



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.SSA MARIA	MONTELEONE	PUBBLICO MINISTERO
SIG.RA DANIELA	BELARDINELLI	CANCELLIERE B3
SIG. ANTONIO	CINÀ	TECNICO REGISTRAZIONE
SIG. NATALE	PIZZO	PERITO TRASCrittore

UDIENZA DEL 19.03.2004

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

\* R O M A \*

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA FORLANI

AVVOCATO DIFESA CECI

RINVIO AL 22.03.2004

**PRESIDENTE:** Prego! Allora gli imputati presenti tutti, Avvocato Biagianti, in sostituzione Avvocato Bartolo, Avvocato Nanni. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** va bene, prego Avvocato!

**ARRINGA AVVOCATO DIFESA FORLANI.-**

**AVV. DIF. FORLANI:** buongiorno. Signori Giudici la scorsa udienza, accennavo nella parte introduttiva del mio intervento al concetto di indizio, e in che cosa l'indizio si differenzia dalla prova diretta, facevo questa differenziazione per dimostrarvi che in questo processo, ci sono prove dirette e prove testimoniali che dimostrano inequivocabilmente l'innocenza del Generale Bartolucci e degli altri Generali che sono oggi imputati. Tali prove sono appunto le dichiarazioni testimoniali di tutti coloro che sia in qualità di testimoni che in qualità di imputati di reato connesso, hanno deposto in questo processo, della colpevolezza invece del Generale Bartolucci, ossia del fatto che quest'ultimo sapesse della asserita notizia sul traffico militare statunitense, l'Accusa ci segnala invece degli elementi che l'Accusa ci definisce indizi ma che indizi non sono in quanto non provano, neppure indirettamente che appunto

il Generale Bartolucci fosse a conoscenza di quella voce giunta a Bruschina e di quei pretesi dubbi sull'interpretazione dei tracciati Radar di Ciampino, ed infatti vi dicevo la scorsa udienza che quegli elementi che l'Accusa si definisce indizi e... non sono elementi dai quali l'Accusa ricava con uno solo passaggio logico la prova del fatto, perché i passaggi logici sono molteplici ed ora voglio affrontare il discorso, la questione dei canali di collegamento e quindi di quegli ulteriori passaggi logici dai quali l'Accusa pretende di ricavare la dimostrazione che il Generale Bartolucci fosse a conoscenza di quella voce e di quei dubbi, dagli asseriti indizi sulla esistenza del traffico militare statunitense e... l'Accusa desume la comunicazione di qua notizia attraverso una pluralità di passaggi ed i passaggi sono molteplici, sono tanti passaggi quanti sono i militari che nella scala gerarchica rivestivano dei posti di rilievo, il Pubblico Ministero si è soffermato a lungo nella sua requisitoria sull'analisi dei canali informativi, attraverso i quali la notizia sulla presunta presenza di traffico militare statunitense, sarebbe giunta

sino ai vertici dello Stato Maggiore e dall'esistenza di tali canali informativi, l'Accusa fa derivare come automatica conseguenza, l'effettiva comunicazione di questa asserita notizia. Sulla base di una constatazione che una notizia di tal genere doveva necessariamente essere comunicata con la conseguenza che i vertici dello Stato Maggiore non potevano non sapere, questo è il ragionamento che fa la Pubblica Accusa, quindi la sola esistenza di questi canali informativi, rappresenterebbe la prova, l'indizio dell'avvenuto passaggio della notizia sino al vertice. Il Pubblico Ministero ha affermato nella sua requisitoria e qui leggo testualmente le sue parole "che non può non constatarsi che se dovessimo prestare fede alle dichiarazioni rese sul punto dagli imputati e dagli altri testi imputati di reato connesso, che a vario titolo si erano inserite in queste catene di comunicazioni gerarchiche e di notizie, si verificherebbe il paradosso, il paradosso che una notizia del genere quella relativa alla segnalata presenza di traffico americano che per ammissione degli stessi imputati, secondo la prassi dei protocolli doveva comunque fondata o meno che poi

risultasse essere inoltrato in salita, non arriva ai vertici dello Stato Maggiore"; e quindi è lo stesso Pubblico Ministero che ammette nella sua requisitoria che tutti i testi... imputati di reato connesso, e testimoni hanno negato di aver riferito tale pretesa informazione ai vertici dello Stato Maggiore, ma per il Pubblico Ministero costoro e i testimoni gli imputati di reato connesso non sono credibili e non sono credibili, perché sarebbe paradossale che una notizia di questo genere, non venga riferita in salita, ma se voi riflettete sul contenuto di questa notizia, di questa che viene definita notizia dai Pubblici Ministeri, ossia se riflettete sul contenuto delle telefonate che abbiamo ripercorso la scorsa udienza, vi renderete senz'altro conto che non è affatto paradossale che questa voce che il Pubblico Ministero definisce notizia, non sia arrivata ai vertici dello Stato Maggiore, dunque il paradosso la prova che ci segnala il Pubblico Ministero dell'avvenuto passaggio di notizie, proprio sulla base dell'idea preconcepita che effettivamente vi fosse una notizia, avente ad oggetto proprio la presenza del traffico militare statunitense

nell'ora e nella zona dell'incidente, come dicevo per ammissione dello stesso Pubblico Ministero non c'è la prova del passaggio di queste informazioni, l'indizio, l'unico che ci segnala la Pubblica Accusa, è rappresentato dal concetto di inverosimiglianza di implausibilità, il paradosso ci dice il Dottor Roselli. Analizziamo ora questi canali informativi, gli stessi che ha analizzato il Pubblico Ministero nella sua requisitoria, il primo come è a tutti noto è il C.O.P. il Centro Operativo di Pace, che rappresenta per la Pubblica Accusa il canale informativo per eccellenza delle notizie rilevanti grazie alla sua peculiare funzione di collettore di notizie di rilievo nelle ore non di ufficio, e il C.O.P. come sappiamo dipendeva dall'Ufficio Operazione del Terzo Reparto, per cui la scala gerarchica era rappresentata dal Sottufficiale di Servizio, dall'Ufficiale di Servizio del C.O.P., dal Capo Ufficio Operazioni, dal Capo del Terzo Reparto, dal Sottocapo di Stato Maggiore ed infine dal Capo di Stato Maggiore, in concreto dunque la scala gerarchica della notte del 27 giugno era costituita partendo dalla base, sino ad arrivare al vertice dal Maresciallo Berardi, dal

Colonnello Giangrande, dall'allora Colonnello Arpino, dal Generale Melillo, dal Generale Ferri ed infine dal Generale Bartolucci. Guardate quanti passaggi sono almeno cinque ed il Pubblico Ministero fa questo ragionamento, ossia non è immaginabile che Berardi non abbia riferito la notizia a Giangrande, che Giangrande non l'abbia riferita ad Arpino e via di seguito fino ad arrivare al Generale Bartolucci. Berardi che è alla base di questa scala gerarchica è colui che riceve la nota telefonata delle 20:25 Zulu, da Smelzo, Smelzo che gli comunica la notizia relativa alla scomparsa del DC9, e che ipotizza la caduta del velivolo in considerazione di un lungo lasso di tempo intercorso dall'ultimo contatto radio avuto con il DC9, e Smelzo comunica anche a Berardi di avere appreso di quella ipotizzata presenza di traffico aereo e... americano, chiedendo informazioni in merito ad una eventuale presenza della portaerei nella zona della caduta, ricordiamo ancora una volta il contenuto della telefonata e... Smelzo comunica a Berardi, "l'Ufficiale della E.C.C. di Roma mi ha detto che in zona c'era traffico militare americano, ora io vorrei sapere se c'è qualche

portaerei, perché se è così noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli americani", la comunicazione come ho cercato di dimostrarvi la scorsa udienza, ha come evidente, io direi esclusiva finalità, quella di attivare nel miglior modo possibile i soccorsi, ed il traffico aereo militare, ho cercato di dimostrarvelo la scorsa udienza era riferito al momento dei soccorsi, al momento dell'attivazione dei soccorsi, e non già al momento della caduta del DC9, vi ricorderete senz'altro infatti il brogliaccio del Maresciallo Marzulli che è una prova documentale del fatto che la notizia era riferita al momento dei soccorsi, perché Marzulli che è colui che riceve la telefonata da Bruschina, annota, "in zona trovasi traffico aereo militare", utilizzando quindi il presente ed è evidente che si riferiva al momento in cui i due interlocutori si parlano al momento in cui si svolge la telefonata, ed allora mi chiedo perché Berardi, se questo è il tenore della notizia ricevuta da Smelzo, perché Berardi avrebbe dovuto comunicare in salita una notizia di questo genere, una notizia che nasceva dal soccorso, era una comunicazione operativa e una comunicazione

che non... non doveva essere riferita in salita, perché riguardava l'attività da svolgere in quel momento. Perché poi sono attendibili, in attendibili le sue dichiarazioni quando afferma di non ricordare il contenuto di questa conversazione? Purtroppo Berardi come tanti altri in questo processo, essendo imputato di reato connesso, ha deciso di avvalersi della facoltà di non rispondere e quindi non ci ha potuto fornire un contributo per avvalorare le argomentazioni che ho cercato di esporvi, in sede di interrogatorio e mi riferisco all'interrogatorio reso in istruttoria il 15 luglio del '91, ha dichiarato testualmente "non c'è stato alcunché di anomalo quella sera e durante la notte, mi sono ricordato del fatto, dell'incidente solo perché ne avevo parlato con mia moglie", ancora nell'interrogatorio reso il 17 luglio del '91 ha dichiarato ancora "noi sapevamo che nella zona c'era sempre traffico americano, cioè è successo, spesse volte ne venivano a conoscenza al C.O.P.", alla Commissione Parlamentare di Inchiesta ha poi dichiarato che "i ricordi della sera del 27 giugno sono vaghissimi ricordo solo l'incidente per il fatto che la mattina quando sono andato a

casa ho detto a mia moglie che la sera era cascato un velivolo, per quanto riguarda quello che abbiamo fatto durante le ore di servizio, ho avvisato l'Ufficiale di Servizio abbiamo ricevuto la notizia prima di lui, ma non ricordo se me l'ha fornita a Monte Cavo i Carabinieri o altro ente, ovviamente la notizia, la notizia alla quale fa riferimento Berardi in queste dichiarazioni è la notizia della caduta del DC9, non la notizia del traffico americano. Perché allora ci si meraviglia se Berardi non ricorda l'ipotizzata presenza di traffico militare, per lui la notizia era solo ed esclusivamente la notizia dell'incidente e della caduta del DC9, e questa è la notizia che ha riferito all'Ufficiale non anche la comunicazione sull'asserita presenza di traffico militare che era collega come ho detto all'attivazione dei soccorsi, era una comunicazione di tipo operativo. D'altro canto il fatto che per lui la notizia fosse solo ed esclusivamente la notizia sulla caduta del DC9, e non anche quella della presenza di traffico aereo militare e... non... si evince anche dal fatto che la circostanza che vi fossero spesso e... delle esercitazioni in quella zona ci ha detto il

Maresciallo Berardi che era frequente che vi fossero in quella zona esercitazione militari quindi la notizia sulla presenza di traffico militare anche se riferita al momento dei soccorsi per lui non aveva quella rilevanza che pretende di attribuirgli l'Accusa. Anche il Colonnello Giangrande si è avvalso della facoltà di non rispondere e in istruttoria ha affermato che nessun Ufficiale gli riferì che quella sera nel luogo e nell'ora dell'incidente erano presenti i velivoli stranieri, ma perché è inattendibile questa sua negazione come ci segnala il Pubblico Ministero, abbiamo sentito in aula Bruschina, abbiamo letto riletto le conversazioni telefoniche di quella notte a me non sembra che tale notizia sia mai stata comunicata quella notte, il collegamento con il momento e con la zona dell'incidente rappresenta solo una supposizione, una supposizione che fa l'Accusa, ma una supposizione che nessuno ha fatto quella notte, sicuramente non l'ha fatta Berardi, e se Berardi non l'ha fatta sicuramente non l'ha riferita al Colonnello Giangrande per questo Giangrande, ci ha dichiarato di non aver mai ricevuto tale comunicazione, tuttavia il P.M.

afferma ancora che la negazione di Giangrande è inattendibile e tanto più inattendibile ove si raffronti con il brogliaccio dell'Ufficiale di servizio che reca su una vicenda così tragica due sole annotazioni e sono le annotazioni delle 9:30 della sera e delle 7:30 della mattina e sono rispettivamente la segnalazione dell'avvenuta scomparsa del DC9, e la conferma che l'aereo è caduto, ebbene una prova documentale che conferma le dichiarazioni del testimone di non aver appreso, di non aver mai saputo dell'ipotizzata presenza di traffico militare si trasforma in una prova a carico ma io dico, ma se si voleva nascondere qualcosa quella notte, io ritengo che sarebbero stati formalmente ineccepibili, avrebbero fatto tutte le annotazioni per non destare alcun sospetto, ebbene sono questi gli elementi che l'Accusa ci porge per dimostrarvi la fondatezza dell'Accusa. E io non penso che su questi elementi si possa emettere una Sentenza di condanna ma anche il Generale Arpino che conferma quanto ha detto Giangrande e conferma che nessuno mai gli riferì la notizia dell'ipotizzata presenza di traffico aereo militare, diciamo anche il Generale Arpino è inattendibile secondo

il Pubblico Ministero, ricordiamo le dichiarazioni del Generale Arpino in dibattimento questo ultimo ha riferito che la sera del 27 giugno apprese della scomparsa del DC9, per telefono dal Colonnello Giangrande tra le 21:00 e le 21:30 e che una volta appresa la notizia chiese allo stesso Giangrande se era stato allertato il soccorso, ricevendo poi da questo ultimo una risposta affermativa e chiese inoltre a Giangrande una verifica sulla presenza di aerei italiani, tale ricerca fu svolta come sappiamo e successivamente sempre la sera del 27 giugno '80, il Generale Arpino ricevette da Giangrande la notizia che non c'erano aerei militari italiani nella zona della caduta del DC9, su domanda diretta del Pubblico Ministero, "quella notte le fu segnalato, nulla le fu segnalato sulla ricerca fatta presso l'Ambasciata U.S.A. a Sigonella o a Bagnoli di aerei americani?" il Generale Arpino risponde: "assolutamente no" e qui sono certo, su domanda poi della Difesa del Generale Tascio, la sera del 27 giugno del 1980, le fu riferito che erano stati visti degli aerei o anche degli aerei americani razzolare in cielo e la risposta ancora: "no, mai e di questo sono certo". Il

Generale Arpino comunque è teste inattendibile ci segnala l'Accusa, nonostante il Generale Arpino sia un testimone a differenza di tanti altri, nonostante Berardi abbia dichiarato di non aver mai riferito la notizia a Giangrande e nonostante Giangrande abbia confermato di non averla ricevuta e quindi di non averla riferita in salita. Ma perché il Generale Arpino è inattendibile secondo il Pubblico Ministero? Mah, non certo perché le sue dichiarazioni sono state smentite da altri o sono state smentite da altri o documenti sull'attività svolta quella sera presso il C.O.P. ma perché ci dice l'Accusa come dichiarato dallo stesso Generale Arpino in dibattimento, le telefonate con il Colonnello Giangrande non sono state due come aveva riferito a suo tempo in istruttoria ma sono state varie e si sono protratte fino a tarda notte, ed allora il Pubblico Ministero ricava questa conclusione e la conclusione evidente secondo il Pubblico Ministero è che queste telefonate che sono state molte certamente intervengono dopo le 22:00 locali e certamente dopo quella telefonata delle 22:25 locali in cui il C.O.P. ha la segnalazione di traffico aereo militare da Martina Franca.

Questa argomentazione non è altro che una supposizione della Pubblica Accusa, derivante sempre da quell'idea preconcepita che il contenuto della ben nota telefonata, tra Smelzo e Berardi avesse proprio per oggetto la comunicazione circa l'esistenza di traffico aereo militare nella zona e nell'ora dell'incidente, ma così non è e lo abbiamo, ho cercato di dimostrarvelo attraverso la corretta lettura e rilettura delle telefonate intercorse tra i vari siti della Difesa Aerea la notte del 27 giugno '80, ma che le telefonate tra il Generale Arpino e il Colonnello Giangrande siano state più di due, io non penso che sia un dato che possa destare meraviglia, perché Arpino chiede a Giangrande e... di attivare i soccorsi, gli chiede di informarsi sull'attività, sulla presenza di velivoli nazionali nella zona e nell'ora dell'incidente, quindi sono due attività complesse che si... che vengono svolte, attività che necessariamente hanno richiesto più di due contatti telefonici, e questo lo afferma candidamente anche il Generale Arpino, sentito in dibattimento, quando dice: "probabilmente sono anche più, di più di tre le telefonate, perché abbiamo smesso di parlarci abbastanza tardi".

Quindi non mi sembra che l'attendibilità del Generale Arpino che ripeto è un testimone non è un imputato di reato connesso possa essere minata da questa considerazione sul numero delle telefonate svolte la notte del 27 giugno '80. un'altro canale di collegamento che ha analizzato il Pubblico Ministero nella sua requisitoria è la R.I.V. un canale di comunicazione gerarchica che è quello che dalla Sala di Controllo di Ciampino tramite la R.I.V. risale al Secondo Reparto dell'I.T.A.V. al Direttore dell'I.T.A.V. ed infine al Capo di Stato Maggiore, in concreto quindi la scala gerarchica la notte del 27 giugno era rappresenta dal Colonnello, dal Tenente Colonnello Guidi, dal Colonnello Fiorito De Falco, dal Generale Fazzino ed infine dal Generale Bartolucci, anche qui abbiamo una pluralità di passaggi logici, la prova che la Sala di Controllo di Ciampino fosse a conoscenza dell'informazione circa la presenza di Traffico Aereo Militare nella zona e nell'ora dell'incidente l'Accusa, la Pubblica Accusa la desume dalla ben nota conversazione intercorsa tra Guidi e Fiorito De Falco, quella conversazione nella quale si parla di aerei

americani che razzolano in cielo. E dal dialogo tra i due Ufficiali si desumerebbe inoltre secondo la Pubblica Accusa l'immediata propagazione della notizia attraverso la scala gerarchica, sarebbe paradossale ci dice il P.M. che una notizia di tale importanza non percorra la scala gerarchica in salita, non venga riferita, ma qual è la notizia, lo abbiamo visto la scorsa udienza, la notizia è l'errore, l'equivoco nel quale è caduto Guidi, parlando con Fiorito De Falco, l'equivoco che nasce dalla confusione esercitazione reale, esercitazione simulata, allora io dico, sarebbe stato certamente imbarazzante, imbarazzante per Guidi, e che una notizia del genere fosse stata riferita in salita, e tutto si conclude in questa conversazione, preso atto dell'errore, preso atto dell'equivoco, la notizia che come ce la definisce il Pubblico Ministero, termina qui, ma anche Fiorito De Falco ci conferma che quella non era una notizia, purtroppo anche Fiorito De Falco, non lo abbiamo potuto ascoltare in dibattimento, perché deceduto, purtroppo perché ci avrebbe potuto fornire anche lui un'ulteriore dimostrazione del fatto che la... che Guidi era

in corso in un palese errore, era in corso in un errore evidente, perché Guidi non era a conoscenza dell'attività... volativa che si svolge quel pomeriggio, quella notte, non era a conoscenza dell'attività svolta quel giorno presso i siti della Difesa Aerea. Fiorito De Falco, comunque in istruttoria, sentito in istruttoria ha affermato con fermezza, con certezza che quella notte non si rilevò mai la presenza di traffico aereo militare, l'interrogatorio dell'11 aprile del '95 ha dichiarato testualmente: "secondo le mie percezioni e per quanto riguarda il traffico aereo militare americano quella sera, non vi fu nulla di atipico, io pensai ad una collisione ma non la misi in relazione ad un eventuale velivolo in base alla nazionalità anzi ebbi il dubbio che fosse addirittura un aereo regolarmente autorizzato a volare in quella zona e per il quale non era stata assicurata la necessaria separazione che è compito precipuo di un controllore del traffico aereo". D'altra parte che non vi fu nessun collegamento, tra queste ipotesi, l'ipotesi della collisione o dell'esplosione con la notizia traffico aereo

militare la si desume anche dal testo della conversazione che abbiamo analizzato la scorsa udienza, vi ricordate la telefonata ad un certo punto Guidi, parlando dell'esercitazione che lui ritiene essere esercitazione reale, dice: "evidentemente non dava nessuna interferenza con la nostra attività", quindi anche l'equivoco del... non è stato messo assolutamente in relazione con l'ipotesi della collisione. Dalla trascrizione poi dell'interrogatorio reso davanti al Giudice Priore il 31 gennaio del 1991, si comprende che la comunicazione che Guidi fa a Fiorito De Falco, sulla esercitazione, e sugli aerei americani che razzolavano in cielo è stata interpretata da Fiorito De Falco come una comunicazione di routine, derivante dal fatto che in quella zona erano ricorrenti esercitazioni militari, una notizia quindi che non destava alcuna preoccupazione a livello di Difesa Aerea e che quindi non è stata messa assolutamente in relazione con le cause dell'incidente e quindi con le ipotesi esplosione e collisione, il P.M. che non si capacitava di ciò o meglio allora non si capacitava di ciò che era convinto all'epoca che Marsala vide quegli aerei americani che

