



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 TRASCrittTORE

UDIENZA DEL 15.03.2004

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA FORLANI

RINVIO AL 19.03.2004

PRESIDENTE: Prego! **AVV. DIF. FORLANI:** buongiorno.

PRESIDENTE: allora il Generale Melillo è assente, va bene allora Avvocato Biagianti in sostituzione dell'Avvocato Bartolo e Avvocato Nanni. Prego Avvocato!

ARRINGA DELL'AVVOCATO DIFESA FORLANI.-

AVV. DIF. FORLANI: Signor Presidente e Signor Giudice a latere, Signori Giudici Popolari, io Vi devo confessare che sono emozionata, lo sono perché è la prima volta che ho l'onore di discutere davanti a una Corte di Assise ma sono emozionata soprattutto perché ho vissuto questa vicenda processuale sin dall'inizio del mio cammino professionale subito dopo la laurea e infatti ricordo che è stato il primo argomento nel quale mi sono imbattuta quando ho iniziato la pratica forense insieme all'Avvocato Filiani, e quindi ho avuto il piacere e l'onore di conoscere prima il Generale Ferri, poi il Generale Bartolucci ed ora mi trovo qui di fronte a Voi dopo quattro anni di dibattimento a conclusione di questa fase processuale, per me è stato molto faticoso studiare questo processo non solo per i gioiosi impegni familiari di cui la Corte è a

conoscenza che mi hanno un po' distratta negli ultimi tempi ma sono emozionata... è stato faticoso perché studiando questo processo e soprattutto ripercorrendo la sua storia dall'inizio, ho potuto condividere con il Generale Ferri, con il Generale Bartolucci, con i Generali Melillo e Tascio che ho conosciuto in occasione del dibattimento, ho potuto ripercorrere e condividere insieme a loro la loro pena, la pena di questi militare, di questi uomini che hanno dovuto convivere per troppo tempo con un'accusa infamante, quella di alto tradimento, che è la più grave che si possa immaginare per un militare, un'accusa che questi Generali hanno sulla spalle da troppo tempo, un tempo abnorme, come è stato abnorme per essersi dilatata oltre misura l'istruttoria. E poi sono emozionata perché io sono certa e questa certezza io l'ho maturata nel corso degli anni, che questi Generali sono innocenti e vorrei trasmettere anche a Voi questa certezza, i colleghi che mi hanno preceduta sicuramente mi hanno aiutato in questa impresa e a me rimane un piccolo spazio, è la parentesi di questa udienza, nella quale io cercherò di fornire il mio contributo che spero

possa essere efficace, sarò purtroppo costretta a ritornare su alcuni argomenti, ma penso che sia inevitabile dal momento che questa Difesa è l'ultima a intervenire, cercherò comunque di essere sintetica, non ripercorrerò ovviamente tutto il dibattimento, non Vi vivisezionerò i singoli argomenti e non Vi parlerò di questioni tecniche, lo ha già fatto egregiamente l'Avvocato Nanni che mi ha preceduta, lo farà altrettanto egregiamente l'Avvocato Ceci che interverrà dopo di me. Vorrei invece soffermarmi su quello che ritengo essere il fulcro di questo processo, ossia quello che è accaduto presso i siti della Difesa Aerea la notte del 27 giugno '80, poiché io Vi dimostrerò, cercherò di dimostrarvi che presso quei siti non accadde nulla di rilevante, nulla che possa essere definito meritevole di essere riferito nella scala gerarchica, perché quella notte non successe nulla presso i siti della Difesa Aerea, perché non c'era traffico aereo militare, non c'era la notizia avente ad oggetto il traffico aereo militare, il mio intervento dovrebbe terminare qui, io però andrò oltre ed allora anche ipotizzando quello che ipotizza l'Accusa e cioè che presso quei siti si

diffusi quella notizia, analizzerò anche questo secondo aspetto, cioè cosa fu riferito al Generale Bartolucci degli accadimenti di quella notte, e Vi dico che nulla vi è stato riferito né a lui e né agli altri Generali che sono oggi imputati, e c'è la prova del contrario, ma io andrò ancora avanti ed allora anche volendo ipotizzare che quello che la Pubblica Accusa e le Parte Civile definiscono notizie, informazioni, fatti certi, siano giunte sul tavolo del Generale Bartolucci io mi chiedo ma l'omessa comunicazione di queste asserite informazioni avrebbe potuto considerarsi idonea a determinare... ad incidere sulle determinazioni del Governo? E Vi dimostrerò che anche utilizzando quel criterio di valutazione indicato dal Pubblico Ministero Dottor Roselli, cosiddetto di prognosi postuma, ossia con una valutazione ex ante e con criteri di ragionevole prevedibilità io ritengo che si debba giungere alla conclusione che nessuna influenza sulle determinazioni del Governo avrebbe potuto avere l'omessa comunicazione di quelle che le Accusa definisce notizie, informazioni e cercherò di dimostrarvelo proprio attraverso le dichiarazioni di coloro che

all'epoca dei fatti rivestivano le cariche istituzionali di Governo, costoro infatti ritengo che non siano soltanto testimoni sulla circostanza, sul fatto della avvenuta o meno comunicazione di informazioni, ma costoro sono i testimoni sulla idoneità della condotta contestata ad incidere sulle determinazioni del Governo, l'indirizzo politico del Governo, anzi di un Governo in un determinato storico, del Governo nel 1980 non è un concetto astratto che può essere determinato per legge o individuato dal Pubblico Ministero che contesta l'accusa di attentato agli organi costituzionali, la valutazione della idoneità di una condotta ad incidere sull'indirizzo politico di un Governo può essere fatta solo dai rappresentanti del Governo in quel determinato momento storico, valutare l'idoneità di una condotta come quella descritta nell'art. 289 del codice penale non è come valutare ad esempio la idoneità di una condotta ad uccidere quando si deve accertare ad esempio processualmente un tentato omicidio, qui non entrano in gioco valutazioni di legge scientifiche, valutazioni scientifiche ma solo valutazioni di tipo politico. Tornando a quanto

avevo detto all'inizio io analizzerò in primis ciò che accadde presso il sito di Marsala, perché secondo l'originaria impostazione accusatoria Marsala è il sito che vede tutto, che sa tutto, che nasconde tutto, Marsala vede il traffico militare statunitense, anzi peggio, vede la battaglia aerea, comunica la notizia a Grasselli che poi la comunica a Guidi e poi fa sparire tutto. Passerò poi brevemente ai siti di Martina Franca e di Licola per dimostrarvi che quella notte nessuno vide e né sentì parlare di traffico aereo militare, poi sarò costretta a ritornare anche sul sito di Ciampino, perché è qui che l'asserita notizia si diffonde, a Ciampino poi ci sarebbero i testi oculari che sono Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti, Lucioli e Chiappelli che avrebbero visto il traffico aereo militare, e che sarebbero gli unici testi a carico, ma io cercherò di dimostrarvi che costoro non sono testi a carico, sono testi a discarico, perché non vedono nulla, ma soprattutto non riferiscono nulla; a Ciampino poi ci sono i ben noti plots - 12 e -17 e su questo punto mi soffermerò brevemente. Esaminerò poi i canali informativi attraverso i quali l'Accusa ritiene che la

notizia sia transitata e sia giunta sul tavolo del Generale Bartolucci e come ho anticipato analizzerò le dichiarazioni dei politici, di coloro che rivestivano cariche di Governo nel giugno del 1980. Prima di entrare nel merito dei singoli argomenti io devo aprire una breve parentesi ma una parentesi che apro esclusivamente per i Giudici Popolari, anche se in questi anni ritengo che oltre a cognizione di carattere scientifico abbiano maturato anche cognizioni di carattere giuridico, sapete bene Signori Giudici Popolari che questo è un processo indiziario, anzi è il tipico processo indiziario, dei tanti episodi che sono descritti nel capo d'imputazione nessuno è provato con prove dirette, non c'è nessun testimone in questo processo che c'è venuto a dire: "ho telefonato al Generale Bartolucci e gli ho detto: <<Generale nel momento e nell'ora dell'incidente c'era traffico militare, dobbiamo ipotizzare una collisione>>", nessuno c'è venuto a riferire questa circostanza, non c'è nessuno che c'è venuto a riferire in questo processo che i quattro Generali ai vertici dell'Aeronautica Militare abbiano ordinato a tutti i militari di

non riferire ciò che era accaduto la notte del 27 giugno '80, noi abbiamo la prova diretta, la prova diretta del contrario, e la prova è rappresentata da tutti coloro che hanno deposto in questo processo come testimoni. Tutte le Difese, ricordate, hanno formulato più o meno questa domanda: "lei ha mai subito pressioni, suggerimenti, inviti a tacere su quanto sapeva?" e da tutti abbiamo avuto la stessa risposta: "no, mai", e badate che la condotta che viene contestata al Generale Bartolucci e agli tre Generali che sono imputati in questi processo non è una condotta che può essere realizzata solo da costoro, cioè da quattro persone, anche se si tratta di quattro Generali che erano ai vertici dell'Aeronautica Militare, è inimmaginabile pensare che una condotta come quella descritta nel capo d'imputazione possa essere realizzata soltanto da costoro, è una condotta che può essere realizzata soltanto attraverso un complotto, ed il complotto richiede la partecipazione di tutti gli appartenenti all'Aeronautica Militare, dall'ultimo aviere sino al Generale Bartolucci, ma questo complotto noi sappiamo che non c'è stato, per sostenere la tesi

del complotto noi dovremmo... Voi dovrete mettere per iscritto che tutti i militari dell'Aeronautica hanno visto ed hanno taciuto su ordine del Generale Bartolucci, Voi dovete scrivere per sostenere il complotto che i vertici dell'Aeronautica Militare una volta appresa la notizia sulla esistenza del traffico aereo militare avrebbero ordinato a tutti gli Operatori dei vari siti della Difesa Aerea di non riferire ciò che avevano visto e di distruggere tutta la documentazione rilevante, anzi peggio avrebbero dovuto fare una messa in scena, avrebbero dovuto ordinare di fare una messa in scena attraverso false telefonate per poi far risultare attraverso le trascrizioni di queste telefonate che nulla era stato visto, perché questo risulta dalle telefonate, Ve le ha già lette l'Avvocato Bartolo, qualcuna non Ve leggerò io nel corso di questo mio intervento, dalle telefonate non emerge nulla e tutto ciò sarebbe poi avvenuto in tempo reale, perché l'ordine per essere efficace doveva partire immediatamente dopo il fatto, è indirizzato contemporaneamente a tutti gli Operatori dei vari siti dipendenti. Siamo nel 1980 non c'erano certo i computer di oggi, non

c'erano i fax, non c'erano i telefonini, non c'era Internet, c'erano ancora i siti fonetico-manuali, ma io ritengo che neppure con la tecnologia più avanzata delle comunicazioni, quella più all'avanguardia che si possa immaginare, pensiamo ai film di fantascienza, sarebbe stato possibile coordinare in pochissimo tempo le azioni di tanti enti, di tanti reparti dell'Aeronautica Militari, ma soprattutto di tanti uomini dai gradi più disparati. E poi mi chiedo: ma è seriamente ipotizzabile che nel corso di tutti questi anni nessuno abbia mai tradito il Generale Bartolucci? E ricordiamo che il Generale Bartolucci è andato in pensione nel 1983. Dicevo prima che della innocenza del Generale Bartolucci e degli altri Generali imputati, della estraneità al fatto che viene loro contestato noi abbiamo le prove dirette, della loro colpevolezza l'Accusa ci segnala degli indizi, degli elementi che io chiederei sospetti e non indizi, cos'è la prova diretta e cos'è l'indizio? In linea generale le prove sia dirette che indirette sono quegli strumenti che nel processo vengono utilizzati per verificare l'esistenza di uno o più episodi che sono

descritti nel capo d'imputazione e secondo le regole del processo, la prova è diretta, quando consente al Giudice in via immediata la conclusione sulla sussistenza o insussistenza di un fatto, anzi del fatto che costituisce reato, del fatto che è descritto nel capo d'imputazione, così per fare un esempio banale è diretta la prova nel caso del testimone che in un processo per omicidio dichiara di aver visto l'imputato uccidere, a condizione ovviamente che sia valutata positivamente l'attendibilità del testimone, la prova invece è indiretta e si definisce indizio quando consente al Giudice di conoscere non il fatto di reato ma un fatto diverso, un fatto secondario e dalla conoscenza di questo fatto diverso attraverso procedimento logico deduce l'esistenza del fatto principale, cioè del fatto di reato, per tornare all'esempio di prima il testimone che dichiara di aver visto l'imputato uscire dalla casa della vittima non ci fornisce una prova diretta, ci fornisce un indizio, nell'uso corrente della parola l'indizio è quello prova quindi non fortemente conclusiva, è un elemento che anche se significativo del fatto da provare non lo prova al di là di ogni

ragionevole dubbio, quindi l'indizio genera sempre un dubbio, un dubbio che il Giudice deve superare per arrivare alla certezza. Non potete non notare che ci muoviamo su di un terreno pericolosissimo, pericolosissimo perché nella valutazione degli indizi entrano in gioco molte componenti umane ed è per questo che il codice vigente vieta al Giudice di ritenere provato un fatto attraverso gli indizi, l'art. 192 del codice vigente recita testualmente che l'esistenza di un fatto non può essere desunta da indizi, con una eccezione che è questa: gli indizi possono fornire la prova di un fatto a condizione che siano gravi, precisi e concordati, ma soprattutto plurimi ed è appunto sul concetto di pluralità che mi vorrei soffermare, in questo processo io ritengo che non ci siano elementi che provano fatti diciamo secondari dai quali si può risalire poi direttamente alla condotta di reato, mi spiego meglio, gli elementi che l'Accusa qualifica come indizi non sono elementi dai quali si può desumere con un solo passaggio logico che il Generale Bartolucci sapeva dell'esistenza delle telefonate e dei dubbi sui dati radar di Ciampino, i passaggi logici sono molteplici, sono

diversi, in questo processo ci sono almeno tre passaggi logici, se non di più, il primo passaggio è rappresentato dalla valutazione di tutti gli elementi da cui l'Accusa desume che la notte dell'incidente vi fu la notizia... una notizia avente ad oggetto l'esistenza di traffico aereo militare statunitense, e badate che non ci sono prove dirette sull'esistenza di traffico aereo militare, non c'è alcun teste che in questo processo abbia detto di aver visto traffico aereo militare nella zona e nell'ora dell'incidente, Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti dicono di aver visto un traffico venti minuti prima della caduta del DC9 - e poi cercherò di dimostrarvi che costoro non hanno visto nessun traffico quel giorno, quella notte, quel pomeriggio - l'unico elemento che abbiamo è una testimonianza de relato, ed è la voce che giunge a Bruschina e io non penso che questo elemento rappresenti una prova diretta dell'esistenza di una notizia avente ad oggetto traffico aereo militare nella zona e nell'ora dell'incidente. Poi vi è un successivo passaggio, se le basi operative avevano queste informazioni, queste informazioni sono necessariamente transitate anche a livello

intermedio e sono transitate a livello intermedio sono arrivate anche al vertice, ossia al Generale Bartolucci, questo è il ragionamento che fa l'Accusa, attenzione qui non abbiamo una pluralità di indizi, abbiamo una pluralità di percorsi logici, e si badi che con riferimento a questi ultimi percorsi logici il P.M., l'Accusa non individua l'indizio in una circostanza di fatto, in un elemento di fatto ma in un semplice ragionamento che è questo: "è poco plausibile che le informazioni non siano giunte ai vertici e quindi il Generale Bartolucci non poteva non sapere", la pluralità degli indizi è quindi il requisito principale. Segnala la Suprema Corte, mi riferisco ad un Sentenza del 26 ottobre dell'85 imputato Alberti "si deve trattare di una pluralità effettiva basata su distinte circostanze indizianti e non su indizi combinati tra loro secondo un doppio, triplo passaggio inferenziale", questo è il caso dell'indizio mediato, dell'indizio che discende da un altro indizio, e io ritengo che questo sia il nostro processo, gli indizi poi - lo dico ancora per i Giudici Popolari - devono essere gravi e gravi sono quando resistono alle obiezioni e sono

perciò convincenti, devono essere poi precisi e sono precisi quando non sono suscettibili di altre spiegazioni altrettanto verosimili. Cercherò di dimostrarvi che in questo processo non ci sono indizi, non vi sono prove. Dicevo, che tratterò inizialmente... affronterò l'argomento di ciò che accadde realmente presso i siti della Difesa Aerea la notte del 27 giugno e partirò proprio dal sito di Marsala, che il sito di Marsala è il sito che darebbe origine a quella notizia sui razzolamenti della ben nota telefonata tra Guidi e Fiorito di Falco, il sito di Marsala è il sito più interessato alla vicenda, perché controlla proprio quell'area, Marsala come sito della Difesa Aerea diventerò il fulcro dei sospetti a carico dell'Aeronautica Militare, per tutti questi anni sarà proprio il simbolo di quel muro di gomma costituito da militari omertosi, che avrebbero assistito attraverso il loro radar ad una battaglia aerea e avrebbero nascosto tutto in nome di chissà quale spirito di corpo, ma da dove nasce questo sospetto? Ecco come nasce, nasce il 6 maggio del 1980, nel corso della trasmissione televisiva "Telefono Giallo", un anonimo interlocutore che

ha dichiarato di essere un Aviere in servizio a Marsala la notte del 27 giugno interviene alla trasmissione e appunto dichiara di aver svolto il servizio di leva a Marsala la notte del 27 giugno e di aver ricevuto l'ordine dai suoi superiori di mantenere il silenzio su ciò che aveva visto quella notte, ecco il contenuto della telefonata, ne leggo alcuni passi, solo quelli essenziali "io ero un Aviere in servizio a Marsala la sera dell'evento della sciagura del DC9, gli elementi che comunico sono molto pesanti, ad ogni modo noi abbiamo esaminato le tracce, i dieci minuti di trasmissione di cui parlate, le registrazioni che non sono stati visti nell'intero perché noi li abbiamo visti perfettamente, soltanto che il giorno dopo il Maresciallo responsabile del servizio ci disse praticamente di farci gli affari nostri e di non avere più seguito in quella questione, dopo dieci anni rivedendo la trasmissione ho avuto questo fatto emotivo interiore di dover dire la verità, anonimamente perché cado nel nulla, la verità è questa, ci fu ordinato di stare zitti", quindi nasce il sospetto su Marsala, questo anonimo non è stato mai identificato, la Procura di Marsala ha svolto

le indagini ed ha trasmesso poi gli atti all'Autorità Giudiziaria di Roma con questa motivazione, l'indagine preliminare espletata in ordine all'anonima notizia criminis di favoreggiamento verificatasi a Marsala non ha consentito di verificare la fondatezza della notizia medesima. Quindi era un consiglio... era un invito ad emettere un provvedimento di archiviazione ma questa vicenda non si è conclusa come doveva concludersi con un provvedimento di archiviazione ma ha determinato a carico di tutti i militari, di tutti gli Operatori Marsala l'imputazione di favoreggiamento e falsa testimonianza, tutti, nessuno escluso, compreso Carico, queste sono le imputazioni, falsa testimonianza perché di comune accordo deponendo come testimoni tacevano in tutto e in parte ciò che sapevano sulla presenza e sulla identificazione delle tracce radar registrate in coincidenza del momento e del punto di caduta del DC9, e vedremo poi quali sono queste tracce, quali erano le tracce presenti sullo schermo la notte del 27 giugno '80, c'erano solo il DC9 e l'"Air Malta" e ce lo dice lo stesso Carico che viene individuato come teste a carico, sono poi

imputati di favoreggiamento perché dopo che si era verificato un disastro quanto meno colposo a seguito della caduta del DC9 "Itavia" con a bordo ottantuno persone si rifiutavano di fornire notizie ed indicazioni essenziali per la ricostruzione del fatto e l'identificazione dei responsabili del disastro. Ma cosa dovevano riferire questi operatori se nella notte a Marsala non era successo nulla? E Ve lo dimostrerò che quella notte a Marsala non è successo nulla, perché Vi leggerò le telefonate da cui emerge che Marsala non apprende mai, nutre il sospetto che possa essere accaduto qualcosa al DC9 ma nel corso della notte non ha mai la certezza dell'incidente occorso al DC9 e soprattutto Marsala non vede nulla, non vede quel traffico aereo militare che ipotizza l'Accusa. Comunque queste imputazioni gravissime sono rimaste e solo il decorso del tempo ha consentito... ha determinato una pronuncia per prescrizione ad eccezione di una sola persona, del Maresciallo Carico, è l'unico che ha potuto beneficiare di una pronuncia nel merito con la formula "per non aver commesso il fatto", scrive il Dottor Priore nell'Ordinanza e qui devo fare

