



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

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

1 - DOTT. GIOVANNI	MUSCARÀ	PRESIDENTE
2 - DOTT. GIOVANNI	MASI	G. a L.

DOTT. ERMINIO CARMELO	AMELIO	PUBBLICO MINISTERO
-----------------------	--------	--------------------

SIG.RA DANIELA	BELARDINELLI	CANCELLIERE B3
----------------	--------------	----------------

SIG. ANTONIO	CINÀ	TECNICO REGISTRAZIONE
--------------	------	-----------------------

SIG. NATALE	PIZZO	PERITO TRASCrittore
-------------	-------	---------------------

UDIENZA DEL 22.03.2004

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

* R O M A *

ARRINGA

AVVOCATO DIFESA CECI

RINVIO AL 24.03.2004

PRESIDENTE: Prego! Allora gli imputati sono tutti presenti, Avvocato Equizi in sostituzione di Bartolo e Nanni, prego Avvocato Ceci!

ARRINGA DELL'AVVOCATO DIFESA CECI.-

AVV. DIF. CECI: Signor Presidente, Signor Giudice a latere e Signori della Corte io riprendo oggi la discussione per gli argomenti che mi competono, l'altra volta abbiamo visto l'Aeroporto di Bologna e quello che è accaduto e le indagini che non sono state effettuate né dal Pubblico Ministero e né dal Giudice Istruttore, oggi prenderemo in considerazione la Commissione Luzzatti che a Voi è molto nota ovviamente e poi andremo a vedere che cosa è successo anche nella Commissione Blasi, Vi anticipo che non Vi farò un discorso cronologico ma cercherò di mettervi insieme quanto più possibile, alcune contraddizioni che nascono appunto nella Commissione Luzzatti e poi si ripercuotono ovviamente nella Commissione Blasi con la "Selenia". La Commissione Luzzatti come a Voi è noto è la Commissione, scusate eh, è la Commissione d'Inchiesta tecnico formale che viene nominata dal Ministro dei Trasporti il 30 giugno

1980, a dire del Ministro stesso qui in udienza la Commissione che era investita di questo compito di accertare i fatti, doveva svolgere un'attività di collegamento stretto con l'Autorità Giudiziaria come organo diciamo, scusate il termine, continua Formica forse non è esatto ma insomma questo era il significato, un organo peritale tecnico, e questo lo dice a pagina 21 dell'udienza del 6/12/2001. La Commissione come Voi ben sapete era presieduta dal Dottor Luzzatti che era Dirigente della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, aveva come membri Antonio Ruscio, Riccardo Peresempio, che erano sempre della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, aveva un altro membro Francesco Bosman che era un membro del R.A.I., aveva Aldo Mosti che era un membro dell'A.M., Enzo Antonini, Gaetano Manno, Bernardo Screlardi che erano dei Piloti esperti e poi c'erano Piero Fucci che era un Medico Legale e Piero De Luca che era un esperto sanitario. Ora per quanto riguarda l'attività Medico Legale c'è da dire che delle trentanove salme recuperate sette sono state sottoposto ad autopsia, altre sette ai raggi X e quattro a un esame esterno e a rilievi

fotografici, questa parte che la Luzzatti dedica alle salme è molto sintetica, questa parte che viene dedicata alle risultanze medico legali, secondo la Commissione la natura delle lesioni che vengono riscontrate in un gruppo di salme, sono ben quattordici dimostra che parte dei passeggeri sono precipitati liberi nel vuoto e che quindi sono stati probabilmente proiettati fuori dalla cabina da un'ampia apertura, l'istantaneità dell'evento, l'alto livello di energia sviluppatosi all'interno dell'aeromobile, ve l'ho già ricordato l'altra volta, sono caratteristiche dei fenomeni di decompressione esplosiva e su questo ci siamo già soffermati, né Fucci, né De Luca hanno però partecipato alle autopsie, questi ultimi sentiti in dibattimento hanno confermato comunque le ipotesi già fatte sostenendo soprattutto la fretta e la superficialità con le quali vengono appunto svolte queste indagini, in particolare dicono le autopsie sono state poche, a causa di che cosa? Ovviamente dell'opposizione delle famiglie che reclamavano le salme per forza di cose e poi all'epoca l'istituto di medicina legale dove appunto hanno messo i corpi era in fase di

ristrutturazione e non aveva celle frigorifere, ciò significa che dovevano fare tutto quanto in fretta. C'è da sottolineare che il Ministro Formica quando è venuto qui davanti a Voi a dibattito appunto ha detto che è stata la prima volta e credo l'ultima in cui a una Commissione d'Indagine è stato dato il mandato di presentare in progress delle prerelazioni, tant'è vero che fu proprio a seguito della prerelazione che fu presentata il primo... nell'ottobre, una bozza... no, poi dice nel primo novembre, poi il 9 dicembre, una prerelazione dove si scartava in via definitiva il cedimento strutturale, eccetera eccetera, voi sicuramente l'avete, mi consentì non solo di mandare questa prerelazione al Presidente delle Camere e al Governo ma mi consentì anche di poter spiegare in aula alla camera che in sostanza vi erano delle ipotesi aperte che poi, eccetera eccetera, sono quelli che conoscete a pagina 22. E che quindi questa sua proposta di avere delle prerelazioni era stata per un unico fine, unica ragione, era quella di dare appunto al Governo una risposta prima possibile, perché ve lo ricorderete quando Vi ha detto: "sicuramente la Commissione ci

metterà un sacco di tempo, quindi io che cosa dico al Parlamento? E quindi mi servivano delle prerelazioni" e lui viene a dire: "però questa è la prima e l'ultima volta" perché poi si è reso conto anche lui che ci sono stati comunque dei problemi. Infatti nell'Ordinanza, Sentenza del Giudice Priore a pagina 1747 leggiamo che la Commissione del 31 luglio successivo presentò la relazione preliminare sullo stato delle indagini, nella quale dopo aver riportato informazioni sull'equipaggio, sull'aeromobile, sul volo, redigeva un prospetto delle azioni da compiere, uno, per la verifica dell'ipotesi di collisione aerea; due, per la verifica delle ipotesi della bomba a bordo e di materiale pericoloso; tre, per la verifica dell'ipotesi di rilevante cedimento strutturale, e per quanto riguarda la prima verifica ossia quella per la collisione aerea stimava necessarie che cosa? L'acquisizione dei dati radar civili e militari riferiti non soltanto al volo del DC9 per la ricostruzione della cinematica dell'evento ma anche per una valutazione delle tracce che a un primo esame fossero state ritenute non coerenti, e questo per consentire anche un controllo incrociato -

continua il Giudice Priore - tra le risultanze del radar di Ciampino Selenia e Marconi, e del radar di... della Difesa Aerea. In questa fase la Commissione - dice ancora Priore - si sarebbe avvalsa del supporto tecnico della "Selenia" e che sarebbe poi stato opportuno un confronto con gli altri interessati, quindi parla del Fa... dell'N.T.S.B., della "Douglas", eccetera. Altra cosa dice ci voleva l'acquisizione per il tramite dell'Autorità di Governo di notizie N.A.T.O. in merito all'attività militare svolta dagli alleati e dagli altri paesi in quella zona e in quel giorno, questo è un argomento che è stato trattato penso anche fin troppo, l'ha trattato non soltanto l'Avvocato Nanni, in primis l'ha trattato la mia collega Forlani, quindi io su questo non mi soffermerò tanto, ma quello su cui mi soffermerò invece, dice, che per la seconda ossia per le ipotesi della bomba servivano indagini - sentite eh - le più approfondite possibili da parte della Polizia Giudiziaria e dagli organi di sicurezza. Ora, noi l'altra volta le abbiamo viste quali indagini sono state fatte per l'ipotesi della bomba a Voi sembrano che siano delle indagini più approfondite possibili

queste? Per ciò che concerne le richieste fatte dalla Commissione è opportuno comunque osservare che in... dal 27 e dal 28 giugno del 1980 lo S.M.A. aveva richiesto appunto per scrupolo la situazione radaristica dei radar della Difesa Aerea interessati all'incidente, la situazione dei velivoli partiti da basi nazionali, nonché la situazione dei velivoli alleati imbarcati e non, richiesta quest'ultima - l'avete sentito e lo ricorderete - effettuate nelle prime ore del mattino del 28 giugno al... del Comairsouth, la cui risposta è assolutamente negativa e perviene il giorno 3 luglio del 1980. Come è ormai a Voi ben noto l'A.M. riferì al Gabinetto dei Ministri quanto appunto nell'immediatezza aveva appurato, uno, non erano interessati all'incidente i velivoli e non, partiti da base aeree nazionali; due, non erano interessati all'incidente velivoli N.A.T.O., come è specificato con il messaggio Cincusnaveur; tre, nulla di anomalo o preoccupante risultava dall'analisi dei dati radar della Difesa Aerea interessati all'area dell'incidente dalla partenza di Bologna, così come comunicato telegraficamente dal Terzo R.O.C. la sera del 28 giugno '80. Dopo la ricezione di

questa prerelazione Luzzatti di cui Vi ho letto il contenuto, le richieste che ha fatto appunto il 31 luglio dell'80, il Ministro dei Trasporti Formica non interessa assolutamente il Ministro della Difesa e quindi ovviamente lo S.M.A. per aver ulteriori notizie e chiarimenti dopo appunto che aveva fatto le dichiarazioni, dopo le dichiarazioni dal Ministro Lagorio in Parlamento il 10 luglio dell'80 e anche questa cosa ci risulta strana, ma come il Ministro Formica ci viene a dire qui davanti a Voi che lui aveva disposto delle prerelazioni perché... perché così altrimenti in questo modo avrebbe potuto riferire al Governo, al Parlamento quello che era accaduto e poi quando ti viene questa prerelazione tu che fai? Niente, non lo dice a nessuno, non comunichi niente. E l'abbiamo già visto la scorsa udienza in merito all'ipotesi della bomba a bordo non risulta nulla, non risulta che sia stato di questo avvisato l'Onorevole Rognoni, non risulta che sia stato avvisato il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri l'Onorevole Mazzola e non risulta che siano interessati appunto a sollecitare queste indagini in merito a questa ipotesi, magari... proprio malgrado che

