui e invece quel radar non lo vede mai, ma non gli viene in mente che questo può significare che l'aereo non esiste. Eppure la cosa che dispiace mi permetto di dire a noi tutti, che sono anni che stiamo qui a studiare queste cose, è che una relazione di questo tipo - stavo dicendo analisi ma mi rendo conto che non è la parola esatta perché analisi non c'è stata - una relazione di questo tipo abbia avuto il

rilievo che ha avuto, perché? Perché John Macidull era un membro dell'N.T.S.B. e l'N.T.S.B. non è certo un ente che diventa meno importante, perché al suo interno ci sono persone che fanno questo tipo di analisi, noi dobbiamo però fermarci a ragionare su queste risposte che ci ha dato, su quelle relazioni che ha scritto e trarre queste conclusioni, la prima: Macidull vede un oggetto non identificato, crede di vedere un oggetto non identificato, a dibattimento quella certezza della relazione diventa probabilità eh, teniamone conto di questo, che si muove dal plots -17 al plots -12, al plots 2B, tiene conto per escludere la collisione degli errori che dava il Radar Marconi in azimuth per come gli sono stati riferiti secondo l'elaborato della "Selenia" dell'8 ottobre del 1980, ma noi sappiamo che quell'elaborato a sua volta contiene un errore, cioè che gli errori effettivi secondo interferenza tra due oggetti erano superiori rispetto a quelli conosciuti all'epoca, all'epoca si conoscevano solo quelli per oggetti isolati, e ho spiegato prima perché, parentesi, dico è così cioè è vero quello che dice la "Selenia" nel '90 e non quello che dice nell'80, perché nessuno si è

mai sognato di contestarlo, cioè tutti gli altri Periti poi hanno osservato questo fenomeno, quindi esiste, a nessuno può venire il dubbio che Giaccari o altri della "Selenia" nel '90 abbiamo mischiato le carte, per parlarci chiaro, perché quello che descrivono nel '90 esiste, ed esiste secondo i Periti del Giudice, esiste secondo i Periti della Parte Civile, esiste per tutti, allora dicevo teniamo in considerazione che cosa? Che ha lavorato su dati che poi sono rilevati inesatti, che nel dire ha lavorato veramente non riesco a dire ha fatto un'analisi, perché lui non dice di averla fatta, davanti ai plots primari si ferma perché non può andarli ad analizzare, non ha gli strumenti e che l'ipotesi che lui fa attribuendo alla "Selenia" il fatto di aver visto viaggiare qualcosa ad una certa velocità è comunque diversa da quella della "Selenia", ed è la prima diversità che incontriamo netta, per lui la traccia veloce è -17, -12, 2B, nei plots primari non c'entra nemmeno perché non ha gli strumenti per farlo, perché non gli va, perché non lo sa fare, non lo sappiamo, si limita però a dire che è simile a quella... qualcosa visto viaggiare ma noi sappiamo che questo non esiste,

"Selenia" non ha visto niente viaggiare, "Selenia" ha fatto delle relazioni matematiche, analitico matematica tra i vari plots. Allora teniamo in considerazione l'ipotesi di Macidull ma rimane una ipotesi è diversa dall'altra ipotesi che fino adesso abbiamo conosciuto ed è quella della traccia veloce del primo esempio, della prima traccia del primo esempio fatta dalla "Selenia", se... in realtà poi c'è un altro aspetto, dicevo è importante tener presente questo primo aspetto, che la sua ipotesi è diversa da quella di "Selenia", ed è diversa da quella di Bosman che vedeva i plots là dentro, no, ed è il primo e vedremo, ormai la prossima volta, rimane l'unico a sopravvalutare questi due plots -17 e -12, rimarrà isolato perché poi anche altri esperti che terranno in considerazione quei due plots daranno loro la considerazione che a quei due plots ha dato la "Selenia" e non quella che gli dà Macidull, altri esperti ci daranno che per tre e tanto peggio per due plots così distanziati tra loro non si può presumere che passi nessun oggetto, se l'oggetto esiste non viene visto in quel modo. Presidente ritiene che possa sospendere adesso... **PRESIDENTE:** sì,

sospendiamo. **AVV. DIF. NANNI:** grazie! **PRESIDENTE:**
allora la Corte rinvia all'udienza del 19 gennaio
ore 9:30 invitando gli imputati a ricomparire
senz'altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla
O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a
r.l. ROMA - ed è composta di nn. **134** pagine.

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