una premessa, io citerò alcuni passi nel corso del mio intervento della motivazione della... del rinvio a giudizio del Dottor Priore ma non per sterile polemica, perché noi in questo processo ci dobbiamo... dobbiamo dimostrare non solo l'infondatezza di quella condotta che è sinteticamente descritta nel capo d'imputazione, ma anche l'infondatezza delle argomentazioni in forza delle quali noi ci troviamo qui, nel codice vigente - e lo dico per i Giudici Popolari - il rinvio a giudizio è immotivato, proprio perché il Giudice deve affrontare il processo vigente mind dicono gli anglosassoni, cioè con la mente libera da pregiudizi, dove il pregiudizio è inteso come un convincimento già formato su quel fatto, purtroppo noi stiamo celebrando un processo che seppure con gli adattamenti ai principi costituzionali del giusto processo, è un processo che tuttavia si celebra secondo le norme del codice del 1930, norme che appunto prevedevano che il rinvio a giudizio fosse motivato e noi abbiamo un'Ordinanza motivata, un'Ordinanza di oltre cinquemila pagine e noi abbiamo l'obbligo di demolire queste argomentazioni. Dicevo, scrive il Dottor Priore nella sua Ordinanza nella parte

relativa al sito di Marsala che il comportamento e le reazioni degli addetti al sito radar di Marsala rappresentano un compendio di atteggiamenti reticenti in situazioni in cui la collaborazione con l'Autorità Giudiziaria viene dai più ritenuta pericolosa o negativa, è proprio in tali circostanza che nell'ambiente prende forma un gruppo che pervicacemente si oppone alla ricostruzione dei fatti, negando qualsiasi spiegazione alle proprie ed altrui attività, in nome di un malinteso spirito di protezione dell'arma, nelle migliori delle ipotesi, ma che probabilmente, per celare la verità di quella sera in ossequio di un qualche ordine in tal senso. Ecco come viene recepita la notizia dell'anonimo interlocutore di "Telefono Giallo" e l'unico che si differenzia dalle posizioni di questo gruppo, dirà il Giudice, ed infatti verrà prosciolto con la formula per non aver commesso il fatto è il maresciallo Carico. Maresciallo Carico, che ci dice, che quella sera avrebbe dovuto ricoprire l'incarico alla postazione U.P.A. 35 per l'esercitazione S.Y.N.A.D.E.X., ma che venne spostato da tale postazione proprio perché la S.Y.N.A.D.E.X. quella sera non vi fu,

anzi... perché si era presentata una situazione di emergenza, anzi lui dirà in uno dei suoi interrogatori resi in istruttoria, di allarme generale. Quindi, a distanza di dieci anni, perché dopo dieci anni Carico viene sentito per la prima volta, dopo che anche lui era stato inquisito di favoreggiamento e di falsa testimonianza, quelle contestazioni che vi ho letto prima, Carico inizia a ricordare qualche cosa e ad ogni deposizione aggiunge un parti... nuovi particolari. Si presenta spontaneamente al Giudice, sino ad affermare che la S.Y.N.A.D.E.X. era solo una copertura, per nascondere ciò che si era verificato a Marsala, la notte del 27 giugno '80. Ma perché, mi chiedo, Carico è l'unico, tra tutti quanti, a ricordare. Poi vedremo che Carico, in realtà, non ci dirà nulla di rilevante, perché anche Carico in dibattimento, proprio su domanda di questa Difesa, ha dichiarato che quella notte non vide mai traffico diverso dal DC9 e dall'Air Malta. Ma io, purtroppo la risposta, l'ho trovata in uno degli interrogatori, resi nel corso dell'istruttoria, da Pasquale Abate. Io li ho riletti gli interrogatori, li ho riletti recentemente, gli

interrogatori, di tutti costoro che purtroppo si sono avvalsi della facoltà di non rispondere e quindi non ci hanno potuto fornire un contributo in questo dibattito. Abate, nell'interrogatorio del 12 ottobre del 1995, a pagina 11, dice: "io sono dieci anni, che vivo questa storia. Otto anni fa mia moglie ha abortito, se lei vuole che io gli dica che sono stato io a buttare l'aereo, io glielo dico e me ne vado, se io sono colpevole, mi fa arrestare e me ne vado in galera" e io non voglio aggiungere altro a queste parole, penso che siano molto eloquenti. È la disperazione di chi è consapevole di essere innocente, è consapevole di non poter fornire nessun contributo alle indagini e tuttavia si trova ad essere imputato, ecco perché Carico inizia a ricordare qualche cosa e c'è proprio la smania di quest'uomo, di riferire qualcosa, che poi si vedrà, non ha nulla a che fare con la condotta che viene contestata al Generale Bartolucci, perché Carico non vede il traffico aereo militare che è quella notizia che il Generale Bartolucci, avrebbe dovuto riferire alle Autorità politiche. Quindi, dall'anonimo di "Telefono Giallo" e dalle dichiarazioni del

Maresciallo Carico, che cosa si desume? Si desume e leggo ancora un passo della motivazione del Dottor Priore che l'esercitazione S.Y.N.A.D.E.X., venne fatta partire, al fine di occultare le registrazioni di ciò che accadeva nei cieli del Tirreno dopo l'incidente, pertanto la S.Y.N.A.D.E.X., al contrario di quanto affermato, sia dai militari presenti in Sala Operativa, che dai vertici dell'Aeronautica Militare, quella sera non partì, come era prevista. Questo si legge nell'Ordinanza e badate che l'Ordinanza, reca la data del 31 agosto 1999 e nel 1997 il Collegio Peritale Dalle Mese, Tiberio, Donali, aveva già depositato la relazione. Relazione nella quale si leggeva... si legge, che alle 19:04 l'Ufficiale addetto alle esercitazioni ha dato il via alla S.Y.N.A.D.E.X.. Quindi cioè la S.Y.N.A.D.E.X. c'è stata veramente, è provato scientificamente attraverso una perizia. Non solo, non solo c'è stata veramente, ma per fortuna e grazie a Tozio Sossio, che è stato un po' lento nella procedura del cambio del nastro, la S.Y.N.A.D.E.X., è partita in ritardo e ci ha consentito di vedere fino a quattro minuti dopo l'incidente. Ed infatti proprio il Collegio Dalle

Mese, Tiberio e Donali, ha evidenziato appunto, che furono commessi degli errori nel passaggio del sistema dalla situazione reale a quella simulata della S.Y.N.A.D.E.X., per cui fino a quattro minuti e quindici secondi dopo l'incidente, si continuò a registrare la situazione reale. Tempo abbastanza lungo, considerata la velocità degli aerei, per coprire un'area di ventotto miglia di raggio, dall'ultima risposta del DC9. Quindi alle 19:04, ci dicono i Periti Dalle Mese, Tiberio e Donali e poi risulterà anche dalle trascrizioni telefoniche, che Vi leggerò, iniziò la procedura del cambio del nastro e alle 19:12, comparve la prima traccia della S.Y.N.A.D.E.X.. Alle 19:13 Zulu, e alle 19:14 Zulu vi furono le prime telefonate, provenienti, la prima da Punta Raisi, la seconda da Ciampino, nelle quali si comunicava la perdita del contatto radio con il DC9 e alle 21:26 Zulu, il Capo Controllore, ordinò la cessazione della S.Y.N.A.D.E.X.. Comunque i nastri di registrazione, come sappiamo, furono custoditi, immediatamente in cassaforte e messi a disposizione dell'Autorità Giudiziaria che li prelevò solo nell'ottobre del 1980 e ci dicono

ancora i Periti Dalle Mese, Tiberio e Donali, che questi nastri sono autentici e genuini. Quindi, a me sembra un dato certo, acquisito, che il sito Radar di Marsala, quella notte non vide traffico aereo militare, semplicemente perché non c'era. Ma lo riconosce poi, lo stesso Pubblico Ministero, che analizzando la nota conversazione, tra Guidi e Fiorito De Falco, modificando l'originaria impostazione cusatoria, secondo la quale si riteneva che la fonte di quella telefonata fosse proprio da rinvenirsi nel sito di Marsala, il P.M. ci dice che non ci sono elementi certi per affermare che nei siti della Difesa Aerea della Sicilia, autonomamente fosse sorta la notizia sulla presenza di traffico aereo militare e poi lo riconosce lo stesso Carico. Come Vi ho ricordato prima, su domanda di questa Difesa, ha escluso categoricamente, che ci fossero tracce diverse dal DC9 e dall'"Air Malta". Ma soprattutto c'è la perizia Dalle Mese e ricordiamo ancora una volta, che la perizia... il Collegio peritale, ha rilevato che in un'area di circa cinquanta, sessanta miglia intorno al luogo dell'incidente, sia sistemi radar della Difesa Aerea che quelli civili, non evidenziano

tracce di aerei significativi per l'incidente. Solo il Radar Marconi, come sappiamo, rivela quei due famosi plots isolati e la stessa perizia, come Vi ho ricordato prima, ha riconosciuto che i nastri di Marsala, sono genuini, sono autentici e che consentono di affermare e cito testualmente le conclusioni del Collegio peritale, che l'analisi dei nastri consegnati all'Autorità Giudiziaria, fornisce uno scenario corrisponde a quello che Marsala ha visto quella sera. Ricordiamo che Marsala ha potuto vedere sino a quattro minuti dopo l'incidente, proprio grazie ai ritardi nei cambi dei nastri e per le operazioni alla consolle necessarie per dare avvio alla S.Y.N.A.D.E.X.. Però, secondo il P.M., nonostante queste certezze, secondo il P.M. è certo che qualcosa comunque si agita, però il P.M. non ci dice che cosa. Il dato oggettivo di questa agitazione sarebbe rappresentato, sarebbe costituito, secondo il Dottor Roselli, dalla immediatezza con cui venne effettuata la riduzione dati. Immediatezza, ci dice il Dottor Roselli, che indubbiamente è sintomatica del fatto che si percepisce che qualcosa è successo. Ma, l'Avvocato Bartolo, Vi ha già illustrato

quanto poco plausibile, quanto fosse poco plausibile che quella notte Marsala effettuò la riduzione dati e ciò perché Marsala era convinta di non aver visto nulla, di non aver visto nulla perché stava facendo la S.Y.N.A.D.E.X. e quindi di non aver registrato il traffico nel momento in cui il DC9 cadde e questo emerge dal contenuto di una delle telefonate registrate presso il sito di Marsala la notte del 27 giugno. È una telefonata delle 21:59 Zulu, siamo un minuto prima della mezzanotte locale, sono già trascorso tre ore dall'incidente ed è una telefonata che intercorre tra il sito di Marsala e il sito di Martina Franca, nella quale Abate comunica al suo interlocutore: "in quel momento, quei cinque, dieci minuti, stavamo incominciando a fare la manfrina, no?", "quindi probabilmente mica ha registrato tutto?", "non lo so ma dovremmo vedere in caso". Quindi a mezzanotte, sono passate tre ore dall'incidente, Marsala è ancora convinta di non aver visto nulla. Quindi cosa dice Abate a Martina Franca, dice che purtroppo non può essere di grande aiuto, non può essere di grande aiuto alle indagini perché in quel momento, nel momento dell'incidente, loro stavano facendo la manfrina,

cioè la S.Y.N.A.D.E.X. e quindi non hanno potuto registrare. E poi, Vi ha già detto l'Avvocato Bartolo, quanto poco, possono essere attendibili sul punto, le dichiarazioni di Del Zoppo, laddove ricorda, guarda caso, proprio solo nel '91, di essere stato chiamato per effettuare la riduzione dati, dopo poco tempo dall'incidente. Io aggiungerei alle considerazioni dell'Avvocato Bartolo, un'altra considerazione, ossia che alle 21:47 Zulu, tredici minuti prima della mezzanotte, vi è una telefonata, vi è una telefonata tra il Sergente Abate e il Maresciallo Attanasi ed il Maresciallo Attanasi dice testualmente: "forse bisognerà fare la data reduction", quindi sembrerebbe che a mezzanotte la riduzione dati, ancora non sia stata effettuata, mentre Del Zoppo ci ha dichiarato in dibattimento di essere arrivato presso il sito di Marsala, lui non era in servizio quella notte, di essere arrivato verso le 22:00 locali e di essere andato via prima della mezzanotte, ma molto prima della mezzanotte, perché lui dice: "mi sono intrattenuto forse un'oretta". Ma, io comunque ritengo, che anche volendo credere alle dichiarazioni di Del Zoppo, se pure Marsala

quella notte fece la riduzione dati, ma, possiamo considerare l'effettuazione di questa operazione, un indizio, ma un sospetto che qualcosa di anomalo accadesse e venne... a Marsala e venne percepito a Marsala quella notte? Io ritengo di no, tant'è che anche il P.M., dopo aver detto, dopo aver indicato come indizio, il fatto che la riduzione dati venne fatta nell'immediatezza a Marsala, dopo parlando poi di altri argomenti e ritornando sul punto ci dice... è costretto ad ammettere che può comunque ritenersi plausibile che la riduzione dati, sia stata fatta nell'immediatezza per individuare il punto di caduta del velivolo e per attivare i soccorsi con tempestività. Noi analizz... cercherò di analizzare brevemente, alcune deposizioni rese dal personale presente in Sala Operativa la notte del 27 giugno '80, le deposizioni rese in istruttoria perché come sappiamo, tutti gli Operatori di Marsala ad eccezione di Carico, si sono avvalsi della facoltà di non rispondere, per comprendere che l'unica emergenza di quella notte, era rappresentata solo ed esclusivamente dalla scomparsa del DC9. Una emergenza tra l'altro, sorta non immediatamente, non subito

dopo le telefonate di Punta Raisi e di Ciampino, che ricordiamo sono delle 19:13 e delle 19:14. Badate, che se Voi andate a leggere, tutte le telefonate di Marsala, successive alle 19:14 Zulu, Vi accorgerete che a Marsala non vi è mai la certezza della scomparsa del DC9. Però, ci dice il P.M., che le dichiarazioni degli Operatori di Marsala, non sono attendibili, non sono attendibili perché tendono a posticipare, leggo testualmente le parole del Dottor Roselli "tendono a posticipare la notizia relativa alla scomparsa del DC9 a dopo che la S.Y.N.A.D.E.X. era iniziata, quasi a difendersi dall'accusa di aver per negligenza o da altro avviato una esercitazione che in quel momento indubbiamente si rilevava del tutto ultronea". E poi vedremo che in realtà, la notizia della scomparsa del DC9, o meglio del... la notizia del fatto che non si aveva più il contatto radio con il DC9, Marsala l'apprende molto... dopo che la S.Y.N.A.D.E.X. era iniziata. Vi è comunque un elemento probatorio, assolutamente attendibile, che è rappresentato dalle telefonate intercorse tra i principali siti della Difesa Aerea e del traffico aereo, dalle quali risulta evidente che

la situazione di quella notte a Marsala era normalissima. Vi ho già ricordato che la prima telefonata che riguarda il DC9 è delle 19:13 Zulu, ed intercorre tra l'aeroporto di Palermo Punta Raisi e Marsala. Ricordiamo che la S.Y.N.A.D.E.X. è partita alle 19:04. In questo momento Marsala apprende per la prima volta che il DC9 non era ancora atterrato a Palermo e che Roma aveva perso il contatto radio. Palermo chiede a Marsala: "senti, una cortesia Moro, siccome c'è l'"Itavia" 870 da Bologna a Palermo che ha perso il contatto radio e noi praticamente abbiamo anche chiamato, non abbiamo ricevuto nessuna risposta, io vorrei sapere, se tu, dai tuoi schermi, ci hai una traccia che dovrebbe essere all'incirca su Papa/Romeo/Sierra..." eccetera e Marsala risponde: "no, io ne controllo una che sta sulla tredici Alfa, che ha lasciato la tredici Alfa, adesso" e Palermo replica: "no, non è questo" e poi Palermo chiede a Marsala: "senti, mi fai un piacere, se vedi qualche traccia me lo fai sapere subito?". Quindi ancora non si sa nulla, ma neppure si ipotizza l'incidente. La notizia che viene comunicata a Marsala, non è la notizia della scomparsa del

DC9, ma la notizia della perdita del contatto radio. Quindi delle due, l'una... o questa telefonata è una messa in scena oppure Marsala non ha visto nulla sui suoi schermi, neppure il DC9 e alle 19:13 ancora non sa nulla. Segue poi la telefonata, che Vi ho citato prima delle 19:14, questa volta tra Marsala e Ciampino, ed è la prima telefonata che Marsala riceve da Roma e Roma dice: "Marsala senti, lo vedi tu, il traffico che dovrebbe stare su Palermo, adesso?" e Marsala risponde: "no, è nel cono d'ombra". Neppure questa comunicazione, è una comunicazione sulla scomparsa dell'aereo. Ciampino si limita solo a chiedere a Marsala, se con il proprio radar vede la zona... il traffico sopra a Palermo. Poi cito, brevemente, le telefonate che seguirono e che furono fatte presso gli altri siti della Difesa Aerea. Alle 19:16 il Terzo S.O.C. chiama Marsala per avere notizie sull'India/Hotel 870 e cade la linea. Alle 19:17 Marsala chiama Licola per sapere se Licola aveva identificato la traccia del DC9. Alle 19:18 vi è un nuovo contatto tra Marsala e Punta Raisi e Marsala chiede a Palermo: "ma che c'è in contatto l'India/Hotel 870?" e poi dice "noi lo stiamo

chiamando sulla guardia, ma non risponde" e Palermo replica "prova sempre". Alle 19:22 Zulu poi, vi è una telefonata, una nuova telefonata tra Marsala e Palermo, in cui Palermo dice: "chiama l'India/Hotel 870 e digli di inserire l'emergenza" e Marsala risponde: "ma se non si riceve, posso provare" e Palermo: "eh, puoi prova' e intanto prova a dire questo e vediamo". Quindi come si vede, sono trascorsi più di venti minuti dal fatto, dall'incidente, e ancora si tenta di contattare il DC9. Per Palermo e per i siti della Difesa Aerea, alle 19:22 Zulu, il DC9 è ancora in volo. Ma quando scatta l'emergenza? Quell'agitazione di cui parla il Pubblico Ministero. Non subito. Man mano che passa il tempo si teme il peggio per il DC9, ma non si ha mai la certezza. Nella telefonata delle 19:23 Marsala chiama il Terzo S.O.C. e gli dice: "senti, vedi che Roma non sente più l'India/Hotel 870, Roma non sa più niente di questo e dovresti avvisare il soccorso" e poi Patroni Griffi dice a Ballini "senti un po' Ballini, credi sia necessario interrompere la S.Y.N.A.D.E.X.?" e Ballini dice: "sì, sì, infatti la stiamo interrompendo". Quindi si decide, di interrompere

la S.Y.N.A.D.E.X., in questo momento, perché il DC9 non dà segni di vita, ma si tenta comunque ancora di contattarlo attraverso l'"Air Malta" e questo risulta dalle ulteriori trascrizioni di conversazioni telefoniche. Alle 18... 19:28, il Sergente Abate, da Marsala, riferendosi all'"Air Malta" dice a Palermo "e poi ci sta un Kilo/Mike che attualmente sta su di voi che mo ci chiama e vediamo se lui ha sentito qualcosa" e Palermo risponde: "va bene, chiamate a questo qui e vediamo se ha sentito qualcosa". Sempre alle 19:28 Zulu, in una conversazione tra il N.I.M.A. di Ciampino e Marsala, per la prima volta, si ipotizza la scomparsa del D... la caduta del DC9, dice l'interlocutore: "è cascato mi sa". Mi sa, dice, "è cascato mi sa" e sono le 19:28 e alle 19:28 si ipotizza ma non si sa nulla. E poi c'è una telefonata privata tra un Aviere e la sua fidanzata, che Vi ha già citato l'Avvocato Bartolo, che è delle 19:37 Zulu, in cui l'Aviere dice alla fidanzata: "non abbiamo lavorato", nel senso che non hanno proseguito... non hanno più proseguito la S.Y.N.A.D.E.X., perché ci sta un apparecchio, un DC9, che veniva da Bologna a Palermo, che hanno perso il contatto radio, forse

è caduto e qui non abbiamo più fatto l'esercitazione per vedere se lo troviamo". Poi alle 19:52 Zulu, c'è una telefonata tra Marsala e Poggio Ballone, in cui Poggio Ballone chiede a Marsala: "mi devi fare una cortesia urgente, devi telefonare con la diretta alla torre di Punta Raisi e devi chiedere che è atterrato oppure se sanno qualcosa dell'Hotel..." eccetera eccetera e Marsala gli risponde, è il Maresciallo Sardu che parla: "non sanno niente di preciso, sicuramente è sceso". Sono le dieci di sera, è passata un'ora dal fatto e il Maresciallo Sardu, dice: "sicuramente è sceso". Io le ho lette, rilette queste telefonate e non ho trovato nessuna conversazione, dalla quale emerga quella situazione di emergenza, quella situazione di allarme alla quale faceva riferimento il Pubblico Ministero. Come giustamente rilevava Ballini, in una delle deposizioni rese in istruttoria, quella notte a Marsala non si ebbe mai la certezza che il DC9 è caduto. Tanto è vero che io ho trovato una telefonata che è delle 21:54, ossia pochi minuti prima della mezzanotte, nella quale il Capitano Gari, da Poggio Ballone, chiede: "senta, si è saputo qualcosa di quell'"Itavia?" e