Formica gli avesse detto l'8 luglio di... l'8 luglio in Parlamento avesse detto di aver interessato a tali problemi gli organi di Polizia Giudiziaria e i servizi a loro dipendenti. E allora come è possibile la Luzzatti... che la Luzzatti avesse chiesto al Governo di fare immediatamente queste cose e il Governo non fa assolutamente nulla, non fa niente l'abbiamo visto, Ve l'hanno detto gli organi di Governo, e poi lo Stato è capace di costituirsi in questo processo come Parte Civile, ma che cosa vuole quando in primis era lui che doveva fare qualcosa, quando Formica aveva fatto appositamente... aveva chiesto le prerelazioni per informare il Governo e poi non lo informa, che cosa succede? E meno male Vi dico che dovevano essere fatte le indagini più approfondite possibili da parte della Polizia Giudiziaria e degli organi di sicurezza, meno male che la Luzzatti aveva chiesto una cosa del genere, perché altrimenti ciò detto allora appare... appare veramente sproporzionato accusare l'Aeronautica Militare e quindi il Generale Bartolucci di non aver riferito le ipotesi formulate dall'allora Tenente Colonnello

Lippolis in merito ad una ipotetica esplosione interna avvenuta a bordo del DC9, ipotesi che abbiamo appurato puramente personale e di prima impressione così come era stata formulata anche al Dottor Guarino che all'epoca era titolare dell'inchiesta e poi dall'ipotesi non interessava assolutamente, lo avete visto i compiti e le responsabilità dell'Aeronautica Militare e perché questo? Perché non era assolutamente coinvolta nell'inchiesta direttamente e non era comunque di interesse prettamente aeronautico, perché come sarebbe stato eventualmente poi per un'ipotesi invece di quasi collisione, e non riferita allo Stato Maggiore comunque già a conoscenza dell'Autorità Giudiziaria del Dottor Guarino e anche della Luzzatti. E poi, dico, Voi vi Siete mai chiesti una cosa, ma l'Aeronautica Militare aveva tutto l'interesse a far credere che poteva essere stata una bomba, no, e perché in questo modo non aveva nessuna responsabilità, quindi perché tacere questa ipotesi? Ma andiamo avanti con la Luzzatti, per quanto riguarda la ricostruzione del volo occorre rilevare che le registrazioni dei dati primari e secondari Selenia e Marconi sono stati sviluppati

graficamente dall'Aeronautica Militare, i nastri delle registrazioni relative ai radar civili Selenia e Marconi sono stati di seguito inviati alla Società "Selenia" per la convalida dei dati e la loro rappresentazione grafica, copia degli stessi nastri sono stati inviati simultaneamente anche alla "Mc Donald Douglas", alla N.T.S.B. e anche all'"Itavia", per quanto riguarda i dati della Difesa Aerea Licola e Marsala sono stati forniti... per Licola sottoforma di coordinate e per Marsala sono stati forniti i dati registrati, tuttavia secondo la Commissione Luzzatti queste registrazioni di Licola e Marsala non hanno portato alcuna informazione utile ai fini dell'indagine, infatti essi si limitano a confermare la traiettoria e la regolarità del volo fino al momento dell'incidente, ma che volevano? Cioè non ho capito, informazioni utili se è successo questo che altri informazioni ti devo dare? Vediamo che cosa accade. Inoltre poi vi sarebbe una interruzione di otto minuti riscontrata su nastro di registrazione avvenuta a partire da circa quattro minuti dopo l'incidente, e meno male che c'è stata questa interruzione, ci vengono a dire i Periti, in quanto si è potuto

vedere oltre il momento dell'incidente. Ma il P.M. nella sua requisitoria attribuisce notevole importanza ai primi risultati cui pervenne tale Commissione Luzzatti in quanto, secondo il Pubblico Ministero, confermerebbe, confermerebbero quei dubbi sui tracciati radar sorti la notte dell'incidente che secondo l'ipotesi accusatoria i vertici dell'Aeronautica Militare avrebbero omesso di riferire alle Autorità Politiche. Come è noto tra il dicembre dell'80 e il gennaio dell'81 abbiamo detto viene presentata una prima relazione che escludendo l'ipotesi del cedimento strutturale e della collisione con un altro velivolo indicava le cause più probabili dell'incidente in una esplosione interna o esterna, segnalando la presenza di Echi spuri che già precedentemente il tecnico americano Macidull interpellato sul punto dal Generale Rana aveva interpretato come tracce di un velivolo che attraversava la rotta del DC9 e poi su questo ci torneremo successivamente quando Vi tratterò la "Selenia" dell'80, la "Selenia" del '90 e quando Vi dirò che cosa ha detto Macidull, la Commissione Luzzatti in particolare giunse alla conclusione che è

possibile ipotizzare l'esistenza di un oggetto non identificato che attraversa la zona dell'incidente ad alta velocità è quota sconosciuta e in tempi corrispondenti al momento dell'incidente. Quindi l'ipotesi più plausibile è comunque quella della deflagrazione di un ordigno esplosivo anche se non si riesce, da parte della Luzzatti, a capire se questo ordigno esplosivo possa essere interno o provocato da un fattore esterno. Nel marzo dell'86 la Commissione presenta un'altra relazione che ricalca la prima, poiché era necessario avere a disposizione appunto il relitto per giungere a una conclusione attendibile sulle cause probabili del disastro e per questo motivo si autoscioglie, non avendo assolutamente a disposizione il relitto non può far altro che autosciogliersi. Nella requisitoria il P.M. valorizza soltanto - ovviamente - l'ipotesi dell'esplosione esterna e su che cosa? Sulla base di deposizioni che sono state rese qui davanti a Voi da Bosman e da Lund che d'accordo - dice il Pubblico Ministero - avevano ipotizzato la presenza di un altro velivolo che avesse attraversato la traiettoria del DC9 e che quindi poteva ipotizzarsi il lancio di un missile, la

loro convinzione si sarebbe formata sulla base della individuazione delle tracce primarie e di questo fantomatico aereo che percorre la trasversale e le tracce del DC9. Sono i famosi plots Ve li ricordate, no, Ve l'hanno detto duecentocinquanta volte penso, l'Avvocato Nanni c'è stato non si sa quante ore, i famosi plots - 12 e -17, che non compaiono nella cartina di Russo e che invece avrebbero consentito a Lund e Bosman di ipotizzare la presenza di un altro velivolo, e prima ancora della consegna dei lavori da parte della prima "Selenia" che poi avrebbe confermato tale ipotesi, ma vediamo perché e se ha confermato veramente questa ipotesi. C'è da rilevare inoltre che la "Selenia" pur avendo individuato queste tracce trasversali alla traiettoria dell'I-Tigi, conclude nella relazione che con le informazioni a nostra disposizione la "Selenia" non ritiene possibile trarre conclusioni attendibili sulla dinamica dell'incidente. Inoltre come abbiamo avuto modo di appurare la stessa "Selenia" nel '90 dopo un'analisi approfondita giunge a conclusioni completamente diverse, ma di questo ne parleremo dopo, tuttavia però secondo il Pubblico Ministero

l'intuizione di Lund e di Bosman che, guardate bene adesso lo vedremo, possiedono soltanto cognizioni scolastiche in maniera radaristica, però secondo il Pubblico Ministero questa intuizioni è geniale, è definitiva, sentiamo che cosa dice nella sua requisitoria, "e ancora di più il Lund secondo questo ufficio invece ha operato correttamente, apportando il proprio contributo alla ricerca della verità senza alcun condizionamento" e la riprova di questo, secondo il Pubblico Ministero, la si può cogliere in due circostanza, la prima è che egli dopo aver visto questi dati, dopo aver sospettato la possibile presenza di un altro velivolo ha richiesti ripetutamente ai suoi interlocutori che il tracciato, che quei dati, che quella documentazione fosse mostrata dagli esperti di radar, quindi a dei Radaristi per una valutazione più specialistica e quindi al fine di acquisire ulteriori dati e quindi perché io questa condotta ritengo che fa sì che Lund sia al di sopra di ogni sospetto, perché se lui avesse voluto veramente agire in maniera, come dire, assolutamente favorevole alla sua società, in maniera come dire acritica e quant'altro, non