razzolavano e gli dice nel corso dell'interrogatorio e questo è l'ipotesi, "cioè l'ipotesi della collisione che Fiorito De Falco fa nel corso della telefonata che lei ha fatto vera o falsa che sia non ha nessuna importanza" e Fiorito De Falco ribatte: "no, aspetti mi scusi, io non pensavo mai ad una collisione con un aereo americano, mai pensato questo e le spiego perché", e poi riprende "quando si parla di collisione non è detto che si debba pensare alla collisione con un aereo americano ma le dico subito perché, almeno io non ho mai pensato ad un aereo americano in esercitazione, perché gli americani durante le esercitazione effettuavano il controllo del loro traffico nei confronti di altro traffico con dei radar molto..." e spiega perché non mise mai in relazione quella ipotesi sulla collisione con presenza velivoli americani. Quindi come dicevo tutto nasce e tutto finisce nel corso di quella conversazione tra Guidi e Fiorito De Falco, anche il Generale Fazzino purtroppo si è avvalso della facoltà di non rispondere, sia in istruttoria comunque che in Commissione Stragi, ha sempre affermato con certezza, con fermezza di non aver mai ricevuto

da nessuno l'informazione in ordine alla presenza di traffico miliare nella zona e nell'ora dell'incidente, dichiara nell'interrogatorio reso il 31 gennaio del 1992 "escludo nella maniera più assoluta che mi sia stato parlato della presenza di aerei americano che razzolavano visti dai radar siciliani, il giorno dopo mi fu riferito che non vi era alcuna possibilità che vi fosse stata una collisione". D'altro canto non è possibile neppure trarre il convincimento che il Generale Fazzino fosse stato informato della asserita notizia sulla presenza di traffico militare dalla ben nota conversazione tra Guidi e Fiorito De Falco, anzi a ben vedere da tale telefonata si evince proprio il contrario e cioè che Fazzino fosse informato solo ed esclusivamente della notizia circa la scomparsa del DC9, perché Guidi nel corso della telefonata dice a Fiorito De Falco "sei riuscito a parla' con Fazzino?" e Fiorito risponde: "ci ho già parlato", quindi è evidente che il Generale Fazzino, lo Stato Maggiore, il C.O.P. sono stati allertati solo ed esclusivamente della scomparsa del DC9 e certamente prima che Guidi e Fiorito facessero le ben note supposizioni sulle cause

dell'incidente. Veniamo al terzo canale informativo che è il Terzo R.O.C. di Martina Franca, il canale di comunicazione quindi è quello che dal Terzo R.O.C. di Martina Franca risale allo Stato Maggiore o direttamente o attraverso il Comando della Terza Regione Aerea, in concreto quindi la scala gerarchica la notte del 27 giugno '80 era costituita dal Colonnello Lippolis, dal Generale Mangani, dal Generale Piccio ed infine del Generale Bartolucci, abbiamo già parlato di Martina Franca, abbiamo parlato diffusamente delle telefonate in entrata e in uscita e da tale telefonate io ritengo che vi sia la dimostrazione che... l'ipotesi relativa alla presenza di traffico aereo militare era il frutto di una erronea supposizione, erronea supposizione formulata durante l'attività dei soccorsi, sulle dichiarazioni del Generale Mangani non mi soffermerò a lungo in quanto lo ha già fatto il collega, l'Avvocato Biagianti, io vorrei soffermarmi soltanto su una frase detta dal Generale Mangani in istruttoria, una frase che secondo la Parte Civile è la prova dell'avvenuto passaggio della notizia e la frase è questa: "ritengo di aver riferito a Bartolucci", il

collega, l'Avvocato Biagianti Vi ha già illustrato come il ricordo del Generale Mangani su questa circostanza fosse poco lucido, poco lucido perché tale ricordo non è confermato dal Generale Bartolucci, ma soprattutto non... è confermato dal Generale Piccio e dal Generale Boemio che sono testimoni, soffermiamoci su questa frase "ritengo di aver riferito a Bartolucci", ma cosa ha riferito se ha riferito? Sicuramente se ha riferito qualche cosa ha riferito ciò che aveva detto al Generale Piccio e il Generale Piccio ci ha ricordato che il Generale Mangani lo chiamò e gli riferì solo ed esclusivamente la notizia sulla scomparsa del DC9, riferendomi inoltre che dai radar non risultava nulla fuori norma e che non gli vennero comunicate ipotesi sulla causa del disastro, Piccio quindi non ricevette dal Generale Mangani nessuna notizia sulla asserita presenza di traffico aereo militare nella zona e nell'ora dell'incidente, ma perché - mi chiedo - Mangani avrebbe dovuto riferire, se ha riferito, a Bartolucci una notizia diversa da quella che invece ha riferito al Generale Piccio? Ma io mi chiedo si può ricavare da questa sorta di

ammissione di aver parlato con i superiori la prova del fatto che Mangani avesse riferito non solo la notizia della scomparsa del DC9 ma anche la voce sulla ipotizzata presenza di traffico militare, la voce di Bruschina, la voce che giunse a Bruschina durante i soccorsi, si suppone dice la Parte Civile purtroppo il Generale Mangani è deceduto e quindi non ci ha potuto confermare se ricordava e se effettivamente parlò con i suoi superiori, ma soprattutto cosa disse loro, se qualcosa disse, però rileggendo con attenzione le sue deposizioni rese in istruttoria io ritengo che dobbiamo senz'altro escludere che abbia potuto riferire, se ha riferito, la notizia sul traffico militare, innanzi tutto come dicevo lo esclude il Generale Piccio, ma si comprende dal tenore delle dichiarazioni stesse del Generale Mangani, ad un certo punto nel corso dell'interrogatorio del 26 luglio del 1991 evidentemente il Giudice Priore gli formula la domanda sull'argomento presenze militari, purtroppo non viene trascritta la domanda che viene formulata al Generale Mangani, però il contenuto di questa domanda la si può ricavare dalla risposta che ci rende il Generale Mangani,

perché il Generale Mangani risponde, e cito testualmente le sue parole: "per quanto concerne l'argomento presenze militari ricordo ben poco, ricordo soltanto che venne fuori in Sala Operativa la proposta di chiamare l'Ambasciata Americana, si trattava di una proposta premurosa al fine di accrescere le possibilità di soccorso, contemporaneamente sentii qualcuno che diceva che americano non ce n'erano e quindi tutto finì nell'ambito di pochi minuti, se non ne avessero parlato i giornali recentemente non me ne sarei ricordato proprio più, quindi era una questione, quella presenze di velivoli americani, che non aveva più importanza - per il Generale Mangani - perché si risolse nel giro di pochi minuti - e addirittura Mangani dice - non me ne sarei proprio ricordato se i giornali non ne avessero parlato recentemente" ed allora se questo era il tenore della notizia che apprende il Generale Mangani che senso avrebbe avuto riferirla al Generale Bartolucci. Sovraordinato al Generale Mangani, dicevo, c'era il Generale Piccio che all'epoca dei fatti era il Comandante della Terza Regione Aerea, quindi da lui dipendeva il sito del Terzo R.O.C. di Martina Franca ed era quindi

l'immediato referente nella scala gerarchica del Comandante del Terzo R.O.C., come Vi ho accennato prima la notizia che ricevette la sera del 27 giugno '80 dal Generale Mangani che lo chiamò, gli telefonò a casa era una notizia avente ad oggetto solo ed esclusivamente la scomparsa del DC9, ci ricorda Piccio poi che non gli venne riferita dal Generale Mangani alcuna ipotesi sulle cause del disastro e gli venne riferito altresì che non risultava nulla fuori norma dall'esame dei tracciati radar della Difesa Aerea, ma c'è un altro testimone che ci fornisce la prova della inesistenza della notizia sul traffico aereo militare ed è la deposizione resa in istruttoria dal Generale Boemio che anche lui è deceduto quindi abbiamo soltanto la dichiarazione che è stata resa in istruttoria, all'epoca dei fatti era Colonnello con incarico di... Capo di Stato Maggiore del Comando della Terza Regione Aerea, ha dichiarato il Generale Boemio di essere stato avvisato della scomparsa del DC9 l'indomani mattina dal Terzo R.O.C., ma ricorda con precisione che non gli furono riferite ipotesi sull'origine, sulla causa del disastro e che nessuno gli parlò mai della

questione presenze militari nella zona e nell'ora dell'incidente. Quindi ritengo che non vi sia assolutamente la prova né diretta, né indiretta del fatto che tale asserita notizia giunse fino al Generale Bartolucci percorrendo questi tre canali informativi che Vi ho appena illustrato. Ma ammesso e non concesso che quelle che l'Accusa definisce notizie, informazioni fossero giunte sino ai vertici dello Stato Maggiore avrebbe potuto configurarsi un obbligo giuridico di informativa alle Autorità Politiche, cioè in altri termini pur in presenza di un elemento di fatto certo ossia l'assenza di velivoli nazionali ed alleati nella zona e nell'ora dell'incidente, avrebbe avuto qualche rilevanza riferite alle Autorità Politiche che la notte del 27 giugno '80 qualcuno, ossia un Maresciallo del soccorso, il Maresciallo Bruschina aveva sentito dire da un anonimo, un soggetto che non è mai stato identificato nel corso di una lunghissima istruttoria che nella zona dove è caduto il DC9 c'era traffico aereo militare, nonostante dall'esame dei tracciati radar della Difesa Aerea e dall'esame dei tracciati radar, del Radar Selenia fosse evidente che non vi era traffico

estraneo e ancora mi chiedo: avrebbe avuto qualche rilevanza riferire alle Autorità Politiche comunicare che sul tracciato radar di Ciampino vi erano quei noti puntolini, i -12, il -12 e il -17 che comunque erano stati interpretati come Echi spuri, quando il Radar Selenia, il Radar civile Selenia e i radar della Difesa Aerea non li avevano rilevati? Io ritengo di no, l'Accusa ritiene che queste notizie non erano di mera cornice e quindi andavano riferite, perché avevano una caratura politica, noi riteniamo che invece queste non erano notizie ma erano voci e quindi come voci non andavano riferite. Io non mi soffermerò sulla configurabilità dell'obbligo giuridico in capo al Generale Bartolucci di riferire al Ministro della Difesa, in quanto lo ha già fatto in modo esaustivo l'Avvocato Bartolo, vorrei invece soffermarmi sulla questione relativa alla inidoneità della condotta cosiddetta disinformazione a determinare l'evento, impedimento delle attribuzioni governative, alla luce proprio delle dichiarazioni reseda coloro che all'epoca dei fatti nell'estate del 1980 rivestivano le cariche istituzionali, perché

costoro, come Vi dicevo la scorsa udienza, non sono solo testimoni sul fatto se sia stato o meno riferita la notizia ma sono anche i testimoni sulla idoneità della condotta, con riferimento al primo segmento di condotta cosiddetta disinformativa, ossia quello relativo agli ultimi giorni del giugno '80 e i primi giorni del luglio 1980 il Ministro Lagorio il 28 giugno, la mattina successiva, la mattina dopo il disastro come sappiamo ricevette il primo rapporto circostanziato sull'incidente e come ha dichiarato lo stesso Ministro in dibattimento i rapporti dicevano che non si poteva dire nulla sulle cause del disastro, non ci sono navi, non ci sono aerei, gli alleati dicono che non ci sono navi e aerei militari, e questa notizia come sappiamo corrisponde agli esiti delle prime indagini delle indagini svolte e di questo ne ve ne ha già parlato il collega, l'Avvocato Biagianti. Queste notizie però... queste informazioni acquisite dopo le prime indagini svolte per il P.M. non sarebbero rassicuranti, non sarebbero rassicuranti perché, ci segnala il P.M., provenienti da una parte in casa, ma io mi chiedo quale parte in causa, gli americani? E chi

aveva visto gli aerei americani, ma se anche Bruschina ci dice che il collegamento da lui fatto subito dopo aver ricevuto quella nota voce traffico militare, traffico americano era una sua supposizione, io mi chiedo: ma che figura avrebbe fatto il Governo Italiano con una protesta diplomatica, come ci suggerisce la Parte Civile, come ci suggerisce il Pubblico Ministero una protesta diplomatica senza neanche uno straccio di prova, una personale deduzione di un Maresciallo. Ci dice il P.M. che il Governo avrebbe potuto intervenire immediatamente con una protesta diplomatica, con una richiesta di chiarimenti, un intervento - ci segnala il Pubblico Ministero - che certamente avrebbe avuto una credibilità molto maggiore rispetto a quella fatta poi anni dopo, ma ammettiamo pure che al Governo fosse giunta quella voce, è la voce di Bruschina, ma con quale credibilità io mi chiedo avrebbe potuto rivolgersi agli Stati Uniti, con quali elementi? Lo ha fatto dopo e lo ha potuto fare dopo solo perché aveva in mano delle relazioni fatte da Tecnici, da Scienziati, quindi formalmente aveva degli elementi che salvavano il Governo da una cattiva figura, aveva degli

elementi sulla base dei quali chiedere agli Stati Uniti qualche cosa, ma il giorno dopo, nei giorni immediatamente successivi non avrebbe avuto alcuna credibilità, ma seppure Cossiga, il Presidente Cossiga avesse ricevuto quel tracciato, avesse avuto quel tracciato di Russo con i noti plots -12 e -17 ma Voi pensate seriamente che avrebbe fatto con gli Stati Uniti una protesta diplomatica sulla base di quel solo documento? Già quei due punti non provano nulla, non provano una traccia, ma figuriamoci se provano la presenza di velivoli statunitensi. Il P.M. ci dice che i Politici che nel 1980 rivestivano cariche istituzionali di Governo, il Ministro della Difesa e il Presidente del Consiglio dei Ministri, oltre a confermare di non aver mai saputo nulla delle segnalazioni di traffico militare e dei dubbi sui tracciati radar di Ciampino ci segnala il Pubblico Ministero che con le loro dichiarazioni avrebbero fornito riscontri alle argomentazioni di carattere logico circa l'idoneità delle condotte contestate a determinare l'impedimento delle funzioni governative, con riferimento al Ministro Lagorio il Pubblico Ministero ha sostenuto che lo stesso

avrebbe dichiarato in dibattimento davanti a Voi che se fosse stato portato a conoscenza delle segnalazioni circa la presenza di traffico aereo militare e dei dubbi sui tracciati radar di Ciampino avrebbe preso delle iniziative, io ho riletto attentamente le dichiarazioni rese dal Ministro Lagorio in dibattimento e non penso che il senso delle dichiarazioni fosse questo, fosse quello sintetizzato dal Pubblico Ministero, e bisogna stare molto attenti nel riportare gli stralci degli interrogatori resi dai cosiddetti politici in dibattimento, perché esse non sono sempre un susseguirsi logico di domande e di risposte, ma sono spesso il frutto di ragionamenti, di ipotesi, in realtà il Ministro Lagorio rispondendo ad una domanda della Difesa di Parte Civile ha dichiarato che si sarebbe attivato solo ove - e ripeto cito testualmente le parole del Ministro - solo ove vi fosse stata la dimostrazione che c'erano tracce di voli ostili al volo "Itavia" e quindi il sospetto di un'aggressione. Dimostrazione che c'erano tracce di voli ostili al volo "Itavia" e quindi il sospetto di un'aggressione, ma io mi chiedo: dopo ventiquattro anni di indagini tecniche, perché le

indagini tecniche sono iniziate la mattina dopo con la Commissione, con i lavori della Commissione Luzzatti abbiamo questa dimostrazione? Cioè la dimostrazione di tracce di volo ostili e quindi il sospetto di un'aggressione? Io penso di no, io penso che abbiamo esattamente la dimostrazione del contrario ed allora se qualcuno ha nutrito dei dubbi sui tracciati radar, sul tracciato radar di Ciampino perché c'erano i plots -12 e -17, ammesso che qualcuno lo abbia fatto, ammesso che qualcuno abbia potuto nutrire dei dubbi, ma possiamo seriamente sostenere che i plots -12 e -17 rappresentano o meglio rappresentavano il 28 giugno '80 una dimostrazione di traccia ostili, perché l'ipotesi che faceva Lagorio aveva proprio questa premessa, la dimostrazione di tracce ostili, cioè io Ministro, io Governo mi attivo a livello di politica estera solo se ho... se mi forniscono la dimostrazione di tracce ostili. Cito testualmente una risposta ad una domanda diretta della Parte Civile del Ministro Lagorio che è stata utilizzata dal Pubblico Ministero a sostegno delle sue argomentazioni, la domanda diretta era questa: "senta, qualora lei fosse

stato informato di queste iniziative, cioè del fatto che a seguito di una notizia pervenuta sulla presenza di velivoli stranieri militari nel momento dell'incidente e nel luogo dell'incidente, a prescindere voglio dire dalla fondatezza, se le fosse stata data la notizia delle verifiche fatte, lei avrebbe adottato comportamenti specifici, avrebbe posto in essere atti diversi da quelli poi posti in essere?" il Ministro Lagorio così risponde: "beh, adesso parliamo per ipotesi ma facciamo pure questa ipotesi che fra le prime risposte mi fosse venuta questa aerei italiani non ce n'erano, aerei alleati sì, beh, la risposta ovvia penso se mi capitasse oggi farei bene insistiamo presso gli alleati per capire meglio come sono andate le cose", con questa affermazione Lagorio ci ribadisce ancora una volta che l'attivazione da parte del Governo presupponeva un principio di prova sulla presenza di traffico alleato, ma un principio di prova che non era certamente rappresentato dai plots -12 e - 17 e né era rappresentato da quella voce giunta al Maresciallo Bruschina, la risposta del Ministro Lagorio: "bene, insistiamo presso gli alleati per

capire bene come sono andate le cose" e che è stata utilizzata dal Pubblico Ministero per dimostrare che il Governo se avesse saputo si sarebbe attivato a livello di politica estera non è calzante al nostro caso, perché qualora lo Stato Maggiore dell'Aeronautica fosse venuta a conoscenza di quei dubbi, ammesso che si possa parlare di dubbi sul tracciato radar di Ciampino non avrebbe mai potuto ricavare da essi un principio di prova sulla esistenza di aerei alleati. Ma passiamo ora alla messa informativa delle ipotesi che sono state formulate nel corso delle note telefonate la notte dell'incidente, la notte del 27 giugno '80 e mi chiedo: quando anche queste ipotesi fossero state comunicate, fossero giunte al Ministro Lagorio sarebbero cambiate le sue determinazioni, sarebbero cambiate le determinazioni del Governo? Io ritengo di no, perché alla luce degli accertamenti da cui emergeva con certezza che non c'era traffico aereo militare quelle ipotesi non avevano alcuna rilevanza e lo stesso Lagorio in dibattimento ci ha affermato che i fini delle determinazioni da assumere non aveva rilevanza conoscere n'è l'iter delle ricerche effettuate, né tanto meno le

ipotesi e le illazioni formulate dal personale militare, ciò che interessava sapere, ciò che interessava al Ministro erano i fatti, non erano le ipotesi e dai fatti, cioè dalle ricerche attivate non vi erano elementi per poter considerare quale causa del disastro una esplosione provocata da una collisione e da un missile, analogamente il fatto che l'Aeronautica Militare non gli riferì di contatti avuti con alleati per verificare la presenza di aerei militari nella zona dell'incidente non ha avuto nessuna determina... nessuna incidenza sulle determinazioni del Governo, Lagorio infatti ha dichiarato che la risposta dell'Aeronautica Militare sulla presenza o meno di velivoli militari nella zona dell'incidente era stata completa, non c'era traffico militare e pertanto non era necessario che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica anche nell'eventualità in cui ne fosse venuto a conoscenza comunicasse alle Autorità Politiche eventuali contatti con gli alleati, e ciò è più che fisiologico, era normale, l'Italia faceva parte di un'alleanza e quindi era più che fisiologico avere contatti con gli alleati per capire che cosa poteva essere

successo la notte del 27 giugno. Lagorio ha poi dichiarato che i rapporti tra le Autorità Politiche ed i vertici dell'Aeronautica Militare si sono protratti per diversi mesi e sono stati senza sbavature, senza contraddizioni, senza incongruenze, e badate che Lagorio non è un testimone qualunque, Lagorio era il Ministro della Difesa nel giugno, luglio 1980 e come Ministro della Difesa non può non conoscere le accuse mosse al Generale Bartolucci, la condotta di disinformazione su domanda del Generale della Difesa, del Generale Tascio il Ministro Lagorio ha dichiarato senza esitazione di non aver mai avuto nessun elemento per valutare la condotta dei vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica come condotta che abbia potuto incidere sulle determinazioni del Governo, la domanda era proprio questa, una domanda molto diretta dell'Avvocato Bartolo "Signor Ministro gli Ufficiali oggi presenti in quest'aula in qualità di imputati hanno mai compiuti fatti diretti in tutto o in parte ad impedire o anche soltanto turbare l'esercizio delle attribuzioni che a lei spettavano tra il giugno dell'80 e il dicembre dell'80?", "in qualità di Ministro della Difesa

della Repubblica Italiana, non ho mai avuto nessun elemento per avere un dubbio del genere", e badate che la risposta il Ministro Lagorio l'ha resa oggi e Lagorio sa che il Generale Bartolucci e gli altri Generali sono imputati proprio per aver omesso di riferire allo stesso Ministro quelle notizie che l'Accusa... quelle notizie, quelle informazioni che l'Accusa ritiene rilevanti. Per quanto riguarda le dichiarazioni rese dall'allora Presidente Cossiga il P.M. ha sia affermato che quest'ultimo ha reso delle risposte più sfumate rispetto a quelle rese dal Ministro Lagorio in relazione all'interrogativo... circa il dovere dei vertici dell'Aeronautica Militare di riferire al Governo quelle notizie che si assumo omesse, ma avrebbe in ogni caso - dice il Pubblico Ministero - confermato che il Governo avrebbe senz'altro approfondito ove fosse stato messo al corrente di quelle notizie. Ma il tenore delle dichiarazioni del Senatore Cossiga è ben diverso da questo, da quello sintetizzato dal Pubblico Ministero, io direi che è disegno diametralmente opposto ed il Senatore Cossiga, l'allora Presidente Cossiga come il Ministro Lagorio è ben al corrente delle

condotte contestate agli imputati e quindi è a conoscenza del contenuto di quelle notizie che secondo l'Accusa gli dovevano essere riferite, e Cossiga distingue nettamente gli elementi di fatto che dovevano essere riferiti dall'ipotesi che non dovevano essere riferite. Utilizzo sempre una domanda della Parte Civile la cui risposta è stata utilizzata dal Pubblico Ministero a sostegno delle sue argomentazioni, la domanda della Difesa della Parte Civile è la seguente: "se i nostri militari avevano dei radar che indicavano la presenza di aerei vicini al DC9 e gli Stati Uniti, l'Ambasciata degli Stati Uniti diceva: <<no, noi aerei in quella zona quella sera non ce li avevamo>> ma loro continuavano ad avere questi dati, di fronte a questa discrasia" e Cossiga interviene: "ho avuto il piacere di indagare su questo ma nessun dovere di riferire all'Autorità Politica, perché all'Autorità Politica si comunicano fatti e non fantasie o discrasie, avrebbe avuto il dovere di andare ad accertare", il senso delle dichiarazioni di Cossiga mi sembra evidente, se fosse emersa quella contraddizione ipotizzata dalla Parte Civile tra i risultati dei tracciati radar e gli

esiti degli accertamenti presso le forze alleate, l'Autorità Militare avrebbe dovuto svolgere al suo interno tutti gli accertamenti possibili per sanare quella contraddizioni e poi riferire al Governo, accertamento che senz'altro è stato svolto dall'Aeronautica Militare e che ha dato l'esito poi confermato dalle perizie, nessun velivolo estraneo nella zona e nell'ora dell'incidente. E Cossiga ancora più categorico laddove esclude in capo all'Autorità Militare un obbligo giuridico di riferire dati non certi o ipotesi prive di riscontri, in particolare con riferimento ai contatti con l'Ambasciata Americani ai quali l'Accusa e la Parte Civile attribuisce così tanta importanza, il Senatore Cossiga ha dichiarato, come lo aveva fatto il Ministro Lagorio, "data la presenza massiccia delle Forze Armate Statunitensi nel nostro paese è fisiologico che vi siano dei contatti con gli addetti militari dell'Ambasciata, per i quali non è assolutamente configurabile un obbligo giuridico di informativa, salva l'eventualità in cui da questi contatti emergano delle informazioni rilevanti", e ci si domanda: allora che senso avrebbe avuto riferire alle Autorità