Giordano risponde: "niente di preciso". Niente di preciso ed è mezzanotte. Poi c'è la prima e l'unica telefonata che riguarda il traffico aereo militare ed è quella nota telefonata delle 20:31 tra Abate e Patroni Griffi, dove Abate dice... dove Patroni Griffi dice: "Abate, di un po', ma voi in tutto questo periodo, avete notato traffico americano in zona?", "no, no", "nemmeno uno?", "niente" e Marsala gli risponde: "ci avete detto che stavano decollando gli aerei del soccorso da Sigonella, è decollato un Jimmi..." eccetera eccetera, "è un Papa Tre, un Atlantic probabilmente" e Patroni dice: "va be' allora è decollato, va be' ma non c'entra niente questo" dice Patroni". Cioè, cade talmente dalle nuvole, Marsala che quando Patroni Griffi gli chiede se hanno visto traffico aereo mili... traffico americano, Marsala gli risponde parlando degli aerei del soccorso. Io penso che queste siano le prove più genuine, più autentiche del fatto che a Marsala, non si seppe mai nulla, perché non accadde mai nulla quella notte. E poi, c'è un'altra telefonata, che è quella delle 21:47, che Vi ho citato prima, tra Abate ed Attanasi. I due discutono, riepilogano gli accadimenti, dal

momento dell'identificazione dell'aereo da parte di Licola, alla scomparsa dello stesso e del mancato avvistamento del DC9 da parte di Marsala, Attanasi dice: "sì, no, perché... fo... probabilmente bisognerà fare la data reduction, sì" e Abate dice: "ma comunque non c'è stata, perché..." e Attanasi dice: "e perché?", "perché non lo so, c'è qualche supposizione, caso mai ci è stato... ci sia stato qualche dirottamento, capito?". Queste sono le telefonate registrate la sera del disastro. Questa è l'ipotesi, l'unica ipotesi che viene fatta dagli Operatori di Marsala, il dirottamento. Però scrive Priore, nell'Ordinanza, nonostante avesse a disposizione queste intercettazioni telefoniche, perché io le ho prese proprio dall'Ordinanza del Dottor Priore, scrive che esse rappresentano la registrazione obiettiva dei contatti intercorsi tra gli Operatori del sito di Marsala e l'esterno prima e dopo l'evento. Ma ci mancherebbe altro! Avrebbe destato il sospetto il contrario, cioè il disinteressamento. Scompare un aereo dell'aviazione civile ed è fisiologico che si crea un allarme, che ci siano dei contatti tra i vari siti della Difesa Aerea. Ci si attiva per

capire cos'è accaduto, per attivare i soccorsi, ma non è quella agitazione di cui parla l'Accusa. La cronologia degli eventi io ritengo che traspaia, limpidissima dal contenuto di queste telefonate che ho voluto rileggere proprio per far comprendere, che quella notte non vi fu nessuna battaglia aerea, né venne fatta mai nessuna ipotesi sulla battaglia aerea, perché l'unica ipotesi che venne fatta quella notte, fu proprio quella del dirottamento. Vi è quella... vi è una sola telefonata, quella che Vi ho letto prima, di Patroni Griffi che chiede: "Abate, di un po', ma voi in questo periodo avete notato traffico americano in zona?" e si badi che Patroni Griffi, non dice avete notato traffico americano nel momento dell'incidente, dice in questo periodo, cioè nel momento in cui sta parlando. Di traffico americano poi non se ne parla più e questa telefonata rimane isolata ed era una mera richiesta di informazioni, finalizzata evidentemente all'attivazione dei soccorsi. Ma anche se fosse stata finalizzata ad indagare su ciò che poteva essere successo al DC9, ma, io ritengo che sia fisiologico, interrogarsi su tutte le possibili cause, anche

un'eventuale collisione, ma non c'è assolutamente da meravigliarsi. Ma, che l'allarme, più che giustificabile, venutosi a determinare nel sito di Marsala, fosse legato solo ed esclusivamente alla scomparsa del DC9, lo si comprende chiaramente dalla telefonata che Vi ho letto prima, quella delle 21:47, tra Licola e Marsala, successiva a quella di Martina Franca che chiedeva informazioni, notizie sul traffico militare, in cui si ipotizza il dirottamento e si dice facciamo la data reduction, forse c'è un dirottamento. Ma, io mi chiedo, ma se Marsala avesse avuto solo il sospetto, dell'esistenza di traffico militare, nella zona, nell'ora dell'incidente, se avesse ricevuto delle comunicazioni in tal senso, ma, io penso che avrebbe ipotizzato una collisione, invece ha ipotizzato solo il dirottamento, quindi questa è la dimostrazione evidente, che di traffico aereo militare, Marsala non ne seppe mai nulla, perché non lo vide, non ne sentì mai parlare. Comunque, ritornando a quello che diceva il Pubblico Ministero, per il Pubblico Ministero, il dato oggettivo, cioè l'indizio su Marsala è rappresentato dall'immediatezza con cui viene

effettuata la riduzione dati, che è indubbiamente sintomatica nel fatto che si percepisce qualcosa. Ma all'esito del dibattimento, ecco qual è, l'unico indizio che l'Accusa ci porta. L'immediatezza con cui venne fatta la riduzione dati a Marsala. Io vorrei soffermarmi un attimo, sulle dichiarazioni del Maresciallo Carico, anche se Vi ho anticipato che Carico in realtà, non lo possiamo definire un teste a carico, perché non ci ha mai detto, che vide traffico aereo militare. Io comunque vorrei analizzarle queste dichiarazioni, perché sono le dichiarazioni dell'unico teste, anzi imputato di reato connesso che ha fornito una ricostruzione dei fatti che è completamente diversa da quella che risulta per tabulas dalle telefonate e da quella che risulta e che emerge dalle dichiarazioni rese dagli altri Operatori di Marsala. Carico ha affermato di essere stato alla consolle come identificatore dalle 20:00 locali e di essere stato affiancato in tale postazione da Loi alle 21:00. Ha detto poi di aver visto due tracce molto vicine tra loro, quella del DC9 e quella del Boeing 742 diretto a Malta, di aver notato che la traccia del DC9, cominciava a scadere di qualità, di aver

notato ancora prima il sorpasso del DC9, da parte di un velivolo che viaggiava ad alta velocità e poiché lo scadimento della traccia, gli aveva destato un certo allarme, informò il Tenente Giordano, il suo superiore, tentando di rianimare la traccia. E poi a seguito di tale emergenza, anzi lui la definirà, situazione di allarme generale, iniziò a fare varie telefonate, lui dice, immediatamente dopo, telefonate che fece prima Punta Raisi, ci dichiara, poi a Ciampino e poi ha dichiarato, e questa è l'Accusa più grave, che quella sera avrebbe dovuto per turno ricoprire l'incarico alla Console U.P.A.35, per seguire il traffico reale durante la S.Y.N.A.D.E.X., ma ci dichiara che questa postazione non l'ha mai raggiunta perché a suo dire la S.Y.N.A.D.E.X. non venne svolta. Ma questa versione è totalmente inattendibile, ma non solo perché smentita dagli altri Operatori, ma perché smentita da dati oggettivi, Ve le ho lette prima le conclusioni della perizia Dalle Mese e da cui risulta evidente, risulta per tabulas che la S.Y.N.A.D.E.X. quella notte vi fu, ma chi è Carico? Carico quando venne sentito, al momento dell'incidente aveva ventisette anni ed

aveva nove anni di servizio che aveva maturato proprio a Marsala, aveva la qualifica di Identificatore e il suo compito infatti era quello di identificare le tracce nuove che apparivano sullo schermo radar attraverso l'I.F.F., i piani di volo e gli altri dati, quindi il suo lavoro non consisteva nel controllo del traffico civile, il suo lavoro era quello di controllare il traffico militare, cioè di sorvegliare il cielo per la tutela dello Stato Italiano e quindi individuare solo ed esclusivamente le tracce nemiche ed intervenire per il loro riconoscimento e per la eventuale azione repressiva. Carico quindi al momento del fatto, come dicevo, aveva già nove anni di esperienza di questo lavoro alle spalle e che aveva maturato proprio a Marsala, ma molti di più, molti più anni di esperienza aveva quando è stato sentito dal Dottor Priore in istruttoria tra il 1988 e il 1997, prima come testimone, poi come imputato di reato connesso, poi sappiamo che grazie alle sue dichiarazioni è stato l'unico ad essere prosciolto con la formula per non aver commesso il fatto, l'unico a poter beneficiare di tale pronuncia nel merito, il momento decisivo

comunque per Carico è il 3 aprile del 1995 quando decide di recarsi spontaneamente per rendere dichiarazioni spontanee al Dottor Priore e vediamo che cosa dice, dice che vide scendere di qualità la traccia del DC9 e che a distanza di qualche minuto vi fu uno stato di allerta generale. Certo è suggestivo parlare di allarme generale, di allerta generale ad una Pubblica Accusa che è convinta che sopra al cielo di Ustica vi fu una battaglia aerea e sapientemente dunque Carico ha parlato di allarme generale, che come lui sa benissimo, perché faceva quel lavoro, e non può non saperlo, l'allarme generale, l'allerta generale, perché lui ha utilizzato queste parole, equivale allo stato di guerra e quindi sapientemente Carico ha utilizzato questa frase, allerta generale, e l'ha ancorata ad un dato reale utilizzando con grande abilità l'equivoco e l'equivoco è proprio la S.Y.N.A.D.E.X. di cui Carico nega l'esistenza, perché trattandosi di una esercitazione simulata, una esercitazione militare, simula, appunto, una situazione di emergenza che viene riportata su un quadro luminoso, ed proprio questo lo stato di allerta che ha visto Carico, quello simulato

della S.Y.N.A.D.E.X.. Poi Carico inizia ad insinuare il dubbio che la S.Y.N.A.D.E.X. quella sera non vi fu e che fu solo una messa in scena per nascondere quello che accadde, quello apparve sugli schermi radar e affermando che la sua console è rimasta sempre live. Noi sappiamo, perché è stato dimostrato, che quella sera la S.Y.N.A.D.E.X. vi fu, e ciò è provato non solo dalle telefonate che intercorrono fra le 18:13 e le 21:26 Zulu quando venne deciso di interrompere la S.Y.N.A.D.E.X., ma emerge dal console data recorder che come illustrato dalla perizia Dalle Mese dimostra l'attivazione della S.Y.N.A.D.E.X. da parte del Direttore dell'esercitazione dove sono riportati tutti gli interventi effettuati che il Collegio Peritale Dalle Mese, Tiberio e Donali ha potuto esaminare. Si legge nella perizia Dalle Mese che tra le 19:04 e le 19:12 si è proceduto ad un cambio di configurazione, cioè cambio di nastro di registrazione, caricamento del tape necessario all'esercitazione stessa, alle 19:04 circa l'Ufficiale addetto alla S.Y.N.A.D.E.X., l'Ufficiale addetto all'esercitazione ha dato il via alla S.Y.N.A.D.E.X., sarebbe sufficiente questo per

smentire Carico e tutte le sue insinuazioni, ma io vorrei ripercorrere con Voi, cercherò di farlo brevemente, gli eventi di quella notte a Marsala, per demolire anche quell'altra insinuazione di Carico, insinuazione fatta ovviamente dopo aver letto la perizia Dalle Mese e dopo aver constatato, appunto, che dall'esame del console data recorder i Periti avevano potuto affermare, mettere nero su bianco che la S.Y.N.A.D.E.X. vi fu realmente quella notte. Allora quale è l'altra insinuazione di Carico? L'altra insinuazione è che è da stupidi iniziare una S.Y.N.A.D.E.X. alle 21:12, 21:14 quando si sapeva che il DC9 era scomparso. Innanzi tutto c'è da premettere che la S.Y.N.A.D.E.X. non è una esercitazione che si può improvvisare, è una esercitazione che impegna due radar e pertanto tutto deve essere organizzato con anticipo. La data del 27 giugno 1980 come data di effettuazione della S.Y.N.A.D.E.X. era stata fissata già con un messaggio del Terzo S.O.C. del 10 aprile del 1980 e che aveva appunto stabilito per i Radar di Marsala e Siracusa quattro S.Y.N.A.D.E.X. mensili, il primo atto che prelude la S.Y.N.A.D.E.X. è delle 18:13 Zulu, Marsala chiede a Siracusa se il sito è in Mike,

come è noto i termini sulla operatività dei siti sono classificati, cioè sono riservati, sono segreti e quindi vengono sostituiti con dei termini convenzionale come Mike che appunto significa manutenzione ed infatti noi sappiamo che il sito di Siracusa dalle 10:00 della mattina era in manutenzione; alle 18:30 Zulu poi Marsala chiede a Siracusa se sta rientrando, che in gergo significa che il sito sta riprendendo l'operatività; alle 19:34 viene inviato a Marsala via telefono un messaggio cifrato e questo messaggio è il messaggio di fine manutenzione, tant'è che poi nella successiva comunicazione che è quella delle 18:42, Marsala chiede al suo interlocutore se vuole il messaggio per quello che deve fare alle 9:00 e che cosa deve fare alle 9:00 Marsala? Deve fare l'esercitazione e deve inviare il messaggio per l'avvio della S.Y.N.A.D.E.X. al Terzo S.O.C. avendo saputo, appunto, che Siracusa non era più in manutenzione, alle 18:58 Zulu poi Siracusa chiama Marsala e chiede lumi su come deve comportarsi con il traffico reale. Marsala risponde che parlerà con il Terzo S.O.C. e gli farà sapere. Noi sappiamo che durante la S.Y.N.A.D.E.X. il

traffico operativo di Siracusa viene dirottato direttamente al Terzo S.O.C., l'ente al quale poi Marsala chiederà lumi. Questi sono i preparativi della S.Y.N.A.D.E.X., Siracusa ormai è operativa e tant'è che gli chiede di inviare il... chiede a chi deve inviare il traffico. Alle 18:58 poi Marsala comunica al Terzo S.O.C. che l'amico suo passa con lui alle 9:00, dove l'amico suo è in gergo il radar satellite di Marsala, ossia, Siracusa, quindi il messaggio è diretto al Terzo S.O.C. e sta a significare che il radar satellite di Siracusa invierà il traffico al Terzo S.O.C.. Alle 19:00, 19:03, si badi, il nastro della S.Y.N.A.D.E.X. ancora non è partito, Siracusa fa l'ultima comunicazione operativa prima dell'avvio della S.Y.N.A.D.E.X., chiedendo a Marsala se deve mettere il T.S.T. per l'ex, dove l'ex è l'esercitazione e il T.S.T. è la tabella specificazione tracce. Intanto alle 19:59 e 45 secondi il DC9 precipita, ma nessuno sa nulla, nessuno sa nulla perché nessuno vede nulla, non lo sa Ciampino che continua invano a contattare, a comunicare con il Pilota del DC9, autorizzando addirittura l'atterraggio quando il DC9 non c'era più e ve le ha lette l'Avvocato Bartolo le

comunicazioni terra-bordo-terra con il Pilota, Ciampino tenta di parlare con il Pilota quando l'aereo ormai era già caduto, e poi non lo sa Punta Raisi, non lo sa Licola, non lo sa Marsala che continua le operazioni della S.Y.N.A.D.E.X., alle 19:04 Siracusa passa una traccia reale a Marsala e conferma che il sito è operativo, alle 19:07 il Terzo S.O.C. chiede a Marsala se Siracusa rimane ancora con noi e Marsala risponde che non lo sa, ma risponde: "stiamo iniziando adesso con voi", l'inizio della S.Y.N.A.D.E.X. è dunque imminente e sono le 19:07, il cambio del nastro come sappiamo è iniziato alle 19:04 e Marsala ha ritenuto, da questa conversazione si evince chiaramente, ha ritenuto che di lì a poco sarebbe partita l'esercitazione e che quindi l'operazione del cambio di nastro sarebbe terminata di lì a poco, ma Tozio Sossio che è l'addetto al cambio del nastro è stato un po' lento e l'operazione è potuta partire soltanto alle 19:12. Continuano le operazioni della S.Y.N.A.D.E.X. e intanto alle 19:14 Marsala parlando con un interlocutore, con il suo interlocutore sul passaggio in simulato dice che poi lo richiamerà perché è successo qualcosa".

Marsala sta apprendendo proprio in questi minuti del mancato contatto radio con il DC9 e intanto alle 19:14 e alle 19:22 Zulu vi sono diverse telefonate tra Palermo e Ciampino e viene maturata l'esigenza di allertare il soccorso, pertanto quando Marsala apprende della notizia, apprende la notizia e viene deciso di interrompere la S.Y.N.A.D.E.X. e sono le 19:26 Zulu, abbiamo letto prima conversazione tra Ballini e Patroni Griffi e dove Patroni Griffi dice: "forse è il caso di interromperla la S.Y.N.A.D.E.X.", questa è la storia della S.Y.N.A.D.E.X. così come emerge dalle conversazioni telefoniche che Vi ho sintetizzato, una storia che dimostra che nulla si sapeva quando la S.Y.N.A.D.E.X. partì e dimostra che essa venne interrotta solo quando si incominciò a temere il peggio per il DC9. Carico quindi mente, ed è provato che è un falso testimone, è provato da queste conversazioni telefoniche, è provato dalla perizia Dalle Mese. Ma passiamo ad un'altra eclatante affermazione di Carico, siamo all'interrogatorio del 13 ottobre del '95, il P.M. gli domanda: "ricevette il cambio da Loi ma rimase insieme a lui perché aveva notato

qualcosa?" e Carico risponde: "ma sì, sicuramente, c'era un momento di calma, di quiete e di conseguenza mi soffermai a vedere lo schermo radar, cioè mi colpì un fatto, che due aerei percorrevano la stessa rotta nello stesso momento, ecco, scherzosamente dissi, mo mette la freccia e sorpassa", poi il Giudice Istruttore gli chiede: "ma quando lei dice nello stesso momento che intende?" e Carico risponde: "massimo un dieci miglia", molto è stato detto su questo aereo che mette la freccia e sorpassa, molto si è insinuato ed infatti è suggestivo parlare di due aerei ravvicinati, dà corpo sicuramente alla tesi del missile, dà corpo alla tesi della quasi collisione, ma l'aereo veloce, l'aereo veloce in fase di sorpasso era semplicemente l'"Air Malta", è l'unico, l'unico aereo insieme al DC9 che è stato visto nei siti della Difesa Aerea ma ancora una volta ci viene in ausilio la perizia Dalla Mese, perché con riferimento al sito di Licola nella parte quarta a pagina 74 c'è la figura D3 dove sono riportati i tracciati dei due aerei, DC9 e l'"Air Malta" e rapportando i tempi al momento dell'incidente si nota che gli aerei distano non dieci miglia, ma ottanta miglia, a

pagina 54 e 56 sempre della parte quarta della perizia Dalle Mese poi vi sono le figure C42 e C44 e dove sono riportate le tracce esistenti nell'area dell'incidente. Quella del DC9 e quella dell'"Air Malta", anche da tale figura si evince chiaramente che i due velivoli alle 19:00 distano ottanta miglia tra loro e visto che l'"Air Malta" si trovava su Ponza alle 19:02, l'interrogatorio poi del 16 maggio del 1997 vi è un'altra trovata di Carico per insinuare il sospetto, la caduta di qualità della traccia del DC9, che secondo Carico è sintomatica del fatto che qualcosa era successo, Carico così dichiara: "per ben due volte la traccia del DC9 scade di qualità, si nota che il T.P.O. effettua l'azione di sequenze e riportando la traccia a qualità 7, ciò avrebbe dovuto richiamare l'attenzione del T.P.O. e il quale era stato già allertato da me circa tale anomalo scadimento e soprattutto perché si trovava in mezzo al Tirreno. Ribadisco che secondo me in seguito al decadimento di qualità della traccia c'erano i presupposti per un'attivazione della sala, la sala può essersi attivata da sé e non su attivazione successiva dall'esterno", ma che la traccia scompaia due

volte è un fenomeno assolutamente normale, scompare due volte perché quando si tenta di rianimarla e non vi è il sostegno di un ritorno, di un ritorno reale questa traccia è destinata a scomparire in modo inesorabile, ma perché scompare? Ma è pacifico che una traccia comincia a scadere di qualità, e questo ce lo hanno detto, ce l'ha detto Del Zoppo, ce lo hanno detto gli Operatori di Marsala e noi possiamo apprendere soltanto attraverso la lettura delle loro dichiarazioni perché come ho detto si sono avvalsi della facoltà di non rispondere, una traccia inizia a scadere di qualità quando è in fase di atterraggio, perché la quota è bassa o perché c'è una zona d'ombra. Ricordiamo che alle 19:04 Ciampino autorizza il DC9 a scendere ad undicimila piedi, è vero che l'aereo è già caduto alle 19:04, quando Ciampino comunica questa autorizzazione ma questo significa che comunque avrebbe potuto iniziare la discesa ed essere perso dal radar, quindi era un fenomeno assolutamente normale per gli Operatori di Marsala e poi ci hanno ricordato che c'era il Monte Erice che provocava degli ostacoli alla visibilità del radar di Marsala e questa