avrebbe certamente detto a propri interlocutori "va bene, questo è il mio pensiero ma comunque cerchiamo degli specialisti, cerchiamo dei Radaristi, facciamola vedere a persone che ne possano sapere, che sicuramente ne sanno di più", udienza 28/11/2003 pagine 2 e 3. Ma ci si chiede: eh, ma il fatto di volerlo far vedere ad esperti Radaristi potrebbe aver un significato diverso" Pubblico Ministero qual è questo significato? Non è possibile forse pensare che Lund avendo soltanto delle cognizioni scolastiche in maniera di radar abbia voluto dire: "guardate per me è così, però forse è meglio che si chiede a un esperto", eh ma come fa a dire il Pubblico Ministero "visto che Lund è stato corretto e quindi non ha fatto gli interessi della società allora sicuramente la sua tesi è verosimile", ma te l'ha detto lui "guarda forse è il caso di farlo vedere a un esperto". E quindi vedete il dubbio di una ipotetica teoria diventa per l'Accusa prova di correttezza, e il P.M. poi continua dicendo che la seconda circostanza che lo porterebbe a credere all'operato di Lund è che tutti quelli che successivamente hanno fatto questo lavoro sono arrivati alla sua stessa

conclusione, infatti dice: "tutti coloro i quali successivamente all'interno di Lund esaminano questi dati arrivano alle stesse conclusioni di Lund e allora Lund pur non essendo un esperto di radar ha fatto una valutazione serie, - sentite - una valutazione scientifica, un apporto tecnico e quindi è un comportamento obiettivo, è un comportamento imparziale, nonostante venga da un soggetto che sicuramente è di parte", pagina 6, udienza 28/11/2203. Ma io Vi devo fare per caso tutto quanto il discorso che qui Vi ha già fatto l'Avvocato Nanni? E perché se Vi devo fare questo discorso non finiamo più, però almeno permettetemi di fare due battute, abbiamo visto chi è Lund, è il tecnico americano della "Douglas" che viene a Roma agli inizi del luglio dell'80, per supportare le indagini e che anche lui nell'incertezza del ricordo - come abbiamo sentito - dobbiamo ritenere che non abbia mai visto quei due punti, perché invece ha chiaramente indicato quali sono stati i dati su cui ha lavorato e su quei dati come Vi ha già ricordato l'Avvocato Nanni non c'erano quei due punti e questo ce lo conferma anche il Pubblico Ministero laddove ci dice: "ricordatevi che la

documentazione che queste persone vedono, che Lund vede, e che poi vedrà Macidull e che vedranno altri, in questa documentazione, in questi non vi sono segnati quei due plots che ha visto... quei due Echi che ha visto Russo, perché sono stati abbiamo detto ieri omessi - e allora dice - vi erano due punti in quel tracciato che potevano corrispondere a una simile descrizione degli eventi, c'erano dei ritorni primari e sai non so bene se fossero due o tre, però quanto bastavano per... da spingermi a raccomandare di sottoporre questi dati a delle persone che essendo esperti radar potevano dare uno sguardo più attento e più dettagliato", pagina 7, requisitoria 28/11/2003. Ma dico quale valutazione scientifica avrebbe mai potuto apportare Lund, un tracciato poi fatto da solo nel fine settimana in una stanza d'albergo, così come è stato riportato dal Pubblico Ministero, anzi no scusate, una domenica pomeriggio, perché questo si evince a pagina 57 del 14/06 del 2002 quando viene interrogato dall'Avvocato Benedetti e lui risponde: "sì sì, l'ho fatto tutto in una domenica pomeriggio". E anzi Vi dirò di più il P.M. si permette addirittura di criticare il

lavoro di Russo che ci ha messo tutto quel tempo, dodici ore, per trovare - dice lui - il punto di caduta che già conosceva, rispetto invece a Lund che ci ha messo una domenica pomeriggio e allora lascio giudicare a Voi la valutazione scientifica e il supporto tecnico che ci ha dato Lund. Vi risparmio la spiegazione del lavoro di Russo perché lo abbiamo sentito fino alla noia, ma il fatto sta che dei veri Tecnici, dei veri Radaristi sicuramente ci hanno messo molto di più di un pomeriggio di domenica. Secondo l'Accusa poi è talmente facile individuare sulla base dei plots -12 e -17 la presenza di un altro aereo che anche un profano lo avrebbe rilevata. E allora ci si chiede, ma se è così lampante, questa traccia trasversale, ma perché se ne discute per oltre venti anni, per quale motivo. E perché la Selenia ritiene di fare una indagine più approfondita, prendendo in considerazione dati che nel 1980 non erano stati presi in considerazione. Eh... tanto poteva vederlo anche un profano quindi che ci interessa. Ulteriori venti anni di perizie non sono serviti assolutamente a nulla, secondo il Pubblico Ministero. E quindi le perizie fatte successivamente non hanno pregio, è attendibile

Bosman, è attendibile Lund, ma non sono attendibili né Pardini e né Galati. Non è attendibile nemmeno Giaccari, che torna sui suoi passi e viene qui a dirvi ho sbagliato, non avevamo considerato la logica degli estrattori. Ecco vedete, questo sì che è un tecnico serio, quello che riconosce anche di aver sbagliato. Ma ne parleremo più tardi della Selenia. Secondo Bosman tutti i componenti del sottogruppo radaristica, avevano capito che c'erano delle tracce attribuibili ipoteticamente ad un veivolo e tutti ne hanno preso atto. Vedremo in seguito, analizzando le deposizioni di Ruscio, di Mosti e di Antonini, che non vi è nessuna presa d'atto, da parte del sottogruppo radaristica, tra l'altro formato da membri che non avevano alcuna esperienza e cognizioni tecniche in questa materia, adesso andiamo a vedere le dichiarazioni, che cosa vengono a dirci. Inoltre, secondo l'Accusa, è credibile, è attendibile Bosman, quando afferma che per trarre le conclusioni che aveva tratto, non era necessario avere specifiche competenze in materia radaristica. Ve lo ridico di nuovo, anni di studi e di indagini, per l'interpretazione dei dati radar sono superflui,

secondo il Pubblico Ministero. La conclusione che trae il P.M. è scontata. Che i plots -12 e -17 sono stati dolosamente omessi nella cartina di Russo, perché da essi chiunque, anche un profano, avrebbe potuto rilevare la presenza di un altro aereo. Ma poi dico, Russo omette di scrivere appositamente i plots -12 e -17 perché così gli è stato ordinato dai vertici e poi i vertici che cosa fanno, il giorno dopo consegnano il plottaggio alla Luzzatti? Va be', c'è un controsenso allora. E consegna i dati da cui questi -12 e -17 potrebbero essere rivelati. Tuttavia, credo che per comprendere fino in fondo questa questione, è necessario approfondire la valenza tecnica di tutte le dichiarazioni di Bosman e Lund e delle altre che fanno capo, appunto, a questa Commissione Luzzatti. Quindi è necessario scoprire chi sono queste persone, questi Tecnici che, secondo il P.M., avrebbero apportato questa valutazione scientifica, questa valutazione tecnica. Che da soli, hanno formulato l'ipotesi del missile che neppure la "Società Selenia" nel 1980, ha formulato, perché ha formulato soltanto delle ipotesi sulle delle possibili traiettorie, non ha detto assolutamente

che lì vi era un missile e vi era un aereo che ha sparato il missile. Bosman è un Ingegnere del R.A.I., Registro Aeronautico, che è l'ente che ha la responsabilità di certificare la navigabilità degli aerei. Era privo di cognizioni in materia radaristica ed era stato nominato all'interno della Commissione, quale esperto di aereonavigabilità. All'inizio del suo esame in dibattimento, l'udienza del 20 marzo del 2001, il P.M. gli domanda: "Signor Bosman, lei aveva una competenza specifica in materia di radar?", lui risponde: "no, per niente, no, ma io mi interessavo della dinamica del fenomeno attraverso le tracce radar", pagina 76, udienza 20 marzo 2001. E poi risponde a una domanda della collega Forlani e dice... che gli chiede: "quindi lei, si può dire che si occupava dell'efficienza del veivolo e della dinamica dell'incidente?", "nell'inchiesta sì", pagina 108. E ancora il Pubblico Ministero dice: "Ingegnere Aeronautico, ma, aveva un campo in particolare di interesse?", "beh, lui risponde, un po' sì, in quel momento ero la direzione generale e seguivo l'esercizio degli aeromobili" e il P.M. ancora: "ecco, quindi possiamo dire che nessuno di voi, in realtà,