Politiche che la notte del 27 giugno '80 venne contattato l'addetto militare presso l'Ambasciata Statunitense se poi da tale contatto non è emersa, non è scaturita alcuna informazione utile. Io ritengo che siano fondamentali poi per comprendere la linea, l'indirizzo politico del Governo con riferimento all'incidente di Ustica, le dichiarazioni dell'Onorevole Formica, l'allora Ministro dei Trasporti e che nominò nell'immediatezza, il giorno successivo la Commissione di Inchiesta cosiddetta Luzzatti. Il Ministro Formica ha riferito, ha dichiarato qui in dibattimento che la linea politica del suo Ministero, Ministero competente per materia, era quella di attendere il deposito delle prerelazioni senza svolgere alcuna indagine a livello di Governo, senza svolgere alcun approfondimento, senza svolgere indagini parallele a quelle dell'Autorità Giudiziaria e quelle dalla Commissione di Inchiesta, tanto è vero ci dice il Ministro Formica, che quando il Generale Rana gli esibì il tracciato con quei noti punti, tracciato che Formica supponeva provenisse dall'ambiente dell'Aeronautica Militare, anzi, ci dice: "ero sicuro che tale

documento provenisse dall'Aeronautica Militare" non prese nessuna iniziativa, non prese nessuna determinazione ci dice Formica ma non tanto perché riteneva il Generale Rana parte in causa e quindi in qualche modo interessato a formulare delle ipotesi che escludessero quella del cedimento strutturale, quanto piuttosto e ripeto le sue... le parole del Ministro Formica, perché in quel momento ritenevo che era giusto per il Governo che un organo responsabile istituzionalmente nei confronti dell'opinione pubblica, che non potesse anticipare una soluzione prima che l'Autorità Giudiziaria e la Commissione avessero terminato il loro lavoro, inoltre ci dice che non avvertì l'esigenza di approfondire, nonostante fosse convinto che il documento esibitogli da Rana provenisse dall'ambiente dell'Aeronautica Militare, perché ci dice testualmente: "c'era l'Autorità Giudiziaria che si stava occupando di questa materia e la Commissione Tecnica che aveva nel suo seno i rappresentanti dell'Aeronautica Militare, del R.A.I. e dell'aviazione civile", e che significa questo? Significa che ove, anche ove quegli asseriti dubbi sulla lettura del

tracciato radar di Ciampino, fossero stati riferiti al Governo, il Governo avrebbe atteso quanto meno il deposito della relazione definitiva della Commissione o quanto meno della seconda, terza prerelazione, la linea del Governo era chiarissima, attendiamo, aspettiamo le indagini dell'Autorità Giudiziaria, aspettiamo le indagini della Commissione Tecnica di Inchiesta, perché tutte le ipotesi erano possibili in quel momento perché ci dichiara Formica che qui ci sono interessi notevoli in gioco, c'è l'interesse di coloro i quali ritengono che bisogna individuare la responsabilità nella compagnia, vi sono quelli che sono interessati a dire che si trattava di un aereo della N.A.T.O., tant'è che ci dichiara sempre il Ministro Formica, che se avesse ricevuto delle informazioni le avrebbe mandate alla Commissione, "l'istruzione che io potevo e dovevo dare - dichiara il Ministro - senza intromettermi nel lavoro della Commissione e dell'Autorità Giudiziaria era che ogni documentazione che viene acquisita va trasmessa all'Autorità Giudiziaria e alla Commissione", quindi il Governo ci dichiara il Ministro Formica, non avrebbe preso comunque alcuna

iniziativa anche nell'eventualità in cui avesse saputo degli asseriti dubbi sulla lettura del tracciato radar di Ciampino, "perché per prendere una iniziativa istituzionale - dichiara sempre il Ministro Formica - bisogna avere una prova documentale, un principio di verità, di fondatezza, di una ricerca utile di verità e le voci non sono ricerche utili di verità, in questa frase io ritengo che si riassume quello che era l'indirizzo politico del Governo nell'estate del 1980 e nel dicembre del 1980". Vorrei fare ora... m preme rilevare che contrariamente a quello sostenuto, a quanto sostenuto dal Dottore Amelio nella sua requisitoria, l'ipotesi del cedimento strutturale non è stata assolutamente caldeggiata nell'ambiente dell'Aeronautica Militare, dal dibattito e anche dall'attività, dagli atti dell'istruttoria, io ritengo che emerga con tutta evidenza che le informazioni che l'Autorità Militare ha comunicato al Governo sono state sempre neutre e sempre fondate su elementi oggettive e documentali e mai venne formulata in tali ambienti, nell'ambiente dell'Aeronautica Militare l'ipotesi del cedimento strutturale e né tale ipotesi venne caldeggiata in tali... in tali

ambienti e questo lo dichiara chiaramente il Ministro Lagorio in dibattito che dice: "ho sentito dire quando ero Ministro che in qualche ambiente militare, forse dell'Aeronautica si sarebbe voluto ipotizzare il cedimento strutturale, però nelle nostre carte ufficiali della Difesa sull'incidente di Ustica la parola cedimento non è stata mai adoperata", ma lo dichiara anche il Ministro Formica che in quel periodo vi era una forte campagna di stampa e di critica nei confronti dell'"Itavia" e le proteste maggiori, dichiara Formica venivano dai Parlamentari, Parlamentari che sposarono subito la tesi del cedimento strutturale, dell'insufficiente del controllo e della manutenzione da parte dell'amministrazione, in quanto vi erano delle polemiche sulle condizioni di uso e di manutenzione degli aerei, tant'è che la prima cosa che fece Formica appena apprese la notizia dell'incidente fu quella di chiamare Rana, il Generale Rana e dicendogli: "guarda che se R.A.I. non ha svolto il suo dovere, tu mi devi immediatamente rassegnare le dimissioni, perché io devo andare in Parlamento e portare una relazione da cui risulti che il R.A.I. ha svolto

o non ha svolto in fondo le sue funzioni". Ma non solo, ci ricorda il Ministro Formica che vi fu il 3 luglio una mozione che poi fu discussa l'8 luglio e in cui i gruppi del Senato presentarono come ha definito il Ministro Formica, una specie di Sentenza avente come premessa l'incidente avvenuto per cedimento strutturale ed il primo firmatario di questa mozione fu proprio il Senatore Gualtieri che come ha ricordato anche il Presidente Cossiga in dibattimento, fu il primo fautore, il primo sostenitore della tesi del cedimento strutturale, quindi come si vede la... contrariamente a quanto sostenuto, ha sostenuto il Pubblico Ministero Dottore Amelio nella sua requisitoria, l'ipotesi, la tesi del cedimento strutturale è stata caldeggiata in tutt'altri ambienti, non già nell'Aeronautica Militare. Per quanto concerne il secondo segmento di condotta cosiddetta di disinformazione che viene contestata agli attuali imputati e mi riferisco alla ben nota lettera del 20 dicembre del 1980 la pubblica accusa ci dice che non è credibile che questa lettera sia stata pensata e scritta per reagire alla stampa, alle notizie diffuse sulla stampa in quei giorni. Ma perché non è credibile?

Io ritengo che non solo sia credibile, ma è l'unica spiegazione plausibile di questa lettera, ma ve l'ha letta l'Avvocato Bartolo la rassegna stampa dei giorni immediatamente precedenti alla lettera del 20 dicembre del 1980, "Il Corriere Della Sera" il 18 dicembre riportava la falsa notizia e sul fatto che sia falsa penso che possiamo essere tutti d'accordo, che il DC9 era stato buttato giù da un missile italiano, missile partito da una piattaforma italiana, scriveva "Il Corriere Della Sera", ma mi chiedo come si doveva comportare l'Aeronautica Militare di fronte a questa menzogna, come poteva reagire se non con una esternazione di replica a queste accuse infamanti e poi c'era Davanzali in quei giorni che andava dicendo ai mezzi... alla stampa di essere stato vittima di un missile. Il Generale Ferri ci dice: "ci trovavamo in imbarazzo, volevamo una reazione a questa diffusione di notizie infamanti, infamanti per l'Aeronautica Militare, lo dicevamo a papà - diceva il Generale Ferri nel suo interrogatorio - cioè lo diceva allo Stato Maggiore della Difesa e mandammo una copia anche al Gabinetto del Ministro - ma dice Ferri - né l'uno e né l'altro ci hanno risposto",

ma che cosa voleva l'Aeronautica Militare con questa lettera, non voleva certo informare, perché lo aveva già fatto nel luglio, negli ultimi giorni di giugno, i primi giorni del luglio 1980, voleva soltanto una reazione a difesa dell'Aeronautica Militare, solo questo. Ve l'ha poi letta l'Avvocato Equizi la nota di accompagnamento di questa lettera, nota di accompagnamento da cui emerge con tutta evidenza che la finalità della lettera non era informativa ma soltanto quella di reagire alle notizie diffuse sulla stampa, ve la rileggo, la nota di accompagnamento dice: "sì invia per quanto di interesse copia del foglio - eccetera eccetera - concernente l'argomento in oggetto in relazione alle notizie di ipotesi diffuse in questi giorni dalla stampa sulle cause e sulla dinamica dell'incidente". Queste sono le finalità della lettera, la lettera non ha alcuna finalità informativa, sul contenuto della lettera poi si è soffermato già l'Avvocato Equizi e egregiamente lo ha fatto e io non ci ritornerò. Vorrei invece soffermarmi un attimo sulla questione di idoneità di tale lettera ad incidere sulle determinazioni del Governo. Ovviamente valgono le considerazioni

che ho fatto prima con riferimento al primo segmento di condotta, quello relativo ai primi giorni del luglio del 1980, ma che la lettera sia palesemente inidonea a depistare io ritengo che emerga per tabulas, perché il 209 dicembre del 1980 il Governo aveva già tutte le informazioni che secondo l'Accusa dovevano essere riferite dall'Autorità Militare, perché nell'ottobre/novembre, del 1980 Macidull aveva già individuato i ben noti tre plots che a suo parere indicavano la presenza di un oggetto volante e sconosciuto che attraversava la rotta del DC9. Nel dicembre '80, il 9 dicembre '80 la Commissione Luzzatti aveva già consegnato al Ministro dei Trasporti la sua seconda prerelazione sullo stato delle indagini, prerelazione con la quale si concluse come è a tutti noto, che le cause dell'incidente potevano esser due, bomba o missile. Il Governo aveva già tutte queste informazioni e le aveva già prima del 20 dicembre del 1980 e questo lo dichiara il Ministro Formica, il 17 dicembre, tre giorni prima della nota lettera il Ministro Formica rispondendo ad un'interrogazione parlamentare che riguardava l'"Itavia" legge in Parlamento il

contenuto, la parte conclusiva della prerelazione Luzzatti depositata il 9 dicembre. Dal resoconto stenografico di quella seduta si legge testualmente: "dalla relazione che voi potrete leggere si ricava che vi è stata un'esplosione, non è ancora certo se sia un'esplosione a bordo dovuta ad un corpo estraneo - si legge ancora da questo resoconto stenografico - sarà mia cura rappresentarvi quando la Commissione ci dirà successivamente nella stesura definitiva della relazione, credo che quella del missile resti un'ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale", questa seconda prerelazione Formica l'ha letta in Parlamento il 17 dicembre, era stata depositata il 9 dicembre e ha dichiarato Formica che copia di questa seconda prerelazione fu mandata anche alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Presidente Cossiga, quindi molto prima della... della lettera che reca la data, come sappiamo, del 20 dicembre del 1980, ma anche volendo per assurdo ipotizzare che tale lettera contenga delle false informazioni, io ritengo che tale falso sia assolutamente irrilevante, inidoneo ad incidere sulle determinazioni del Governo, perché

già il Governo aveva già da... quantomeno tre giorni da quando il Ministro Formica parla in Parlamento, da quando venne inviata la prerelazione al Presidente del Consiglio, aveva già quelle informazioni certamente qualificate e che erano quelle della Commissione di Inchiesta. Ma che poi la condotta che si definisce di disinformazione non abbia avuto alcuna incidenza sulle determinazioni del Governo emerge anche documentalmente dal più volte citato documento con il quale la Commissione d'Inchiesta Luzzatti il 31 luglio del 1980 chiedeva al Governo di svolgere determinate attività e di svolgere determinate indagini, perché il 31 luglio del 1980 la Commissione d'Inchiesta stava già lavorando su cinque possibili ipotesi che erano quelle della collisione in volo, dell'esplosione di un ordigno, del missile, della presenza di materiale esplosivo a bordo e di un rilevante cedimento strutturale e cosa chiedeva al Governo la Commissione? Espressamente chiedeva l'acquisizione per il tramite delle Autorità di Governo di notizie N.A.T.O. in merito all'attività militare svolta dagli alleati e/o da altri Paesi in zona ed in quel giorno. Ebbene, il

Governo noi sappiamo che non fece nulla e questa richiesta cadde nel vuoto, il perché cadde nel vuoto lo ha dichiarato, lo ha detto il Ministro Formica quando è stato sentito qui in dibattimento perché la questione cosiddetta "Itavia" come l'ha definita lui, "tolta la prima emozione iniziale cadde nel disinteresse generale - e dice Formica - io inviai questa prerelazione, si riferisce non a questa ma alla seconda, la diffusi ma non ebbe nessun rilievo". Io vi chiedo di riflettere su queste circostanze e chiedo ai Giudici Popolari di non farvi impressionare dalla gigantesca mole di questo processo, non fatevi impressionare dalla incomprendibilità delle nozioni tecniche, perché il processo di Ustica non verte sulle questioni tecniche ma verte su circostanze di fatto, su condotte umane che voi potete facilmente comprendere e giudicare. Il processo di Ustica non ha nulla a che vedere con le indagini radaristiche e né con quelle esplosivistiche, ha fatto bene l'Avvocato Nanni a trattare questi argomenti, farà altrettanto bene l'Avvocato Ceci che interverrà dopo di me, ma queste indagini servono solo ed esclusivamente ad accertare la verità, la verità sulla cause

dell'incidente, una verità che come... che tutti noi come cittadini italiani desideriamo accertare ed anzi abbiamo l'obbligo di accertare, ma non è la verità che Voi dovete accertare, nel corso del mio intervento Vi ho cercato di segnalare tutti quegli elementi che l'Accusa vi indica come indizi per dimostrarvi che in realtà non sono indizi, non sono prove indirette del fatto sottoposto alla Vostra valutazione, sono elementi che la Pubblica Accusa costruisce con degli abili percorsi logici su quella voce giunta al Maresciallo Bruschina al momento dei soccorsi ed il valore probatorio di tutti questi ulteriori elementi dipende necessariamente dal valore probatorio di quella voce, un valore probatorio che è nullo. Scriveva Cesare Beccaria nella sua famosa opera "Dei Delitti e Delle Pene", "vi è un teorema generale molto utile a calcolare la certezza di un fatto, per esempio la forza degli indizi di un reato, quando le prove di un fatto sono dipendenti l'una dall'altra, quando c'è l'indizio e non si provano che tra di loro, quanto maggiori prove si adducano tanto è minore la probabilità del fatto, perché i casi che farebbero mancare le prove antecedenti fanno

mancare le susseguenti, quando le prove di un fatto tutte dipendono ugualmente da una sola, il numero delle prove non aumenta e né sminuisce la probabilità del fatto, perché tutto il loro valore si risolve nel valore di quella sola da cui dipendono" e allora se Voi valuterete questi elementi in questi termini, gli elementi che l'Accusa Vi porge e Vi indica come indizi non potrete che pervenire ad una sola conclusione, ossia che il Generale Bartolucci è innocente. Io ho concluso, grazie! **PRESIDENTE:** va bene, sospendiamo dieci minuti allora, poi parla lei Avvocato Ceci? **AVV. DIF. CECI:** sì. **PRESIDENTE:** allora, io volevo sapere se c'era qualche notizia specifica da parte degli Avvocati qui presenti circa la sospensione delle udienze per sciopero. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** questo è ai fini organizzativi nostri eh, solo per questo mica perché volevamo sapere... **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** va bene. (Sospensione).-

#### **ALLA RIPRESA**

**PRESIDENTE:** Allora, prego Avvocato!

#### **ARRINGA DELL'AVVOCATO DIFESA CECI.-**

**AVV. DIF. CECI:** Signor Presidente, Signor Giudice a latere, Signori Giudici Popolari, siamo

finalmente giunti, almeno per quello che mi concerne, alla discussione del processo sulla cosiddetta "Strage di Ustica", devo essere sincera, quando una delle prima volte sono entrata in questa aula della Corte di Assise ho visto scritto sulla porta di ingresso "Procedimento Penale sulla cosiddetta <<Strage di Ustica>>". E adesso il cartello non c'è più per fortuna, almeno quello! Allora ho pensato: "ma perché dopo tanti anni ancora rimane questa denominazione al processo? Sappiamo tutti che l'imputazione di strage è stata archiviata e allora perché chiamarlo ancora in questo modo? Ho pensato che probabilmente era questo il modo in cui era stato chiamato per tanto tempo e quindi proprio per questo motivo era difficile cambiare la denominazione. Ma la realtà un'altra e sì, è un'altra perché tutto, tutto dico in questo processo è sempre stato identificato in questo modo dalle Parti Civili in primis ovviamente, dalla stampa che non ha fatto altro che parlare di qualsiasi cosa potesse fare scalpore e quindi vai con l'ipotesi del missile vai con un aereo, due aerei, tre aerei, abbiamo sentito di tutto, che intersecavano la rotta del DC9, aerei

supersonici, transonici e più che ne ha più che ne metta, lasciatemelo dire questo. Si è formato, infatti, un vero e proprio fronte unico contro l'Aeronautica Militare, contro questi attuali imputati, fronte che ovviamente trovava la sua forza e il suo sostegno nell'appoggio determinante di una parte politica di cui oltretutto la Signora Bonfietti che è Presidente della Sezione delle famiglie fu nominata Senatrice, appunto, proprio per i meriti di Ustica. A questo fronte unico nessuno si è mai opposto e oppure nessuno ha cercato di vederci chiaro, nessun Politico, nessun partito, nessun giornale, nessuna televisione, questo sì, permettetemelo di dire, questo sì che è stato il muro di gomma e allora quali ragioni di opportunità che ignorano ogni principio di onestà o di moralità e ciò in una paese che sappiamo bene dove il più piccolo evento, un argomento è subito oggetto di accurate e di accese polemiche, versioni a senso unico e bavaglio di chi in verità soltanto di questi imputati o di altri imputati peraltro coraggiosi che sono stati subito perseguiti, di chi tentava di dire diversamente oppure chiedeva che si rendesse

pubblica la sua opinione. Si ripete, questo è stato il muro di gomma, un'opinione pubblica avvelenata per vent'anni, galantuomini, Voi li avete conosciuti in questo processo per quattro anni, che sono stati messi alla gogna da oltre venti anni e questo atteggiamento è proseguito anche durante il processo all'esterno per evitare di dover riferire cose contrarie alla loro tesi, gli organi di stampa sono stati completamente assenti alle udienze, Voi li avete visti, sono venuti qui la prima volta e dopo di che non c'è stato più nessuno, unica e costante presenza in questo processo è stata data da "Radio Radicale" che ha fedelmente ritrasmeso tutto quanto si è detto in aula, unico esempio di vera professionalità e anche di disinteressata ricerca della verità, e credo che a "Radio Radicale" vada la riconoscenza e l'apprezzamento non soltanto di chi è realmente coinvolto in questo processo, non soltanto di chi come noi abbiamo lavorato tanto in questo processo, ma anche di tutti quanti gli italiani onesti, perché soltanto attraverso "Radio Radicale" probabilmente chi l'ha seguito ha visto quale è la verità. Dicevo, l'offensiva si è protratta all'interno del processo con

trasmissioni tv infarcite di bugie, di omissioni, con articoli e dichiarazioni della Signora Bonfietti, rappresentanti abbiamo visto soltanto una volta di un giornale e sono venuti qui, mi sembra, in due udienze quando? Ovviamente quando le Parti Civili discutevano l'ipotesi del missile, ed è chiaro, perché non c'era dubbio, però poi non si sono presentati quando con argomentazioni valide e tecniche tale ipotesi è stata smentita. E si è creato un polverone implicando un numero considerevoli di appartenenti all'Aeronautica Militare, in genere ovviamente Sottufficiali, Avieri di leva, e su ordine di chi agivano queste persone? Con accuse minori di falsità, di reticenza suggerite e ordinate da chi, non era però ovviamente conveniente politicamente portare avanti questi discorsi, per cui l'istruttoria per queste persone si è stiracchiata per anni fino ad arrivare alla prescrizione, ma Voi sapete bene che la prescrizione non accerta la verità. E allora se per queste persone, tranne, Ve lo ha ricordato, l'Avvocato Forlani per Carico che ha avuto una Sentenza di proscioglimento, caso strano guardate un po', e allora chi è rimasto?