circostanza emerge poi per tabulas da una delle telefonate che ho letto prima, tra Ciampino e Marsala dove Ciampino dice: "Marsala senti, tu lo vedi il traffico che dovrebbe stare su Palermo adesso?" e Marsala risponde: "no, è nel cono d'ombra", quindi quale allarme, quale allarme? Se lo stesso Carico in dibattimento ci ha detto che quella... che non è necessario allarmarsi attivarsi se comincia a scadere di qualità una traccia friendly perché rientra nella normale procedura del radar, lo ha detto lui stesso, lo ha detto lo stesso Carico che in quel momento, il momento in cui constatò questo anomalo scadimento, a suo dire, era una situazione tranquilla, era una situazione di stasi, ma all'interrogatorio del 26 settembre dell'89 poi Carico afferma che subito dopo che constatò il decadimento della qualità della traccia del DC9 e dopo aver tentato invano di rianimarla, avendo appunto avvertito questa situazione di allerta generale, dice: "pressoché contemporaneamente telefonai a Punta Raisi e a Ciampino", quindi dovrebbe essere Marsala che comunica la notizia a Ciampino e a Punta Raisi, Carico dice che chiamò subito dopo, immediatamente dopo le 21:00 con il

telefono diretto, fu lui quindi a dare l'allarme a Palermo, fu lui a dare l'allarme a Roma, dice che telefonò con la linea diretta, ma poi apprese che la linea diretta è registrata e siccome non esiste nessuna conversazione, nessuna telefonata di Carico avente ad oggetto questa notizia allora Carico poi cambia versione e dice di aver chiamato con la R.I.T.A. e poi in dibattimento ritorna a parlare di linea diretta. Ma le telefonate che Carico dice di avere effettuato a Ciampino e a Punta Raisi non appena constatò questo fenomeno a suo dire anomalo dello scadimento della traccia non risultano tra quelle registrate, ma non perché effettuate su linee non sottoposte a registrazione, di queste telefonate non c'è traccia perché non furono mai effettuate e questo risulta sempre dall'esame delle trascrizioni telefoniche, perché ricordiamo che la prima telefonata avente ad oggetto il DC9, la prima notizia che riceve Marsala non è immediatamente successiva alle ore 21:00 locali, ma è delle 19:13 Zulu ed è Palermo che informa Marsala, non è Marsala che informa Palermo, non è Carico che informa Palermo e il contenuto della notizia è che l'"Itavia"... Roma ha perso il

contatto radio con il DC9 "Itavia" e dice a Marsala: "mi fai un piacere? Se vedi qualche traccia me lo fai sapere subito?", quindi è evidente che alle 19:13 Punta Raisi non aveva ricevuto alcuna comunicazione sul DC9 ma neppure Ciampino che Carico dice di aver chiamato immediatamente dopo le 21:00, perché alle 19:14 Ciampino ancora non sa nulla su ciò che Marsala ha visto sullo schermo radar, tant'è che gli chiede: "Marsala senti, tu lo vedi il traffico che sta ora su Palermo?" e Marsala gli dice: "no, è nel cono d'ombra", quindi è evidente che Carico ha mentito su queste circostanze, ha mentito perché non si è verificato quella notte nessun evento anomalo e nessuno constatò l'anomalo scadimento della traccia del DC9 perché non era anomalo, era un fenomeno assolutamente normale. Io non voglio analizzare nel dettaglio le dichiarazioni rese dal personale presente in Sala Operativa a Marsala la notte del 27 giugno 1980, tutti hanno fornito la medesima versione, ma è una versione non preconstituita, come scrive il Dottor Priore nell'Ordinanza, è la versione degli accadimenti così come si sono svolti realmente quella notte e sono gli accadimenti che risultano

per tabulas dalle telefonate, tutti hanno detto in sintesi che quella sera si svolse la S.Y.N.A.D.E.X. e questo mi sembra che sia pacifico, che vi fu alcun allarme a seguito del decadimento della traccia del DC9 in quanto non ricordano tale avvenimento e che furono notiziati della scomparsa del DC9, o meglio, della perdita di contatto radio con il DC9, dalla Torre di Controllo di Punta Raisi che stava cercando invano di contattare il DC9 e tutti negano e anche Carico lo ha fatto, la presenza di altre tracce in prossimità del DC9. Ma perché non ricordano questi Operatori quello che invece ha ricordato Carico e cioè il decadimento della traccia del DC9, perché non ricordano altre circostanze alle quali l'Ordinanza di rinvio a giudizio attribuisce così tanta importanza da farli... da ritenerli falsi, testi falsi e reticenti, ma costoro non ricordano, non ricordano gli avvenimenti di quella notte, non ricordano nel dettaglio le operazioni della S.Y.N.A.D.E.X., semplicemente perché per loro fino alle 19:13 la serata era assolutamente normale, solo alle 19:13 Marsala apprende da Punta Raisi che Roma non aveva più il contatto

radio con il DC9, e la certezza sulla scomparsa del DC9 noi sappiamo che Marsala quella notte non la ebbe mai ed era inoltre convinta di avere registrato nulla, perché stava vendo la S.Y.N.A.D.E.X. e pure questo emerge da una delle telefonate che Vi ho letto prima. Perché dicevo che non ricordano il decadimento di qualità della traccia del DC9 con un evento da destare quell'allarme che ci ha segnalato il Maresciallo Carico? Il perché ce lo spiega Giordano che era T.P.O. e ricorda di avere inizializzato la traccia del DC9 e lui ci ha dichiarato in istruttoria di non ricordare il decadimento della qualità della traccia del DC9 perché era una traccia amica, tracce che venivano controllate quasi in automatico, all'interrogatorio del 10 gennaio del '96 ci dice: "il fatto non mi ha preoccupato in quanto sapevamo che doveva atterrare a Palermo o ancora perché era una traccia friendly e pertanto come Difesa Aerea non è che dovevamo controllare le tracce amiche, una volta identificata friendly come Difesa Aerea è finita, non c'è niente di particolare e di strano". D'altra parte è evidente che il cosiddetto aggiornamento di posizione della

traccia che scade di qualità è un'operazione che ha una esclusiva finalità bellica, una finalità di Difesa Aerea che è quella di identificare e di seguire le tracce che hanno una rilevanza a questo fine e stiamo parlando del lavoro svolto presso i siti della Difesa Aerea e il loro lavoro, Ve lo hanno ricordato anche gli altri Difensori prima di me, non è quello di controllare il traffico sulle aerovie, il loro lavoro è quello di controllare il cielo da possibili attacchi, quello di... di sorvegliare, di tutelare lo Stato Italiano, bisogna poi dire che la traccia del DC9 "Itavia" era nota a tutti gli Operatori di Marsala, perché a quell'ora tutti i giorni passava di lì e più o meno veniva avvistata in quella posizione e tutti constavano in quel momento la progressiva perdita di qualità per effetto, proprio della discesa verso Palermo. Ma lo stesso Del Zoppo ci ha dichiarato in dibattimento che innanzi tutto nella zona dove si è verificato il decadimento della traccia radar, uso le sue parole, "non si vedeva benissimo, in secondo luogo ci dice sempre Del Zoppo, la perdita di una traccia civile non era una situazione tale da destare allarme, perché una

volta identificata una traccia come amica, la stessa poteva anche essere cancellata, perché non interessava più alla Difesa Aerea, la Difesa Aerea non era obbligata a seguire il traffico civile, non era il suo compito e poi ci ricorda Del Zoppo il motivo per il quale le tracce civili venivano seguite dalla Difesa Aerea dopo l'identificazione, il motivo - ci dice Del Zoppo e uso proprio le sue parole - era egoistico, cioè venivano seguite per non dover procedere ogni volta ad una nuova identificazione, per comodità venivano seguite", e allora ci si meraviglia se Marsala non concentrò la sua attenzione sul DC9, ci si meraviglia se personale di Marsala non ricorda e non nota la traccia del DC9? Si meraviglia l'Avvocato Benedetti che i militari presenti in Sala Operativa non ricordano in particolari di quella tragica notte, perché dice l'Avvocato Benedetti: "di fronte alla porte la memoria cristallizza nel tempo gli avvenimenti", ma forse ci dimentichiamo che Marsala non ha mai la constatazione dell'incidente e Vi ho ricordato più volte che la comunicazione della perdita di contatto radio con il DC9 arriva solo quindici minuti dopo l'incidente, ed ecco perché non

ricordano con precisione le operazioni connesse alla S.Y.N.A.D.E.X., non ricordano il decadimento di qualità della traccia del DC9, ricordano magari nel dettaglio ciò che è avvenuto venti minuti, mezz'ora dopo il fatto, dopo che si ebbe la convinzione dato il tempo trascorso che qualcosa poteva essere accaduto al DC9, ma prima non ricordano semplicemente perché fino alle 19:13, fino alle 19:14 era una serata assolutamente tranquilla, perché a Marsala non era successo nulla, perché Marsala in quel... non sapeva nulla e non si può pretendere di ricordare avvenimenti dopo dieci, quindici anni, di distanza, avvenimenti che non hanno nessun significato. Io non penso che si possano nutrire dei dubbi sul fatto che Marsala la notte del 27 giugno non vide nulla e se non vide nulla Marsala non può aver comunicato certamente a Grasselli che c'era l'esercitazione e che pertanto presso i siti della Difesa Aerea... presso il sito di Marsala c'era... si vedevano razzolare diversi aerei americani, l'affronterò dopo questa telefonata, la telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco, lo ha già fatto egregiamente l'Avvocato Bartolo, l'esercitazione cui fa riferimento Guidi

nella telefonata era la S.Y.N.A.D.E.X.,
l'esercitazione S.Y.N.A.D.E.X. che viene
interpretata da Guidi come esercitazione reale e
da qui poi il termine razzolare utilizzato,
creato da Guidi ma non si può neppure sostenere
come ha cercato di fare la Parte Civile, sempre
l'Avvocato Benedetti, che guarda caso il sito
siciliano che vede il traffico è Siracusa, e
perché è Siracusa? Guarda caso perché di Siracusa
non è stato trovato nulla ed allora è facile, lo
ha già detto l'Avvocato Nanni, che è facile
trovare le prove nei documenti che non ci sono,
nelle prove che mancano, perché è affascinante
dire che sono sparite le telefonate di Siracusa,
sono spariti i documenti di Siracusa, guarda caso
proprio quei documenti da cui risulterebbe che il
sito quella notte vide razzolare diversi aerei
americani, ma tra l'altro Siracusa non
dimentichiamolo che non... come radar non vede la
zona dove è caduto il DC9, e lo riconosce lo
stesso Pubblico Ministero, lo stesso Dottor
Roselli nella sua requisitoria e noi sappiamo
bene che il Dottor Roselli ha seguito tutta
l'istruttoria sin dall'inizio e nella parte della
sua requisitoria e relativo alle carenze

documentali, affrontando proprio il tema di Siracusa dice chiaramente che per Siracusa la soppressione delle conversazioni telefoniche può trovare una giustificazione per cui è un riferimento un po' ambiguo ai decreti di sequestro per quel rilievo che Siracusa come raggio di azione, tranne che per un pezzo, sostanzialmente non concerneva il terreno, quindi Siracusa non poteva vedere quella zona, perché il radar non glielo consentiva, non abbiamo il DA1 che ci consente di fornirvi la prova documentale che neppure Siracusa vide il traffico aereo militare. Ma Vi ho prima detto quando ho affrontato il discorso della S.Y.N.A.D.E.X. che durante l'esercitazione Siracusa passava il traffico al Terzo S.O.C., ovviamente le tracce significative, ed allora vediamo cosa vide il Terzo S.O.C., vediamo cosa emerge dalle telefonate in entrata ed in uscita, cosa emerge dal personale di Martina Franca, e Vi dico che non emerge nulla, anche costoro non videro, non sentirono parlare di traffico aereo militare nella zona e nell'ora dell'incidente. **PRESIDENTE:** vuole fare la sospensione ora? **AVV. DIF. FORLANI:** no, è presto. **PRESIDENTE:** sì, no prego, siccome

pensavo fosse un po' stanca... AVV. DIF. FORLANI:
sì. PRESIDENTE: come crede. AVV. DIF. FORLANI:
sì, no allora facciamola ora. PRESIDENTE: va
bene, allora sospendiamo per un quarto d'ora.
(Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Allora vi invito a osservare tre
minuti di silenzio in memoria delle vittime degli
attentati di Madrid. Prego Avvocato Forlani! AVV.
DIF. FORLANI: sì, dicevo che avrei analizzato
Martina Franca, il sito di Martina Franca perché
come è a tutti noto ormai, Martina Franca non
dispone di un'antenna radar propria, ma riceve i
dati radar dai siti dipendenti e quindi riveste
un'importanza fondamentale, proprio perché
dispone di tanti monitor in Sala Operativa,
quanti sono i siti dipendenti e dai quali è
possibile quindi vedere in tempo reale ciò che
accade presso tali siti, il Generale Mangani ci
ha detto tra le altre cose che... ci ha
dichiarato che Martina Franca aveva in visione
diretta sullo schermo la medesima situazione
reale che contemporaneamente appariva sugli
schermi radar delle singole postazioni, operava
quindi una selezione tra tutte le tracce per

categoria escludendo dalla trasmissione quelle ritenute non di interessa, quali erano queste tracce? Ovviamente le tracce del traffico... del traffico civile, quindi questo sito è importante proprio perché aveva una immediata cognizione di tutte le tracce significative, quindi anche Martina Franca avrebbe dovuto rilevare il traffico aereo militare ipotizzato dall'Accusa, perché appunto disponendo di tanti monitor quanti erano i siti radar che controllavano la zona dove è caduto il DC9, avrebbe appunto potuto constatare attraverso Marsala, attraverso Licola e attraverso Siracusa quel traffico americano che ipotizza l'Accusa. Vediamo qual è la ricostruzione dei fatti che è stata operata nella Ordinanza di rinvio a giudizio, secondo il Giudice Istruttore il Terzo R.O.C. veniva a conoscenza e questo lo dà come dato certo che nella zona dove scomparve il DC9 vi era stato un intenso traffico americano e questa circostanza il Giudice la desumerebbe dalle telefonate, quelle intercorse tra le 18:42 Zulu e le 19:59 e telefonate che dimostrerebbe appunto questa concitazione tra i vari enti a seguito appunto della apprensione di questa notizia

sull'esistenza del traffico, queste telefonate io le leggerò dopo quando esaminerò il sito di Ciampino e quegli elementi che il Pubblico Ministero indivi... definisce indizi sulla presenza del traffico aereo militare. Io ritengo, Vi anticipo già da adesso che queste telefonate, anche quelle indicate dal Dottor Priore nell'Ordinanza lungi dal dimostrare che quella notte vi fu quella notizia, una notizia avente ad oggetto la presenza di traffico aereo militare statunitense provano una circostanza di fatto assolutamente fisiologica e normale e cioè una fisiologica agitazione dovuta alla constatazione di un incidente occorso ad un aereo dell'aviazione civile, e provano quindi che... queste telefonate che l'agitazione presso Martina Franca e presso tutti gli altri siti della Difesa Aerea era legata soltanto a questa... alla constatazione di un incidente e non già a quella voce che giunge a Bruschina, e che poi analizzerò quando parlerò del sito di Ciampino, che cosa dimostrano queste telefonate? Dimostrano soltanto che vi fu, vi furono delle indagini quella notte per accertare se quella voce giunta a Bruschina era fondata o meno, indagini che si sono risolte

tutte negativamente, non c'era traffico, non c'era la portaerei americana, non c'era traffico statunitense e ne ha parlato diffusamente l'Avvocato Biagianti, sul punto io non ci ritornerò, dalle telefonate quelle delle 20:25, 20:27, 20:31 Patroni Griffi contatta Licola, Marsala e l'A.D.O.C.C. per avere notizie sul traffico aereo militare e sulla presenza della portaerei e tutti e tre gli enti rispondono negativamente, alle 21:40 il Generale Mangani chiede al Tenente Smelzo se è a conoscenza della posizione della Saratoga e quest'ultimo dichiara che il S.O.C., West Star e Bagnoli avevano escluso la presenza in zona della portaerei, alle 21:42 poi nel corso della conversazione che intercorre tra Smelzo e Patroni Griffi quest'ultimo dice di essersi informato presso West Star per accertare l'eventuale presenza di traffico americano militare e la portaerei e di avere avuto risposta negativa. Ora io nella discussione che avevo preparato qualche tempo fa avevo analizzato nel dettaglio tutte le dichiarazioni rese da tutti coloro che erano presenti in Sala Operativa presso il sito di Martina Franca, appunto per dimostrarvi che

nessuno di loro apprese e... e constatò il traffico americano di cui parla l'Accusa e di cui parlano le Parti Civili, io non lo rifarò per non annoiarvi, Vi invito a rileggere queste dichiarazioni, sia dei testi che hanno deposto in dibattimento, sia di coloro che si sono avvalsi della facoltà di non rispondere e quindi non rileggerò queste dichiarazioni, vorrei soltanto leggervi un passo della dichiarazioni resa da Patroni Griffi in dibattimento che assume il senso delle dichiarazioni di tutti gli altri Operatori e io ritengo che le sue parole siano molto eloquenti, perché lui ha escluso categoricamente che presso Martina Franca... si vide quel traffico aereo militare, dice Patroni Griffi: "il traffico americano quando c'è non si può far a meno di non sapere, di non notare, poiché sono diversi aerei che volano, quindi nuvolette di aerei che volano quando c'è traffico di portaerei, quindi non è possibile che uno che sta in Sala Operativa non se ne accorga della presenza di traffico alleato, dal numero delle tracce non è possibile non notare che c'è un numero anomalo di tracce concentrato in una zona". Passo ora ad analizzare il sito di Licola,

Licola è importante perché vedeva e controllava il traffico aereo nel Tirreno meridionale, in quanto era posto proprio sulla radiale del punto Condor e pertanto vedeva esattamente la situazione aerea intorno al DC9, il sito la notte del 27 giugno '80 era operativo e non aveva in corso nessuna esercitazione, ebbene nonostante l'evidenza delle dichiarazioni del personale presente in Sala Operativa, dichiarazioni tutte concordi nell'escludere l'identificazione di tracce appartenenti a velivoli sconosciuti nelle vicinanze del DC9, il Giudice Istruttore ha ritenuto all'esito dell'istruttoria che ben altre e molto più articolare sono le attività che effettuarono gli Operatori in Sala Operativa la sera dell'incidente e scrive inoltre il Giudice che presso il sito di Marsala si sono consumate gravissime menzogne, soppressione di atti, in particolare su quanto visto dal radar, è da rilevare che quasi tutti gli Operatori del sito di Licola hanno assunto la veste di imputati di reato connesso proprio per non aver detto la verità, ma io ritengo che dalle registrazioni telefoniche, dallo stralcio del DA1 emerga con tutta evidenza che Licola non vide nessun

traffico militare, non vide tracce sconosciute, varrebbe la pena leggerle tutte le registrazioni delle conversazioni telefoniche per comprendere che quello viene definito stato di apprensione altro non era se no la fisiologica apprensione per la caduta di un velivolo civile, non vi era nessun cenno a tracce sconosciute, tuttavia non sarebbe credibile il personale quando dice, come Gerardo Abbate, "quella sera non si presentò alcun motivo di allarme, non comparvero tracce sospette", ma in realtà analizzando tutte le conversazioni telefoniche in entrata e in uscita da Licola che cosa emerge? Emerge soltanto quella nota questione su due traffici, quella questione che Vi ha chiarito brillantemente l'Avvocato Nanni e pertanto io non ci ritorno sull'argomento, vi è comunque da rilevare che giustamente il Pubblico Ministero, il Dottor Roselli, nella sua requisitoria ha affermato, ha avuto il coraggio di affermare che semmai vi furono dubbi sulla questione della doppia traccia, tali dubbi muoiono già all'interno del Terzo R.O.C. e ciò è provato proprio dal tenore delle telefonate che intercorsero la notte del 27 giugno '80, "tra il sito di Licola e quello di