aveva specifiche conoscenze del funzionamento di un radar o della lettura dei tracciati radar?", lui risponde: "beh, io, non davvero, ma ci siamo... ci siamo fidati". Ma ci siamo fidati di chi? Poi lo vedremo, pagina 77. Addirittura rispondendo ad una domanda dell'Avvocato Bartolo, ha ammesso di non avere mai visto fino ad allora, un tabulato contenente dati radaristici. Ecco la valutazione scientifica, la valutazione tecnica. E infatti ve la ripeto questo, l'Avvocato Bartolo... "le sto chiedendo, lei aveva già visto altre volte tabulati contenenti dati radaristici?", lui risponde: "no, ora è la prima volta, mai, mai, no, mai visti", pagina 148. Altra cosa che non si comprende veramente, è come fa... come fa l'Accusa, ha sostenere che Bosman, per certo, ha identificato questo aereo, questa traiettoria, ha visto insomma, in questi due punti e in altri solo primari, successi all'evento, questo famoso aereo che avrebbe lanciato il missile, quando ha sempre detto il contrario. Dalle dichiarazioni emerge l'esatto contrario, ha detto che addirittura era ridicolo, ridicolo, che loro ricavassero tutta questa cosa, da questa mappa, la chiama lui. Eh... sì, perché

ci viene a dire: "sì, ma perché lì per lì non riuscivamo ad interpretare, poi ci è parso di interpretarlo in questo modo insomma" e il Pubblico Ministero fa: "ah, ho capito e quindi poi vi rivolgeste alla Selenia, per avere una interpretazione, che la Selenia è una casa costruttrice del radar?" lui dice: "sì, cercavamo... poi mi sembrava un po' ridicolo, che noi, sì, ricavassimo tutto questo da questa mappa, era più serio ovviamente andare alla Selenia, quando abbiamo saputo che la gestiva lei", pagina 113. Ma, sapete perché, vi dico questa cosa? Perché se noi andiamo a leggere, attentamente, le dichiarazioni di Bosman, ci rendiamo conto, che l'aereo rimane soltanto ipotetico, senza dare alcuna conclusione, lasciando la conclusione alla Selenia. E ma allora mi chiedo, ma se la Selenia, già negli anni '80, si fosse resa conto della logica antisplitting, su cui poi torneremo, loro comunque avrebbero seguito questa tesi? In realtà lo sappiamo bene, non dandolo per certo, ma solo per ipotesi e basandosi sulla Selenia e avendo la Selenia successivamente cambiato idea, avrebbero dovuto, per forza di cose, cambiare idea anche

loro. Sta di fatto, che se non fosse stata la Selenia a dare la conclusione, che poi non dà nessuna certezza di questo, poi lo rivedremo questa cosa, per loro, tale traccia dell'aereo sarebbe soltanto rimasta ipotetica, proprio perché non erano degli esperti. Ecco, vedete, il famoso discorso della verità che vi ho fatto la scorsa udienza. Anche qua, viene fuori che il P.M., pur avendo saputo che la Selenia cambia idea, che Giaccari, cambia idea, comunque, prende per buona soltanto la prima versione. Continuiamo a vedere le dichiarazioni di Bosman. Stiamo vedendo la famosa cartina, lui dice: "sì, la sette colorata..." eccetera eccetera, "...un pezzo dell'aereo, di questo che... ipotetico credo che abbia attraversato la traiettoria", il P.M. dice: "benissimo, va bene", "cioè questa è stata la cosa che ci ha messo..." il P.M. dice: "sì?", "che ci ha fatto ipotizzare, che però noi non abbiamo terminato di concludere noi, perché abbiamo preferito rivolgerci alla Selenia" e il P.M. gli dice: "sì, okay, questa ipotesi quanto tempo approssimativamente dopo l'inizio dei vostri lavori, fu formulata?" e lui dice: "da quando ho ricevuto la cartina, anche lì è passato

qualche giorno", pagina 95. Come dichiarato dallo stesso Bosman, è stato lui stesso, a richiedere al Presidente della Commissione, solo pochi giorni dopo l'istituzione della medesima, di essere inserito nel gruppo dei radaristi, proprio perché aveva avuto questa intuizione geniale del -12 e del -17. Che poi non si capisce questa intuizione geniale, chi ce l'ha avuta. Se ce l'ha avuta lui insieme a Lund, perché così dice lui: "l'abbiamo fatta insieme" e se invece è stato Lund, che l'ha fatta nella domenica pomeriggio e poi il giorno dopo l'ha fatta vedere a Bosman. Vediamo che è successo. E questo lo dice, appunto, di voler essere inserito in questo sottogruppo, rispondendo a una collega, alla domanda, dell'Avvocato Forlani, che si riporta a pagina 108 e 109. Poi, continuando, quando l'Avvocato Forlani, gli chiede, come aveva fatto a trascrivere questi -17 e -12, visto che non aveva una competenza specifica, lui sentite che cosa risponde. L'Avvocato Forlani: "visto che comunque lei non aveva una competenza specifica, in materia radaristica, come...", lui risponde: "ma qua non c'entra... non c'entra radarista, qua non c'entra più, perché questo è un diagramma che

mi dà... un diagramma polare che mi dà raggi, distanze, quindi il radar ormai è competente... il radar, mi dice questo, è quello che risulta, io mi studio questo, non posso..." e l'Avvocato Forlani gli dice: "chi era il competente del radar?", "il competente del radar era l'Aeronautica Militare, quella che ce l'ha passata" e l'Avvocato Forlani: "sì, ma se questi punti -12 e -17 non risultavano nella cartina che le è stata data dall'Aeronautica Militare, come faceva a ricostruire quel tracciato?" e lui risponde "beh, questo non me lo ricordo, non me lo ricordo come sono usciti questi due punti, ma comunque sia, questi due punti non significavano niente, perché dopo... perché dopo abbiamo smesso di lavorare là sopra, l'abbiamo dati alla Selenia". Vedete, è Bosman stesso che ci dice, questi due punti, non significavano niente. Pagina 117. Badate bene, che Bosman contemporaneamente a questa cosa, si dovrà anche occupare del suo incarico, ossia dei controlli sulla manutenzione e sull'efficienza del volo, perché questo ci viene a dire, a pagina 73. E allora noi ci chiediamo, con quale zelo, con quale approfondimento, abbia potuto svolgere

questi due compiti, considerati anche i tempi limitatissimi della Commissione Luzzatti. Altra cosa da rilevare, che all'epoca l'Avvocato Davanzali, faceva parte del Consiglio dell'Amministrazione del R.A.I., di cui era membro anche Bosman, presieduto dal Generale Rana. Vi ricordate, quello che ha propinato al Ministro Formica, il tracciato da cui poi potevano identificarsi delle tracce degli aerei attorno al DC9. Eh... certamente qui è superfluo. È superfluo rilevare che se fosse stata attribuita credibilità all'ipotesi del missile, il R.A.I. sarebbe stato assolto da qualsiasi responsabilità. E questo si evince, anche dalle dichiarazioni dello stesso Bosman. Perché Bosman dice: "questo Davanzali era l'Avvocato del R.A.I.", l'Avvocato Bartolo dice: "senta, se si fosse accertato che quell'aereo era andato giù, perché non tutte le manutenzioni erano state effettuate, lei avrebbe avuto qualche responsabilità?", lui dice: "no, io no, ma io no..." e allora l'Avvocato Bartolo dice: "e il R.A.I.?", "ah, beh, certo, certo, l'avrebbe avuta", pagina 140. E allora, l'Avvocato Bartolo dice: "e possiamo dire, che al contrario se a

causare l'incidente fosse stato un missile, il R.A.I. non avrebbe avuto nessuna responsabilità?", "eh, beh, certo che sì", risponde Bosman, "non avrebbe avuto, no", pagina 140. Ma ce lo ha ricordato anche il Ministro Formica, quando ha dichiarato che comunque, aveva delle perplessità di chiedere al Generale Rana questa situazione, che pur conoscendolo da tempo, gli aveva detto: "guarda che se il R.A.I. non ha fatto il suo dovere di controllo, tu mi devi dimettere le dimissioni, eh?" lo aveva avvisato di questa cosa. Ma di questa cosa, Ve ne ha parlato tanto l'Avvocato Nanni, io non voglio stare qui a ricordarlo e a ripeterlo e quindi passerei alle dichiarazioni di Steve Lund, quello che secondo il Pubblico Ministero, avrebbe apportato questa valutazione scientifica, questa valutazione tecnica. Mi dispiace, qui, ripeterlo, ma veramente adesso Vi accorgete perché io Vi ripeto sempre di questa cosa. Allora, innanzi tutto Steve Lund, vorrei soltanto ricordarvi questa cosa, ha ritenuto di dover precisare, che nel corso delle sue dichiarazioni, negli incontri preliminari, chiedeva di non rispondere a domande, che potessero comportare responsabilità

penali nei suoi confronti e nei confronti della "Società Douglas" per la quale lui lavorava all'epoca. Ci chiediamo, ma perché? Ma si doveva preoccupare di qualche cosa? E questo lo vediamo, perché si evince dall'Ordinanza-Sentenza, del Giudice Priore, a pagina 172, dice: "il dipartimento della giustizia U.S.A., tramite il Ministero degli Affari Esteri, il 27 novembre dell'85, comunicava al Ministero di Grazia e Giustizia, che era stato indicato per l'espletamento della rogatoria, il Signor Lund, quale impiegato della compagnia aerea. Il Tecnico, negli incontri preliminari chiedeva di non rispondere a domande che potessero comportare responsabilità penali nei suoi confronti o verso la "McDonald Douglas". Questo Ve lo ricorda anche l'Avvocato Bartolo, qui in dibattimento, dicendo che nell'eventualità lui, non potrebbe rispondere per cose che magari, potrebbero andargli contro, personalmente, ma non anche nei confronti della società per la quale lavorava. Lund, è un esperto, abbiamo detto della "Società McDonald Douglas", lo dice lui stesso, a pagina 12, dice: "io ero il coordinatore delle indagini, che venivano effettuate in caso di incidente in cui