Ben, sono rimasti questi quattro generali, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Generale Bartolucci, il Generale Ferri, il Generale Melillo e il Generale Tascio, come se da soli avessero potuto ordire il disegno criminoso loro attribuito dalla Pubblica Accusa, ignorando la Pubblica Accusa la necessaria complicità di centinaia di persona, cosa che non è emersa assolutamente in minima parte e per ricordare una battuta che Vi ha fatto qui l'Avvocato Equizi, per caso il Generale Bartolucci o il Generale Ferri o il Generale Tascio o il Generale Melillo avevano sul tetto di casa un loro radar personale per vedere quello che è accaduto quella sera nei cieli di Ustica? E allora qui dobbiamo vedere quale è questa verità, io vorrei fare riferimento anche alla trasmissione che c'è stata ultimamente sulla... che ha come titolo: "la verità negata", e allora io mi sono chiesta: la verità negata a chi, alle Parti Civili? Ma di verità negata non è soltanto quella delle Parti Civili perché la verità negata c'è stata in questo processo anche nei nostri confronti, perché allora come si cerca la verità, è come l'ha cercata il Pubblico Ministero? Beh, questo sicuramente no, io devo

dire che intervenire a questo punto della discussione, ossia, quasi alla fine di tutti i miei colleghi significa per forza di cose dover ripetere discorsi che Voi avete fin qui ascoltato e che sicuramente, anzi sono proprio sincera, in questo sicuramente conoscerete molto meglio di me e allora io cercherò a questo punto di darvi una chiave di lettura diversa, una lettura diversa perché cercare di interpretare le emergenze processuali con occhi obiettivi cercando di non enfatizzare come avviene naturalmente quando si esplica un mandato difensivo in questo sistema giudiziario che sappiamo bene è basato sul contrasto istituzionale tra l'Accusa e la Difesa, e allora mi chiedo: è possibile oggettivizzare l'esame delle prove? Beh, io penso di sì, e come? Voi Vi chiederete, ovviamente non dobbiamo trascurare nessun elemento, nemmeno quegli elementi che apparentemente potrebbero essere accusatori, ovviamente se ve ne sono, e allora io voglio rivolgermi a questo punto principalmente alla Giuria Popolare per vedere quali sono le caratteristiche delle prove, avete sentito che cosa Vi ha detto l'Avvocato Forlani questo è un processo indiziario, avete sentito che gli indizi

per assumere rango di prova devono essere gravi, precisi e concordanti e in più devono essere plurimi, e allora però dobbiamo andare a vedere e a dare una lettura obiettiva di questi indizi e della prova se c'è e soprattutto non dovete lasciarvi prendere alla suggestione e Voi vi chiederete qual è la suggestione in questo processo, beh la suggestione in questo processo è insita nella vicenda umana, abbiamo visto che ci sono tante vittime ignare di quanto gli potesse capitare, consequenziale anche il dolore ovviamente dei congiunti e intorno a questo che cosa... c'è stato questo clamore immenso della stampa, ve l'ho ricordato, e dettato da che? Dettato dalla necessità di vendere una notizia, la più eclatante possibile. E allora io cercherò qui insieme a Voi e sicuramente non sarà facile di capire che cosa veramente è accaduto negli anni in un ripercorrersi di Periti, di Consulenti, di prove tecniche, di escamotage processuali, di interrogatori, di ricerche inconcluse o programmate, interessi più importanti, molto più importanti di una semplice verità. Comincio nel rammentare e mi rivolgo sempre a Voi Giudici Popolari quello che mi è

stato insegnato all'inizio della mia carriera professionale ossia che la verità processuale, ve lo ha detto anche il Pubblico Ministero, non è detto che sia sempre uguale alla verità storica, forse l'avete già sentito questo, il P.M.... forse ve lo diranno anche i Giudici togati in Camera di Consiglio, badate bene però non significa soltanto che la verità si basa esclusivamente sulle prove raccolte nel corso del dibattimento e in questo caso anche delle indagini visto che lavoriamo con il vecchio codice, ma significa molto di più arditamente che la verità è soggetta a valutazione e che ognuno di Voi, dico, ognuno di Voi potrebbe avere una sua di valutazione, e potrebbe valutarla in modo diverso e perché questo? E perché la valutazione soggettiva non potrebbe essere altrimenti, perché ognuno di noi riesce più facilmente a capire alcune cose ed è portato a secondo del proprio bagaglio culturale ad approfondire determinate materie piuttosto che altre, anche a livello inconscio questo accade, io ad esempio in prima persona essendo l'Avvocato Difensore del Generale Bartolucci e beh sì, quindi probabilmente dovrei cercare di far emergere la verità a lui più

favorevole e il P.M., l'organo dell'Accusa, ha cercato di illustrarvi la sua verità, ma è una cosa è certa, che Voi siete al di sopra delle parti e dovete quanto più possibile cercare e trovare la vera verità, se non quella evangelica come Vi ha chiesto l'Avvocato Benedetti, almeno quella umana approssimativamente molto più probabile, diciamo così. E allora io ho deciso di andare insieme a Voi alla ricerca di questa ultima verità, non quella basata su tecniche difensive o accusatorie, ho deciso almeno per quel che mi compete nella suddivisione degli argomenti del Collegio Difensivo di cui io faccio parte di valutare il più oggettivamente possibile la verità dei fatti processuali. Vedete, la cosa che più mi ha colpito nella requisitoria del Pubblico Ministero è stata questa sua convinzione, questa sua smania di calcolare esclusivamente, come da lui stesso dichiarato, le prove che abbiamo avuto a disposizione senza andare a ricercare quello che si sarebbe potuto trovare, e ma allora se noi dovessi valutare veramente le prove a nostra disposizione dovremmo per coerenza valutarle tutte, dobbiamo quando prendiamo in considerazione un argomento

sviscerarlo tutto e porre al vostro giudizio l'insieme delle organizzazioni emerse nel corso dell'istruttoria, e allora a questo punto io passerei ad affrontare la prova, io vi farò una disamina iniziale di tutto quel che concerne all'Aeroporto di Bologna e degli elementi di indagine che sono stati trascurati, passerò poi alla Commissione Luzzatti, valuterò poi la Blasi e mi fermerò sull'ipotesi della quasi collisione. Vi ho detto che inizio con l'Aeroporto di Bologna, ora l'Aeroporto di Bologna nel 1980 era un piccolo medio aeroporto ex militare, completamente aperto al traffico civile e gestito con metodi non molto ortodossi perché così ce lo viene a dire il teste Angelini, dice: "non del tutto ortodossi" pagina 101 udienza 14 novembre del 2001, in quanto appunto era soggetto a pochissimi controlli e questo dagli interrogatori che vengono fatti dal 1980 in poi, a quelli che farà poi il Giudice Istruttore e a quelli che sono venuti qui davanti a noi rendere testimonianza emerge che il perimetro dell'aeroporto era recintato con lenia... di vecchia data, alta appena un metro e in alcuni punti interrotta e volendo si poteva entrare

perché non erano sorvegliati, questo ce lo dice Manzo all'udienza del 31 maggio del 2002, due, "probabilmente era molto facile accedere all'interno nelle parti in cui non c'erano i controlli della Polizia, la sorveglianza dell'intero aeroporto era infatti affidata soltanto a due Poliziotti che erano stati reclutati presso il Commissariato di Bologna, i quali alternativamente controllavano o i bagagli a mano dei passeggeri oppure sorvegliavano l'aeroporto, il perimetro dell'aeroporto" e questi ci hanno dichiarato qui che o facevano una cosa o facevano l'altra, quindi non potevano fare entrambe, sul piazzale di sosta poi la luce era insufficiente e ieri erano mal sorvegliati, non vi erano inoltre dei particolari servizi di sicurezza circa degli eventuali attentati e ancora di più ricordatevi siamo negli anni '80, non vi era nessuna telecamere, e questo ce lo dice sempre Manzo all'udienza del 31 di maggio 2002; poi per quanto riguarda i bagagli quelli a mano passavano nel tunnel, mentre quelli stivati venivano imbarcati da apposito personale, senza però alcun tipo di controllo, salvo che questa richiesta venisse fatta dal Comandante dell'aereo

o dalla Polizia, in determinate situazioni come ad esempio nei ritardiamo ricordiamo che il DC9 era con due ore di ritardo e i bagagli da stivare rimanevano incustoditi in una zona dell'aeroporto accessibile a tutti, esterni e interni, e questo ce l'ha detto Buzzi quando è stato interrogato il 10 luglio dell'80 nella relazione di Ascione del 14 di luglio, e quindi da qualsiasi parte... chiunque e dall'esterno poteva depositare qualsiasi cosa e quindi forse anche merce pericolosa, così ci viene detto. E questo è un particolare che viene fatto rilevare anche al Dottor Costa, che all'epoca era Direttore dell'aeroporto, il quale ovviamente fa ricadere la responsabilità sulla Guardia di Finanza, da ciò si deduce che qualsiasi genere di cosa potesse essere imbarcata su qualsiasi aereo e non si esagera allora se pensiamo che probabilmente poteva imbarcarsi anche una carica esplosiva, la merce accettata ricordatevi che non veniva ricontrollata al momento dell'imbarco e visto dove veniva custodita poteva sicuramente... potevano sicuramente essere aggiunte o prelevate dalle valigie, infatti Giovanni Rocco ha dichiarato all'udienza del 14 luglio del 1980 che

non si è mai aperta una cassa o un pacco favorendo così anche l'imbarco di merci pericolose, dichiarando magari frutta o cancelleria. E poi le procedure di imbarco erano sicuramente inadeguate, insicure, non veniva fatto nessun controllo di identificazione ai passeggeri che si presentavano tranquillamente con i biglietti anche di altre persone e infatti sul DC9 è emerso che al posto del Signor Lino Diodato che si è presentato all'imbarco è partita invece la Signora Giuseppina Diodato. E allora da ciò deduciamo un'adeguatezza totale di tutte quante le strutture aeroportuali e un'assenza di misure di sicurezza che sono proprie anche se di un piccolo aeroporto civile. Ma la cosa più grave, lasciatomelo dire, è che questo aspetto così come le conseguenziali ipotesi di terrorismo è stato del tutto ignorato nelle indagini accusatorie quando invece avrebbe dovuto essere oggetto di un approfondimento laddove vi era stata anche un'esplicita richiesta da parte dell'Onorevole... del Ministro Formica all'epoca Ministro dei Trasporti, quest'ultima infatti così come ha ricordato anche la collega Forlani, l'8 luglio 1980 va in Parlamento e dice, afferma di

aver fatto delle richieste precise al Ministro dell'Interno e ai Servizi Segreti riguardo a eventuali ipotesi di sabotaggio, e sappiamo infatti che il 1980 è stato un anno allarmante sotto il profilo terroristico, ce lo ha sottolineato anche l'Onorevole Mazzola che era il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio che rispondendo a una domanda dell'Avvocato Benedetti ha detto all'udienza del 12 dicembre del 2001, pagina 30/31, risponde: "voglio dirle adesso a posteriori la valutazione di quel periodo... beh, in quel periodo la costante attenzione quotidiana era data dal fatto che non passava il giorno che non c'era una gambizzazione, cioè eravamo molto assorbiti anche da altre cose" e a me è rimasta impressa anche un'altra sua dichiarazione quando ha detto: "ogni mattina ci alzavamo, dicevamo: <<speriamo che oggi non succede qualche cosa>>", e beh, ma questo è evidente allora, è sintomatico che quel periodo era sicuramente allarmante e anche l'Onorevole Rognoni ha dichiarato: "e beh, naturalmente era il momento più duro della lotta contro il terrorismo, sia il terrorismo interno, lo stragismo, le <<Brigate Rosse>> e sia il terrorismo internazionale", all'udienza del 4

dicembre 2001 pagina 14. E c'è stato ancora detto e riconfermato anche dal Ministro Formica, in quel momento l'atto terroristico era diciamo molto ricorrente", "e perché era ricorrente l'atto terroristico?", "perché l'80 è stato un anno di terrorismo acuto, abbiamo avuto un numero rilevanti di Magistrati... la morte di Magistrati da Bachelet, pochi giorni prima era stato ucciso anche il Giudice Amato e poi giù ci fu la <<Strage di Bologna>>, insomma l'atto terroristico sembrava più facilmente" udienza 6/12/2001 pagina 20. E allora della richiesta del Ministro Formica, l'allora Ministro dell'Interno Rognoni che cosa c'è venuto a dire in udienza il 4/12 del 2001, pagina 11 e 12? Su domanda dell'Avvocato Equizi gli dice: "ma il Ministro Formica fece anche riferimento all'ipotesi del sabotaggio?", lui risponde: "non lo so, non ricordo, certo come le avevo detto al principio nell'immediatezza dell'evento abbiamo preso tutto in considerazione e poi la tesi dell'implosione dell'aeromobile ha condotto le indagini su una diversa strada, verso una pista diversa che non quella del sabotaggio", ma come l'Onorevole... il Ministro dei Trasporti ti chiede di vedere se è

possibile di fare delle ricerche accuratissime sull'ipotesi di sabotaggio, la stessa cosa viene richiesta nella relazione... nella prerelazione Luzzatti depositata il 31 luglio, fare le indagini più accuratamente possibili sull'Aeroporto di Bologna e che succede? Non si fa nulla. E di questa cosa non sa nulla nemmeno il Sottosegretario Mazzola che è sembrato all'udienza 12/12/2001 che quasi ignorasse quello che era stato richiesto dall'Onorevole Formica, tant'è che ci viene ancora in aiuto dicendo, sempre a domanda dell'Avvocato Benedetti, dice: "fino al luglio dell'81 l'unica causa diciamo che veniva così ventilata era quella del cedimento strutturale?" e lui dice: "a livello della Presidenza del Consiglio sì". E quindi vedete la richiesta dell'Onorevole Formica non viene proprio presa in considerazione, il Governo si disinteressò completamente di questo argomento, ed esplicita riprova si trova anche nelle dichiarazioni del Senatori Pozzo, laddove come è stata già richiamata dal collega, l'Avvocato Biagianti, nel resoconto della seduta numero 149 dell'8 luglio dell'80 pagina 7928 e 29, afferma: "una tale ipotesi di sabotaggio terroristico era

stata quasi accantonata per opportunità politica, in quanto erano in gioco - attenzione - erano in gioco interessi economici enormi, rilevanti, contrastanti, sui quali può anche innestarsi una speculazione che non ci sembra affatto giovare alla causa dell'efficienza della sicurezza del trasporto aereo commerciale", vedete, erano in gioco degli interessi più importanti, quelli del trasporto commerciale. E ancora ce lo dice anche il Generale Fazzino che in Commissione Strage risponde a delle domande di Tot e dice... il quale gli chiede: "scusi, chiedo scusa Signor Presidente se ho l'ardire di tornare ad un'altra ipotesi che non esploriamo mai, cioè quella dell'eventualità di una bomba, lei Signor Generale conosceva la situazione degli aeroporti italiani all'epoca in cui era Direttore dell'«I.T.A.V.»?» e lui dice: "sì, la conosceva, era un po' precaria", "e potrebbe dirci perché, quali misure di sicurezza erano state adottate all'Aeroporto di Bologna riguardo all'imbarco dei passeggeri e dei bagagli?", "non mi risulta che fossero state adottate", "e quindi si saliva a bordo così?" gli chiede ancora Tot e lui dice: "sissignore a quanto mi risulta" e

allora Tot dice: "noi cerchiamo un missile aereo che non riusciamo a trovare per cui volevo fare questa semplicissima domanda" e Fazzino dice: "anzi le dirò di più, in quel periodo Bologna era proprio un porto di mare" che significa un porto di mare? E il Presidente interviene dicendo: "proprio per questo avremmo preferito che all'epoca fosse maggiormente approfondita l'ipotesi terroristica", vedete, anche in Commissione Stragi si rendono conto che questa ipotesi non è stata proprio valutata e Fazzino addirittura dice: "io ho sentito l'ipotesi del sub, che andando in Sicilia imbarcava su quel volo le bombole di ossigeno e di altri passeggeri che per evitare i lung... nell'imbarco si portavano il bagaglio appresso, quello che si porta vuoto, i candelotti di dinamite era gente che lavorava nelle miniere in Sicilia", quindi esplorare questo aspetto che poi naturalmente la combinazione di bombole di ossigeno e candelotti di dinamite è letale, e può anche darsi che tutto l'incidente sia dovuto a una cosa del genere. E qui che cosa ha fatto il Pubblico Ministero? C'è venuto a dire che le conclusioni delle Commissione Pratis sull'argomento della sicurezza

dell'Aeroporto di Bologna sono state insufficienti, sono state contraddittorie e laddove lui ha detto: "le condizioni di sicurezza esistenti all'Aeroporto di Bologna erano scarse, ma gli accertamenti - riprendendo ovviamente la Pratis - ma gli accertamenti effettuati non sono approdati a risultati che ne abbiano dato conferma" e quindi il P.M. aggiunge: "o voglio dire le condizioni erano scarse perché le avete accertate oppure non si capisce come si fa a dire che erano scarse se gli accertamenti effettuati non hanno dato conferma", pagina 7 udienza 15/12/2003. E ma allora noi ci chiediamo: ma la Procura, il Giudice Istruttore che cosa ha fatto nell'immediatezza per vedere quali erano queste condizioni? Si sono affidati alla relazione dell'"Itavia", e questo Ve lo ha ricordato l'Avvocato Nanni, una relazione complessiva sulle indagini svolte da questa Commissione che ha ad oggetto vari aspetti e principalmente ha detto l'Avvocato Nanni quello sulla situazione di sicurezza dell'aeromobile e ci ha i controlli effettua... la piena efficienza del mezzo, eccetera eccetera, e questo è chiarissimo, perché emerge che l'oggetto principale non poteva essere

che quello e in ogni caso però noi ci rendiamo conto anche di un'altra cosa, ve lo ricorda sempre l'Avvocato Nanni, che lui a un certo punto ha capito quale era stato il vero punto della situazione, quando ha letto una missiva con la quale il... Adriano Chiappelli, il Presidente della Commissione, indirizza allo stesso Pubblico Ministero dicendo, 2 dicembre 1980, "come da sua richiesta mi pregio a trasmetterla copia della relazione preliminare della Commissione d'Inchiesta <<Itavia>>" e quindi dobbiamo capire che il Pubblico Ministero si rivolgeva a tutte queste Commissioni, alla Commissione dell'"Itavia" che non ve lo devo stare io a dire qui, ovviamente aveva dei suoi interessi particolare e che si rifa' per sentire i testi alla relazione che vengono fatte da Ascione e che ovviamente faceva parte dell'"Itavia" e come tale tutelava i propri interessi, e io dico: se avessero dedicato tutto il tempo che hanno dedicato alla vicenda della Signora Calderone, su cui fra breve punterò con molta specificazione la mia attenzione, allora probabilmente dico: "non saremo qui a parlarne". E poi che valore può avere quanto viene riportato dal Pubblico

Ministero dove dice che la Pratis avrebbe dovuto approfondire l'argomento e in quanto lui dice: "nell'economia nostra del decidere la ragione potrebbe essere una sola e cioè noi diciamo che l'Aeroporto di Bologna non è sicuro e quindi dobbiamo... possiamo sostenere, potremmo sostenere che qualcuno ha potuto collocare un ordigno all'interno dell'aereo, perché non c'erano le condizioni di sicurezza che garantivano l'impossibilità di fare una cosa del genere e quindi le condizioni di sicurezza erano tali da poter far sì che qualcuno collocasse un ordigno", questo potrebbe essere l'unico ragionamento che noi potremmo utilizzare in chia... della Commissione Pratis dice il P.M., e continua ancora dicendo: "però se vogliamo utilizzare questo utilizziamo anche... dobbiamo fare altri passi, passi ulteriori, perché noi diciamo le condizioni di sicurezza all'Aeroporto di Bologna erano tali da consentire a qualcuno di collegare l'ordigno, però poi diciamo... e allora dobbiamo individuare questo qualcuno che ha collocato un ordigno, dobbiamo dire questo ordigno esploso a che ora è esploso, e altrimenti il nostro ragionamento rischia di essere

semplicistico, e ricordiamo anche il fatto che l'Aeroporto di Bologna - continua sempre... - l'aereo <<Itavia>> - continua sempre il Pubblico Ministero - parte con alcune ore di ritardo, con due ore di ritardo e allora - dice - l'ipotetico attentatore quando l'avrebbe collocata questa bomba?", pagina 11 udienza 15/12/2003. Ma noi ci chiediamo che differenza poteva esserci per un eventuale attentatore far saltare la bomba nell'Aeroporto di Bologna o in volo o addirittura a Palermo, avrebbe creato meno vittime, più vittime? Questo non lo sappiamo ma forse sarebbe stato proprio questo il suo fine, non dimentichiamo che a Bologna, proprio in quella città, due mesi dopo c'è stata la "Strage della Stazione", e non dimentichiamo che la composizione dell'esplosivo usato per la Stazione di Bologna è lo stesso di quello che è stato ritrovato in alcuni resti del DC9 nei bagagli, cosa ne possiamo sapere noi di queste circostanze? Quando nessuno degli Inquirenti ha mai approfondito questi particolari, quando lo Stato lo abbiamo sentito soltanto per interessi più importanti non ha mai verificato questo piccolo particolare e poi viene qui a costituirsi