Martina Franca, probabilmente è un errore di rilevazione della Difesa Aerea" dice Patroni Griffi, poi inserendosi nel discorso Lippolis disse: "e sì, dobbiamo concludere ad un certo punto che si tratta dell'«Air Malta»", ma cosa accadde quella notte a Licola? Esaminiamo ora le deposizioni dei testimoni, cioè di coloro che non sono imputati di reato connesso e sono tutti coloro che prendono servizio dopo le 2:00 di notte, quindi non erano presenti in Sala Operativa, però ci forniscono una ricostruzione dei fatti, che è quella che poi emerge dalle telefonate, ossia che era una notte assolutamente normale, a parte ovviamente la constatazione di... della disgrazia dell'incidente occorso dal DC9, Gambardella che era assistente controllore di Difesa Aerea, che appunto ha preso servizio dopo le 2:00 di notte, ha dichiarato di aver trovato la Sala Operativa in una situazione di assoluta normalità, niente tracce sconosciute e niente battaglie aeree, l'unica notizia di quella sera fu che un aereo civile era scomparso e non si capiva cosa era successo, non vi era nessun altro allarme, niente tracce anomale e dice testualmente "se ci fosse stato qualcosa

senz'altro sarebbe venuto fuori"; Calvanese poi anche lui operatore radar che prese servizio dopo le 2:00 di notte del 28 giugno ha dichiarato che consultò il registro, il famoso DA1 per ricavare il plottaggio del DC9 e dice testualmente: "di anomalo non c'era assolutamente niente", non ha visto quindi e né sentito parlare di traffico sconosciuto; Papa poi che assistente alla sorveglianza aerea ed effettuò il plottaggio dei dati durante la notte tra il 27 e il 28 giugno anche lui prese servizio alle 2:00 di notte, quindi non era presente in sala al momento della tragedia, apprese dai colleghi che smontavano dal turno appunto che il DC9 era caduto, che c'erano gli elicotteri del soccorso di Ciampino a largo di Ustica che stavano facendo le ricerche, ma ha detto che durante il turno che l'aveva preceduto fino alle 2:00 di notte non era accaduto nulla di strano, dice: "a livello di traffico era sempre tutto regolare, non c'era assolutamente nulla di strano"; Genovese poi che è un altro testimone ricorda che ricevette la notizia della scomparsa del DC9 mentre si trovava al circolo dei Sottufficiali, raggiunge la Sala Operativa per chiedere informazioni, andò vicino allo schermo

radar per fornire qualche aiuto, avrebbe dovuto prendere servizio alle 2:00, quindi dopo un'oretta ma se ne andò perché la serata, come dice lui, passò tranquilla, quella sera non sentì mai parlare di traffico statunitense nella zona dove volava il DC9, dice, era stato un turno tranquillo come tanti altri, purtroppo era caduto un aereo ma il turno è passato tranquillo fino alla mattina. Costoro sono i testimoni in senso tecnico però non erano presenti in Sala Operativa durante la caduta... quando è avvenuto l'incidente, tutti coloro che invece erano presenti in Sala Operativa e ci hanno dichiarato che hanno constatato, perché erano presenti che in quel momento in quella zona non c'era traffico militare purtroppo sono imputati di reato connesso e quindi non ci possono fornire quel contributo che ci può fornire un testimone proprio perché il valore probatorio delle dichiarazioni rese da costoro è inferiore, ma purtroppo noi dobbiamo fare i conti anche con questo. Sarnataro che era Assistente al Capocontrollore ricorda che quella sera non accadde nulla di particolare, fino a che dal S.O.C. non giunse la richiesta di chiamare sulla

frequenza di guardia un aereo del quale si erano perse le tracce, la chiamata fu fatta senza esito quella sera non ci fu intervento per l'identificazione di tracce significative non note; Albini pure dichiara... era identificatore presso il sito di Licola e dichiara: "in concomitanza con l'attraversamento da parte del DC9 della zona visualizzata dal nostro radar non comparve alcuna traccia non identificata e non fu attuata alcuna procedura di identificazione di velivoli sconosciuti"; anche Acampora che era Assistente Controllore ha dichiarato che quella notte non si verificò nulla di particolare e vennero solo informati dal S.O.C. della perdita delle tracce del DC9, esclude categoricamente che la notte del disastro vi fossero aerei statunitensi in volo; Abate che era Capocontrollore presso il radar di Licola ha dichiarato con riferimento alla identificazione delle tracce che quella sera non si presentò alcun motivo di allarme, tenuto conto che se fossero comparse tracce che per velocità ed altezza avessero suscitato sospetti senza dubbio sarebbe stata ordinata l'ordinata l'intercettazione per il riconoscimento; Rocco

poi che era il lettore al P.P.I., ossia dettava le posizioni delle tracce all'Aviere ha dichiarato: "all'epoca dei fatti ero visore allo schermo radar quando la traccia del DC9 apparve sullo schermo, ricordo benissimo che in quella circostanza non vi era eccessivo traffico aereo, quello presente nella zona era tutto traffico identificato, di ciò sono sicuro perché in caso di tracce non identificate si pone in essere una procedura speciale che non viene eseguita... che non venne eseguita altrimenti me ne ricorderei"; De Angelis invece è l'unico imputato di reato connesso che in questo dibattimento ha deciso di non avvalersi della facoltà di non rispondere, De Angelis non era presente in Sala Operativa la notte dell'incidente, tuttavia le sue dichiarazioni sono rilevanti e sono rilevanti perché a distanza di pochi giorni dall'incidente, consultò il famoso registro DA1 per rispondere ad una specifica richiesta in ordine agli avvistamenti radar nel Tirreno la notte del 27 giugno '80 ha consultato il DA1 e ha dichiarato che gli era sembrato poco chiaro, la Parte Civile ha definito la posizione del teste De Angelis preziosa dal punto di vista tecnico, proprio

perché avrebbe visto quegli aerei razzolare, gli aerei razzolare che... di cui alla ben nota telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco perché utilizza... perché De Angelis parla di percorsi strani che non si riusciva a collegare come sequenze normali di percorsi, ma nel proseguo della sua deposizione De Angelis ha spiegato perché il plottaggio era poco chiaro, ma era poco chiaro perché era fatto con superficialità, tra l'altro ha dichiarato che più volte gli era capitato di riscontrare delle difficoltà di lettura del registro DA1, a causa della incompetenza degli Avieri ed è emerso proprio dalla deposizioni del personale di Licola, che gli Avieri che sono militari di leva dopo un breve periodo di addestramento venivano subito utilizzati in Sala Operativa, ed il sito lo ricordiamo era fonetico-manuale e quindi la componente umana come dice lo stesso De Angelis, era notevole dal punto di vista delle capacità, della precisione del sistema. Ecco queste sono le deposizioni del personale presente in Sala Operativa la notte del 27 giugno '80, e non... e abbiamo la prova diretta attraverso queste dichiarazioni sia di testimoni che di imputati di

reato connesso che non vi fu quella notizia avente ad oggetto la presenza di traffico aereo militare la notte dell'incidente. Un altro nodo da sciogliere ma il... l'argomento lo ha già affrontato egregiamente l'Avvocato Biagianti è quello della distruzione del famoso registro DA1, una distruzione che secondo l'Accusa è certamente dolosa e perché è dolosa? Perché da quel DA1 emergerebbe la presenza di traffico sconosciuto da cui può ipotizzare una collisione, l'abbattimento dell'aereo per opera di un missile, ma ricordiamo che il registro DA1 è stato distrutto con regolare verbale, quindi formalmente il 3 settembre 1984, ora io mi chiedo ma se vi fosse stata realmente la necessità di sopprimere un documento così rilevante compromettente ma perché aspettare quattro anni? Ricordiamo che... tra l'altro l'obbligo di conservazione di questo registro, e ce l'hanno detto gli Operatori di Licola, vigeva solo per un anno e dopo un anno poteva essere legittimamente distrutto, allora io mi chiedo perché aspettare quattro anni? Ma c'è poi un'altra considerazione da fare, che l'Autorità Giudiziaria ha disposto il sequestro del registro in questione dopo la

sua formale distruzione, avendo già acquisito copia di uno stralcio del registro, cioè del plottaggio estratto dal registro nel 1980 ed è evidente che qualora l'Autorità Giudiziaria avesse ritenuto... avesse riscontrato dalla lettura di questo stralcio degli elementi utili, degli elementi decisi per l'indagine avrebbe chiesto immediatamente l'acquisizione dell'originale, cosa che non è stata fatta, quindi legittimamente questo documento è stato distrutto e ce l'ha... e poi ricordiamo che lo stralcio, il plottaggio di quella notte era già in possesso della Commissione Luzzatti, quindi io non penso che si possa parlare di dolosa soppressione, di dolosa omissione. Ora devo passare all'analisi di quegli elementi che l'Accusa definisce indizi sulla presenza di traffico aereo militare che riguardano il sito di Ciampino, noi abbiamo sentito moltissimi testimoni e uso la parola in senso improprio, comprendendovi anche gli imputati di reato connesso che purtroppo in questo processo sono molti, abbiamo sentito quindi gli Operatori del sito di Ciampino, di Martina Franca, di Licola, abbiamo letto e leggerete in Camera di Consiglio

le dichiarazioni rese dal personale di Marsala ed abbiamo appreso tramite costoro che la notte del 27 giugno '80 non si verificò alcuna allarme relativo alla presenza di velivoli militare nella zona e nell'ora dell'incidente, ma questi testi tuttavia per l'Accusa e per le Parti Civili sono inattendibili, sono inattendibile perché ci dicono: "mentono di fronte all'evidenza", essi sono quel muro di gomma di cui per tanti anni ci hanno parlato i mezzi di informazione di massa, ma allora vediamo chi sono invece i testi attendibili per l'Accusa, quei testi da cui si vorrebbe ritenere provata la circostanza che quella notte c'era traffico aereo militare e che tale notizia sia diffuse negli ambienti dell'Aeronautica Militare, come è noto questi testi sono Diamanti, Colonnelli, Cucchiarelli, Lucioli, non cito il Maresciallo Carico tra i testi cosiddetti a carico, perché ne abbiamo già diffusamente parlato e comunque lo ripeto ancora una volta, su domanda di questa Difesa il Maresciallo Carico ha escluso categoricamente di aver visto traffico di aereo militare nella zona e nell'ora dell'incidente, e tra l'altro i risultati sui nastri... i risultati della perizia

radaristica sui nastri radar di Marsala ci hanno dimostrato proprio questo. Io vorrei analizzare ora sinteticamente le dichiarazioni rese da Cucchiarelli, Colonnelli e Diamanti per valutare se effettivamente sono testi a carico come li definisce l'Accusa, cioè se tali dichiarazioni possono essere considerate e definite prove del fatto da provare, dove il fatto da provare - come è a tutti noto - non è la presenza del traffico aereo militare, nella circostanza che questa... che la notizia sul traffico venne a qualcuna riferita, ma se tale notizia giunse realmente al Generale Bartolucci, per ora fermiamoci al primo gradino, per valutare se le dichiarazioni di Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti possono essere valutate come indizio non del fatto da provare ma del fatto dell'esistenza della notizia avente ad oggetto traffico militare. Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti, come è noto ormai a questa Corte, avrebbero visto traffico aereo militare dieci, venti minuti prima della scomparsa del DC9, traffico che troverebbe conferma secondo la Pubblica Accusa e secondo le Parti Civili proprio nella perizia radaristica Dalle Mese, nella perizia radaristica che appunto

evidenzia quelle note tracce di solo primario che sono le PR6 e le PR7, che secondo l'Accusa e secondo la Parte Civile sarebbero tracce che appaiono sullo schermo e quindi che dovevano necessariamente essere viste dagli Operatori, quindi il termine... il razzolare della nota telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco quindi non è riferito al sito siciliano secondo il P.M. ma al sito di Ciampino e sarebbero proprio quelle tracce, le PR6 e le PR7. Ma valutiamo ora l'attendibilità di queste dichiarazioni, allora chi è Colonnelli? Ve l'ho già detto e Ve lo ha già ricordato l'Avvocato Biagianti e prima ancora l'Avvocato Equizi, era Assistente Controllore addetto alle partenze, non era un Radarista, quindi non disponeva di un video, il suo lavoro sostanzialmente consisteva nel portare a mano i piani di volo e le autorizzazioni di partenza alle varie postazione, tutta via ci dice di aver visto del traffico, sul video di un'alta postazione, dando una sbirciata, questo è il termine che ha utilizzato del traffico militare da un'altra postazione, ma che cosa vede? Io cito per comodità di lettura, le dichiarazioni rese da costoro in istruttoria, perché sostanzialmente

poi nel corso dell'esame in dibattimento, sia Colonnelli che Cucchiarelli, proprio su queste specifiche circostanze che vi andrò ad illustrare non hanno risposto, ma si sono limitati soltanto a dire confermo alle contestazioni fatte nel corso dell'esame. Colonnelli è stato sentito per la prima volta il 13 gennaio del '95, questo è già un dato che sorprende perché sono passati quindici anni dal fatto e ha dichiarato riferendosi ad un orario successivo alle 20:00 locali, ricordo che sul radar vi erano delle tracce che apparivano e scomparivano subito, poi il 5 aprile del '95 aggiunge ricordo che su uno schermo appariva accanto a queste tracce anche la quota che era piuttosto bassa, sicuramente sotto il livello che poteva interessare le aerovie. La zona dove notai queste tracce era sicuramente a sud di Ponza ottanta, cento miglia a sud, in dibattimento poi su... rispondendo all'Avvocato Marini il 17 gennaio del 2001, ha confermato che gli aerei avevano una quota, quindi non erano tracce che si nascondevano e già questo è un primo dato che vi ha illustrato l'Avvocato Equizi, per sostenere che quel traffico sia stato visto, quel traffico di Colonnelli, non sono le

PR6, le PR7, che come noto sono tracce di solo primario, esaminato poi ancora una volta e questa volta, questo interrogatorio è importante perché viene fatto alla presenza dei Periti, Dalle Mese, Tiberio e Donali, il 10 febbraio del '97, conferma per quanto concerne l'area in cui apparivano queste tracce, confermo che se si trovano a sud di Ponza ad una certa distanza quasi ai limiti della portata radar nei pressi del punto Doras che è l'ex punto Condor e nel corso dell'esame gli viene mostrato sullo schermo di un personal computer, la visualizzazione del traffico che Colonnelli avrebbe visto elaborata dai Periti Dalle Mese, Tiberio e Donali, ed è bene su questa rappresentazione grafica, Colonnelli individua un punto che indica e... X - 30 Y -70 rispetto al centro radar, rispetto a Fiumicino ebbene io ho potuto constatare grazie anche all'aiuto dei Generali del Colonnello Russo, che la cartina con cui è stato ricostruito dai Periti il traffico che sarebbe stato visto dal Colonnelli questa cartina è errata in quanto contiene l'indicazione erronea del centro radar, ossia il centro radar, è indicato erroneamente ad Anzio e non ha Fiumicino, penso che vi sia agli

atti traccia di questo errore, penso che vi sia agli atti una missiva del Professor Dalle Mese che appunto prenda atto dell'errore del posizionamento del centro radar, io ho confrontato, appunto la cartina, diciamo, della prima versione della perizia, con la cartina, diciamo, della seconda versione e ho potuto constatare che effettivamente c'è questo errore nel posizionamento del centro radar, la cartina sbagliata è contenuta proprio in questa... nelle risposte ai quesiti aggiuntivi, 16 giugno 1997, ed è... io ho fotocopiato le pagine di questa perizia con le pagine della perizia, diciamo, della successiva versione, ho potuto constatare appunto questo errore, se posso utilizzare... **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. FORLANI:** questa è la figura E8 che ho trovato, diciamo, nella perizia, cosiddetta originaria individua il centro radar, in questo punto, ma questo punto non è Fiumicino ma Anzio, e lo si può notare vedendo la cartina, la figura E7 che è la stessa cartina, diciamo, corretta di questo errore, vedete, questo è il punto indicato qui, questo è Fiumicino. E vedete poi nel... e questo errore noi lo ritroviamo anche nella cartina, nella

figura E48 della perizia Dalle Mese, dove vengono visualizzate le note PR6 e PR7, che appunto in questa figura, questa che è la cartina, contenente l'errore, vedete che le PR6 e le PR7, si trovano a sud di Ponza, mentre nella cartina corretta si trovano a nord, quindi la coordinata Y -70 che è stata indicata da Colonnelli sulla base di una erronea ricostruzione del traffico appunto che risentiva dell'errore nel posizionamento del centro radar, deve essere corretta in Y -85, ed allora vedete...

PRESIDENTE: mi scusi, quelle due cartine, contenenti una l'errore e una esatta, le PR6 e le PR7, dice in una stanno a sud, e una a nord, e in una stanno a ovest e una est, vuol mettere per cortesia, le vuole rimettere lì... **AVV. DIF.**

FORLANI: sì. **PRESIDENTE:** quella errata e quella... **AVV. DIF. FORLANI:** la E48? Allora la figura contenente l'errore... **PRESIDENTE:** questa è quella con l'errore lei dice... **AVV. DIF.**

FORLANI: questa è quella con l'errore.

PRESIDENTE: bene, quindi qua... **AVV. DIF.**

FORLANI: le PR6 e le PR7, si trovano qui questa è Ponza. **PRESIDENTE:** e quindi a est di Ponza. **AVV.**

DIF. FORLANI: mentre questa è la cartina con

l'errore rettificato, quindi la cartina corretta, questa è Ponza... **PRESIDENTE:** e quelle stanno a ovest. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** va bene. **AVV. DIF. FORLANI:** ed appunto ricostruendo il traffico che sarebbe stato visto dal Colonnelli sulla base appunto prendendo atto dell'errore e quindi posizionando correttamente il Centro Radar, il traffico visto da Colonnelli deve essere individuato in questo punto, mentre le note PR6 e PR7, si trovano qui, quindi osservando queste cartine si può constatare che fino alle 18:45 circa, quindi quindici minuti dopo il presunto avvistamento da parte di Colonnelli, la perizia Dalle Mese non ha individuato alcun traffico in un'area di oltre cinquanta miglia e che dopo tale orario, compaiono soltanto le PR6, le PR7 e a circa trenta miglia a nord ed il velivolo civile con codice 0226 con direzione opposta a quella del DC9, che è presente intorno alle 18:50, venti minuti dopo la segnalazione da parte del teste, quindi non solo è dimostrato dal fatto che Colonnelli dichiara di aver visto delle tracce con secondario, cioè delle tracce cosiddette vestite con il transponder acceso, ma è

dimostrato anche dal fatto che il traffico visto da Colonnelli non coincide da un punto di vista spaziale e temporale con le PR6 e le PR7. Lascio una cartina che è quella poi di Cucchiarelli che è lo stesso discorso, ritorno al mio posto. Per Cucchiarelli si è verificata una situazione simile, perché anche Cucchiarelli è stata esibita la visualizzazione del traffico che risente di quell'errore, cioè nell'erroneo posizionamento del Centro Radar anziché a Fiumicino ad Anzio, Cucchiarelli non era Assistente Controllore Radar ma era procedurale e quindi anche lui come... anche Cucchiarelli come Colonnelli non aveva un video e no lavorava su un video, tant'è che disse di aver visto delle tracce di velivoli con secondario nel monitor di una postazione vicina, l'orario in cui vide queste tracce è sarebbe tra le 20:15 e le 20:30 locali. Anche per Cucchiarelli leggerò alcuni brani delle dichiarazioni da quest'ultimo rese in istruttoria proprio perché queste circostanze sono ribadite in dibattimento attraverso una conferma delle contestazioni, anche Cucchiarelli viene sentito ad oltre quindici anni di distanza dai fatti, e la prima volta nel 13 febbraio 1995 dichiara

appunto che tra le 20:15 e le 20:30 locali, ho visto dalle due alle tre tracce, le quote erano variabili, i livelli erano tra diciannovemila e ventiquattromila piedi, queste tracce erano con codice quota, successivamente il 5 aprile del '95 rispondendo al Giudice Istruttore afferma quella sera le tracce da me viste di cui ho parlato nel precedente verbale, presentavano codice quota quindi erano aeromobili che rispondevano ad un'interrogazione, erano cioè tracce vestite di codice e quota, le quote come ho detto erano medio basse cioè sui diciannove mila, ventiquattro mila piedi, il 10 febbraio del 1997 come accennavo prima viene sentito alla presenza del Collegio Peritale, Dalle Mese, Tiberio e Donali, in tali occasioni viene mostrata la visualizzazione del traffico che Cucchiarelli asserisce di aver visto e anche visualizzazione del traffico con centro su Ponza e raggio cinquanta miglia nell'intervallo temporale, 18:40 e 18:55 e anche tale traffico, viene elaborato purtroppo su una cartina contenete quell'errore. E Cucchiarelli afferma vedendo tale cartina, "la visualizzazione del traffico elaborata sulla base di quella cartina, devo rilevare che il traffico

di cui ho parlato nei precedenti verbali è spostata in un'area che a centro approssimativamente nel punto di coordinate X -30 e Y -70 ricordo bene che c'erano i codici e quindi le risposte erano di secondario". Quindi anche per Cucchiarelli la coordinata Y indicata da lui in -70 deve essere corretta in -85 e come si vede anche dalla cartina che ho... dalla visualizzazione del traffico che avevo prima illustrato il traffico che sarebbe stato visto da Cucchiarelli non coincide da un punto di vista spazio-temporale con le PR6 e le PR7, quindi cade quel collegamento fatto dal Dottor Roselli, dalla Pubblica Accusa, per dimostrare che questi sono testimoni attendibili, perché avrebbero confermato un dato emerso, appunto dalle indagini radaristiche, ma io ritengo che sia... tanto Cucchiarelli, sia Cucchiarelli che Colonnelli io ritengo che siano entrambi in assoluta buona fede, sicuramente conservano un ricordo sbagliato del giorno in cui videro quel... quel traffico, e da dove l'ho desunta io la buona fede di Cucchiarelli? L'ho desunta da una circostanza che è emersa leggendo l'interrogatorio reso il 10 febbraio del 1997, perché nonostante i Periti