fossero coinvolti i prodotti della "Mcdonald Douglas", udienza del 14 giugno 2002. Tale società, abbiamo visto che è la costruttrice del DC9. Lund, arriva subito dopo l'istituzione della Commissione, perché da quello che ci dichiara Bosman, che ci viene a dire: "la compagnia e la cosa costruttrice si precipitano, quando c'è un incidente", e Bosman dice: "quest'ultimo faceva un po' l'investigatore, presso la "Douglas", lo mandava la "Douglas", nei posti dei vari incidenti per assistere alla Commissioni di inchiesta". Il suo incarico quindi era solo ed esclusivamente, quello di rispondere alle autorità inquirenti, riguardo alle domande tecniche che potevano essere poste, relativamente al funzionamento del veivolo. Lo scopo primario del suo intervento era quello di scoprire eventuali difetti strutturali dell'aereo, questo ce lo dice a pagina 74, coadiuvare le indagini tecniche, dice: "...e quando venivo inviato in missione di questo tipo, di rispondere all'autorità inquirente, riguardo alle domande tecniche che potevano essere poste relativamente al funzionamento del velivolo", pagina 72, udienza 14/06/2002, su domanda dell'Avvocato

Bartolo. Lund quindi, l'avete capito, da tanto tempo, è colui che avrebbe estrapolato dai tabulati radar, il tracciato con i famosi -12 e -17 e poi l'avrebbe mostrato a suo dire, all'Ingegnere Bosman. Bosman dice che l'hanno fatto insieme, e va be', questi sono due discorsi diversi. In realtà, Lund, è un Ingegnere aeronautico, privo di specifiche cognizioni tecniche, in materia di radar. Perché questo lo sappiamo. Perché ce lo viene a dire lui, ce lo viene a dire lui, a pagina 20, quando dice: "essendo io, non esperto di questioni radar, perché non avevamo una competenza specifica, le ho quindi mostrate al Signor Bosman". Sviluppa questo tracciato in poche ore, lo abbiamo visto, lo dice anche il Pubblico Ministero, nel corso di una domenica nella sua stanza d'albergo a Roma, pagina 57. Poi il giorno dopo, lo mostra a Bosman. Ma perché, Bosman, secondo Voi, ci capisce qualche cosa? Abbiamo visto, non aveva mai visto un tabulato radar fino ad allora. Guardate, permettetemi questa cosa, perché, probabilmente non sarà una osservazione professionalmente corretta, probabilmente non sarà una delle frasi, più illuminanti, ma a me

sembra che qui sono due ciechi a fa' a sassate, permettetemi questa cosa, perché Lund "io non capisco niente di radar, lo faccio vedere a Bosman", Bosman non ha mai visto un tabulato fino allora e questa è la valutazione scientifica, la valutazione tecnica del Pubblico Ministero? Questi sono i testi che apportano questa valutazione tecnica? Perché se il Pubblico Ministero vuol farci credere che questa è una valutazione tecnico-scientifica, beh, Voi capite bene, che siamo veramente all'inverosimile. Andiamo avanti con Lund. Dal suo esame emerge, che lui stesso dichiara, a una domanda del Pubblico Ministero, "lui una volta avuti questi tabulati, questi dati, ci lavorò sopra?", lui dice: "sì", "ci fece dei calcoli?", "sì", "elaborò qualcosa, arrivo a qualche conclusione o ipotesi?", "nessuna conclusione ma qualche ipotesi" risponde Lund, pagina 19 - 20, udienza 14/06/2002. E ancora successivamente continua. Si ricorda comunque di aver esortato più volte il coinvolgimento di esperti di dati radar, perché lui non era un esperto e non voleva che ci si basasse solamente sul lavoro che lui aveva svolto a tempo perso, dice, nella camera di albergo, per

cercare di definire questa questione. Sul lavoro che aveva svolto a tempo perso, pagina 39. Emerge, inoltre, che non era a conoscenza dell'esistenza dei due Radar, Marconi e Selenia. E questo lo dice a una domanda dell'Avvocato Forlani, che gli chiede: "volevo sapere se è a conoscenza del fatto che esistevano due radar, il Marconi e il Selenia" e lui risponde "no" e allora l'Avvocato Forlani gli dice: "non è quindi neanche a conoscenza del fatto che il Radar Selenia non ha avvistato quei plots che lui invece aveva ritenuto essere plots di una traccia parallela a quello del DC9", lui dice: "è giusto, non lo so" e l'Avvocato Forlani, gli chiede: "e neanche successivamente lo ha appreso?", e lui dice: "non che mi ricordi", pagina 58. Addirittura non ha calcolato, nemmeno la distanza, tra un plots e un altro, per vedere se poteva identificarsi una traccia parallela. Stessa cosa, sempre l'Avvocato Forlani e sempre lui gli risponde: "no, non ho effettuato questi calcoli, quando ho effettuato i tracciati", pagina 60. Avete visto? Lund e Bosman, solo costoro, si badi bene, solo costoro si mettono insieme a tirare fuori, queste distanze tra le

varie tracce, mentre Ruscio, Mosti ed Antonini, che facevano parte del gruppo dei radaristi, si limitano a prendere atto dell'intuizione dei due. E quindi la conclusione del Pubblico Ministero, permettetemi ancora una volta, come al solito è sbrigativa, è faziosa, non corrisponde assolutamente al vero. E forse il P.M. si riferisce ai primi risultati cui pervenne la Selenia, all'ente americano N.T.S.B. con Macidull e all'"Itavia", disattendendo le analisi certamente più approfondite, svolte successivamente. Lo vedremo dopo questo. Non contento, il Pubblico Ministero, richiama anche Pontecorvo, sostenendo che anche lui rafforza questa teoria, perché anche lui vede questi Echi deboli e intermittenti, vicino al DC9 e che potrebbero rappresentare un aereo o altri oggetti. Viene ascoltato all'udienza del 5 giugno del 2002. Continua il P.M. la sua teoria, "non deve essere sottovalutata per il fatto che vi sia intermittenza degli Echi, perché abbiamo visto che la portata del radar, in quel punto, era al limite", pagina 11. Ma non è così, non è così perché ancora una volta il Pubblico Ministero, dimentica, che c'è stato un dibattito, anche

in questo caso in videoconferenza. Perché, che cosa ha detto Pontecorvo, vediamo. Joseph Pontecorvo, che ricordiamo, prestava servizio presso il F.A.... presso l'Ambasciata Americana a Roma, occupandosi dell'incidente di Ustica, come rappresentante il Governo U.S.A., ha dichiarato che nel corso delle riunioni alle quali partecipò, non vennero fatte ipotesi, sulle cause dell'incidente. Venne presa in considerazione l'ipotesi della presenza di altre tracce, ma non vennero tratte delle conclusioni. In particolare ricorda che, alcuni membri della Commissione, volevano suggerire che ci fossero altre tracce e che si potevano vedere queste altre tracce, però in realtà non vi era nulla di definitivo. La maggior parte delle tracce, erano rappresentate da questi punti chiari, ben visibili, accanto ai quali, veniva indicato il numero di volo, l'altitudine, qualunque altra cosa ci fosse stata non è possibile accertarlo. Si è parlato di questi riflessi del radar, ma comunque soltanto indicazioni superflue, nulla di preciso e infatti nessuno è stato in grado di identificare altri target vicino al DC9. e questo sarebbe il supporto di Pontecorvo? Quello che ha confermato

che c'era l'aereo? A Voi queste dichiarazioni sembrano dare un supporto? Dare un supporto alla valutazione scientifica, alla valutazione tecnica di Lund, che non capiva assolutamente nulla di radar, di Bosman, che lasciamo perdere. Altra cosa. Non corrisponde al vero, nemmeno l'altra affermazione di Lund, che è stata fatta prova dal Pubblico Ministero, secondo la quale, tutti in seno alla Commissione, concordarono con l'ipotesi del missile. Andiamo a vedere chi sono questi tutti, che concordano con l'ipotesi del missile. Abbiamo detto che, facevano parte del cosiddetto gruppo radaristica, Ruscio, Mosti, Antonini, Peresempio. Dall'esame di queste persone, emerge chiaramente che in realtà, la Commissione non si occupò della questione radaristica, perché nessuno era esperto. Mosti, Controllore del traffico aereo, ha dichiarato che la sua attività, è stata quella di trovare, di cercare, notizie riguardanti radar, le comunicazioni terra-bordo-terra. Addirittura è venuto a dirci che quando portò Luzzatti e Peresempio a Ciampino, vedete che cosa succede, dice: "diciamo così, questo non me lo ricordo, però io mi ricordo che portai, nei locali di Ciampino del