Parte Civile in questo processo, contro questi imputati? E allora il P.M. non ci venga a dire che la Pratis avrebbe potuto fare di più, quando il suo ufficio in primis avrebbe dovuto ricercare il probabile attentatore e soprattutto non intervenire tanti anni dopo, non rifarsi alle relazione dell' "Itavia", era una cosa da farsi subito, nell' immediatezza, lo sapete meglio di me, perché soltanto in questo modo potevamo avere qualche frutto. E non dimentichiamo poi per quanto riguarda questa cosa che ci ha detto il Pubblico Ministero sull' attentatore della bomba che all' udienza del 13 di novembre del 2002 il Professor Santini e il Professor Castellani evidenziano in particolare una circostanza che non è mai stato rilevata nel corso dell' istruttoria, evidenziano che l' orario di perdita di contatto con il DC9 coincide quasi al secondo, con le ore 21:00, precisione cronologica che si può mettere in relazione con timer di orologio esplosivo, ed è stato obiettato che tale precisione nel prevedere l' esplosione della bomba non si poteva verificare, dal momento che l' aereo portava due ore di ritardo, eh ma se si ipotizza che la collocazione della bomba sia avvenuta

durante la lunga sosta all'Aeroporto di Bologna in quel momento il ritardo poteva essere facilmente considerato. E allora cerchiamo, insieme a Voi cercherò di capire che cosa avvenne, che cosa avvenne in quella tragica sera del 27 di giugno del 1980, è necessario innanzi tutto far emergere che non si è riusciti in nessun modo a sapere chi esattamente fosse di servizio quella sera, chi caricò l'aereo, chi fece le pulizie a bordo, e infatti il teste Angelini che era capoturno non ricorda le mansioni affidate e Bagattoni Pietro che era il Caposervizio del "Laser", che era la società che gestiva l'Aeroporto di Bologna fece una dichiarazione scritta il 12 gennaio del 1993, ben tredici anni dopo l'accaduto, e non si capisce il perché, perché se la relazione dell'"Itavia" fatta da Ascione è stata fatta nell'immediatezza, perché non avete valutato anche questa ipotesi? Probabilmente aveva troppo da fare con altri argomenti? E dice di non essere... Bagattoni dice di non essere in grado di precisare il nome degli addetti alle pulizie che salirono sul DC9 quella tragica sera, è emerso poi che non c'erano delle mansioni fisse, che inoltre gli addetti potevano

cambiare impiego, caricare bagagli o fare le pulizie, in più i turni erano soggetti a cambiamento, non dimentichiamo che siamo in fase estiva, e quindi sicuramente qualcuno era andato in ferie, sembra che Guerzoni e Russo abbiano controllato le pulizie, però Russo dice che controllò anche toilette mentre Guerzoni non lo fece, e tutto il personale della "Laser" che abbiamo visto essere la società responsabile delle operazioni di carico e scarico merce delle pulizie era stato - ricordate bene - personale fino all'aprile dell'80 dell'"Itavia", e quindi abbiamo comunque appartenenti... testimonianze di persone che appartengono all'"Itavia" o ex "Itavia", e molteplici sono le dichiarazioni contrastanti, ancora Guerzoni operaio de "Laser" ha prima dichiarato di aver controllato le pulizie a bordo, però successivamente replica che forse a bordo del DC9 non c'è mai salito quella sera, dunque quanto riferito dagli addetti ai lavori sempre che le pulizie venivano fatte in maniera sommaria, soprattutto per gli aerei che erano in ritardo e quella sera il DC9 portava due ore di ritardo, sembra ancora di più che a detta di Guerzoni che tutte le pulizie avvennero in

poco più di dieci minuti e se si volesse credere alla prima versione di quest'ultimo, allora quest'ultimo sembra sia sceso dall'aereo quando salì a bordo il Comandante Gatti, esattamente alle 19:35. E allora io Vi anticipo un argomento che tratterò a breve e allora ci si chiede: come fece a vedere la Signora Calderone che a dire del Comandante Ascione sarebbe stata da lui imbarcata alle 19:45? E ancora il teste Angelini che faceva parte del personale addetto alla rampa e quindi responsabile degli imbarchi e degli accompagnamenti degli invalidi perché non vide la Signora Calderone? O meglio, poi vedremo che cosa accade, lui vide e accompagnò soltanto la Superchi, poi nella relazione dice che probabilmente c'era la Signora Calderone, ma questo lo affronteremo a breve, e poi i barellieri dicono che lavorano sotto la guida del Capo scalo del R.I.O. e che però era in ferie, eh ma ci chiediamo: lo sostituiva qualcuno? Anche questo non è emerso, e questi sono soltanto degli accenni per capire come poteva essere l'organizzazione del personale dell'Aeroporto di Bologna. Ma quello che Vi voglio far capire in questo momento è per quale motivo il Comandante

Ascione dopo pochi giorni dell'accaduto, quando va a Bologna per conto della Commissione "Itavia" non si interessa di questi argomenti, se ne interessa sì ma relativamente, e perché non fa un'indagine più accurata e perché invece si dedica a un'altra vicenda, quella appunto della Signora Calderone e allora io mi chiedo: che cosa preoccupava veramente l'"Itavia" in quel momento? E' chiaro che dopo tanti anni dall'accaduto e... l'Autorità Giudiziaria quando va ad interrogare il personale di Bologna è normale che i ricordi erano affievoliti, lo abbiamo visto anche qua, abbiamo visto Angelini non si ricorda di nulla e allora per capire cosa veramente preoccupava l'"Itavia" dobbiamo addentrarci molto più approfonditamente nella vicenda della Signora Calderone e comprendere il perché di tutta questa importanza che la tesi, appunto, questa tesi ha avuto per l'Accusa. Ora, la tesi dell'Accusa ricalcando anche le conclusioni della Commissione "Itavia" vorrebbe sostenere la impossibilità della teoria della bomba nella toilette in quanto essendo la signora invalida la Signora Calderone è posizionata nella parte posteriore dell'aereo ed essendo invece il suo corpo ritrovato per

intero e senza ustioni sarebbe quasi impossibile affermare che l'incidente fosse stato causato da una bomba nella toilette. Infatti nella sua requisitoria il Pubblico Ministero dice: "non sono convincenti quanto affermato dal Collegio - riferendosi alla Misiti - sulla posizione che in cui poteva essere seduta la Signora Calderone e che abbiamo analizzato alla scorsa udienza e le conclusioni che ha tratto sull'argomento", cioè Vi ricordate, no, il passeggero che era protetto dal sedile e dalla parete della toilette che gli ha fatto da schermo, era una carica molto debole dice Castellani e Protheroe dice che è una carica forte, insomma, anche una carica debole, ma come fa una carica debole che trancia il motore, secondo questa tesi, e non colpisce la signora che sta lì? Udienza del 18/12/2003 pagina 60 e 61, è questo il pensiero dell'Accusa, ora a parte il fatto che la carica esplosiva sappiamo bene fu soltanto l'innesto per provocare la decompressione esplosiva, la pressurizzazione interna che si libera in pochissimo tempo e che è molto più potente e fu proprio questo a provocare i danni gravi della rottura e quindi dire carica piccola o carica grossa poco importa, sono state

fatte, penso allora troppe indagini su altri argomenti e in particolar modo per poi aderire alle tesi dell' "Itavia" e che in base ovviamente agli interrogatori effettuati dal personale dell'aeroporto ha sostenuto che la signora fosse seduta nella parte posteriore dell'aereo alle spalle della toilette, concludendo che siccome dall'autopsia non risultano segni di bruciature è impossibile che sia scoppiata una bomba nella toilette. Allora è necessario innanzi tutto chiarire comunque che le lesioni dei passeggeri, almeno per quei corpi che sono fuoriusciti immediatamente è dovuta a decompressione esplosiva, fenomeno che abbiamo detto ben più vedente dello scoppio di un'esplosione e che non si può negare soltanto perché i cadaveri non presentano ustioni. Vi ricorda cosa ha detto il Professore Giusti per il disastro di Lockerbie? Nessun cadavere riportava ustioni, eppure trovarono l'esplosivo anche se come disse Giusti in questo caso ecco la ricerca della verità, attenzione, io vi dico anche questo, in questo caso la bomba era stata messa al di fuori della fusoliera, certo non posso escludere in assoluto che possa essere esplosa una bomba, però per

verificarsi la situazione che io ho trovato e che mi fa escludere la bomba nella toilette, la bomba deve essere al di fuori della fusoliera. E allora nella perizia che è stata effettuata, dice ancora il Pubblico Ministero Amelio, sul corpo della Signora Calderone è anche emersa l'assenza di ustione, è stata accertata la frattura della gamba sinistra e questo lo rimandiamo alla perizia, udienza del 16/12/2003. E ancora dice: "ma la morte della Signora Calderone è stata causata dalla lesione provocata dall'impatto del velivolo con la superficie del mare", e sì, questo ci hanno detto, questo ci ha detto il Professore Giusti. Dalla perizia medico legale, emerge quindi che sul corpo della Calderone Vicenza non sono stati trovati segni di ustione, che non vengono descritte lesioni riferibili ad un'esplosione e che al momento dell'impatto del velivolo con la superficie del mare la passeggera ancora all'interno del velivolo e questo è riportato nella parte nona, pagina 89 della Misiti ovviamente. Ma allora abbiamo visto che cosa si chiede il P.M., si chiede come potrebbe una carica esplosiva piccola o grande che sia, tranciare il motore e non colpire la signora che

è lì vicino? In realtà qui il discorso è molto più complesso di quanto ci voglia rappresentare l'Accusa, vedete, la verità è la verità che a lei fa più comodo, ma qual è la verità? Infatti in questo contesto entrano in gioco una serie di personaggi che rivestendo una carica professionalmente vicina agli interessi concretamente protetti, sono costretti a portare avanti una teoria piuttosto inverosimile, in varie occasioni cadono in contraddizione e anche discutibili comportamenti, in realtà se ci si pensa bene è strano, è strano che a pochissimo giorni dal terribile disastro personale dell'"Itavia" si dia tanto da fare per inventarsi qualcosa che possa categoricamente escludere l'ipotesi della bomba interna, laddove questa teoria non era stata nemmeno ipotizzata, ma avete sentito quello che circolava nella Presidenza del Consiglio? Il primo di questi personaggi è il Comandante Ascione, all'epoca Ascione era Pilota dell'"Itavia", fece parte come Vi ho già detto della Commissione "Itavia" ed ebbe l'incarico di esaminare la situazione dell'aeroporto di Bologna ai fini della ricerca delle cause del disastro. A suo dire interrogò il personale tra un volo ed un

altro senza una lista precisa perché in realtà, dice lui, "a Bologna erano quattro gatti", riferendo molto frettolosamente, almeno a parere di questa Difesa, ma non è difficile controllarlo, lo farete sicuramente Voi sulle deficienze dei sistemi merci e del controllo dei passeggeri, ma soprattutto si ferma sulla situazione calderone. Ora la Commissione "Itavia" di cui il Presidente era Chiappelli, Ve lo ricordavo, prima, stilò varie relazioni e tra cui quella finale, a dire di Ascione anche piuttosto informale e al dunque lui decise però non firmarla e lui diceva: "l'ipotesi più acclamata era quella del missile, ma per lui era impossibile sostenere una tale tesi in quanto gli elementi che avevano non erano assolutamente sufficienti per tale teoria, non avendo un valore reale ognuno del Commissione valuta la sua ipotesi" e questo lo dice all'udienza del 29 di ottobre del 2001 a pagina 107. Poi la relazione "Itavia" dichiara dopo circa un lavoro di cinque mesi a fronte di altre che sapete bene sono durate degli anni, e dichiara inoltre che la teoria della bomba interna sia impossibile per i motivi citati e su questo argomento sembra

tessersi un vero romanzo, è uno scherzo quando parlo di romanzo eh, perché qui è proprio di romanzo che parliamo, perché come siano andate effettivamente le cose a ventiquattro anni dall'accaduto ancora non lo sappiamo, la verità non è emersa e allora il P.M. non può essere così sicuro quando dà per scontato che la Signora Calderone si trovasse effettivamente in coda all'aereo quando è proprio lui che dice, Ve lo ricordate, "noi le prove le possiamo analizzare solo ce le abbiamo, non possiamo ragionare su ciò che non abbiamo, e in effetti se ci fosse stata un'esplosione continua come si è da alcuni ipotizzata all'interno del vano toilette sicuramente gli effetti delle conseguenze ci sarebbero dovuti essere e soprattutto su quelle persone che si trovano, vedete, continua ancora, a contatto con la toilette, e mi riferisco, appunto, alla Signora Calderone", requisitoria del Pubblico Ministero 16/12/2003, pagina 5. Quando ancora dice che non convincono le dichiarazioni del collegio Misiti sulla signora Calderone, sulla posizione della Signora Calderone e vediamo il perché, allora, all'udienza del 29 di ottobre del 2001 il teste

Ascione riferisce che quel pomeriggio si trovava in aeroporto aspettando il suo aereo per ripartire, e tutto ciò circa un'ora prima del suo volo di Catania, per Catania. Ora risulterebbe che l'aereo di Ascione è partito con 126 minuti di ritardo, quindi due ore dopo, per capirci, quindi si desume che la partenza era prevista per le ore 20:00, e ciò considerate le dichiarazioni di Ascione, si desume che lui si trovò in aeroporto alle ore 19:00, si ricava comunque questa cosa anche successivamente all'udienza del 17 aprile del 2002 dove a domanda del Pubblico Ministero lui dice: "noi attendevamo le coincidenze da Milano", "benissimo, quindi lei a che ora arrivò all'incirca all'aeroporto?", "guardi, un'ora prima, purtroppo però non posso ricordare" e allora l'Avvocato Bartolo quando poi interviene nel suo controinterrogatorio dice: "senta, nel corso delle indagini è stato accertato dal Vice Questore Eufemia che il Focher condotto dall'Ascione è partito alle ore 22:06 per Catania e registrando un ritardo di centoventisei minuti", udienza 29/10/2001, pagina 176 e '77 e ancora l'Avvocato Nanni interviene, "ho capito, quindi lei è giunto all'aeroporto di

Bologna il 27 giugno 1980 alle ore 19:00 locali?", e lui dice: "all'incirca, sicuramente sì", 17 aprile 2002, pagina 89, sono parole testuali, "all'incirca sicuramente", anche questo non si capisce, o è all'incirca o è sicuramente, però questa è la versione che ci dà Ascione. Vede per la prima volta la signora Calderone presso lo scalo dove era posizionata su una sedia a rotelle, lo precisa anche una sua domanda Presidente, aveva una gamba ingessata, cominciò a parlare con tale signora assicurandola del volo in quanto quest'ultima quella sera sembrava che presagisse quello che poi sarebbe accaduto, continuava infatti a dire, ci riporta il teste: "so che morirò", pagina 95, udienza 29/10/2001. Tutto ciò nell'attesa che arrivasse l'aereo da Milano, che stranamente agli atti non risulta mai essere previsto e mai arrivato a quell'ora e allora in relazione a questo particolare è necessario anche evidenziare che a sommarie informazioni il 15/03/'93 il Comandante Ascione aveva dichiarato che il suo aereo partì da Bologna quindici minuti dopo il DC9 poi caduto ad Ustica, perché in attesa, appunto, di un aereo in coincidenza proveniente da Milano con passeggeri

diretti a Catania e però nello stesso verbale poi leggiamo che dalle indagini svolte tramite il registro movimenti dell'aeroporto di Bologna l'aereo di Ascione partì alle 22:06, quasi due ore dopo il DC9 che sappiamo che partì alle 20:08 e ciò risulta anche a dibattimento e infatti ad una domanda dell'Avvocato Bartolo, il teste Ascione dice... l'Avvocato Bartolo, "senta, da una relazione che abbiamo in atti, cominciamo subito a chiarire questo punto, risulta in modo incontrovertibile che è stato accertato che quella sera non vi fu alcun velivolo proveniente da Milano all'aeroporto di Bologna e faccio riferimento alla redatta dalla Direzione Centrale di Polizia di Prevenzione, il 15/03/'93, l'atto è il numero 224/B/3404 Divisione Terza AN. E allora perché ci si chiede, il Comandante Ascione avrebbe detto questo particolare?", a questo lui non sa rispondere e dice: "a me sembra... io stavo aspettando questo aereo - dice - probabilmente non ricordo bene", questo è solo il primo e poi non così importante se proprio lo vogliamo dire, primo particolare che comincia a creare dei sospetti su questa figura di questo comandante. Ma torniamo alla Signora Calderone,

quando Ascione viene Ascione viene ascoltato la prima volta all'udienza del 29 ottobre del 2001 dichiara alcune circostanze che non abbiamo capito il motivo sinceramente, cambiano, cambiano ogni volta che questi viene interrogato e vediamo, il 29/10/2001, dicevo, dichiara che spinse la Signora Calderone insieme ad Angelini, peccato che l'Angelini in sede dibattimentale dice tutt'altra cosa, lo vedremo poi, la prese in braccio con quest'ultimo, quindi in tre su uno spazio piccolissimo, la fece salire sulla scala posteriore sull'aereo e la posizionò a destra sulla parte posteriore, ed era la fila da tre persone, precedentemente aveva detto da due, in quanto ricorda che la scala anteriore era fuori uso, si ricorda su contestazione del P.M. addirittura di averle allacciato la cintura di sicurezza e ci si chiede: ma allora come si può salire su una scala posteriore che è larga appena sessanta centimetri in tre persone? State attenti a questo particolare perché ne rimane vittima lui stesso poi, ricordiamo che la scala anteriore invece era... era larga ottantanove centimetri, quindi ben ventinove centimetri in più e come mai poi si prese questa responsabilità contravvenendo

a tutte quante le norme interne e per la quale gli infermi devono essere trasportati e accuditi soltanto da personale specializzato. Sapeva essendo Comandante di un aereo, sapeva che gli infermi non barellati vengono per norme interne sistemati nella parte anteriore dell'aereo sia perché i posti sono più comodi e sia per una più agevole assistenza del personale di bordo e sia soprattutto per la sicurezza in caso di evacuazione. Lo sa, lo sa e lo conferma anche in sede dibattimentale quando ad una domanda dell'Avvocato Bartolo che sta parlando dei testi Mastrochirico e Caprara che non vi sto qui a dire tutto quanto perché sapete benissimo chi sono, dice, l'Avvocato Bartolo dice: "senta, ma erano due infermieri che lavoravano dove?", "credo che fosse stato chiarito davanti al Dottor Priore, io non lo so, <<Croce Verde>> di Bologna, qualcosa del genere, non mi ricordo adesso, i quali avevano fatto una dichiarazione completamente diversa e per cui il Dottor Priore ha ritenuto opportuno fare un confronto fra di noi" e dice ancora, "sì, io me lo ricordo bene perché pensi, che l'ho saputo soltanto davanti al Dottor Priore, perché prima non ne sapevo nulla, era

diversa, perché dicevano di averlo fatto loro" e allora l'Avvocato Bartolo dice: "che cosa?", "che erano stati loro a prendere la signora Calderone ed imbarcarla sull'aeroporto" e l'Avvocato Bartolo gli dice: "senta, ma lei ricorda se c'erano anche dei documenti che dimostravano che la <<Croce Verde>> - scusate - <<Croce Azzurra>> della quale facevano parte entrambe le persone che abbiamo, cioè Mastrochirico e Caprara, attestavano che quella operazione di imbarco era stata gestita dalla <<Croce Verde>>?", e lui dice: "no, io ho saputo solo la <<Croce Azzurra>>, ho saputo solo... non lo so", e questo lo dice a pagina 169, 170 udienza del 29/10/2001, e dicendo, ancora continua a pagina 173, "mi sembra di ricordare che loro hanno detto che sono stati pagati, che c'era una ricevuta agli atti ed è lì quindi". Tali testi, Mastrochirico e Caprara sono entrambi dipendenti della Cooperativa Servizio Autoambulanza, "Croce Azzurra" e dichiarano all'udienza del 23 aprile del 2002 di aver proceduto al trasbordo della Signora Calderone da un velivolo di cui non ricordavano il nominativo, al DC9. La Calderone fu accompagnata a bordo e sollevata a braccia da

entrambi attraverso la scala anteriore e sistemata nella parte anteriore del velivolo. Esiste infatti una ricevuta che attesta tale operazione con orario 19:45, però mentre Caprara afferma che alle 19:45 è l'orario di fine servizio, Mastrochirico dichiara che tale orario significherebbe quello di inizio servizio. In tale ultimo caso sappiamo bene che tale orario sarebbe incompatibile, ce lo dice anche il Dottor Priore nell'Ordinanza, sarebbe incompatibile con l'orario di decollo dell'aereo per Cagliari da cui sarebbe stata prelevata la calderone e che risulta essere decollato alle 19:44. Eh, però io devo dire anche se ci sono alcune cose che non coincidono la sostanza non cambia, perché la sostanza non cambia? Perché si portavano sull'aereo I-Tigi la Calderone, prelevandola da un altro aereo di cui non ricordano il nome e poi si scopre che, appunto, è il nostro, e lo dissero fin dal primo momento, inoltre agli atti abbiamo ricevuta che conferma questa loro tesi, ma ancora di più viene anche confermata dalla versione del Comandante Gentile che prenderemo in considerazione tra breve, invece tali testi sono stati accanitamente presi, attaccati dal Pubblico