Dalle Mese, Tiberio e Donali, mostrandogli... mostrando al teste la visualizzazione del traffico nonostante gli facciano notare appunto che in quell'ora, in quella zona il traffico era traffico di solo primario, perché erano le PR6 e le PR7, Cucchiarelli conferma il suo ricordo, ossia di aver visto solo ed esclusivamente tracce di secondario con codice quota, quindi il suo ricordo probabilmente è riferito ad un giorno diverso dal 27 giugno '80, e poi è interessante laddove afferma guardando la visualizzazione di questo traffico ritengo curiosa la traiettoria del DC9 in quanto spostata da circa dieci miglia ad est di Ponza, questo invece dimostra semplicemente che la ricostruzione di quel traffico è elaborata dai Periti risentiva di quell'errore originario che era appunto l'erroneo posizionamento del centro radar non già a Ciampino ma a Anzio. Chi era Diamanti? Diamanti purtroppo non lo abbiamo potuto ascoltare nel contraddittorio delle Parti perché è deceduto, quindi conserviamo poche e... dichiarazioni rese in istruttoria, anche Diamanti dice di aver visto del traffico, circa venti minuti prima della... dell'incidente. Ma noi non possiamo certamente

desumere che il traffico visto da Diamanti siano le PR6 e le PR7 che ci ha indicato l'Accusa, perché anche Diamanti conferma come Colonnelli e Cucchiarelli, che erano delle tracce vestite, cioè il traffico che lui avrebbe visto quei venti minuti prima, la caduta del DC9, erano tracce che avevano un codice e una quota, erano tracce che si facevano riconoscere e lo dice chiaramente lo abbiamo visto anche sugli schermi i transponder degli aerei militari sul nostro radar che era civile e vedevamo solo questi numeretti e le quote mantenute. Quindi io ritengo che sia dimostrato che né Diamanti, né Colonnelli, né Cucchiarelli videro le PR6 e le PR7, ma non videro neppure altri Echi, veri o falsi, perché non risultano dalle analisi radaristiche e allora si può desumere che questi testi abbiamo sbagliato giorno, conservino un ricordo erroneo del traffico visto d'altra parte non possiamo non rilevare che sono passati quindici anni dal fatto e che magari nel corso di questi anni siano stati influenzati dalle campagne di stampa che sono state fatte e che sono durate troppo a lungo. Ma perché allora l'Accusa, considera attendibili costoro e invece non considera attendibile La

Torre costoro ricordiamolo che né Cucchiarelli e né Diamanti disponeva di un monitor sul quale vedere il traffico, tutti e due ci dicono di aver visto il traffico dando una sbirciata, un'occhiata al monitor della postazione vicina e l'Accusa ritiene credibili costoro mentre non richiedo... non ritiene credibile La Torre che invece era il Controllore radar che aveva sotto gli occhi lo schermo e La Torre ha escluso categoricamente di aver visto quel traffico, ha escluso categoricamente di aver visto quelle tracce che sarebbero state viste da Colonnelli, Cucchiarelli e Diamanti. Dice però la Parte Civile che La Torre quando parla con il Pilota del DC9, non può non vedere quelle tracce, perché quelle tracce sono presenti sullo schermo, qualche decina di minuti prima dell'incidente, ma ve le ha lette l'Avvocato Bartolo le comunicazioni terra-bordo-terra con il Pilota del DC9, ma io mi chiedo, ma se La Torre avesse visto quel traffico, ma è possibile che non... vi sembra ipotizzabile che non abbia riferito nulla al Pilota che stava volando, io penso che sia inimmaginabile ipotizzare una condotta del genere. Quindi io penso che le... ritengo che

questi testimoni, questi testimoni che l'Accusa ci indica come testimoni a carico non forniscono la prova rappresentativa dell'esistenza del traffico, in quanto le loro dichiarazioni sono inattendibili, perché smentite da dati oggettivi, perché le perizie non mostrano alcun traffico, traffico di alcun genere a sud di Ponza, le PR6 e le PR7 come abbiamo visto risultano a nord e ad ovest di Ponza, e non mostrano alcun traffico con transponder o senza nelle aree indicate dai testi e negli intervalli di tempo indicati. Ma costoro, Colonnelli e Cucchiarelli e Diamanti non solo non dimostrano, non provano con le loro dichiarazioni che quella notte c'era quel traffico, ma non provano neanche quell'ulteriore circostanza che il P.M. ritiene provato, sulla base di supposizioni, di ragionamenti logici e che è quello della diffusione della notizia avente ad oggetto la presenza di traffico militare. Perché costoro negano di aver riferito tali avvistamenti, veri o falsi non importa, negano di aver riferito a qualcuno di aver notato quel traffico, quei dieci, venti minuti prima l'incidente. E questo lo dice chiaramente Cucchiarelli rispondendo ad una domanda

dell'Avvocato Filiani che gli chiede: "lei ha riferito al Controllore di queste tracce che aveva visto che aveva intravisto, insomma di questi sguardi che aveva detto" e Cucchiarelli risponde: "no, non dovevo riferire a nessuno, perché non interessavano intanto il mio settore, non lo ritenevo significativo", Colonnelli rispondendo all'Avvocato Biagianti che gli chiede: "riferì ad un suo superiore di questo traffico aereo che aveva visto su questo monitor" e Colonnelli risponde: "no, non credo neanche questo", e gli chiede ancora l'Avvocato Biagianti le sembra una situazione anomala questo traffico aereo che aveva avvistato in quell'orario e in quella zona, cioè era una situazione che poteva creare allarme, era una situazione che aveva creato allarme all'interno della sala di controllo?" e Colonnelli dice: "categoricamente, no". Allora il P.M. che cosa fa, il Dottor Roselli, purtroppo deve valorizzare le dichiarazioni di Diamanti, Diamanti che non abbiamo potuto sentire nel contraddittorio delle Parti, e allora valorizza queste dichiarazioni laddove dice che riferì a La Torre dei suoi avvistamenti a dire il vero Diamanti dice a La

Torre chiede... ci riferisce che in quel frangente chiese a La Torre, che fine hanno fatto le manovre, perché Diamanti dice di aver visto delle manovre militare N.A.T.O. in quel momento e La Torre gli avrebbe risposto "hanno spento tutto e poi avrebbe aggiunto di aver visto delle piccole stelline", quindi le piccole stelline non le ha viste Diamanti ma le ha viste La Torre, ma La Torre smentisce di aver detto questa frase, smentisce di aver visto le manovre militari, non solo lo fa La Torre, ma lo fanno tutti gli Operatori di Ciampino, tutti dicono di non aver visto traffico. Ma anche Colonnelli e Cucchiarelli dicono di non aver riferito a nessuno di quei presunti avvistamenti, allora io mi chiedo da dove nasce questa notizia o meglio l'ipotesi sulla presenza del traffico aereo militare e quindi io vorrei esaminare qui gli altri elementi che il P.M. e la Parte Civile ci indica come indizi sul fatto presenza di traffico militare o meglio esistenza di una notizia avente questo oggetto e sono le trascrizioni delle intercettazioni telefoniche, sono solo due le telefonate che noi dobbiamo valutare i nostri fini, cioè da valutare se può ritenersi provato o

meno il fatto che ci fosse quella notte, una notizia avente ad oggetto il traffico militare, perché guardate tutte le altre telefonate e sono le due telefonate che dobbiamo esaminare sono le note telefonate le conoscete benissimo tra Guidi e Fiorito De Falco, e tra Bruschina e Marzulli, tutte le altre telefonate sono una mera derivazione di queste due. Allora analizziamo la telefonata tra Guidi e Fiorito. Leggerò soltanto i brani che interessano ai fini dell'indagine che devo fare, Guidi dice: "però hanno guardato quando gliel'abbiamo detto" si riferisce al sito siciliano noi si sperava che loro avessero seguito le due tracce l'"Itavia" sotto e l'"Air Malta" sopra e avessero preso nota dell'orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell'"Itavia", cosa però sembra che dice che non stavano guardando perché ci hanno l'esercitazione, "c'era l'esercitazione?" dice Fiorito e Guidi risponde: "sì, c'era l'esercitazione", "perché - dice - che vedono razzola' diversi aeroplani americani e io stavo pure ipotizzando un po' un'eventuale collisione" e poi qui... si passa ad un altro argomento che poi andrò ad esaminare, le ipotesi fatte nel

corso di questa telefonata. Sia l'Accusa, il Pubblico Ministero, sia il Giudice Istruttore hanno per lungo tempo ipotizzato che tale conversazione telefonica fosse la dimostrazione tangibile del fatto che Marsala avesse visto gli aerei militari razzolare, all'esito del dibattimento il P.M. ha dovuto cambiare versione, ha dovuto concludere proprio perché emerge per tabulas che Marsala non vide aerei americani razzolare ed allora il P.M. ha dovuto concludere che non vi è alcun elemento certo e concreto per ritenere che nei siti della Difesa Aerea della Sicilia autonomamente fosse sorta la notizia circa la presenza di traffico americano, e non poteva fare diversamente il Pubblico Ministero, perché lo abbiamo dimostrato analizzando l'attività del sito di Marsala che tale sito e né quello di Siracusa vide traffico aereo militare. Però secondo il P.M. quindi dal testo della telefonata si evince chiaramente che l'esercitazione alla quale fa riferimento... si fa riferimento nella conversazione anche se Guidi la interpreta come reale, non è l'esercitazione reale ma è la S.I.N.A.D.E.X., perché Marsala risponde a Grasselli "non abbiamo visto niente

perché ci avevamo l'esercitazione" e fin qui siamo d'accordo con il Pubblico Ministero, quindi comprende male il contenuto della telefonata intercorsa precedentemente tra Loi e Grasselli, questo ultimo gli riferisce il contenuto della comunicazione, gli parla di esercitazione, Guidi non comprende che si tratta di una esercitazione simulata e la interpreta come un'esercitazione reale, tuttavia ritiene il P.M. anche se riconosce questo equivoco, questo errore di Guidi, ritiene però che la conversazione diventa di difficile interpretazione quando si fa riferimento al fatto che sarebbero stati visti aerei americani razzolare, perché secondo l'Accusa sarebbe difficile collegare la presunta visione del razzolamento con la S.I.N.A.D.E.X., perché sotto il profilo logico dice il P.M. è assurdo che Marsala parlando con Ciampino gli parli di razzolamenti simulati. Allora cosa fa il P.M. per salvare il contenuto di questa telefonata, cioè per dimostrare che ha... che questa telefonata contiene un indizio sul fatto che esiste la notizia sul traffico aereo militare. La interpreta diversamente e formula una tesi originale, una tesi che l'Accusa non

aveva mai formulato nel corso della... dell'istruttoria e nel corso della requisitoria scritta all'esito dell'istruttoria, quindi dice il P.M. che Guidi dopo aver fatto riferimento all'esercitazione in atto presso il sito di Marsala, esercitazione che noi sappiamo essere la S.Y.N.A.D.E.X., ma Guidi la interpreta come esercitazione reale, cambi discorso e ritorni, inizia a parlare di quello che accadde, che stava accadendo a Ciampino e quindi quando parla di razzolamento, dice il P.M., parla proprio di quello... di ciò che venne visto presso il sito di Ciampino e questa espressione, dice ancora il Pubblico Ministero, si concilierebbe con la lettura dei nastri radar perché l'espressione in gergo razzolare, ci ricorda il Pubblico Ministero, significa volare a bassa quota e quindi può riferirsi ad un aereo che va in quota, poi scende subito e conseguente appare e scompare dallo schermo radar senza lasciare una vera e propria traccia ed ecco che ritornano nuovamente le PR6 e le PR7, quindi Guidi secondo la Pubblica Accusa in questa telefonata parlando di razzolamento si riferisce alle PR6 e alle PR7. Ovviamente questa è una tesi, direi, fantasiosa

del Pubblico Ministero, innanzi tutto perché l'aereo che razzola è un aereo che, mi hanno insegnato i Generali, che è un aereo che vola a bassissima quota, cioè un aereo che vola al di sotto dei cinquecento... dei cinquecento piedi e quindi... quindi non può essere assolutamente visto dal radar e poi c'è un'altra osservazione da fare, questa espressione che è un po' particolare, razzolare, figura solo in questa conversazione telefonica, non figura in nessun'altra conversazione telefonica registrata in entrata e in uscita presso il Sito di Ciampino, ma io mi chiedo che se veramente il contenuto della telefonata fosse stato questo, cioè ci sono aerei americani che razzolano nella zona dove è caduto il DC9, perché lo sta vedendo adesso Ciampino attraverso i suoi schermi radar, ma io mi chiedo: "ma mi sembra strano che una notizia di questo genere non figuri in altre conversazioni telefoniche", eppure come ho rilevato prima il termine razzolare è un termine che si usa nel gergo aeronautico, è un termine particolare che avrebbe lasciato traccia nelle altre conversazioni telefoniche. E poi è una situazione che avrebbe creato un allarme tra gli

Operatori, proprio perché ci sono degli aerei che scompaiono, compaiono, non lasciano una vera e propria traccia, creano un pericolo e quindi gli Operatori non posso fare che il proprio lavoro, si sarebbe venuta a creare una situazione di allarme, ma già nel momento in cui Colonnelli e Cucchiarelli dicono di aver visto quel traffico, in quel momento si doveva creare quella situazione di allarme ed è possibile che di razzolamento e di allarme non ci sia traccia, perché non c'è traccia di questo allarme, non c'è traccia perché coloro che hanno depresso come testi o come imputati di reato connesso e che stavano a Ciampino la notte del 27 giugno, ci dicono che non c'era questo... questo allarme, che di questo traffico non ne hanno mai sentito parlare, ma l'allarme non emerge neanche dalle telefonate registrate sul canale di Ciampino e allora delle due l'una o guarda caso sono state occultate, volutamente sopresse, proprio quelle telefonate in cui si parla di razzolamento e guarda caso è rimasta... proprio l'unica telefonata che è rimasta è quella tra Guidi e Fiorito De Falco perché magari è sfuggita, oppure il termine razzolare è un termine che si è

inventato lì per lì Guidi sulla base dell'equivoco della precedente telefonata intercorsa tra Loi e Grasselli delle 20:18, equivoco che è nato, appunto, esercitazione simulata, esercitazione reale che c'era stata nel corso del pomeriggio. Sicuramente Guidi ha confuso questa esercitazione, l'esercitazione simulata con quella reale che si era svolta nel pomeriggio, ma evidentemente lui non conosceva gli orari delle esercitazioni che si erano svolte ma con riferimento a questa esercitazione, che era terminata nei primi del pomeriggio lo stesso Guidi in dibattimento ci dice, cito testualmente le sue parole, "sono loro, loro che vedono razzolare e non noi, non siamo noi, non è una informazione... è un'informazione che viene da loro verso di noi, nessuno mi disse che avevano osservato un intenso traffico americano. Parlo di personale nostro, del centro di controllo e limitatamente a quello che avevano osservato sugli schermi radar, quindi razzolare lo dice Guidi che sono loro, è Marsala che vede razzolare e non è Ciampino". Quindi è assolutamente fantasiosa la tesi del P.M. che vuole individuare in quel razzolare proprio le PR6 e le PR7 e

quindi il traffico che sarebbe stato visto a Ciampino. Ma io ritengo che quando Grasselli ha comunicato la notizia ricevuta da Loi dell'esercitazione, cioè che Marsala non aveva potuto seguire, non aveva visto il DC9 proprio perché impegnata nell'esercitazione, Guidi secondo me ha capito così, la Difesa Aerea a Marsala non ha seguito la traccia del DC9 perché stavano seguendo, erano impegnati a seguire l'esercitazione reale che si stava svolgendo in quel momento, tanto è vero che poi nel prosieguo della telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco, Guidi cosa dice? Dice: "l'esercitazione è probabilmente... la conosciamo l'esercitazione, però evidentemente non... non dava nessuna interferenza con la nostra attività, forse qualcosa a bassa quota", ecco come nasce il termine razzolare, nasce da qui, forse qualcosa a bassa quota, secondo me Guidi in quel momento avrà detto: "ma Marsala dice di aver seguito, di seguire un'esercitazione reale in corso, ma Ciampino non la vede, ma come mai Ciampino non la vede se Marsala la sta seguendo? E allora qualcosa a bassa quota, e allora qualcosa a bassa quota che cos'è, è un razzolare?", e allora Guidi

avrà pensato: "loro sanno che c'è l'esercitazione e noi non la vediamo, evidentemente razzolano" e ha confuso così e ha coniato questo termine sulla base di questo equivoco, ma forse è lo stesso Grasselli che capisce male, che comprende male la comunicazione di Loi, e questo forse traspare, penso che traspaia dal contenuto della telefonata che intercorre tra Loi e Grasselli, perché Grasselli chiede a Loi, voi l'avete mai seguito sul radar o non lo avete mai visto? E Loi risponde: "non lo abbiamo mai visto perché stavamo facendo una esercitazione", e Grasselli risponde: "ho capito", ma senza chiedere ad esempio, "ma c'era qualcuno che seguiva il traffico reale? Se stavate facendo la S.Y.N.A.D.E.X. c'era qualcuno che seguiva il traffico reale?", non ha fatto nessuna domanda, evidentemente non ha capito che si stava trattando della S.Y.N.A.D.E.X., perché poi alla fine dice: "quindi non l'avete seguito?", non dice: "quindi non lo avete visto?", "lo avete seguito?", forse l'equivoco nasce proprio da qui, nasce da Grasselli che non comprende il contenuto della comunicazione che gli sta dando in quel momento Loi. Ma poi l'equivoco lo ha chiarito lo

stesso Guidi in dibattimento perché su domanda del P.M.: "pervennero dalle basi aeree della Sicilia notizie su un presunto traffico americano o comunque di aerei che viaggiavano a bassa quota?" e Guidi risponde: "probabilmente il Supervisore o lo stesso Controllore che probabilmente ha continuato ad avere un contatto con i radar della Sicilia mi avrà riferito che avevano visto diversi aerei americani" e noi sappiamo che Grasselli riferisce che ci avevano l'esercitazione e che Guidi la interpreta come esercitazione reale, quindi evidentemente Guidi era poco informato dell'attività volativa che impegnava i siti della Difesa Aerea, tant'è che collega, appunto, questa esercitazione, a quella che c'era stata nel pomeriggio e ce lo dice proprio lui in dibattimento, perché ci dice: "credo che fosse da collegarsi con questa esercitazione che c'era stata lì agli inizi del pomeriggio e quindi l'ho presa in questi termini qua - dice - la notizia di Grasselli, l'ho presa in questi termini qua" e sicuramente che l'esercitazione poi c'era stata nel pomeriggio e non in serata lui lo avrà appreso dopo, ma al momento della telefonata evidentemente non era al

corrente dell'orario che noi sappiamo che nel primo pomeriggio c'era stata un'esercitazione che era terminata alle 15:00. Ma non solo questa notizia che non è una notizia, è un errore, nasce dall'equivoco di questa... della comunicazione precedente tra Loi e Grasselli, ma tale notizia anche se falsa, anche se falsa non è asso... non è in alcun modo connessa con l'incidente del DC9 e questo emerge dalla stessa telefonata tra Guidi e Fiorito perché nella telefonata, dice lo stesso Guidi, "tale supposta esercitazione non interferiva con la rotta del DC9 ed allora la necessità di contattare gli americani nasce solo per l'esigenza del soccorso, perché gli americani con i propri aerei, con la portaerei qualora vi fosse stata, avrebbe fornito un concreto aiuto nell'individuazione del punto di caduta del velivolo per l'attivazione dei primi soccorsi", ma che non interferiva risulta dalla telefonata dove parla... quando parla con Fiorito e gli dice: "evidentemente sì, ci avevano questa esercitazione, ma evidentemente non dava nessuna interferenza con la nostra attività, cioè con l'attività di Difesa Aerea, perché era in tutt'altra zona". Quando poi Guidi si riferisce

agli americani nel corso della telefonata, quando dice: "se ci avevano questa esercitazione, ma adesso vogliamo vedere un po' cercando di entrare in contatto con gli americani evidentemente lì a Sigonella", questo lo dice per il soccorso e lo spiega lo stesso Guidi che alla domanda del P.M. che gli chiede lumi sul tentativo di contattare l'Ambasciata Americana quella notte, Guidi dice chiaramente: "se l'aeroplano fosse incorso in una grave avaria, avaria grave che avesse impedito al Pilota di lanciare come si fa in queste circostanze, il cosiddetto segnale di pericolo, il M.a.y.-D.a.y., il collegamento con gli americani e soprattutto e principalmente quello, cioè se loro avevano delle unità in navigazione in quell'aera, avvisarli che poteva esserci un aeromobile in stato di emergenza, che avesse tentato una cosa e allertarli e fare in modo che potessero eventualmente partecipare alle ricerche o le ricerche diciamo dei superstiti, se c'era stata la possibilità di un ammaraggio oppure di identificare il punto in cui l'aeromobile", perché era la cosa più logica, provate a dire: se contattate gli americani, se ci sono unità navali in navigazione nel basso Tirreno, informandoli