controllo, il Presidente, Luzzatti e Peresempio, i quali videro quel tracciato radar e rimasero entusiasti, diciamo entusiasti insomma, interessati, interessati di quello che vedevano, perché, era la prima volta che vedevano una cosa del genere", pagina 12, udienza 9 aprile 2001. Entusiasti perché era la prima volta che vedevano una cosa del genere? Mosti, addirittura, rispondendo a domanda del Pubblico Ministero, confonde plotting con il tabulato. Salvi, il Pubblico Ministero dice: "va bene, allora vediamo adesso alla lettura, diciamo, di questo materiale, lei è in grado di leggere i tabulati?", "beh, io era la prima volta che vedevo il plotting", il Pubblico Ministero gli fa: "no, guardi, stiamo parlando di tabulati adesso, lei con plotting cosa intende?", "eh...", lui dice, il tabulato", "ah, quindi quando prima parlava...", "eh, il tabulato e diciamo il grafico del volo dell'aereo, quello è il tabulato, no?", "ho capito", dice Salvi, il Dottor Salvi, "quindi quando lei si riferiva prima al tabulato, si riferiva al grafico?", pagina 15 e 16, udienza 9 aprile 2001. Ancora, pagina successiva 16. "Ma non è... non è un

tabulato quello, quello è tutto quello che viene dalla stampante quello, certo, esce fuori da una stampante, con tutti i dati radar" e il P.M. gli dice: "e lei questo tabulato era in grado di leggerlo?", lui dice: "no, no, per carità, no", pagina 17. E dice: "mi sembra che fu dato alla Selenia", ancora a pagina 17. Dobbiamo allora dedurre una cosa, che in seno alla Commissione, non venne fatto, assolutamente, uno studio sulla parte radaristica perché non ne avevano i mezzi e non avevano nemmeno la necessaria competenza per studiare questa materia, altro che valutazione scientifica. Tant'è che poi, tutto venne dato alla Selenia. Mosti, però una cosa interessante ce la dice e ci dice che non era possibile il playback, Ve lo ricordate il cinematografo come lo chiama il Generale Ferri, Ve lo hanno spiegato tutti. Vediamo che dice Antonini. Anche Antonini dichiara, di non avere una competenza radaristica specifica, è il Pubblico Ministero che gli dice: "ma lei, aveva una competenza specifica radaristica?", lui dice: "no, non era proprio specificatamente... però diciamo, come conoscenza generica, tanto è vero che poi le tracce, sono state praticamente rielaborate in sostanza dagli

esperti della Selenia", pagina 100, udienza 10 aprile 2001. Ha svolto l'attività, che è quella di portare la documentazione in seno alla Commissione, per farla analizzare dagli esperti della Selenia, questo ci viene a dire Antonini. Perché dice, a pagina 109, "no, non sono stato io che ho, diciamo, riportato i dati sulla carta, io li ho semplicemente presi dalla... dalla zona di Ciampino, li ho portati in Commissione, la quale Commissione li ha affidati agli esperti, della Selenia, del Marconi, altri esperti, eccetera, poi avete codificato i dati, non lo so", pagina 109. Altro personaggio che fa parte del gruppo radaristico della Commissione Luzzatti, la Commissione che per legge deve individuare le cause del disastro, chi è? È Ruscio. Ruscio, all'interno della Commissione, rispondendo a una domanda dell'Avvocato Nanni, ci dice... l'Avvocato Nanni, gli chiede: "ho capito, lei ci ha detto essersi occupato direttamente dell'analisi del volo?", lui dice: "della storia del volo", pagina 20 udienza 30 novembre 2001. Non si è mai occupato di radar e ce lo dice lui stesso. Dice, sempre a una domanda della Difesa, l'Avvocato Nanni: "benissimo, il tracciato deriva

per caso, dal tabulato?" e lui risponde: "ma, questo io non lo so, perché non sono un Tecnico" e allora l'Avvocato Nanni: "quindi diciamo, non le è mai capitato di ricavare lei, il tracciato?", "no, io quand'ero in Aeronautica Militare facevo il Controllore del traffico aereo, mica ero un Tecnico del radar" e questo lo dice a pagina 22. Ricorda infine, che nella Commissione, non lavorano sui tabulati, perché non hanno i mezzi per usarli, che non fecero nessuna ipotesi sulle cause del disastro e questo ce lo dice, quando a una domanda dell'Avvocato Forlani, lui dice: "pensavamo a un cedimento strutturale, più che a una eventuale collisione in volo o altre cause", "e cosa vi faceva propendere per queste ipotesi", gli chiede l'Avvocato Forlani, "ma così, dal fatto del tracciato che era normale, non so, non c'erano, non sembrava ci fossero tracce di collisione, da quello che avevano detto anche i Controllori, che si era svolto tutto regolarmente e quindi non si pensava assolutamente ad una collisione in volo, insomma", pagina 18, udienza 30/11/2001. E questi sarebbero quelli che hanno confermato la teoria del missile? Ma come, parlano no... parlano di

cedimento strutturale, ma quale teoria del missile, quale quasi collisione. Una cosa però emerge, dice Ruscio, che non ebbe nessuna pressione da nessuno dell'Aeronautica Militare e forse questa cosa ci può interessare, che dite? E questo lo dice sempre a una domanda dell'Avvocato Forlani, che gli dice, a pagina 19: "senta, lei ha mai avuto durante i lavori della Commissione, pressioni, suggerimenti, da parte dell'Aeronautica Militare, per avvalorare determinate ipotesi o scartarne altre?", lui risponde: "assolutamente, no, mai". E allora, io a questo punto, vorrei chiedervi, come è possibile che il Pubblico Ministero possa aver fondato la sua tesi, su queste persone, dicendo che hanno dato questa valutazione scientifica sull'argomento e che tutti, dico tutti, hanno sposato la tesi di Lund. No, perché, o io ho capito male, ho interpretato male queste dichiarazioni o il P.M. scusate, ha seguito un altro processo. Eh... e lasciatemelo dire questo, perché non è assolutamente possibile arrivare a questa conclusione, dopo le dichiarazioni che Vi ho letto. E io Vi invito, a rileggervele tutte queste dichiarazioni, perché veramente, da

nessuna parte, Voi lo vedrete, da nessuna parte, risulta questa valutazione scientifica e questo supporto tecnico. In conclusione, vediamo la Luzzatti, rappresenta la prima indagine ufficiale, condotta in tempi brevissimi, con tanta superficialità, che lascia soltanto un punto interrogativo aperto. Esplosione esterna o interna, senza propendere né per l'una, né per l'altra tesi, mancando dei riscontri a favore sia dell'una che dell'altra tesi. E allora bisogna dirlo, è necessario dire che sono state ignorate e sconvolte delle attribuzioni, delle competenze, delle responsabilità di enti e di istituzioni. Sono state attribuite all'Aeronautica Militare, ai suoi esponenti, competenze e responsabilità non sue. Si è attribuita all'Aeronautica Militare, la competenza e la volontà di individuare le cause del disastro e ciò per una semplice e naturale verifica fatta circa la situazione dei veivoli militari e N.A.T.O., cosa che invece era di competenza della Commissione Luzzatti, perché per legge, la Commissione Luzzatti, doveva individuare le cause del disastro ed è per questo che Formica, l'aveva nominata, ed è per questo che Formica aveva

detto, per cortesia, dammi una prerelazione subito, perché io devo riferire al Governo questa cosa, perché lui era responsabile di questa cosa. Abbiamo detto che la Luzzatti, il 25 marzo del 1986, si autoscioglie e allora il Ministro dei Trasporti che cosa fa. Si autoscioglie perché a causa del mancato recupero dei resti del veivolo, non aveva sufficienti elementi, per indicare univocamente la causa del disastro, che appunto, abbiamo visto essere il suo scopo. La Commissione, che non era ancora sciolta, quando inizia la prima campagna di recupero del relitto, dopo ben dieci anni di permanenza sul fondo marino, anche questa lasciatamela dire, è una caratteristica dell'Italia, nonostante che l'Italia appartenga all'I.C.A.O., che prescrive l'immediato recupero del relitto. E comunque non fu riattivata, in vista nemmeno del recupero successivo, perché la legge che prescriveva che le cause dell'intervento fossero accertata da una apposita Commissione di inchiesta, nominata appunto dal Ministro dei Trasporti, è stata completamente disattesa. Va detto che però la Luzzatti, la richiesta di recuperare il relitto l'aveva fatta e l'aveva fatta anche un sacco di

volte, la fa nell'80, la fa nell'81, la ripete nell'82, gli viene respinta nell'83, per mancanza di fondi. Voi sapete che il recupero, in parte il trentaquattro per cento lo fa la Blasi, ma quando lo fa? Nell'87 e nell'88. E questa tecnica quindi diventa appannaggio soltanto della Magistratura e a questo proposito dobbiamo ricordare che Priore, alla radio della "Rai", nel corso di una trasmissione "Radio anch'io", afferma che la costituzione, che all'epoca era stata invocata, di un ente ad hoc per le indagini sugli incidenti aerei, così come tutte quante le nazioni più evolute avevano, ma ovviamente non l'aveva l'Italia, dice: "non era la migliore soluzione, rispetto alle indagini, certamente più obiettive dei Periti della Magistratura". E meno male che la Luzzatti aveva detto l'esatto contrario. Eh, ma non Vi devo ricordare quello che Vi ha detto anche l'Avvocato Nanni, in merito all'esistenza di una agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che oggi, conduce l'inchiesta tecnica su ogni incidente aereo. Oggi... mi sembra a partire dal '95, '97, insomma, non sono molti anni che esiste in Italia, questa agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Eh, ma nel 1980 non era così