Ministero, il quale ha sostenuto una completa inattendibilità di entrambi, infatti parlando delle loro dichiarazioni ha sostenuto: "come vedete questa ricostruzione, è una ricostruzione che non ha elemento di serietà, non ha elemento certo, cioè ci sono tutta una serie di contraddizioni, si contraddicono fra di loro sull'orario di inizio, l'orario di fine servizio, uno dice che è andato con la barella, l'altro dichiarazione che è andato con la carrozzina, insomma per dirimere questi contrasti...", ma il contrasto abbiamo visto con il confronto, ma il contrasto è rimasto, perché ricorderete senz'altro che sia Caprara che Mastrochirico al dibattito hanno continuato a dire questa differenza e quindi come avete visto c'è questa differenza anche sostanziale tra le dichiarazioni rese dai quattro che sono testi del Pubblico Ministero attendibilissimi e poi vedremo chi sono, e questi due, queste dichiarazioni rese da Mastrochirico e Caprara, ovviamente non sono attendibili, sono probabilmente frutto di un equivoco, perché risulta che la Calderone era stata fatta salire su un altro volo come ha ricordato il Pilota Gentile, con tratta Bologna e

Cagliari e lì fu fatta sedere, eccetera eccetera, udienza 16/12/2003, pagina 41. In realtà se proprio volessimo prendere in considerazione le cose importanti dovremmo sicuramente dire che almeno questi testi pur essendosi sbagliati su un orario di inizio o fine che sia, non si sono mai contraddetti, non hanno mai cambiato versione, come abbiamo invece aver visto fare al Comandante Ascione che è il paladino della tesi sostenuta dal Pubblico Ministero, e se poi il ricordo di Mastrochirico è quello e se non è compatibile con l'orario di partenza dell'aereo probabilmente ricorderà male, tant'è che il suo stesso collega dice invece che quello sarebbe l'orario di fine lavoro, dichiarazione tra le altre cose molto più verosimile con la ricostruzione della materiale compilazione della ricevuta che di solito viene effettuata a fine lavoro. Ricordiamo che risulta anche che Caprara è professionalmente più anziano di Mastrochirico il quale in realtà faceva soltanto l'autista. E allora il P.M. continua sostenendo ancora che questi due testi si sono contraddetti e si sono contraddetti soprattutto alle domande della Difesa e dice Mastrochirico, "io torno a dire che la partenza del servizio

data la mia centrale, sono le 19:45, il servizio finisce alle 20:00, 20:03, insomma, non sono sicuro", e la Difesa ancora: "ma risulta da documenti che quando è partito l'aereo della Signora Calderone quest'altro aereo era già partito", "va bene, mi dice... io posso dire che sono certo che quando io sono sceso dall'aereo che abbiamo imbarcato la Signora Calderone è rientrato il carrello con la scala anteriore", sarà sicuramente un ricordo errato, ma non per questo è inattendibile, infatti quello che deve emergere è che comunque entrambi i testimoni ricordano di aver prelevato la Signora Calderone da un aereo e trasportato sull'altro, e il P.M. poi dopo aver cercato di far apparire questi ultimi testimoni come inattendibili elogia i suoi paladini di giustizia, chiamiamoli così, quasi fossero immuni da contraddizioni considerevoli, vediamo chi sono questi paladini di giustizia, quei quattro di cui Vi parlavo sopra, "e non si comprende come faccio ancora ad insistere sulla circostanza del preimbarco sostenendo che i testimoni tra cui Ascione in primis - dice - avrebbero detto che in questo caso il reimbarco non sarebbe stato possibile dato il trasferimento della

Calderone da un aereo all'altro", continua il P.M., "Vi hanno detto i testi Ascione, Pasquale, Angelini ed altri, che non si è potuto fare questa cosa, il preimbarco con la Calderone sull'aereo India/Hotel 870 perché fu un'emergenza e si capisce bene perché fu un'emergenza, perché fu imbarcata, era stata imbarcata su un altro aereo e quindi all'ultimo momento si decise di passarla su un altro", quindi su quell'aereo dove c'erano già le persone ed essendoci poi un'unica porta aperta, quella posteriore, non poteva essere entrata da quella porta", udienza del 16/12/2003, pagina 41. Quando invece poi noi sappiamo perfettamente perché lo si evince a dibattimento, che Ascione non parla di nessun trasferimento della Signora Calderone su un aereo all'altro, non ricorda nemmeno di Gentile, non ricorda nemmeno di essere salito a bordo da quest'ultimo e di avergli detto: "guarda, è possibile che facciamo questo trasferimento? Sai, quell'aereo va diretto a Palermo" e ancora perché il P.M. parla del Comandante Gentile soltanto per confermare il trasferimento della Calderone e non lo menziona assolutamente per sconfessare a pieno la tesi di Ascione e confermare invece quella dei

testi Mastrochirico e Caprara. Arriveremo anche alla tesi di Gentile, torniamo per un attimo ancora ad Ascione, la versione di Ascione in merito al posto dove era stata fatta accomodare la Calderone, che in sede di indagine era stata confermata dal teste Angelini, il teste Angelini qua in udienza il 14 novembre del 2001, diciamo che ci viene a dire la sua tesi un po' contrastata dai suoi ricordi errati, non ricordo, forse è così, e quindi perde questa tesi... perde di valore, e innanzi tutto l'Angelini, vediamo, era un impiegato stagionale presso l'aeroporto di Bologna, lavorava presso la "Aser", fornivano all'"Itavia" l'assistenza di terra, era addetto al centraggio, alla rampa, al servizio aeromobile, poteva accompagnare i passeggeri che necessitavano di assistenza quali minori o i disabili e come tutti gli altri ci ha spiegato che sia i minori che i disabili non barellati devono per norme interne essere sistemati nella parte anteriore dell'aereo, i barellati invece vengono sistemati nella parte posteriore dell'aereo, dice di aver preparato il piano di carico dei passeggeri in modo da creare un bilanciamento ottimale, e purtroppo all'epoca non

c'erano i posti prefissati. Non ricorda assolutamente la presenza del Comandante Ascione quel giorno e ha spiegato che quando nella sua relazione del 10 luglio dell'80 ha scritto che notava la Calderone sistemata dai barellieri nell'ultima fila di destra dell'aereo, probabilmente era vero, ma adesso non lo ricorda, infatti ad una mia domanda io gli chiedo: "vista la dichiarazione le ricorda adesso, però non ricorda perfettamente se la signora... cioè ha un ricordo soltanto indiretto di questa cosa?", lui dice: "indiretto decisamente" pagina 125, udienza 14/11/2001. Ha poi spiegato che pur non ricordando precisamente la sistemazione della Signora Calderone però per norma e se una persona può star seduta sulla sedia a rotelle viene sistemata nella parte anteriore dell'aereo, se invece non può deambulare viene sistemata nella parte posteriore e questo lo dice sempre... risponde sempre ad una mia domanda, pagina 130, udienza 14/11/2001. All'Avvocato Bartolo poi risponde ancora che invece la Calderone era sulla barella, dice: "cioè se ho visto la... praticamente la barellata in quella posizione probabilmente - dice - barellata, utilizzai la

scala dietro probabilmente", pagina 136 e in realtà se noi andassimo a rileggere interamente la trascrizione dell'udienza ci renderemmo conto che l'Angelini quando viene interrogato nella relazione che rilascia, del 10 di luglio dell'80 sa esclusivamente della minore Superchi e perché la minore Superchi l'ha accompagnata lui, e quando invece parla di questa relazione, in questa relazione parla della Signora Calderone e ha un ricordo completamente vago, prima, nella relazione dell'80 dice di averla vista nell'ultima fila come barellata, poi dice in un altro interrogatorio avvenuto il 5 ottobre dell'85 che era la prima fila, anche se ci spiega che per lui che era entrato dalla scala posteriore la prima fila era l'ultima, anche se precedentemente all'Avvocato Bartolo aveva detto l'esatto contrario e quindi a ragione di logica il teste visto l'assoluto non ricordo, in aula rimane comunque un teste non certo, e anche lui intrappolato nella relazione dell'"Itavia", tant'è che se ne rende conto anche lui stesso quando all'Avvocato Bartolo gli dice: "mah, veramente quando mi hanno interrogato ne abbiamo prima parlato, poi loro l'hanno scritta e io ho

firmato", ricorda ancora di essere salito a bordo ma non è sicuro da quale porta, "forse - dice - che la porta anteriore era bloccata, forse salivo da quella posteriore", ma il problema viene risolto in sede dibattimentale quando? Quando sentiamo il Comandante Ascione, emerge infatti che la relazione del 10 di luglio dell'80 pur essendo stata redatta materialmente dell'Avvocato Ascione riporta come autore sottoscritto l'Angelini e dice: "Ascione sta infatti raccontando su richiesta dell'Avvocato Bartolo cosa fece in merito all'accompagnamento della Signora Calderone" e l'Avvocato Bartolo commenta... lui comincia a dire: "ah io, l'ho accompagnata, sono stato là con lui tutto quel tempo, un'ora", poi un'ora diventa mezz'ora, insomma non si capisce, l'Avvocato Bartolo commenta: "perché non ha scritto tutto questo nella relazione redatta il 10 luglio del 1980 mi scusi?", udienza 29/10/2001 pagina 138 e gli legge allora la relazione e dice: "il Signor Peppino Angelini laureando in medicina - lui dice sì - in servizio alle ore 11:00 alle 20:37 - e lui dice sì - all'Hotel volo IH870 si ricorda di aver fatto il last dei passeggeri a terra, perché

avvisato dallo scalo, ricordo inoltre dove era situata la barellata, Signora Calderone, entrando dalla scala posteriore primo sedile a destra fila A3, adiacente alla toilette e al corridoio, e ricordiamo che la scala anteriore era fuori servizio", "sissignore" e allora l'Avvocato Bartolo dice: "e allora perché non ci mette nulla di quanto ha fatto lei?" e lui dice: "ma come ho... cosa ho fatto io?" e lui dice: "attribuisce ad Angelini soltanto questo, ma scusi, lei non scrive che insieme ad Angelini c'era lei, componente della Commissione, incaricato di raccogliere le informazioni sul comportamento tenuto dalle persone, dal personale dell'aeroporto" udienza 29/10 pagina 142, e anche Lei Presidente lo riprende, lo riprende quando... dicendo di rispondere alla domanda della Difesa e a questo punto allora Ascione dichiara che non lo sa, non sa per quale motivo, che la relazione era un atto informale e che gli dispiace, forse con il senno del poi avrebbe potuto scriverlo questo particolare, e ma che comunque questa circostanza è stata spiegata poi alla Commissione Luzzatti, a Priore, lo vedremo poi che cosa dice a Priore, tutto qua. E allora noi ci chiediamo: ma come tu

nell'immediatezza fai una relazione nella quale hai un ruolo principale, un ruolo importante e non lo riporti? Quando te lo ricordi davanti alla Commissione Luzzatti? Beh, veramente inverosimile, eh ma non è finita qua, perché Voi vi ricordate quando all'inizio Vi dicevo che cosa preoccupava veramente l'"Itavia", ci stiamo arrivando. Continuando il controesame l'Avvocato Bartolo gli chiede come aveva saputo del ritrovamento integro del corpo della Signora Calderone, sentiamo cosa sostiene, l'udienza è del 29/10/2001, la pagina è 146, l'Avvocato Bartolo lo interroga e gli dice: "chi le disse che il corpo della Signora Calderone era stato ritrovato intatto?", lui dice: "non lo so se l'ho letto sui giornali o me lo ha detto qualcuno, comunque sono stato informato, non lo so", lui dice: "non lo ricorda?", "no", e peccato però dove c'è una relazione, dove si afferma un'altra cosa, perché questo glielo dice sempre l'Avvocato Bartolo, gli dice: "guardi, voi scrivete nella vostra relazione <<i sottoscritti Ascione>> è lei, no?", "sì sì, sono io", "e del Moro, visti alcuni interessanti argomenti emersi, ritengono necessario che la Commissione d'Inchiesta faccia

richiesta alla Magistratura competente per avere i referti sull'autopsia effettuata sulla Signora Calderone, essendo certi del posto da lei occupato sull'aeromobile in coda ed essendo impossibilitato a cambiarlo in quanto inferma", pagina 148. Eh, ma non è tutto qua, perché - e Voi lo ricorderete benissimo - dopo aver giurato, spergiurato, tanto addirittura di sentirsi offeso delle domande che gli venivano fatte dall'Avvocato Bartolo che con lui c'era sicuramente anche l'Angelini e che lo ricordava bene, perché era diventato un brillante, come dice lui, un brillante Dentista di Bologna, che cosa scopriamo invece, che nel 1993 quando viene interrogato davanti alla P.G. non dice assolutamente di essere stato accompagnato da Angelini, e no perché dice: "da uno di cui non ricordo il nome" ed è capace ancora di più, permettetemi di dirlo, di prenderci in giro quando addirittura si scusa di aver scritto questa cosa, e questo è l'Avvocato Nanni che lo interroga, e che gli chiede: "lei ha sempre ricordato che si trattava di Angelini la persona che l'accompagnò con la Calderone?", "no questo credo di averlo ricordato perché l'Angelini è

diventato un brillante Dentista", eccetera eccetera, "ma recentemente?", "no no, dopo che ha lasciato l'<<Itavia>> si è laureato", "ma mi faccia capire lei l'ha sempre... ha sempre... che c'era Angelini lì o c'è una cosa che le hanno detto dopo?", lui dice: "no no, lo sapevo che c'era, sì lo sapevo" e allora l'Avvocato Nanni gli dice: "io le contesto che lei il 15 marzo del '93 davanti al Sovrintendente Mercurio Giuseppe di cui abbiamo detto ha risposto in questo modo: <<accompagnai la Calderone personalmente insieme ad un impiegato di scalo, di cui non ricordo il nome, a bordo del DC9 <<Itavia>> precipitato nei cieli di Ustica>>", lui dice: "mi dispiace che sia scritto così, comunque mi scuso, comunque... era Angelini comunque" udienza 29/10/2001 pagina 183, 184. E mi ricordo perfettamente Presidente che l'Avvocato Nanni Le ha richiesto di ammonire il teste in quanto era sotto giuramento, e Presidente lei ha detto: "va be', il teste Angelini ancora non l'abbiamo sentito e vedremo quello che dirà". Ma ancora Ascione convinto della propria inverosimile versione insiste nel giurare che la signora avesse la gamba sinistra ingessata e quando la Difesa, io personalmente

gli contesto che negli atti abbiamo un certificato medico che attesta che la signora aveva tolto il gesso da tempo, che fa? Rimane, io direi, ipocritamente sbalordito, e questo succede a pagina 209 udienza 29/10/2001. E per di più noi scopriamo anche un'altra cosa, scopriamo anche un'altra cosa dalla cartella clinica della Signora Calderone, cartella clinica che l'è stata rilasciata dall'"Ospedale Rizzoli" che la gamba malata non era la sinistra ma era la destra e allora mi chiedo: come si fa a posizionare la Signora Calderone seduta vicina al corridoio con la gamba sinistra ingessata? Perché questo ci dice lui "no, credo corridoio perché era troppo scomodo metterla al finestrino, era quasi impossibile nelle sue condizioni", pagina 190 udienza 19/10/2001, e nella cartella clinica infatti si dice il 16 giugno del 1980 "persiste invariata la rigidità, si richiede fisioterapia, fisioterapia inizia mobilizzazione al ginocchio destro - non sinistro, desto - inoltre ha praticato fisioterapia, esercizi di mobilizzazione a letto con buon beneficio, la rigidità è notevolmente diminuita l'è stato tolto il gesso, quindi ha soltanto una fasciatura",

quindi questa gamba non era ingessata e che avesse forse la sinistra a terra si presume anche dalla circostanza che il piede sinistro della Signora Calderone è stato trovato reciso e questo appunto ci risulta sempre dalla parte che Vi ho richiamato prima, "amputazione traumatica del piede sinistro" pagina 89 sezione nona. Questo particolare se lo ricorderete, come sicuramente sarà, è stato spiegato dal Professor Castellani nel seguente modo, cioè Castellani ha ribadito che se effettivamente la Signora Calderone fosse stata in fondo all'aereo probabilmente tutto il suo corpo sarebbe stato riparato dal sedile mentre il piede sinistro sarebbe stato reciso dalla potenza dello scoppio della bomba passata sotto il sedile. Ma ricordiamo ancora questa versione di Ascione, questo paladino dell'Accusa, la versione di Ascione viene solo in parte, solo in parte, confermata da un certo Pasquale, un tecnico della Società "Itavia" di servizio presso l'Aeroporto di Bologna la sera del disastro, quest'ultimo infatti all'udienza del 30 ottobre 2001 conferma di aver visto all'interno dell'aeroporto e non sull'aereo il Comandante Ascione spingere la signora sulla sedia a

rotelle, si ricorda invece di aver visto probabilmente la Calderone accompagnata da alcuni dipendenti de "Laser", attraverso la scala posteriore in quanto quella anteriore, dice lui, non era in funzione, e sull'argomento gli altri testi che cosa dicono? Guerzoni sentito il 30/10 del 2001, che era l'Operaio della Società "Itavia", dice: "tra i passeggeri c'era una donna trasportata su una sedie a rotelle, non ricordo se fu fatta salire dalla scala anteriore o quella posteriore, forse quella posteriore non ricordo con precisione se sono salito però a bordo dell'aereo", e questo lo dice a una domanda dell'Avvocato Forlani che gli dice: "lei ricorda di essere salito dentro l'aereo?" e lui dice: "io mi ricordo che ho visto il Comandante Gatti, e poi basta, che era salito in cabina", "e dove l'ha visto fuori o dentro, dove era?", "ma stava salendo, non lo ricordo" pagina 51 udienza 30/10/2001, "e perché - l'Avvocato Forlani gli dice - lei il 13 gennaio del '93 ha dichiarato che: <<attualmente non sono in grado di ricordare con sicurezza di essere salito a bordo del velivolo, preciso che all'epoca tutti potevano essere impegnati in varie mansioni>>", ha visto

il Comandante Gatti salire dalla scala anteriore pagina 73 udienza 30/10/2001, a una sua domanda Presidente, gli chiede: "saliva da dove, ricorda ora se saliva dalla parte anteriore o dalla parte posteriore il Capitano Gatti, da dove saliva?", lui dice: "il Comandante mi sembra che sia salito dalla porta anteriore". Fiume viene sentito il 29/10 del 2001, Coordinatore dell'imbarco dei passeggeri della Compagnia "Itavia" e dice: "sono salito e sceso dalla porta anteriore, non mi sembra che fosse in avaria"; ancora Bagattoni viene interrogato prima... interrogato qui in udienza il 22 maggio del 2002 e dice all'interrogatorio del 26 febbraio del '92, dichiara: "ricordo la presenza di una signora con un arto immobilizzato, mi sembra con uno stivaletto gessato dal ginocchio in giù, la quale venne fatta accomodare in una saletta, la stanza dove gli Operai riposavano per non restare nella sala d'attesa comune" e poi lo dice anche in dibattimento quando Lei Presidente gli fa appunto questa domanda, e poi al Pubblico Ministero dice: "ecco, era un po' agitata perché aveva paura di volare e al che il Comandante quando è passato di lì gli ha detto scherzando, ridendo: <<signora

stia tranquilla, fra pochi minuti andiamo a bordo, vedrà che tutto va bene>>, era un po' agitata" e il P.M. dice: "ma chi è il Comandante, il Comandante Gatti?" e lui dice: "sì sì, è il Comandante Gatti" pagina 151, 152 udienza 22 maggio 2002, e poi ancora al Pubblico Ministero gli dice: "senta, ma lei ha accennato poco fa che era venuta con un'ambulanza dal <<Rizzoli>>" e lui dice: "sì", "e questa ambulanza poi è rimasta là, è andata", lui dice: "no no, l'ambulanza ha lasciato lì la passeggera e poi se n'è andata, perché poi per l'imbarco non aveva bisogno, non era una barella insomma" pagina 152, anche se poi successivamente non sa dire con precisione se è stata portata sull'aereo dai barellieri o dal personale dello scalo, e ancora quando gli si chiede se era uno stivaletto di gesso lui dice: "no no, una fascia solo, con quel tanto di cotone che mettono tanto per non stringerla sulla gamba" pagina 181 e ancora l'Avvocato Bartolo gli chiede: "ma lei ricorda se qualche passeggero avesse la stampella?" e lui dice: "la stampella? E una stampella l'aveva la Signora Calderone, aveva una stampella, perché poi ripeto io non è che stavo lì" e va be', pagina 191. Ancora Del