che c'è un aereo così e così, eccetera eccetera, dice però l'Avvocato Benedetti che Guidi non è credibile, non è credibile quando dice che la telefonata all'Ambasciata Americana venne fatta per il soccorso, perché dice l'Avvocato Benedetti e cito le sue parole, le parole dette nel suo intervento, nella sua discussione, "a Guidi del soccorso non gliene fregava niente, e non gliene fregava niente perché - dice Benedetti - doveva salvare la pellaccia perché se ci fosse stata una collisione, sarebbe stato imputato di strage colposa, perché non aveva controllato il traffico", cioè Guidi sapeva, era al corrente che in quel periodo gli aerei americani razzolavano, ed ecco quindi il timore, anzi, la paura di aver provocato con la propria omissione la collisione e quindi l'incidente del DC9. Ma le... ma se Guidi al momento... nel momento in cui è caduto il DC9 non era in servizio bastava rileggere le dichiarazioni di Guidi in dibattimento. Guidi ci dice che era nel suo alloggio quando... quando fu avvertito dell'incidente, fu avvisato dal Caposala e raggiunse la Sala Operativa dieci minuti dopo la telefonata. Ma vediamo un altro punto sulla quale hanno... sul quale hanno

speculato a lungo le Parti Civili e la Pubblica Accusa, e cioè quelle ipotesi, l'ipotesi della collisione e quella dell'esplosione che Guidi e Fiorito formulano nel corso di questa telefonata, e io cercherò di dimostrarVi che queste ipotesi non sono assolutamente connesse, non hanno nulla a che vedere con quel razzolamento vero o falso, non importa, come ipotizzato dall'Accusa, ma sono delle supposizioni che non sono legate ad alcun elemento di fatto, ad alcun elemento concreto e questo si capisce leggendo... leggendo la trascrizione della telefonata, ma si capisce, ma ce lo dice Guidi in dibattimento, ci ha detto Guidi che il suo assillo come Controllore, cito le sue parole: "il mio assillo come Controllore degli anni che io lavoravo in quella posizione, come ci hanno lavorato tanti miei colleghi, era l'apparire all'improvviso nello spazio di copertura radar, di tracce di velivoli americani che nel termine di due o tre minuti raggiungevano anche il numero di venti, trenta, è chiaro? E che ci arrivavano addirittura a saturare quelle venti miglia di larghezza dell'aerovia. Perché ho avanzato anche l'ipotesi di una collisione? Ma perché per anni noi di fronte a situazioni di

questo genere che ci hanno portato a fare proteste su proteste, segnalazioni su segnalazioni...", e continua, e poi con riferimento invece all'altra ipotesi formulata, quella ipotesi che Generale Bartolucci doveva riferire alle Autorità Politiche perché era significativa, con riferimento all'ipotesi dell'esplosione ci dice sempre Guidi: "avevo due ipotesi, ma non andava dimenticato che eravamo anche nel clima e negli anni della strategia della tensione, cioè io... c'è un'età per cui ho vissuto in piena maturità l'evento di Piazza Fontana, di Pizza Della Loggia a Brescia, dell'Italicus, del treno Italicus e dentro di me, dentro di me - era una sua supposizione - dissi, hanno finito magari con i treni e hanno incominciato con gli aerei, quindi non è che dessi cento per cento collisione e zero bomba, dissi che potevano essere tutte e due le cose", quindi erano due supposizioni e non ipotesi che doveva... che il Generale Bartolucci doveva sapere e che il Generale Bartolucci doveva riferire al Ministro Lagorio, erano due supposizioni, quella della collisione e quella della esplosione ma che non erano assolutamente

suffragate da elementi di fatto, erano semplici congetture e la prima è legata alle preoccupazioni derivanti dal pericolo di interferenze con i velivoli civili, interferenze con i velivoli in esercitazione, e questo ce lo ha detto anche il Ministro Lagorio che in quel periodo... in quel periodo c'erano spesso esercitazioni e che c'era stata una protesta da parte dei Piloti dei velivoli civili e che dicevano: "noi non possiamo continuare a lavorare così, è pericoloso", e quindi cosa fa un Operatore Radar di fronte ad una situazione di questo tipo, quale è la prima cosa che gli viene in mente? Una collisione, ma è un'ipotesi che si fa, che Guidi ha fatto, un'ipotesi che ha fatto dentro di sé, io ritengo che quindi questa telefonata non può essere annoverata tra gli indizi, perché non... non dimostra nulla, anzi, da questa telefonata noi abbiamo la prova che una notizia non esiste, perché la notizia nasce da un equivoco, nasce da un errore. E allora questa notizia se vogliamo definirla così, si ferma necessariamente a Fiorito De Falco, ma è logico, ma sarebbe stato anche vergognoso riferirla dopo proprio perché dimostra che Guidi non era al

corrente dell'attività, dell'attività volativa, dell'attività dei siti della Difesa Aerea, quindi è naturale che si ferma a Fiorito, perché si saranno resi immediatamente conto dell'errore, che a Marsala c'era la S.Y.N.A.D.E.X. e non c'era l'esercitazione reale, io vorrei esaminare ora il secondo elemento, il secondo elemento che l'accusa ci indica come indizio sul traffico militare e che è la famosa telefonata tra Bruschina e Marzulli delle 20:22 in cui Bruschina dice: "qui è venuto l'Ufficiale dell'A.C.C. del controllo e mi ha detto, e ha detto che se volete lui può metterci in contatto tramite l'Ambasciata Americana, e siccome c'era in zona... c'era traffico americano in zona molto intenso in quel periodo..." e via dicendo, la conoscete benissimo la telefonata. Io sono convinta che questa notizia, la notizia pervenuta attraverso questo anonimo dell'A.C.C. di Ciampino, secondo anche l'interpretazione autentica degli interlocutori, cioè di Bruschina e di Marzulli è una notizia che riguarda semmai la presenza di traffico militare al momento dei soccorsi, non al momento dell'incidente, ma questo lo analizzeremo più tardi quando andrò ad analizzare le dichiarazioni

rese, appunto, dai due interlocutori, da Bruschina e da Marzulli. Ora cerchiamo di capire quale è la fonte di questa notizia, noi sappiamo che a Ciampino, prospiciente alla R.I.V. c'è un sottosettore del soccorso che non appartiene alla R.I.V. ma dipende da Martina Franca, e alle 22:22, cioè dopo tre ore e mezza dal fatto il Maresciallo Bruschina telefona al soccorso di Martina Franca per comunicargli che un Controllore della R.I.V. si affacciò nel suo ufficio, si badi però, si affacciò restando alla porta, ma io ripeto quello che ha detto Bruschina all'udienza del 5 giugno del 2001, perché lui ci fornisce una testimonianza de relato, e quindi è lui la fonte, l'unica fonte perché l'anonimo non è stato individuato, e Bruschina cosa dice? Dice che la notizia che ricevette dall'anonimo era questa, "trasmetta a Martina Franca che sul luogo dell'incidente c'è un forte traffico militare" e commenta poi Bruschina: "perché ricordo che gli elicotteri che erano partiti da Martina Franca stavano volando sulla zona dell'incidente e allora bisognava passare questo messaggio a Martina Franca il quale poi a sua volta l'avrebbe ripassato ai velivoli e agli elicotteri". Io

penso che potremmo anche fermarci qui, perché a me mi sembra... a me sembra evidente che questa notizia non è una notizia, se la vogliamo definire tale, che ha ad oggetto il traffico aereo militare nel momento e nella zona dove è caduto il DC9, ma una notizia che si riferisce solo ed esclusivamente ai soccorsi, all'attivazione dei soccorsi, al momento in cui sono partiti i soccorsi. Bruschina nei suoi numerosi interrogatori dà versioni sempre diverse su questo anonimo, prima dice che era un Controllore della R.I.V., ma non ricorda il nome, non l'ha mai ricordato e però dice di averlo conosciuto di vista, poi dice che era un giovane intorno ai trenta anni e che non era in divisa ma in borghese, ma noi sappiamo che alla R.I.V. nessun militare era in borghese, perché solo un civile poteva vestire in abiti borghesi e allora mi chiedo: chi è l'anonimo, l'anonimo che fornisce questa notizia a Bruschina e che gli dice: "trasmetta a Martina Franca che sul luogo dell'incidente c'è forte traffico militare", ci dice la Parte Civile che sicuramente è un militare in abiti civili, perché sicuramente Bruschina era convinto che all'epoca ci fosse già

la smilitarizzazione. Ma stando alle testimonianze di tutti coloro che erano presenti a Ciampino quella notte, nessuno dei militari era in borghese, perché nessuno dei militari poteva stare in borghese, ma io mi chiedo, mi chiedo: ma vista l'importanza di una... di questa comunicazione, perché eliminando la telefonata di Guidi che si capisce benissimo che nasce da un equivoco questa rimane l'unica, l'unica fonte sul traffico militare e dico: perché data l'importanza di una notizia di questo tipo non si approfondisce, perché non si fa un confronto tra Bruschina e tutto il personale della R.I.V.? Magari avremmo saputo che questo anonimo che ha fornito questa notizia non era né uno della R.I.V. e né un militare, ma era importante farlo ma non solo per capire chi era l'autore, chi era l'anonimo, ma era importante approfondire, fare un confronto e capire meglio, ma per comprendere il tenore della notizia, perché sembra stando alle deposizioni... alla deposizione resa da Bruschina, che la notizia era: "trasmetta a Martina Franca che in zona c'è", notate che ho utilizzato il tempo presente, quindi era importante capire se questa notizia si riferiva

al momento dell'incidente o al momento dei soccorsi, perché qui nasce tutto da questa telefonata, perché come dicevo prima se si elimina la telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco, perché non potete non notare che questa telefonata... che questa conversazione nasce da un equivoco, se si elimina questa conversazione telefonica tutto il processo nasce da questo anonimo, perché nasce da qui la notizia sugli aerei americani, la battaglia aerea, la portaerei, tutto deriva da questa denunciata presenza di traffico aereo fatta da un anonimo ad un Maresciallo poi, e rimanendo sulla porta, ma a me sembra, sinceramente assurdo, perché io ritengo che se la notizia fosse stata del tenore... se la notizia fosse stata quella ipotizzata dall'Accusa, cioè nella zona e nell'ora dell'incidente c'era forte traffico aereo militare, io ritengo che sarebbe stata comunicata con modalità completamente diverse e non da un anonimo ad un Maresciallo, ad un Maresciallo che... da un anonimo che rimane sulla porta. Allora mi chiedo: perché non si è indagato di più per capire da dove nasceva questa voce? Forse avremmo appreso che il contenuto della

notizia non era una notizia, ma era una ipotesi, una supposizione nell'organizzazione dell'attività dei soccorsi, magari la notizia era: "ma guarda, un po', ma guarda un po' se puoi... se puoi chiamare l'Ambasciata Americana, perché spesso in quella zona c'è traffico militare, quindi se c'è traffico militare magari i militari americani... gli americani ci potrebbero dare una mano per i soccorsi oppure avremmo appreso...", ma le ipotesi le dobbiamo fare tutte, che magari quell'anonimo non era un militare, non era un appartenente alla R.I.V., era uno estraneo che magari poteva avere un interesse particolare a diffondere una voce sulla presenza di traffico militare e magari per evitare che l'opinione pubblica potesse andare a dire in giro, cosa che poi è stata fatta, che l'"Itavia" faceva viaggiare degli aerei poco sicuri, ma era una sorta di difesa preventiva e magari avremmo potuto apprendere che era proprio Lucioli che aveva fornito questa notizia o Chiappelli eh, è vero sono insinuazioni piuttosto pesanti però è anche vero che noi abbiamo potuto constatare che Lucioli in questo processo ha reso una palese falsa testimonianza perché ricordati

tutti che cosa ha dichiarato Lucioli, ha dichiarato di essersi recato presso la R.I.V. insieme a Chiappelli per avere delle notizie sul DC9 e che un... il responsabile di sala, un Operatore chiamò proprio lui e Chiappelli, guarda caso proprio loro dell'"Itavia" per mostrarli in una sorta di videoregistratore e la rappresentazione in video del traffico e dicendogli, però state zitti e non dite niente e guarda caso soltanto loro, soltanto i due dell'"Itavia" hanno avuto il privilegio di questa rappresentazione video. Noi sappiamo che Lucioli e Chiappelli andarono al soccorso e questo emerge anche dalle telefonate, e d'altra parte che la deposizione di Lucioli sia palesemente falsa risulta non soltanto chiaramente dal confronto con Chiappelli avvenuto il 23 febbraio del 2001, ma risulta per tabulas dalle dichiarazioni di Guidi, Battifoglia, Mattei, Casini, Contini, Seri, Martino, Zachini, Vennitti, Marozzo, Giordano, Moffa, Coletta e Fichino, perché tutti costoro ci hanno detto che nel 1980 presso la R.I.V. non esisteva quel video-tape di cui ci parla Lucioli, è un'apparecchiatura che fu realizzata soltanto nell'88, nell'89, io però non

voglio fare delle insinuazioni, perché non posso indicare le prove, nutro solo dei sospetti e allora io voglio dare un'altra interpretazione al contenuto della comunicazione ricevuta da Bruschina e l'ho accennata prima, cioè che l'unica spiegazione plausibile è che la notizia riguardasse solo ed esclusivamente i soccorsi, cioè era una ipotesi che veniva fatta, siccome in zona, in quella zona c'è spesso traffico guarda un po' se ci stanno gli aerei americani, se c'è la portaerei, perché se ci sono ci aiutano, no? Ce lo dice lo stesso Bruschina, lo ha detto sin dalla istruttoria e Vi cito un passo dell'interrogatorio del 21 giugno del '91, "gli aerei del traffico militare - dice Bruschina - inteso statunitense, essi avrebbero potuto aiutarci nel dire il punto dove l'aereo si era inabissato qualora lo avessero visto o qualora la portaerei lo avesse avuto sullo schermo radar, l'Ambasciata Americana avrebbe potuto mettersi in contatto con i suoi Addetti militari", ma io ritengo... ritengo che sia decisiva ai fini della interpretazione della comunicazione che Bruschina ricevette quella notte, ritengo che sia decisiva la parte conclusiva del... del suo esame laddove,

appunto, il Presidente gli fa... fa notare, appunto, al teste di avere utilizzato nella comunicazione telefonica il tempo al passato, "c'era", oppure, "siccome c'era traffico americano", mentre Bruschina quando ha riferito il contenuto della notizia riferita dall'anonimo aveva utilizzato il presente, aveva detto la notizia a questo oggetto trasmette a Martina Franca che in zona c'è ed allora il Presidente, chiede a Bruschina, "mi scusi senta, lei ora cerchi, perché a noi interessa ovviamente anche quello che è il suo ricordo attuale più altro, perché è una situazione che non essendo ben chiara necessità di una sua diciamo... di un suo chiarimento, è un chiarimento che solo lei può dare, nel momento in cui la persona si affaccia la porta cosa le dice, cosa ricorda lei?", il Bruschina dice: "mi dice che c'è, che c'è in zona forte traffico militare" e il Presidente domanda ancora: "quindi lo riferisce al momento in cui sta dando questa comunicazione" e Bruschina risponde: "a quel momento, a quel momento, cioè pochi minuti prima dell'ingresso dei nostri elicotteri nella zona, perché io sapevo che erano già in volo, per cui mancava poco all'ingresso in

zona". Ma non è solo Bruschina che dà questa interpretazione, è anche Marzulli che abbiamo sentito il 6 marzo del 2001 e che è colui che riceve la notizia, quindi fornisce l'interpretazione autentica del contenuto della telefonata, Marzulli come sappiamo nel 1980 era al centro del soccorso aereo di Martina Franca, e ricorda ovviamente la telefonata con il Maresciallo Bruschina sulla ipotizzata presenza di traffico militare e così la ricostruisce, cito testualmente le sue parole: "mi disse, Bruschina mi disse che un Ufficiale del controllo aveva detto che c'era del traffico militare, c'era una esercitazione militare, ma non come notizia vera, come se ci fosse stato un po' di traffico aereo militare precedente e su questo io chiesi di vedere un po' se realmente ci fosse stata una esercitazione e se ci fosse stata una portaerei in zona, ma non perché la portaerei - e poi non si... non risulta la registrazione - perché potevamo ancora utilizzare la portaerei eventualmente ci fosse stata per fare delle ricerche", e a dire la verità non si comprende benissimo il senso di queste dichiarazioni ma se Voi leggete... le leggete con attenzione andate a

leggere tra le righe non potete non ricavarne questa interpretazione e cioè che il Bruschina mi disse che un Ufficiale del Controllo aveva detto che c'era del traffico militare ma non era una notizia, era una supposizione, guarda un po' se c'è una esercitazione o una portaerei in zona, perché possiamo anche utilizzare la portaerei eventualmente ci fosse per fare delle ricerche. Io non penso che il contenuto della telefonata possa essere interpretato diversamente, perché questo è quello che traspare dalla telefonata, è questo quello che ci dice sia Bruschina che Marzulli, che sono coloro che possono... gli unici che possono interpretare il contenuto di questa telefonata, perché sono gli interlocutori di questa telefonata e dice il Marzulli che il motivo per il quale lui stesso prese in considerazione questa telefonata e poi ne parlò con il suo collega Smelzo risiedeva unicamente nel fatto che ai fini del soccorso avessero impiegato anche i mezzi militare per eventuali ricerche, qualora fossero stati presenti in zona, e difatti fece varie telefonate per verificare l'attendibilità dell'informazione ma non emerse nulla sull'ipotizzato traffico, ma anche il

contatto con l'Ambasciata Americana è spiegata in questa chiave, cioè dice Marzulli che l'interesse era solo quello di poter utilizzare i mezzi americani per il soccorso e comunque di traffico militare quella notte non... che il traffico militare quella notte non c'era ma emerge anche dall'attività del soccorso, perché gli dice, Marzulli: "ma se ci fosse stata realmente una esercitazione aerea ci sarebbe stata senz'altro la portaerei, perché come è ovvio gli aerei dovevano partire da una base, nessuno durante i soccorsi ha visto la portaerei o mezzi militari se ci fosse stata in zona la portaerei i mezzi del soccorso l'avrebbero vista senz'altro perché gli Atlantic e gli HH3F hanno un radar" e poi guardate che nel brogliaccio dell'R.C.C. di Martina Franca guardate con il Maresciallo Marzulli annota la telefonata ricevuta, telefonata Bruschina Ufficiale C.C. di ROMA che in zona incidente trovasi traffico americano, chiede se è necessario informare Ambasciata per notizie, ecco nel brogliaccio c'è una prova documentale del fatto che questa notizia si riferisce al momento dell'attivazione dei soccorsi, altrimenti Bruschina avrebbe scritto

sul brogliaccio che in zona si trovava traffico americano, non trovasi e questa penso che sia la prova più genuina del fatto che quella notizia era una notizia, non era una notizia era una supposizione, un tentativo disperato di... di contattare qualcuno che potesse dare una mano per i soccorsi. Ma io non ritengo che si possa dare a questa telefonata un contenuto diverso e non può... d'altro canto non rilevarsi che la notizia originaria, quella dell'anonimo è stata data proprio al soccorso, cioè la circostanza che questo anonimo si rechi proprio dal Maresciallo Bruschina che era addetto al soccorso aereo è proprio sintomatica del fatto che la notizia sulla presenza di traffico aereo militare era una notizia che interessava solo ed esclusivamente il soccorso ma se la notizia fosse stata diversa, se avesse avuto ad oggetto il traffico riferito al momento dell'incidente ma l'anonimo magari non sarebbe rimasto anonimo ma si sarebbe rivolto non al Maresciallo Bruschina ma si sarebbe rivolto al Capocontrollore, si sarebbe rivolto ad un'altra persona. Io forse sarò noiosa però vorrei leggervi alcuni passi della deposizione resa da Bruschina, Bruschina ricordiamo è un testimone e

quindi ci fornisce la prova rappresentativa di quale fosse la reale portata di questa notizia, l'Avvocato Bartolo gli chiede: "quello che vorremmo sapere da lei è questo: lei è in grado di dirci se tutto questo fu fatto - e si riferisce contatti all'Ambasciata Americana - perché si pensava che vi fossero degli aerei americani coinvolti nell'incidente oppure perché nel momento in cui si stavano effettuando le operazioni di soccorso si ritenne opportuno prendere in considerazione anche la possibilità che vi fossero delle aeree, delle portaerei e degli aerei americani che stavano volando in quella zona, ci può aiutare a capire questo dato in base al suo ricordo?" e Bruschina risponde: "sì, normalmente gli aerei che non fanno parte del soccorso non sono ben accetti da parte del soccorso" e poi divaga e l'Avvocato Bartolo lo riprende e... gli domanda: "questo vuol dire, mi scusi se insisto, che quando lei parla di Ambasciata Americana, di traffico militare e via dicendo, fa riferimento al momento in cui vennero effettuati i soccorsi? Questo vorremmo capire" chiedo l'Avvocato Bartolo e Bruschina risponde: "sì, certo, sapendo che c'è forte traffico