e non era così in tutti i paesi evidentemente, ma in Italia purtroppo una agenzia di quel tipo non c'era. E questa è stata una delle ultime cose che ci dice la Luzzatti, Ve lo ricordate? La Luzzatti dice che è necessario identificare un ente ad hoc, che gestisca le cause del disastro. Dobbiamo anche dire, che alcuni membri della Commissione, ebbero rapporti con estranei, con scambio di pareri che certamente non rientravano nella necessaria riservatezza del loro lavoro. Notizie, deduzioni furono date ad esempio al registro aeronautico, all'"Itavia", ne è prova il biglietto del 3 luglio dell'80, circa la telefonata a Fiorucci, R.A.I., Chiappelli, "Itavia", ve lo ha già ricordato l'Avvocato Nanni, io non voglio qui stare di nuovo a ricordarvelo. Sono i membri poi che si recarono in U.S.A. nel 22/11 dell'80, per fare esaminare i dati radar all'N.T.S.B., che poi rivelerà la possibile presenza di un altro corpo sconosciuto che attraversa la rotta del DC9 e poi vedremo perché fa questa rivelazione. Eh, ma non si è mai riusciti a capire che cosa è stato portato negli Stati Uniti. Eh, perché qualcuno, dice che è stato portato il nastro del Radar Marconi,

qualcun altro il tracciato fatto da Russo o dalla Selenia. Lo stesso Luzzatti che va negli Stati Uniti, non sa dire che cosa hanno portato. Quindi questa è in breve, per farvi capire l'atmosfera della Commissione Luzzatti. Tra l'altro risulta anche che Lund, lo dice lui, incontra a Roma, Chiappelli e Davanzali, quindi che significava questa cosa, perché aveva questi contatti con Davanzali, con Chiappelli. La Commissione che deve vedere... deve esaminare e vedere, quali sono state le ragioni e le cause del disastro, ha i contatti con l'"Itavia", che è la proprietaria del DC9. Ma Vi sembra ragionevole? Con l'Avvocato Davanzali? Che tra le altre cose, era membro del R.A.I.? Lo abbiamo già visto prima. E poi, non solo si sono addossate, all'Aeronautica Militare, competenza e responsabilità non sue, ma si sono dimostra... addossate queste competenze e responsabilità, dimostrando una completa ignoranza, circa l'ordinamento dell'Aeronautica Militare. Si è fatto risalire tutto allo Stato Maggiore. Ogni cosa è stata attribuita alla responsabilità dello Stato Maggiore. Mancava un foglio dal registro del sito radar e allora la responsabilità è del

Generale Bartolucci. La colpa è dello Stato Maggiore, è del Capo di Stato Maggiore, ovviamente, chissà poi per quale disegno criminoso. Si sono completamente ignorate le responsabilità dei comandi periferici degli ispettorati, dei comandi locali delle singole unità operative. Nessuno di tutta la scala intermedia gerarchica è stata incriminata, si è passati dal Sergente Operatore di un radar ai Generali dello Stato Maggiore, con... sembra un acrobatico salto. E ovviamente sono stati incriminati chi? Coloro che secondo il Pubblico Ministero, hanno dato una notizia piuttosto che un'altra, hanno taciuto di quello che hanno visto. E poi che cosa è successo per questa incriminazioni? E beh, si è arrivati alla prescrizione, perché ovviamente non si poteva fare altro. E poi si viene qui a dire, che sì, va be', nei confronti della prescrizione, però si può fare ricorso. Chiedetelo a Russo, questo, al quale hanno detto proprio questa cosa. Si è ignorato o volutamente ignorato, che lo Stato Maggiore non è un comando e che da esso non dipende nessuno e che non esiste nessun rapporto gerarchico, con gli altri enti della Forza

Armata. E allora, noi speriamo, che dopo queste spiegazioni, la cosa sia chiarita e si correggono dei ragionamenti e delle conclusioni. Ma mi chiedo, occorre che questo venisse detto dagli imputati? Presidente, io suspenderei un attimo, se è possibile, perché poi passo... **PRESIDENTE:** va bene. **AVV. DIF. CECI:** grazie! **PRESIDENTE:** suspendiamo un quarto d'ora. (Suspensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego, Avvocato. **AVV. DIF. CECI:** grazie, Presidente. Allora dicevamo, la Commissione Luzzatti, che aveva richiesto più volte il recupero del relitto, per ovviamente poter chiarire le cause del disastro, è evidente questo, nel perdurare di questa mancanza del recupero del relitto, comunicò al Ministro dei Trasporti Formica, il 25 marzo dell'86, che il compito della Commissione, doveva intendersi esaurito e quindi il... si autosciolse tra l'indifferenza generale e il Ministro Formica, si limitò a prenderne atto. Tra le altre cose, Vi volevo ricordare che mi sembra che ci sia un D.P.R. dell'86, che riporta che l'Italia doveva riportare appunto nella legge italiana una parte dell'I.C.A.O., sul ritrovamento e sulle... del

relitto per affrontare appunto le cause del disastro. Adesso io qui non ricordo qual è questo decreto, magari la prossima volta ve lo farò presente. E questo appunto è del 1986, quindi il Ministro Formica, avrebbe comunque, da quella data in poi, dovuto per forza di cose cercare di recuperare il relitto, perché per forza di cose la legge italiana, aveva appunto, richiamato le norme dell'I.C.A.O.. Invece la Commissione Luzzatti, non viene più ricostituita nemmeno a relitto recuperato. E con ciò quindi si pone nelle mani della sola Magistratura, non soltanto il compito di accertare la responsabilità, ma anche quello di accertare le cause del disastro. Compito che abbiamo detto fino ad adesso, per legge era di competenza del Ministero dei Trasporti. E quindi, dopo questa... che la Commissione si scioglie, viene incaricato il Giudice Istruttore, il Dottor Bucarelli, quest'ultimo, nomina la cosiddetta Commissione Blasi, ne avete sentito parlare tanto, che è un Collegio peritale composto appunto da sei membri, il Professor Blasi, il Professor Cerra, il Professor Imbimbo, Lecce, Migliaccio, Romano. In sintesi, i compiti che vengono affidati, rispondo

ai seguenti quesiti. Se il DC9, percorreva l'aerovia e la quota assegnata; se il sistema radar registra interferenze di altri oggetti; se c'erano elementi circa possibile esplosione e in caso positivo se interna o esterna; se sulle salme o i rottami c'erano corpi estranei indicanti la causa dell'incidente; se si può indicare la causa di morte degli occupanti l'aereo; se dalle schegge sui corpi o rottami, si può desumere se l'esplosione era interna o esterna. Cosa importante, il Giudice Bucarelli, informa la Commissione Blasi, della possibilità di richiedere il recupero del relitto. E beh, a questo punto ve l'ho già accennato prima, è necessario sottolineare come questo argomento interessa notevolmente tutta l'attività investigativa. È noto, perché così ci è stato detto da tante persone, che l'elemento fondamentale di ogni inchiesta per incidente di volo, è appunto il relitto. E infatti abbiamo visto, è stato richiesto dalla Luzzatti nel 1980, fu sollecitato da Santacroce nel 1981, fu di nuovo richiesto dalla Luzzatti nel 1982, se ne parlò a lungo, quando nell'aprile dell'83, con riferimento ad un disegno di legge ad hoc,

l'ufficio legislativo della Presidenza del Consiglio, espresse l'avviso che la congiuntura economica non consentiva il finanziamento con nuovi stanziamenti per il recupero. Anche dopo che venne affidata al Collegio Blasi, questa possibilità, il problema comunque, si risolse non prima del 1987, quindi sette anni dopo l'accaduto. Fu un vero dilemma burocratico, politico, ci vollero più di sette anni per rendersi conto che il recupero... che per il recupero non vi era bisogno di una legge ad hoc, ma erano sufficienti fonti di giust... i fondi di giustizia. E allora questo è il grande e il primo problema del disastro del DC9. La evidente sconsideratezza da parte di chi, per primo, è chiamato a risolvere questa situazione, appunto lo Stato. Una vicenda grave questa, che va evidenziata per i ritardi, per le difficoltà tecniche nell'inchiesta di cui nessuno mai è stato chiamato, considerato e dichiarato colpevole. Quando poi si cerca di trovare la responsabilità sugli odierni imputati, quando questa responsabilità ricade su altri organismi, io non Vi voglio star qui a dire quello che Vi hanno detto tanti colleghi e il nostro capo di