Moro lavora come Tecnico presso la Compagnia "Itavia" nell'Aeroporto di Ciampino, dà atto la relazione con il Comandante Ascione ma non ricorda quasi nulla, ricorda soltanto un piccolo particolare, l'Avvocato Davanzali dice avrebbe chiuso se lo Stato non gli avesse dato 60.000.000.000 (sessantamiliardi). Altri testimoni poi come abbiamo già detto Bagattoni e Fantuzzi hanno riferito di aver visto la Signora Calderone quella sera non in sala d'attesa ma a una saletta di riposo degli Operai, il che quindi verrebbe ad escludere la versione dell'Ascione che ha detto sempre di averla vista all'interno dell'aeroporto. Altri, sempre Bagattoni il 13/10 del '92, il 22 maggio del 2002, e Rossi Silvano il 25/03 del '93 dice: "la Signora Calderone stava in carrozzella ma non parlava con Ascione ma con il Comandante Gatti che la consolava". Ancora Palagi l'udienza del 30/10 del 2001 pagina 2, sappiamo che era Comandante dell'"Itavia", dichiara che a Palermo fu utilizzata la scala anteriore e infatti a una domanda del Pubblico Ministero Salvi dice: "la scala anteriore che lei ricordi funzionava normalmente oppure no?", lui dice: "questo sinceramente non lo ricordo, però

credo che funzionasse, perché i passeggeri furono imbarcati dalla scala anteriore" e poi "quel giorno volò - questo il Comandante Palagi - con il DC9 la tratta Palermo/Bologna, ricorda di essere salito e sceso dall'aereo dalla scala anteriore", questo è un intervento che fa l'Avvocato Filiani, gli dice: "senta, lei quando è arrivato a Bologna è sceso da davanti o da dietro?", lui dice: "a Bologna?", "eh, a Bologna", "no no, dalla scala anteriore" pagina 41 udienza 30/10/2001. E allora abbiamo visto come Ascione, Fortini, Pasquale e Angiolini sono per il Pubblico Ministero testi completamente attendibili, vediamo questo, il P.M. nella sua requisitoria dichiara che il teste Fortini a domanda della Difesa il teste ha precisato che non era stata fatta una prenotazione e che i posti davanti potevano essere occupati, che lui aveva fatto una relazione il 30 giugno dell'80, che non si era consultato con nessuno, quindi il suo ricordo era lucido, ricordava benissimo quello che era successo, pagina 25 udienza 16/12/2003; e continua il P.M. dicendo: "abbiamo visto anche dalle dichiarazioni del Comandante Ascione come più testi univocamente

concordentemente senza alcun dubbio e con ricordi nitidi, con ricordi vivi hanno ripercorso un fatto, un episodio che sicuramente anche per quello che Vi ho detto, che Vi ho letto prima e cioè quella conversazione che si è avuta fra il Comandante Ascione e la passeggera, prima di salire quella sorta di premunizione della Signora che diceva: "so che morirò", quindi sicuramente queste circostanze aiutano, hanno aiutato queste persone a ricordare, a fermare quelle immagini e quindi ci hanno dato delle circostanze dettagliate, precise e sull'attendibilità di queste persone non possiamo avere, non dobbiamo avere nessun dubbio, pagina 31 udienza 16/12/2003. Allora vediamo se il teste Fortini è così attendibile, Fortini viene sentito il 30/10 del 2001, è un Tecnico della Società "Itavia" e anche lui ha ricordi per così dire variabili nel tempo, infatti il 19 marzo del '93 dichiara che la Signora Calderone veniva fatta imbarcare da personale di scalo coadiuvato con Ascione dalla scala posteriore, non ricordo chi portò la Signora Calderone nell'aerostazione fino all'aereo, ma mi sembra di ricordare di aver visto un'autoambulanza sotto l'aereo, dice,

ricordo perfettamente la presenza della Signora Calderone all'aeroporto, rammento che la Calderone era sistemata in una delle ultime file, non ricordo con precisione se trattasi dell'ultima o della penultima, ricordo inoltre che era seduta con le spalle appoggiate al finestrino e con la gamba ingessata appoggiata sui sedile verso il corridoio, non sicuro ma potrebbe trattarsi della gamba sinistra, la Calderone è stata fatta salire dalla porta posteriore, 19 marzo '93, ricorda quindi di averla vista con le spalle appoggiate al finestrino e con la gamba ingessata, appoggiata sui sedili che avevano i braccioli alzati, così da formare un'unica fila, ricorda che la scala anteriore non rientrava elettricamente e quindi non era fuori uso ma era soltanto non retraibile, e quindi... e che alcuni passeggeri sono infatti saliti attraverso questa scala. Infatti Fortini Guglielmo a una domanda del Pubblico Ministero che gli ricorda questa cosa dell'autoambulanza, 19 marzo '93 nella sua dichiarazione, "ricordo di aver visto l'autoambulanza dapprima parcheggiata di fronte all'aerostazione e poi sotto il DC9 dalla parte della scala posteriore del velivolo,

non ricordo chi abbia accompagnato la Calderoni dall'aerostazione fino al velivolo", lui risponde: "sì sì, sicuramente l'ho detto, adesso non sono passati... io non è che ricordo bene, ho detto che il traffico di ambulanze c'era e c'era prima e c'è tuttora, era... però forse sì, era continuamente, per cui sicuramente sarà stata accompagnata dall'autoambulanza", allora il P.M. gli dice: "ecco, adesso comunque il suo ricordo in questo momento qual è?" e lui dice: "adesso in questo momento... adesso non ricordo bene come è salita a bordo, perché ho detto sono passati tanti anni e le cose si... passano, si dimenticano, però - attenzione - che è stata accompagnata dal Comandante Ascione, sicuramente", c'era lui, si è prodigato anche ad assecondarla, a farla stare tranquilla e cose varie, che era un po' nervosa, udienza 30/10/2001 pagina 85 e 86. Avete sentito non ricorda nulla con esattezza, perché sono passati tanti anni ma sa sicuramente che è stata accompagnata dal Comandante Ascione e peccato che Ascione non dice che la Signora Calderone fu messa con le spalle al finestrino, ma dice che è stata messa vicino al corridoio e lo dice a pagina 190 dell'udienza

del 19/10 del 2001 rispondendo a una domanda dell'Avvocato Bartolo, "no credo corridoio, perché era troppo scomodo metterla fino al finestrino, era quasi impossibile nelle sue condizioni" e poi noi ci chiediamo ma perché usare il termine: "però so che è stata accompagnata dal Comandante Ascione sicuramente", quasi l'avesse saputo da altri e allora permettetemi una divagazione, pensate un attimo se qualcuno vi chiedesse che cosa ad esempio è accaduto tanto tempo fa, un qualcosa in particolare una cosa importante che per voi vi è rimasta impressa, ad che ne so la prima parola di vostro figlio, e Voi cosa rispondereste? "Eh, mi ricordo mi sembra che abbia detto, - che ne so - mamma, palla", non lo so, oppure direste: "so che ha detto mamma", pensatevi, e io penso che qualsiasi persona direbbe: "mi ricordo", perché convenzionalmente la maggior parte delle persone usa appunto questo termine per ricordare in prima persona e poi perché aggiungere sicuramente un rafforzativo, attenzione, non ricorda nulla perché è passato tantissimo tempo, però sa sicuramente che è stato il Comandante Ascione ad accompagnarla, non Vi sembra strano o comunque

curioso, quasi qualcuno gli avesse detto: "puoi anche non ricordarti nulla, ma mi raccomando la presenza del Comandante Ascione". E bene, Fortini stilò una relazione precisamente il giorno 30 giugno del 1980, che venne richiamata anche dal Pubblico Ministero quando sicuramente quindi i ricordi erano molto più freschi, dichiara di essere salito sull'Ititu proveniente da Ciampino subito dopo il suo atterraggio che avvenne alle 19:03. Ora, calcolando qualche minuto il Fortini dovrebbe essere salito a bordo non più tardi delle 19:10, parlò con il Comandante Gentile e dice: "no, non rilevo... - il Comandante Gentile dice - non ricordo, però so che c'era un tecnico, sicuramente ha fatto rifornimento", pagina 32, 17 aprile del 2002. E il teste Fortini quindi parla con il Comandante Gentile per sapere appunto quanto carburante dovesse caricare. E si ricorda che Comandante Gentile stava parlando con il Comandante Ascione. "E questo - aggiungi Fortini - per più di venti minuti, quando finalmente dopo un mio sollecito il Comandante Gentile mi rispose", poi torna in ufficio, quindi si suppone più o meno che sia sceso dall'aereo alle 19:30, e allora, a questo punto i calcoli non tornano, e

non tornano perché vi ricordate quello che Vi ha detto Ascione, io qua Ve lo devo per forza di cose ripetere, eh, il teste Ascione allora dice: "sì, io allora ricapitolo brevemente, allora sono arrivato in aeroporto in orario, un'ora prima del volo come previsto, l'aeroplano non poteva partire, perché si attendeva l'aereo di Milano per i passeggeri in coincidenza, ho visto una signora su una sedia a rotelle, ho visto che era molto triste, le ho fatto compagnia per un po' di tempo, le ho dato un po' d'acqua, qualcosa, insomma, poi è arrivato il famoso volo, l'aeroplano diciamo che si... si è fermato... poi lo stesso aereo proseguiva per Palermo", eccetera eccetera, il P.M. dice: "sì", il teste Ascione: "la signora a bordo dell'aeroplano", e il P.M. dice: "questo è il DC9 poi precipitato", dice: "sì, purtroppo", udienza 29/10/2001, pagina 93 e 94. E allora se tutto quel tempo, come il Comandante Gentile, se è stato tutto quel tempo con il Comandante Gentile, almeno fino alle 19:30, perché si deduce dalle dichiarazioni di Fortini, che è un teste paladino per l'Accusa, e come ha fatto allora ad incontrare appena arrivato in aeroporto la Signora Calderone per

circa un'ora confortandola fino ad accompagnarla poi sotto l'aereo, addirittura l'ha portata su in braccio, l'ha fatta salire dalla scala posteriore, in tre, l'ha messa sulla fila destra... ultima fila destra; e poi quando nel 1980 ha letto la relazione di Fortini, perché non gliel'ha detto: "ma che stai dicendo, io sono stato tutto il tempo con la Signora Calderone, ma quale colloquio con il Comandante Gentile", e allora non possiamo che immaginare una cosa, probabilmente all'epoca, ossia il 30 giugno del 1980 l'"Itavia" ancora non aveva pensato a nessuna versione plausibile da far credere. E allora io mi chiedo, ma come fa il P.M. ha sostenere che Fortini conferma la tesi del Comandante Ascione? È facile, prende in considerazione soltanto le dichiarazioni che gli fanno più comodo, e allora ve lo ricordate la ricerca della verità, il discorso che Vi ho fatto questa mattina, all'inizio, e adesso vediamo che cosa ci è venuto a dire il Comandante Gentile su quando e perché ha visto il Comandante Ascione. Badi bene, come Vi ho già detto, il P.M. prende in considerazione esclusivamente le dichiarazioni del Comandante Gentile per confermare la tesi del

trasferimento da un aereo all'altro della Signora Calderone, ma Gentile non dice solo questo, anzi, sconfessa in pieno il paladino del Pubblico Ministero, il Comandante Ascione, Gentile viene ascoltato all'udienza il 17 aprile del 2002, è un Comandante dell'"Itavia" in servizio quella sera sulla tratta Bologna/Cagliari/Palermo, veivolo Focher, ricorda perfettamente che la Signora Calderone era passeggera del suo aereo che passando per Cagliari doveva arrivare a Palermo verso le ore 22:00, fu presente al preimbarco della Signora Calderone sul suo aereo circa quindici/venti minuti prima rispetto all'imbarco degli altri passeggeri, e questo lo dice rispondendo ad una mia domanda all'udienza del 17 aprile, pagina 24. Ancora a pagina 44 dice: "lei consideri che prima dell'imbarco, insomma, è fatto un quarantacinque minuti prima il preimbarco", e quindi io chiedo: "quindi quarantacinque minuti prima è l'imbarco o il preimbarco?", "lui dice il preimbarco, il preimbarco", "ah, il preimbarco, ho capito, grazie". Dopo tale preimbarco l'imbarco di tutti i passeggeri, vide salire sul suo aereo il Comandante Ascione, ce lo conferma anche Fortini,

Ve lo ricordate. E questo particolare lo dice su contestazione di questa Difesa, perché io gli chiedo: "senta, prima lei ha parlato di un suo collega, si ricorda chi era questo suo collega?", "mi sembra che fosse Luciano Ascione, ecco", "però non lo sa con certezza?", lui... allora io gli dico: "no, quello... perché questo glielo chiedo perché quando lei è stato interrogato il 23 marzo del '93 ha detto un'altra cosa", e lui dice: "io all'epoca non ricordavo, poi ho ricordato effettivamente, ho ricordato poi... così, lì, al momento ho preso, dico... non mi ricordo... al momento non mi ricordo, e poi loro mi hanno fatto ricordare, insomma alla fine ho ricordato", quindi io gli chiedo: "quindi quando è stato interrogato lei ha risposto: <<non ricordo di aver parlato col Comandante Ascione, quel pomeriggio non ricordo di averlo visto>>, che salutandolo il copilota gli disse che la Signora Calderone doveva andare a Palermo, se poteva trovare il modo per trasferirla sul diretto...", e dopo tale richiesta il Gentile avrebbe informato lo scalo tramite un impiegato di rampa, questo risulta infatti a pagina 30 dell'udienza, dice: "un impiegato di scalo con un

operaio... dell'assistente, ma non mi ricordo chi fosse". E quindi tramite l'impiegato di rampa avrebbe informato lo scalo di questo trasferimento, che l'avrebbe quindi fatta scendere su una sedia a rotelle, che poteva scendere e salire gli scalini, questo lo dice a pagina 59, dice: "sì, c'era una sedia con delle ruote che potevano salire degli scalini, ecco, questa c'era, mi ricordo", ovviamente non è salito sul DC9 e non ha visto l'imbarco. E allora, vista la contrastante versione che è data da questo teste rispetto al Comandante Ascione, il P.M. ha esortato un confronto, e allora io devo essere sincera, mentre il comportamento del Comandante Gentile è stato un comportamento serio, lui ha continuato a ripetersi... a ripetere la sua versione, comportandosi anche in maniera molto positiva anche ad un pressante interrogatorio da parte sua, Presidente, che abbiamo assistito, e invece, devo dire in questa udienza 17 aprile del 2002, in aula ad una pessima figura del Comandante Ascione che in molti versi è risultato completamente inattendibile è stato in grado ancora una volta di modificare alcuni punti fondamentali delle sue

dichiarazioni, tanto da lasciarci veramente senza parole. Vediamo che cosa succede, incontra la Signora Calderoni negli uffici dell' "Itavia", non più nella sala d'attesa come aveva sempre sostenuto ma non ricorda quando, stette con lei circa mezz'ora e non più un'ora come aveva precedentemente detto e questo a una sua domanda Presidente, Lei dice: "un'ora prima, allora ecco allora a questo punto lei ha detto nella sala d'attesa lei incontra questa Signora Calderoni", lui dice: "sissignore, sì va bene, ufficio sì" e Lei dice Presidente: "come?" "eh più che sala d'attesa perché la sala d'attesa riguarda Signor Presidente, tutti i passeggeri, questa signora è stata messa in un ufficietto dell' <<Itavia>> insomma non so come dire, più confortevole, si fa per dire", udienza 17 aprile 2002, pagina 115, e ancora ad una domanda dell'Avvocato della Difesa di Ferri, l'Avvocato Carmona, dice: "e più o meno si ricorda quando si intrattenne con la signora?" e lui gli risponde "sicuramente circa una mezz'oretta, una mezz'oretta sì", ancora l'Avvocato Nani che gli dice: "ecco proprio alla fine del verbale, chiedo scusa, quindi lei dice alla fine di quella dichiarazione del 15 marzo di

essere... intrattenuta con la stessa per circa un'ora prima del volo", "eh, adesso che fa modifica il suo ricordo? Il fatto che abbiamo stabilito che dovendo lei partire alle Ordinanza 20:00 è arrivato in aeroporto alle ore 19:00 e si è intrattenuto per molto tempo, diciamo, fino alle 19:30, le 20:00 insomma con la signora Calderoni no?" lui dice: "sì sì, certo sì", pagina 90 e 91. Quindi non si capisce, prima un'ora poi mezz'ora, poi ridiventa un'ora non sa quanto tempo si è intrattenuta, all'inizio aveva detto: "ah, un sacco di tempo sono stato con la Signora Calderone l'ho confortata", vi ricordate "gli ho dato l'acqua, gli ho detto non si preoccupi", altra cosa contraddizione, non portò più la signora personalmente spingendogli la sedia a rotelle, ma due impiegati dello scalo vennero a prendere la signora negli uffici dell'"Itavia" e lui li accompagnò soltanto, infatti a pagina 70 dice: "impiegati, comunque mi sembra che fossero un paio en passant", ancora sottolineo in particolar modo che non issò la signora imbraccio, perché altrimenti se le fosse accaduto qualcosa poi avrebbe avuto delle responsabilità, infatti all'Avvocato Nanni, dice:

"quindi lei non è che lei prende in braccio per..."... "no, signore, no signore avrò aiutato probabilmente ma comunque l'hanno portata gli impiegati o l'impiegato, io penso che fossero due", pagina 91, 92, 17 aprile 2002. Eh, peccato però che in istruttoria e nell'altra udienza del 29 ottobre del 2001, aveva detto l'esatto contrario, ve lo ricordate, lo sta interrogando l'Avvocato Nanni le dice, "il 15 marzo '93 quando viene sentito nella fase istruttoria lei dice testualmente, nel '93?" "sì sì, '93" e lei dice: "accompagnai la Calderone personalmente insieme ad un altro impiegato di scalo di cui non ricordo il nome a bordo del DC9, <<Itavia>>, preciso che da terra sollevammo la Calderone a braccia, lasciando la sedia a rotelle sotto bordo e la facemmo accomodare salendo dalla porta posteriore del veivolo, il primo sedile entrando a destra, davanti a... vorrei precisare che ricordo benissimo che fui io e personalmente ad allacciare la cintura di sicurezza". E allora lui risponde: "guardi per le dimensioni delle scaletta adesso le ripeto, purtroppo andiamo ad occhio, ma normalmente è difficile in due a meno che una non la prenda per i piedi e l'altro per

la testa, ma se questa signora aveva le gambe che erano ingessate, avevano dei problemi, quindi normalmente l'impiegato è più capace, è più robusto, la prende gli altri lo aiutano", pagina 100, udienza 17 aprile 2002; ma aveva detto l'esatto contrario, lo aveva detto a me personalmente in udienza 29/10/2001 a pagina 205 vedete che cosa vi riporta, io le dico: "allora lei ha detto che ha portato la Signor Calderone sulla scala posteriore dell'aereo", lui dice: "sì" "e l'ha presa a braccio ho capito bene, insieme al Signor Angelino?" "mi sembra di ricordare che più o meno sì, questo è avvenuto" "e allora come avete portato la signora sulla scala in braccio?" "è stata sollevata dalla sedia a rotelle immagino di ricordare e uno davanti e uno dietro l'abbiamo accompagnata sopra". Vi ricordate quando vi ho detto all'inizio che sarebbe rimasto vittima di questa dichiarazione? Così è accaduto, ancora altro punto di contraddizione insiste nel dire di non avere incontrato mai il Comandate Gentile, lo dice alla collega Carmona sempre che gli chiede "va bene, un'ultima domanda volevo farle, si ricorda se il 27 giugno '80, lei ebbe modo di incontrare il

Comandante Gentile?" lui dice: "una discussione o qualcosa di importante, probabilmente me lo ricorderei, non me lo ricordo, perché se ci siamo incontrati, forse buongiorno e buonasera, mi dispiace non sono in grado di ricordarlo". Eh, non ricorda nemmeno la dichiarazione di Angelini che dichiara che la signora era stata sistemata nell'ultima fila dai barellieri, non ricorda l'incontro con Gentile, lo aveva sentito Fortini che ci ha detto "per più di venti minuti ho dovuto richiamare io il Comandante Gentile", però forse pensa che Gentile ha più memoria di lui. Per il resto conferma quanto detto il 15/03/'93 e non ha detto che accompagna lui la persona, la Signora Calderone in braccio, e rimane addirittura stupefatto quando il Pubblico Ministero gli dice che Gentile invece ha appena detto che la Signora Calderoni era sul suo volo, e che lui è salito per esortarlo a cambiarla di volo portandola sul diretto per Palermo, 17 aprile 2002 pagina '88. Si è contraddetto varie volte ancora in merito alla richiesta di autopsia della Calderone, ha pensato che non fosse assolutamente possibile la teoria della bomba nella toilette già il 14 luglio 1980, quando

ancora nessuno aveva dato questa ipotesi. E non era stata fatta ancora l'ipotesi della bombola erano varie le ipotesi, tutto questo perché? Perché il corpo della Signora Calderone è stato ritrovato, e forse allora, è proprio per questo motivo che i dipendenti dell'"Itavia" hanno più o meno confermato questa circostanza, si sono anche un po' contraddetti però più o meno l'hanno confermata ossia che la Calderone, era seduta nella parte posteriore dell'aereo, e allora mi chiedo, avevano paura di perdere il posto per la chiusura della compagnia? O queste sarebbero state le disposizioni dall'alto, vi ricordate? "So per certo, sicuramente è stato il Comandante Ascione, so che è stato il Comandante Ascione". Eh, sembra quindi che tutti gli interrogatori fatti nei primi giorni dopo il disastro abbiamo avuto un particolare interesse a questa posizione di questa povera Signora Calderone, interesse che a quel tempo appariva, completamente ingiustificato, l'ipotesi bomba è accennata da qualcuno se avere alcun elemento concreto, ma perché poi affannarsi a negare l'esistenza di questo ipotetico scoppio proprio nella toilette e la cosa appare strana, ma no è strana per gli