militare e come militare si intende per americano" e quindi l'Avvocato Bartolo incalza: "quindi quando lei riferisce di questo traffico, di questa intensa attività e via dicendo fa riferimento al momento in cui sono in corso, sono già iniziate le operazioni di soccorso e Bruschina risponde: "sì, e gli elicotteri non sono ancora arrivati sulla zona", questa è la notizia che il Generale Bartolucci avrebbe dovuto riferire al Ministro Lagorio, io Vi invito a rileggerle con attenzione queste due telefonate e a rileggere anche le telefonate che seguirono, perché se leggiamo queste telefonate dalla logica del sospetto, lontane dalle battaglie aeree, lontane dai missili l'unica spiegazione possibile di queste telefonate è quella che Vi ho fornito. Ma anche le telefonate successive, che ho detto prima, non sono telefonate che contengono la notizia sul traffico americano, perché sono una derivazione, io penso solo della telefonata tra Bruschina e Marzulli, anche queste telefonate dimostrano che la notizia sulle presenze americane anche se infondate, era comunque riferita ai soccorsi e si capisce chiaramente dalla telefonata ad esempio tra Smelzo e Berardi

delle 20:25, dove Smelzo dice: "l'Ufficiale dell'A.C.C. di Roma c'era traffico militare americano, ora vorrei sapere se c'è qualche portaerei, perché in tal caso... cioè perché se è così noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli americani" eppure Smelzo che lavorava presso il Centro di Soccorso di Aerei di Martina Franca ed era in servizio la notte del 27 giugno '80 ricorda, ricorda che quella notte vi fu da Roma una comunicazione relativa alla presunta presenza di traffici aerei americani e che si attivò attraverso le fonti informative per verificare la fondatezza della notizia ma anche tale teste è stato sentito in dibattimento il 6 marzo del 2001 e ci riferisce che la ricerca dei mezzi americani era finalizzata al soccorso, cito le sue parole, "all'epoca quando chiesi la presenza di portaerei americana, era proprio perché se c'era una portaerei americano o americani erano in grado di fornire mezzi di soccorso che quintuplicassero la nostra potenza di ricerca, sapere che c'erano altri elicotteri americani che avrebbero potuto contribuire alla ricerca sarebbe, ripeto, sarebbe stata ripeto una garanzia di sicurezza", ma io ritengo che è decisiva ai fini di questa

interpretazione anche la telefonata che intercorre tra Patroni Griffi ed un Maresciallo dell'A.D.O.C.C. delle ore 20:27 Zulu, da cui si evince chiaramente che l'ipotizzata presenza di traffico militare americano non riguarda il momento della scomparsa del DC9 ma riguarda il momento in cui i due interlocutori si stanno parlando, perché Patroni Griffi dice: "lei è in grado di poter chiedere se in quella zona lì interessata per il DC9 c'è - e usa il tempo presente - c'è per caso una portaerei o traffico americano? Perché il soccorso ha avuto una comunicazione da Ciampino che in zona c'è traffico americano, anche se però io ho chiesto ai miei siti dipendenti e non hanno trovato nessun - qui è trascritto - orma di radar - e poi continua - e questo potrebbe essere importante, perché potremmo chiedere aiuto anche a loro insomma per le ricerche", e Patroni Griffi utilizza il presente per ben due volte, quindi lo utilizza deliberatamente, perché quella notizia anche se infondata si riferiva solo ai soccorsi "c'è per caso una portaerei, perché Ciampino ha avuto una comunicazione che in zona c'è traffico" è evidente che la comunicazione riguarda il

momento dei soccorsi e non il momento dell'incidente. E poi lampante è in questo senso è anche la telefonata successiva delle 21:54 che intercorre tra Trombetta e Smelzo e Trombetta dopo aver chiesto dell'esito degli accertamenti sul traffico americano conclude: "quindi non esiste traffico americano in quella zona" non esiste e quindi sta facendo riferimento al momento in cui i due si parlano, non esiste. Ma poi io ritengo che quella notte non vi fu alcuna notizia sul traffico americano relativa al momento e all'ora dell'incidente, io penso che si possa evincere chiaramente anche dal contenuto di altre telefonate che io vi leggerò, perché tali telefonate... in tali telefonate vengono fatte delle supposizioni, delle ipotesi sul disastro e queste stesse supposizioni sono molto lontane dalla collisione, dall'abbattimento dell'aereo ad opera di un missile, guardate cosa si dicono Trombetta e Smelzo alle 21:54, quindi dopo la notizia dell'anonimo, dopo le ricerche, Trombetta dice: "è sparito un aereo, perché quello non ha detto A, B e C e nemmeno ha messo la radiolina di emergenza, è sparito, due sono le cose o è esploso in volo o qualcuno se lo sta a porta' a

spasso per il mondo" e Smelzo dice: "dirottamento?", e Trombetta risponde: "è un'ipotesi eh", quindi vedete l'ipotesi che si fa è o l'esplosione o è il dirottamento. E poi c'è la telefonata nota tra Mangani e Lippolis in cui Mangani dice: "trovato?", "trovato", "era quello?", "sì, niente, niente, tutti pezzi, morti, sbriciolata insomma", "e va be'", "ma comunque c'è stata una botta e via", "sì sì, caduto dentro, esploso secondo me o qualcosa dentro che ha... secondo me nel bagagliaio magari che ha troncato i piani di volo ed è andato a fondo secco insomma", quindi sono ipotesi, e l'abbiamo visto pure a Marsala viene fatta l'ipotesi del dirottamento, ma se veramente ci fosse stata quella notizia che ipotizza l'Accusa, cioè che c'era traffico americano nella zona e nell'ora dell'incidente ma le ipotesi sarebbero state ben diverse, avrebbero tutti ipotizzato una collisione, ma l'ipotesi di collisione a parte quella telefonata tra Guidi e Fiorito di Falco che abbiamo analizzato prima di collisione non se ne parla si fanno ipotesi... le ipotesi più disparate. Comunque questa notizia si rivela, anche se riferito ai soccorsi, si rivela

infondata e questo risulta da altre trascrizioni telefoniche, ne leggo alcune, soltanto alcune, ne cito solo alcune ma soltanto per far rilevare che esse sono quasi contemporanee alle telefonate che intercorrono tra Guidi e Fiorito e tra Bruschina e Marzulli, quindi sono contemporanei a quelle due telefonate dalle quali l'Accusa vuole ricavare la prova che esiste questo traffico, Patroni Griffi/Acampora, telefonata delle 20:26, Patroni Griffi dice: "senta un po', in quella zona lì giù avete per caso controllato traffico americano voi in serata?", "negativo Comandante" risponde; telefonata tra Abbate, da Marsala, e Patroni Griffi delle 20:31, "Abbate dì un po', ma voi in questo periodo qui avete notato traffico americano in zona?", "no no", "nemmeno uno?", "niente"; telefonata delle 20:27 tra Patroni Griffi e un Sottufficiale dell'A.D.O.C.C. "allora non c'è nessuna portaerei in zona?", "nessuna portaerei no", "bene, grazie!", "nemmeno conoscono nessun traffico", "benissimo grazie!"; Smelzo/Mangani delle 21:40 "non sapete mica la Saratoga dov'è?", "ecco, ci siamo informati anche di questo particolare da... come si chiama? Da West Star e dal S.O.C. e cioè anche da Bagnoli,

ci hanno escluso nel modo più assoluto che si trovasse in quella zona, mentre il personale della R.I.V. di Roma aveva sentito traffico americano in quella zona", e come risulta chiaramente da queste telefonate, ripeto, ne ho lette soltanto alcune, ne ho citate soltanto alcune tutte... tutti gli accertamenti sulla presenza di velivoli americani nella zona dell'incidente avevano dato immediatamente esito negativo, ed allora quella notizia ricevuta da Ciampino, ricordiamo una notizia diffusa da un anonimo, aveva necessariamente perso rilevanza, non aveva più senso riferirla ai vertici, ma era evidente che si trattava di una voce e di una voce che poi all'esito delle informazioni ricevute, delle indagini fatte aveva... si era rilevata priva di fondamento, e non avrebbe avuto alcun senso riferirla nella scala gerarchica, ed è più che logico che questa notizia non sia arrivata al Generale Bartolucci. Ma le dichiarazioni che il collega di Parte Civile, l'Avvocato Benedetti ha letto all'inizio della sua discussione e cioè le dichiarazioni rese da Guidi, da Corvari, da Arpino, da Berardi, da Cucchiarelli e Lagorio, cioè relative al fatto

che nella zona dove... era notorio che in quella zona, nella zona dove è caduto il DC9 c'erano spesso esercitazioni, non prova la rilevanza e la fondatezza di quella notizia, quella notizia... quell'asserita notizia che sia l'Accusa che le Parti Civili ritengono contenute in quelle telefonate, io ritengo che prova esattamente il contrario e cioè che quella che viene definita notizia era una supposizione, un collegamento mentale, intuitivo deduttivo ci ricorda l'allora Colonnello Arpino, un collegamento fatto nella immediatezza, e non è vero poi che le due note telefonate che ho appena esaminato tra Guidi e Fiorito da un lato e Bruschina e Marzulli dall'altro proverebbero che la notizia sul traffico aereo militare deriverebbe da due fonti concomitanti e separate, anche il P.M. lo riconosce prendendo atto che la Marsala non ha visto traffico aereo militare ed allora l'unica fonte, l'unica voce è quella di quell'anonimo, dell'anonimo in borghese che si affaccia alla porta del Maresciallo Bruschina. Tuttavia ci dice il P.M. che l'elemento che comunque... si rende conto il P.M. che questa è una semplice voce, non è una notizia, però ci dice il Dottor Roselli che

l'elemento che darebbe credito a questa voce trasformando questa voce in notizia è proprio quel dubbio interpretativo sui dati radar di Ciampino, e qual è questo dubbio? Lo sappiamo benissimo, sono i due Echi di solo primario che sono visti solo dal Radar Marconi, che non sono visti dal Radar Selenia, che non sono visti da nessun radar della Difesa Aerea, e secondo il P.M., il P.M. è convinto che sulla interpretazione dei dati radar di Ciampino sussistevano nell'ambito dell'Aeronautica Militare dei dubbi interpretativi, e sostiene il P.M. che sebbene il Colonnello Russo non annoti nel plotting da lui elaborato i due ben noti plots -12 e -17, però dice il P.M. "segnala che qualcosa certamente da approfondire e di incerto c'è intorno al DC9, e questa circostanza - ci dice il Dottor Roselli - troverebbe conferma proprio nelle dichiarazioni di Guidi, di Fiorito di Falco, di Guidi in dibattimento e di Fiorito De Falco e del Generale Fazzino in istruttoria", ma io le ho rilette le dichiarazioni di costoro e ritengo che questo non confermino quello che ha detto il... che ha affermato il Pubblico Ministero, contrariamente a quello che ha

sostenuto il Dottor Roselli, Guidi non conferma assolutamente che quel tracciato, il tracciato elaborato da Russo ponesse dei punti interrogativi sulla sua interpretazione, il P.M. gli domanda chiaramente... gli domanda, domanda a Guidi se Russo gli disse che aveva notato qualcosa di particolare e Guidi risponde: "no" secco, categorico, poi il P.M. gli domanda ancora se dal tracciato poté notare qualcosa di particolare e Guidi risponde, cito testualmente le sue parole: "qualcosa di particolare che mi facesse pensare diciamo a qualche cosa, alla possibilità di una collisione, una cosa, un'altra, no, perché guardi le dico subito, dell'enorme differenza che si ha osservando un tracciato radar in cui sono rappresentate delle battute come dei puntini, da quello che io ero ad uso vedere diciamo osservando uno schermo radar, in che senso la notevole differenza? Perché quando due aeromobili sono in rotta di collisione, in numerose occasioni noi ci troviamo in questa situazione di due aeromobili che stavano viaggiando in rotta di collisione e poi bisognava dare a uno dei due una virata per correggere la situazione, si vedono distintamente

numerosi punti, va bene, come una specie di scia", e poi il P.M. di nuovo gli domanda: "ma quando il tracciato le fu portato, le ripeto la domanda che le ho fatto prima, notò qualcosa di particolare nel tracciato che le fu mostrato da Russo" e Guidi di nuovo risponde: "no", ed allora il P.M. di fronte a questa negazione gli contesta le dichiarazioni che ha reso nell'interrogatorio del 10 ottobre del '95 dove afferma davanti al Giudice Istruttore "effettivamente notai che vi era qualcosa di anomalo, in particolare un paio di Echi ad ovest della traiettoria ma furono interpretati come Echi spuri determinati dalla massa del DC9", quindi Guidi lungi da confermare come ritiene il Pubblico Ministero che quel tracciato ponesse qualche interrogativo sulla sua interpretazione chiarisce in dibattimento che quel fenomeno che nel '91 aveva definito anomalo, anche se io ritengo che probabilmente nel... sintetizzando il contenuto delle sue dichiarazioni forse Guidi non ha neanche utilizzato la parola anonimo e appunto... anomalo e appunto ci dice Guidi che questi Echi spuri - in dibattimento - di cui ho parlato, potevano essere due, potevano essere tre, ma come Echi

spuri non mi indicavano niente di anormale, perché gli Echi spuri sono un qualche cosa, diciamo così, un fatto naturale, che ci possono essere come riflessione anomala della massa, di una massa metallica come nel caso del DC9, non era quello diciamo che un fatto tale da colpirmi e da farmi pensare a ragioni o possibilità di collisioni. Su domanda poi della Parte Civile "e non gli disse a Fiorito però che lei aveva visto queste tracce un po' anomale?", Guidi risponde: "guardi io prima ho detto che gli Echi spuri non sono fatti anomali, sono fatti... sono fatti che accadono, che noi vediamo anche sullo schermo radar innumerevoli volte, perché sono un fatto naturale che da una massa metallica oltre ad apparire io non ho detto, penso di non aver detto, ritengo di non aver detto al Colonnello Fiorito che avevamo osservato qualcosa di anomalo, perché per me gli Echi spuri non sono un fatto anomalo", ma anche il Generale Fazzino sentito in istruttoria e che ebbe modo di vedere il tracciato del Colonnello Russo nei giorni successivi ha dichiarato di non aver mai nutrito dubbi sulla interpretazione di questo tracciato e lo dice chiaramente "non demmo peso a tali Echi -

dice testualmente - perché non vi erano conferme né dal Selenia e né dai radar della Difesa Aerea", addirittura afferma che anche... se gli fosse stato riferito il contenuto della telefonata tra Guidi e Fiorito De Falco non avrebbe cambiato la sua interpretazione sui dati radar, perché e cito le sue parole: "tre Echi a distanza tra loro di molte battute - e qui ne sono due - non costituiscono una traccia per la filosofia del radar", queste sono le dichiarazioni che il Pubblico Ministero ha esaminato e dalle quali lo stesso Pubblico Ministero ritiene di poter affermare che vi erano seri dubbi sulla interpretazione dei dati radar, e che quindi questi dubbi andavano necessariamente riferiti attraverso la scala gerarchica ma noi sappiamo che nel '90 la Selenia evidenzia che tutti i plots spuri rilevati dal Radar Marconi probabilmente emissioni elettromagnetiche della banda del Radar Marconi e che i plots -12 e -17 potrebbero essere attribuiti a tali interferenze e che nessuno di questi due plots è stato rilevato dal Radar Selenia che opera su una banda di frequenza diversa e quindi è immune da queste interferenze.

La perizia Misiti ha poi rilevato che non esiste evidenza di uno o più aerei che si immettono sulla traccia del DC9 I-Tigi, al fine di averne la copertura radar, ma anche la perizia Dalle Mese, lo ricordavo prima, ha concluso che in un'area di circa cinquanta, sessanta miglia intorno al luogo dell'incidente sia i sistemi radar della Difesa Aerea, sia quelli civili non evidenziano tracce di aerei significativi per l'incidente, e le conclusioni alle quali giunge poi la stessa perizia in ordine a questi Echi anomali si fondano solo su presunzioni, su possibilità, ma su certezze, e allora noi possiamo seriamente affermare che quel tracciato all'epoca dei fatti, del 1980 suscitava veramente nell'Aeronautica Militare dubbi tali da ipotizzare una collisione, un'interferenza tra il DC9 e un altro velivolo, chi ha elaborato il tracciato, coloro che l'hanno letto subito dopo sono degli Operatori che vedono tutti i giorni scenari simili e lo dice lo stesso Guidi che quegli Echi per lui non rappresentavano un fenomeno anomalo che lo aveva constatato altre volte, tante altre volte, ma noi possiamo seriamente sostenere che dopo la lettura del

tracciato di Russo si siano veramente affacciati quei dubbi interpretativi tali da destare allarme sulle cause dell'incidente e certo all'esito di una istruttoria così lunga, in cui sono state svolte numerose perizie, ventiquattro anni di perizie, all'esito di un dibattito così complesso, in cui quei famosi due plots -12 e -17 hanno acquistato una rilevanza centrale, sembra quasi assurdo sottovalutarne l'esistenza, ma torniamo indietro, torniamo la notte del 27 giugno '80, mettiamoci nei panni degli operatori radar, quei due puntini, quei due puntini di cui abbiamo tanto parlato in questo dibattito erano stati visti tante altre volte ed erano Echi spuri, ma il P.M. dice che la lettura del tracciato doveva dare luogo a dubbi seri perché doveva essere messa in relazione con le informazioni, cioè le due telefonate che abbiamo esaminato prima e sulla presenza di traffico aereo militare, ma noi invece mettiamo in relazione la lettura del tracciato che avviene il 28 giugno con le notizie ormai sicure dell'assenza di esercitazioni militari nella zona dell'incidente ed allora di fronte a queste informazioni quegli Echi spuri che già di per sé

non avevano destato preoccupazione rimangono semplicemente degli Echi spuri e allora perché riferire questa informazione? E poi secondo l'ipotesi accusatoria Russo nell'elaborare il tracciato avrebbe notato questi due plots -12 e -17, avrebbe comunicato questa notizia a Guidi il quale poi l'avrebbe fatta salire sino ai vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica e in questo modo il sospetto sull'esistenza di traffico aereo militare nella zona e nell'ora dell'incidente diventa allora una certezza secondo il P.M., e allora si ordina a Russo di cancellare questi plots, ma questa è una ricostruzione dei fatti assolutamente irrealistica, perché le pizze di Ciampino stavano per essere consegnate di lì a poco alla Commissione Luzzatti, all'Autorità Giudiziaria, comunque quei plots sarebbero venuti fuori il giorno dopo, è circostanza questa che si è verificata concretamente con Bosman e Lund, di cui non parlerò, parlerà la mia collega ma io ritengo che sostenere una cosa del genere significa offendere l'intelligenza del Generale Bartolucci e degli altri Generali imputati, perché quale sarebbe stato il risultato di questa operazione, cioè dell'ordine dato al Colonnello

Russo di cancellare i plots, di tenerli nascosti per un giorno, perché poi il giorno dopo Bosman li ha individuati, è questo il risultato di questo disegno criminoso che vede il Colonnello Russo come esecutore materiale, e allora mi chiedo: "che cosa avrebbe dovuto riferire il Generale Bartolucci al Ministro Lagorio?", ammesso e non concesso che queste informazioni, queste notizie fossero giunte sul suo tavolo, avrebbe dovuto dire: "senta Signor Ministro, un Maresciallo dell'A.C.C. di Ciampino mi ha detto che un anonimo in abiti civili avrebbe detto che nella zona dove è caduto il DC9 c'era traffico aereo militare molto intenso, però non si capisce bene, sembra che comunque si riferisse non al momento dell'incidente ma forse si riferiva al momento dei soccorsi, però questa notizia sarebbe confermata dalla presenza di due Echi di solo primario, che tuttavia sono stati rilevati solo da un radar, il Marconi che è il più vecchio e però non dagli altri radar, il Selenia e i radar militari non li hanno visti e tra l'altro devo rilevare Signor Ministro che è unanime presso l'Aeronautica Militare l'interpretazione che questi Echi sono Echi spuri", ecco questa è la

notizia che avrebbe dovuto riferire il Generale Bartolucci al Ministro Lagorio, la stessa notizia che Lagorio ha ricevuto dal Ministro Formica quando gli ha parlato dei puntini, del tracciato esibitogli da Rana e che tuttavia ci dice, Lagorio: "non ho preso in considerazione perché - dice - non volevo rendermi ridicolo", ecco il Generale Bartolucci si sarebbe reso ridicolo se avesse riferito una notizia di questo tipo al Ministro Lagorio, ridicolo perché le indagini svolte nel corso della notte avevano escluso la presenza di traffico aereo militare, e perché quella notizia veniva da un anonimo che l'aveva riferita ad un Maresciallo. Io... mi mancano due argomenti, non so se... affrontarli la prossima udienza, mi porteranno via forse un tre quarti d'ora, un'ora, forse è meglio continuare il 19, perché in un quarto d'ora io non riesco a concludere. **PRESIDENTE:** francamente alle 2:00 dobbiamo finire. **AVV. DIF. FORLANI:** ecco allora... **PRESIDENTE:** quindi veda un po' lei se in questo quarto d'ora potrebbe... **AVV. DIF. FORLANI:** no no, vorrei... no rischio di lasciare in sospeso un argomento che preferisco affrontare... **PRESIDENTE:** ho capito, e dovrebbe

ripeterlo quindi poi dopo. Va bene, allora la Corte rinvia all'udienza del 19 marzo 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. **143** pagine.

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