Inquirenti che ancora oggi continuano a sposare questa teoria, si decidessero però. Altro che stranezza, che imprecisione nei ricordi, e quando qui il P.M. ci viene a dire, e quindi è possibile che a dodici anni di distanza questi testi molto imprecisi abbiano visto sugli orari, sulle cose, abbiano sicuramente equivocato sui due aerei come abbiamo visto hanno equivocato dicendo di aver visto partire uno, due, eccetera, quindi che abbiano equivocato ricordando solo la collocazione, diciamo, del posto anteriore della Signora Calderone, viceversa l'altra, la versione fornita dal Comandante Ascione, che è stato avvalorato da altri testi a rispondere anche a riscontri oggettivi abbiano detto su quella anomalia compatibile della scala che non era funzionante, eccetera eccetera, pagina 42 e 43 udienza 16/12/2003. E ancora il P.M. insiste, perché dice "che allora noi dobbiamo ritenere che la Signora Calderone, era seduta appoggiata alla toilette e che quindi se questa è la posizione noi abbiamo elementi per dire è così, e voi non avete elementi per dire che è il contrario, quindi due sono le cose, noi abbiamo elementi per dire che è così, e voi non avete non potete sostenere, non

avete elementi per sostenere il contrario, se così è, se in ipotesi c'è stata una bomba collocata all'interno della toilette allora dobbiamo cercare levare le due cose... verificare, studiarle", pagina 44. Il problema è sempre quello, ma il P.M. dice anche un'altra cosa, ve lo ricordate questa ipotesi della bomba... la bomba piccola, la bomba grande, ma non era presente in aula oppure ricordo male io quando l'Ingegnere Eula ha spiegato che la bomba è soltanto l'innesto, perché in realtà quello che provoca maggior danni è la decompressione improvvisa, e allora il P.M. si dovrebbe rendere conto di qual è veramente la verità, quanto meno cercare di considerare tutte le versioni e non soltanto quelle che gli fanno comodo o almeno non osannare la versione di una persona quale il Comandante Ascione che proprio santo non è, anzi, i suoi riscontri oggettivi quali l'esempio quello... ad esempio della scala non funzionante in realtà non riscontrano assolutamente nulla, sappiamo che la scala era soltanto non retraibile elettricamente, sappiamo pure che molti testimoni hanno affermato che hanno utilizzato la scala anteriore per salire sul DC9, quella sera. Quindi

come fa a sostenere, noi abbiamo elementi per dire che è così, e voi non potete sostenere e non avete elementi per sostenere il contrario, beh, ci vuole veramente un bel coraggio. Ma ritorniamo a questo confronto tra Ascione e Gentile ovviamente questo confronto come la maggior parte dei confronti ahimè non serve a nulla, in quanto ognuno rimane nella sua versione e poi ovviamente voi avete il compito arduo di decidere qual è il teste che appare più credibile, e soprattutto giudicando il comportamento processuale tenuto dai due testi. L'intera vicenda rimane veramente complicata per una velleità di dichiarazione da parte di tutti quanti i testi che sono stati escussi sull'argomento, non si riesce a comprendere con precisione, dove sia stata situata questa poveraccia, lasciatemelo dire della Calderone, e soprattutto se il suo ritrovamento possa in qualche modo screditare l'unica tesi tecnicamente sostenibile così come più volte ricordavo dal Professor Santini, appunto quello della bomba. E alla luce delle successive testimonianze che hanno completamente abbandonato l'ipotesi del missile, sembra che questa vicenda fondamentale almeno inizialmente

per l'accusa abbia perso qualsiasi valore, soprattutto dove si pensi che altri testi e in particolare dei Periti nominati dal Giudice, hanno dichiarato al Giudice Istruttore, dal Dottor Priore, hanno dichiarato che la paratia che suddivideva il bagno dalle ultime file dell'aereo poteva tranquillamente fare da copertura rispetto agli oggetti e alla persone che si trovavano dietro la medesima, il ritrovamento del cadavere della Calderone non può quindi assumere alcun tipo di prova, a conforto della teoria dell'Accusa e che ha tutt'oggi non ha... dopo ventiquattro anni, ancora non ha deciso quale strada percorrere. Ma non è tutto qua, infatti quando il P.M. nella sua requisitoria vi dice: "si potrebbe argomentare ovviamente da parte della Difesa che l'eventuale esplosione all'interno della toilette avrebbe scaraventato fuori dall'aereo la Signora Calderoni, ma questo se qualcuno ve lo argomentare in questo modo, questa argomentazione non è fondata, non sarà fondata, perché la stessa non essendo deambulante doveva essere legata al sedile, con la relativa cintura e quindi ciò avrebbe potuto determinare il fatto che la

Signora Calderoni restasse all'interno della fusoliera fino all'impatto con il mare, comunque si deve anche notare che nei casi in cui alla completa apertura della fusoliera non tutti i corpi sono stati automaticamente espulsi", eccetera eccetera, 16 dicembre 2003 pagina 46. Eh, in realtà questa argomentazione potrebbe emergere considerando anche la conclusione delle indagini Medico Legali avanzate attenzione dai Consulenti della Parte Civile, e non di questa Difesa. E tale perizia ha concluso nell'escludere ogni segno di ustione sul corpo della Calderone e ritenendo che la stessa sia morta all'interno dell'aereo al momento del suo schianto in mare. E così anche il Professor Giusti lo dice, era ancora nell'aereo quando ha impattato l'acqua, e ciò quindi porterebbe ad escludere la questione della Signora Calderoni in fondo alla cabina dei passeggeri, perché essendosi perduta la coda, e... essendosi aperta la fiancata destra abbiamo visto al momento dell'esplosione la stessa sarebbe stata comunque risucchiata fuori dal velivolo, nell'istante dell'evento distruttivo, così come in effetti è accaduto per altri passeggeri e non sarebbe rimasta invece sino

all'impatto con il mare a bordo del velivolo, a nulla valendo poi l'eventuale cintura di sicurezza e... che sarebbe potuta comunque essere stata slacciata dalla stessa durante il volo, e dire infatti che la Signora non era deambulante non significa dare per certo che la stessa fosse legata usando una parola del Pubblico Ministero. E che non abbia potuto slacciarsi la cintura di sicurezza, e no solo non si potrebbe così come ha fatto l'Accusa dare nemmeno per scontato che la semplice cintura di sicurezza abbia incollato saldamente al sedile la povera signora. E poi quando mi si viene a dire che la signora era seduta con le spalle al finestrino, beh, mi diventa un po' difficile immaginare come deve essere messa questa cintura di sicurezza io sono con le spalle seduta al finestrino... con le gambe sui sedili, come faccio a far passare la cintura di sicurezza pensateci, e c'è anche un altro discorso da fare risulta appunto che la Signora è tornata a galla, eh, cioè significa che non aveva la cintura di sicurezza allacciata, perché altrimenti sarebbe rimasta giù, come lo è rimasta la minore Superchi. Eh, ma a parte questi dettagli tecnici, il problema, comunque potrebbe

essere risolto anche da quello che ci ha riferito il Professor Castellani dice: "se la Calderone fosse stata seduta infondo all'aereo, il corpo della stessa era comunque sufficientemente schermato sia dalla parete della toilette, sia dallo schienale del suo sedile e non dimentichiamo che la mancanza di ustioni non costituisce prova che non ci sia stata esplosione", nel processo, nel caso di Lockerbie nessuna vittima presentava questi segni eppure lì abbiamo visto come, che cosa è accaduto. Castellani ha anche aggiunto che il cadavere della Calderoni mancava di un piede che a suo dire, potrebbe forse qualora si volesse la sua posizione la parte posteriore essere stato staccato dalla forza esplosiva passata sotto il sedile, e potrebbe ovviamente comunque tutta questa storia essere a sostegno secondo voi della tesi dell'Accusa? Laddove comunque si volesse screditare la teoria della bomba, preferendo quella della quasi collisione, ma qui la prova raccolta l'abbiamo vista come è rimane assolutamente insufficiente per certe versi, addirittura incredibile e cade addirittura nel ridicolo. E invece un altro argomento importante

che emerge dalle dichiarazioni di tutti i testi è quello della sicurezza degli aerei dell'imbarco dei passeggeri ed in particolare dei bagagli, sicurezza per modo di dire vi ho detto, appare fin troppo evidente che non vi era alcun tipo di controllo soprattutto in relazione ai bagagli stivati che venivano abbandonati alla mercé di qualsiasi persona che in qualsiasi momento avrebbe potuto prelevare o sostituire o aggiungere qualsiasi tipo di oggetto, e in relazione a questo argomento è necessario allora considerare quanto vi ho detto all'inizio vi ricordate quello che vi ho detto qual era veramente la prova "Itavia", ebbene, c'è da considerare infatti questa altra ragione dell'interesse dell'"Itavia" ha collocare la Signora Calderone alla fine dell'aereo, e per assenza di ustioni negare qualsiasi scoppio nella zona posteriore. È emerso infatti che a proposito dell'inchiesta dell'"Itavia" che a seguito di una lettera del Pilota dell'"Itavia" Signorini del 4 luglio dell'80, ci fu una certa preoccupazione dei Piloti dell'"Itavia", e perché una certa preoccupazione, perché Signorini scrivendo al Comandante Adriano Chiappelli, per conoscenza al

Dottor Luzzatti dice: "il Signor Alessandro gu... di Bologna istruttore di attività subacquea presso il club vacanza... mi ha messo al corrente in forma ufficiosa che a bordo dell'A.M. I-Tigi si sarebbero potuto trovare attrezzature subacquee appartenenti ai passeggeri eventualmente diretti al villaggio turistico di Ustica, dove erano in corso campionati di pesca e fotografia subacquea, lo stesso Signor Grossato ha tenuto a precisare che attendeva al villaggio i coniugi Ventura di Bologna, amici personali... poi nell'incidente, vorrei cortesemente far notare che fra l'attrezzatura di un subacqueo a me nota in quanto tale possono trovarsi giubbetti, bombole caricate ad aria compressa per la respirazione subacquea". E allora tutti sapevano o avevano sentore nell'"Itavia" che sugli aerei probabilmente venivano imbarcate anche delle bombole di ossigeno cariche e non scariche... e non scaricate come previsto, risulta infatti che tra il materiale ritrovato c'era anche una... delle bombole di ossigeno

Ordinanza, Sentenza pagina 56, eh, infatti le bombo piccole potevano entrare tranquillamente in una valigia normale, è stato inoltre recuperato

materiale da sub, e lo stesso Chiappelli dice che quando andò a Palermo vide una bombola verde, e infatti a pagina 56 dell'Ordinanza Sentenza Dottor Priore, vediamo appunto che è stato recuperato un seggiolino con targhetta altro spezzone di velivolo di dimensione, eccetera eccetera, una bombola ossigeno, abbiamo detto che i bagagli dei passeggeri, quindi non venivano controllati, e venivano posti nel bagagliaio di coda, mentre le merci venivano poste nel bagagliaio anteriore, e questo potrebbe spiegare allora, perché, perché l'"Itavia" ha cercato subito di dimostrare che non c'è stato nessuno scoppio nella parte posteriore dell'aereo. Eh, cioè però non sarebbe coerente con il ritrovamento di T4, T.N.T. nelle valigie, è vero anche che però, cioè si potrebbe contestare questo da parte dell'Accusa, è vero che però a quell'epoca i primi di luglio ciò non si sapeva, l'ipotesi di qualche bombola scoppiata era ancora valida, e come vedete le indagini sulla vicenda Calderone che hanno dimostrato delle grandi contraddizioni che ho cercato di farvi vedere, sono state molto, molto più consistenti di quelle relative al fatto che a Bologna ove la sicurezza

era precaria e molte informazioni erano carenti, avrebbe potuto realizzarsi questa azione di sabotaggio terroristico o mafioso che sia, e non va dimenticato che il proprietario dell' "Itavia" Avvocato Davanzali era titolare anche di altre società edilizie, e si vede... al villaggio turistico in Calabria, realizzato con l'aiuto dell'amico del Dottor Zurlo, come abbiamo saputo a dibattimento che allora era Sindaco di Catanzaro, e la "Satar" aveva degli interessi con la Libia, cosa che in questo processo è stato del tutto non evidenziato, e infatti Carli Claudio nell'interrogatorio del 7 maggio del '94 ha detto "Davanzali ha avuto diversi affari con la Libia, ha realizzato grandi opere specialmente nel settore portuale, di... forniture di attrezzature di laboratorio", eccetera eccetera. Addirittura Carli Claudio è venuto, ha detto sempre il 7 maggio del '94 che a suo tempo era dipendente della "Satar" che il Ministro Formica ne era socio occulto, lui dice: "non so chi fosse il reale proprietario della società <<Itavia>> so che in questa società aveva interessi anche il Ministro Formica come socio occulto", e la "Satar" realizzò importati opere in Libia nei

settori portuali edili della fornitura di attrezzature di laboratorio, ma erano effettuate anche forniture militare, gestite da altre aziende facenti capo a Davanzali che seguivano più o meno l'itinerario Polonia, Palermo, Mazzara Del Vallo e da qui con i pescherecci andavano in Libia e infatti i due Ingegneri della "Satar", morirono nel 1981 a breve distanza l'uno dall'altro e investiti entrambi da un camion mai identificato, erano Lanciotti investito sull'autostrada Bologna-Ancona e Fabretti investito in Libia e poi portato in ospedale a Bologna dove morì. E altre persone citate nella vicenda sono Savelli Gianantonino sentito il 4 marzo del '94 che diede anche il telefonino riservato dell'Avvocato Davanzali che poi è risultato vero e l'Avvocato Albertini di Ancona citato ancora come esecutore della Strage di Bologna, va detto che sia Carli che Savelli avevano dei pesanti procedimenti penali è vero sì, avevano dei precedenti penali e il Savelli addirittura avrebbe riferito al Dottor Priore che a fare l'attentato di Ustica sarebbero stati i libici come mezzo di pressione su Davanzali per liberare Parisini anzi come reazione al fatto che

Davanzali non aveva accettato le proposte libiche di fare a sua volta degli attentati per conto della Libia, 7 maggio '94, non si crede che la cosa abbia avuto seguito comunque il Davanzali sicuramente non era estraneo ai rapporti con la Libia, e non era estraneo neanche con persone poco raccomandabili. E in queste circostanze non certo chiare e del tutto trasparenti sarebbe stato sicuramente opportuno da parte dell'Accusa approfondire queste indagini, specie in relazione al disastro di Ustica, ora come vi ha già ricordato l'Avvocato Forlani è noto che l'"Itavia" nel 1980, era in cattive condizioni economiche interventi in Parlamento ci sono stati in proposito, le sue condizioni evidentemente avevano impatto sulla bontà della manutenzione dei velivoli, è stato anche detto in Parlamento, lo ha detto lo stesso Senatore Gualtieri, Ve lo ha già ricordato testé la collega, Gualtieri che poi è divenuto Presidente della Commissione Stragi e che ha affermato che lui prendeva spesso quell'aereo "Itavia" e ogni volo era una scommessa, aveva inoltre richiesto il ritiro della licenza dell'"Itavia" precedentemente a tutto quanto. Ugualmente proprio in quei giorni

prima del disastro i dipendenti della C.G.L. dell' "Itavia" avevano fatto sciopero per protestare contro la cattiva manutenzione e va detto a tutti quanti quelli che attribuiscono il fallimento dell' "Itavia" alla "Strage di Ustica", perché così viene chiamata, Ve lo ricordate all'inizio? E' che proprio in questa Corte di Assise, in questa aula all'udienza del 6/12 del 2001 il Ministro dei Trasporti Formica che aveva decretato il ritiro della licenza "Itavia", ha affermato che quel provvedimento non aveva niente a che fare con la il disastro di Ustica e che esso fu dovuto ad una rinuncia dell' "Itavia" che disse che non era più in grado. Infatti ad una domanda del Pubblico Ministero Salvi dice: "ma si giunse alla revoca delle concessioni dell' <<Itavia>> che lei ricordi?" e lui dice: "beh, anche qui guardi, le concessioni, anche questo è un argomento, le concessioni dell' <<Itavia>> non furono revocate, l' <<Itavia>> rinunciò e lì c'è tutta una storia, questa è tutta descritta da me benissimo in Parlamento", eccetera eccetera, pagina 40 6/12/2001, e allora che gli imputati c'entrino con il fallimento dell' "Itavia" non è proprio accettabile, questo

Formica lo aveva già detto in Commissione Stragi e poi una frase che mi è rimasta impressa di Formica è quando dice: "ovviamente dopo che è accaduto il fatto non è che io mi sono rivolto all'«Itavia», perché per sapere se c'era o non c'era la manutenzione... perché è come chiederlo all'acquaiolo se l'acqua è fresca dirà freschissima" e allora il Pubblico Ministero, il Giudice Istruttore che cosa ha fatto, ve lo ricordate quando vi ho detto della lettera di Chiappelli, "come da sua richiesta le trasmetto copia della relazione", ma perché loro non erano in grado di andare a verificare le ipotesi di sicurezza dell'aeroporto di Bologna? Come vedete sono tutti questi particolari che potevano essere approfonditi, soprattutto laddove ci si è interessati veramente di tutto e di più. Ma in tutto ciò non si riesce a capire la relazione di questo discorso con il capo di imputazione, anche non emerge alcunché in merito ad un'eventuale responsabilità del Generale Bartolucci e anche qui questa rappresentazione dei fatti ci crea soltanto una tantissima confusione e io per terminare vorrei farvi presenti alcune cose strane che accaddero quella sera all'aeroporto di

Bologna e di cui nessuno si è mai preoccupato, è una tra queste è la scomparsa del cosiddetto foglio giallo, questa assume una particolare importanza, questa circostanza, perché? Perché noi sappiamo che il Tecnico dell' "Itavia" Pasquale elabora una relazione sull'attività svolta la sera dell'incidente insieme a Fortini e consegnata poi al Comandante Chiappelli, è un particolare che lascia perplessa questa Difesa ma non gli inquirenti, riguarda la scomparsa del famoso foglio giallo di cui si è completamente persa qualsiasi traccia e si tratta di una pagina del Q.T.B., Quaderno Tecnico di Bordo, volgarmente chiamato libro di ferro, sul quale viene riportato lo stato di efficienza del velivolo in tutte le sue componenti e per tutta la sua vita, in tale libro sia i Piloti che i Tecnici riportano l'efficienza o meno degli apparati di bordo e dell'apparecchiature. Il Pilota e l'equipaggio del velivolo al termine del volo compilano il libro scrivendo delle eventuali inefficienze che se importanti dovranno essere riparati prima del prossimo volo. Il Pilota prende prima di partire visione dello stato di efficienza dell'aereo, firma per presa visione e

accettazione dell'aereo stesso. Il foglio sul quale il Comandante firma l'accettazione del velivolo è in duplice copia, una di questa colorata in giallo, appunto, rimane al Tecnico di terra che la conserva secondo le norme. Orbene, in questo caso il Pasquale alla partenza del DC9 riceve dal Comandante Gatti il foglio giallo con la firma di accettazione, ma l'indomani, il 28/06/'80 quando alle 8:00 arriva in aeroporto dopo aver saputo dell'incidente non riesce più a trovare questo foglio, nessuno sa che fine abbia fatto. Ascione pensa addirittura che non sia un elemento primario tanto che non lo richiama nemmeno nella sua relazione, ha scritto non si sa quanto sulla vicenda Calderone e di questo non dice niente? E se era o meno di estrema importanza noi non lo sapremo mai, ma la sottrazione o la perdita dello stesso ora può significare qualche cosa? E per quale motivo poi in fase di indagini nessuno dell'autorità procedente ha mai considerato questa cosa? Questo documento si badi bene è stato ricercato subito dopo l'incidente e non... e non come tanti altri documenti dei radar ricercati dieci anni dopo. La relazione dell'"Itavia" redatta da Chiappelli

afferma che sono stati consultati i Q.T.B. e tutto quanto era regolare, non la menziona affatto questa cosa che è sparito. Altra questione ed ultima, è il famoso pacchetto che contiene il materiale tecnico, anche questo rimane un mistero, chi ha portato nel galey tale pacco che stante alla scritta sulla scatola conteneva materiale Tecnico e sappiamo che questo pacco fu denunciato per radio pochi minuti prima dal decollo dal Copilota Fontana a Fortini e a Pasquale che erano nell'auto a terra in attesa, appunto, della messa in moto del DC9, pensando che qualcuno lo avesse dimenticato e per andare quindi a ritirarlo, infatti dicono: "ma il Copilota Fontana disse che non erano ancora autorizzati alla messa in moto ma volevano informarci che a bordo dell'A/M vi era un particolare tecnico e disse di andarlo a prendere ed io risposi che era l'attuatore della scala che andava sostituito sullo stesso A/M, sullo scalo di Palermo nella sosta notturna dopo l'arrivo del volo", eccetera eccetera, 30 giugno '80. Fortini è più vicino alla radio e su suggerimento di Pasquale lo tranquillizza dicendogli che era un pezzo di ricambio e quindi abbiamo visto che

questo non è stato comunque mai accertato. Tale testimonianza sia di Pasquale che di Fortini è del 30 giugno dell'80, scritta sulla relazione che fu consegnata da Chiappelli al Magistrato. Allora logicamente dobbiamo dedurre che fu imbarcato a Bologna in quanto venendo l'aereo precedentemente da Palermo e tornando a Palermo non avrebbe avuto senso fargli fare avanti e indietro, ora a parte la veridicità della scritta del pacchetto e di quello che è stato dichiarato da Fortini e da Pasquale, la circostanza che rimane gravissima è che qualsiasi cosa, dico qualsiasi cosa poteva essere fatta imbarcare sull'aereo all'insaputa dell'equipaggio, altrimenti il Pilota non avrebbe chiesto a terra spiegazioni, no? Perché si sarebbe rivolto prima all'equipaggio, gli avrebbe detto: "ma che cos'è questo?", quindi probabilmente l'equipaggio gli avrà detto: "io non so, non sappiamo nulla" e quindi da qui si è volto a Fortini e a Pasquale e questo episodio accadeva poco prima del decollo, ricordatevelo anche questo e quindi questo... questo episodio ammesso che effettivamente il pacchetto contenesse veramente del materiale tecnico, è una prova schiacciante, questa sì che

è una prova e non gli indizi del Pubblico Ministero, è una prova schiacciante che nell'aeroporto di Bologna la sicurezza non era assolutamente garantita e chiunque poteva mettere sul velivolo ciò che voleva senza che l'equipaggio ne venisse a conoscenza, per di più questo è stato anche inserito come allegato nella relazione Luzzatti, l'unica Commissione che, appunto, aveva l'obbligo di scoprire la cause del disastro per legge e nemmeno l'Autorità Giudiziaria l'ha considerato. Allora ci si chiede: ma era più importante verificare la posizione della Signora Calderone con tutte quelle indagini che sono state fatte e non interessarsi in alcun modo di questo terribile particolare? Questo lo lascio a Voi. **PRESIDENTE:** la Corte rinvia all'udienza del 22 marzo, ore 9:30 invitando gli imputati a ricomparire senza altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a r.l. ROMA - ed è composta di nn. **148** pagine.

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