imputazione non riguarda assolutamente le cause del disastro, la strage... la cosiddetta "Strage di Ustica", il procedimento della "Strage di Ustica" è stato archiviato. Vi ricordate quanto Vi ha affermato l'Avvocato Nanni, in discussione, il 19 gennaio del 2004? E Vi ha detto: "certo la Blasi, non era certo l'agenzia che la Luzzatti aveva raccomandato, sappiamo bene che nessuno di loro aveva delle esperienze specifiche su come si facevano le indagini in materia di incidenti aerei". Nell'udienza del 3 ottobre del 2002, il Professor Blasi, ci ha dichiarato che il Dottor Bucarelli, gli chiese di formare una Commissione adatta al caso concreto e quindi ci dice nominò il Professor Lecce, perché era estremamente esperto nel settore strettamente aeronautico. Per la parte esplosivistica c'era l'Ingegnere Imbimbo, per quanto riguarda la parte radaristica, nominò l'Ingegnere Cerra, che fu scelto anche perché operava in Selenia, "sulla scorta, dice lui, di altre informazioni che diciamo, mi provennero da altre conoscenze, per cui diciamo, conoscenza amicale, come debbo dire ad esempio di Migliaccio, che non aveva competenze specifiche ma venne scelto da me perché lo stimavo molto,

era una persona equilibrata", dice lui, pagina 4. Abbiamo letto nella perizia che nel marzo dell'89, la Commissione recupera il sessantasette per cento del relitto. Ce lo dice sempre Blasi, a pagina 7 dell'udienza del 3/10/2002, termine di superficie esterne stimammo un recupero dell'ordine di sessantasette per cento. In realtà poi, scopriamo in udienza che tale dato si riferisce soltanto alle parti esterne dell'aereo, mentre ad esempio, per ciò che concerne la fusoliera, è stato ritrovato soltanto la metà, ossia centoventicinque metri quadri, su duecentocinquanta metri quadri e questo ce lo viene a dire Lecce, il Professor Lecce a pagina 9, sempre dell'udienza 3/10/2002. Ma appunto, dicevo, nel marzo dell'89, la Blasi, deposita una prima relazione, in cui dopo avere illustrato tutte le ...ità e attività espletate dal Collegio, indica tutte le possibili ipotesi circa le cause dell'accaduto che io non Vi sto qui a ricordare perché ve l'hanno ricordato tutti gli altri Difensori, l'avete visto Voi in primis, l'avete letto, l'avete sentito e comunque ce l'avete agli atti insomma, concludendo più per una esclusione che per elementi oggettivi di

riscontro, che la causa era appunto una esplosione esterna, causata da un missile che avrebbe abbattuto il DC9, quindi lo fa più per esclusione che per elementi di oggettivi. A fondamento di questa tesi lo sapete, vi erano questi famosi -17 e -12, rilevati soltanto dal vecchio Radar Marconi, non da altri, ossia dal Selenia e nemmeno da quelli di Licola e Marsala. A tali plots viene associata la presenza di un aereo precisamente di un Caccia. Nel settembre dell'89, quindi il Giudice Bucarelli, forse anche non completamente soddisfatto delle conclusioni a cui era giunta la Pratis e soprattutto alla luce di quanto era stato dichiarato dall'allora Commissione Pratis, pone ai Periti degli altri quesiti, gli dice: accertare la traiettoria del DC9 e dall'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile esistente al momento dell'incidente, accertare la testa di guerra corrispondente al missile identificato, accertare la provenienza del missile, e quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia. State attenti sul punto il Pubblico Ministero insiste tantissimo, dice: "attenzione questi non sono quesiti diretti a rifare un

accertamento complessivo della vicenda, ma sono degli accertamenti che il Giudice Istruttore richiede e che sono funzionali a quella che è stata già la risposta", cioè Vi ricordate che il Collegio Blasi re... dice: "la caduta del DC9 è da ascrivere a un'ipotesi es... di un missile e quindi si chiede di dire con più precisione qual è stata la traiettoria del DC9 <<Itavia>> e dell'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione del lancio di un missile" pagina 51 udienza 15/12/2003. Le nuove attività però riguardano soprattutto un approfondimento delle caratteristiche tecniche e del funzionamento del sistema A.T.C.A.S., dei radar del traffico aereo Marconi e Selenia sistema N.A.A.G.E. e dei radar della Difesa Aerea Licola e Marsala, quindi il Collegio Blasi il 19 ottobre dell'89, sono cose che sicuramente sapete molto meglio di me e che io però devo ripetervi, nomina propri ausiliari l'Ingegnere Giaccari, l'Ingegnere Galati, Pardini che sono tre esperti Radaristi che sono dirigenti della Selenia, almeno per ciò che concerne Giaccari e Pardini, perché Galati è Professore universitario, uno di questi, Giaccari, aveva già partecipato alla relazione della "Selenia" 80,

tutto ciò, lo ricordate, no, nasce dalla Commissione Ministeriale Luzzatti la quale consegna alla "Selenia" le registrazioni dei due radar di Ciampino per la lettura e la conseguente valutazione, e infatti alcuni Ingegneri della "Selenia", proprio Giaccari, Barali e Nucci analizzando i radar, i dati radar avevano concluso che: "i dati relativi al sito radar del solo Marconi dopo l'ultima risposta del transponder indicavano la presenza di più oggetti che si spostavano a velocità diverse tra loro e fornivano così delle... interpretative che consentivano di formulare scenari di presenza nell'area dell'incidente e di altri velivoli oltre il DC9", da qui era nata l'ipotesi del missile, ma vediamo se veramente è così, vi parlavo della Commissione Pratis, il 23 novembre dell'88 il Presidente del Consiglio De Mita, attaccato da terribili campagne di stampe, sollevate appunto dalla pubblicazione della perizia Blasi che riportava questa ipotesi del missile che abbatteva il DC9, e il Presidente e il Ministro della Difesa Zanone decidono di istituire una Commissione mista, coordinati dall'ex Presidente della Corte di Cassazione

appunto Pratis, vengono nominati quindi tecnici, Professori universitari, ex Giudici, ex militari di ogni Arma con il compito di analizzare tutta la documentazione relativa all'incidente e di valutare tutte le attività eseguita dalla F.A.A., la Commissione ovviamente non doveva interferire con l'attività giudiziale in corso, vedete è una cosa differente della Luzzatti, perché la Luzzatti a detta del Ministro Formica doveva essere quasi da supporto tecnico della Magistratura, qui invece non deve interferire con l'attività giudiziaria in corso. Fa parte della Commissione anche l'Ammiraglio Pizzarelli che appunto è un esperto radarista, che analizza i tracciati, conduce prove di volo e a seguito delle quali accerta il funzionamento degli estrattori dei due radar, il Marconi e il Selenia, che non era mai stato valutato dalla Blasi, Ve l'ha ricordato il collega, l'Avvocato Biagianti quando Vi ha detto che il 10 maggio dell'89 dopo cinque mesi di lavoro la Commissione Pratis deposita le sue conclusioni e oggi possiamo dire che forse queste conclusioni erano, permettetemi il termine, veramente azzeccate, e cosa affermano? Affermano che l'incidente è stato

provocato dallo scoppio di un ordigno esplosivo, affermano che non è da escludere la presenza di un ordigno interno, accertano che la sicurezza sull'Aeroporto di Bologna era all'epoca molto precaria e di questo ne abbiamo parlato molto, accertano l'assenza di aerei sulla zona dell'incidente, né italiani e né di paesi stranieri, accertano che quella sera e a quell'ora vi erano soltanto quattro aerei in volo, accertano che i radar della Difesa Aerea di Licola e Marsala non registrano presenza aerea nella zona dell'incidente a quaranta miglia da questa, viene esclusa ogni interferenza fra la caduta del Mig libico e quello del DC9, e su questo non ci voglio assolutamente... non mi voglio soffermare perché è stata anche una richiesta del Pubblico Ministero questa, accertano la costante collaborazione degli organi di difesa durante l'attività di indagine e precisano che tutti gli organi componenti degli Stati esteri interpellati hanno escluso che nella zona e nell'area dell'incidente vi fossero aerei o navi dei rispettivi paesi. Ma la cosa più importante è che da questa analisi, dalla Pratis appunto si evince che l'interpretazione dei

tracciati radar... dalla Blasi è completamente errata, non esiste alcun tipo di aereo nella zona del DC9 che interseca la traiettoria del DC9, e a questo punto dopo la Pratis ovviamente il Giudice Bucarelli è costretto a porre questi altri quesiti, perché dice: "ma come a me la Blasi mi ha detto una cosa, adesso la Pratis ne dice un'altra e che succede", e allora il 5 febbraio del 1990 questi Giaccari - abbiamo già visto esperto radarista della "Selenia", soprattutto per quanto concerne il funzionamento dell'estrattore - Galati, esperto di analisi di statistica dei radar e Pardini, esperto dell'analisi dei tracciati radar che così ci viene a dire Galati a pagina 4, scrivono quella che viene appunto chiamata la seconda relazione "Selenia", anche se non c'entra nulla con la "Selenia" perché qua Galati ce lo viene a dire, non c'entra assolutamente nulla, quella è la prima relazione e questa è un'altra relazione e noi siamo gli ausiliari della Blasi, innanzi tutto è necessario sottolineare che la lettera di nomina spiegava: la Commissione Blasi li aveva chiamati a rispondere su tre quesiti, che sono: "descrivere e chiarire il funzionamento del

sistema A.T.C.A.S. che il sistema di rilevamento del traffico aereo sito a Ciampino e che utilizza radar distribuiti sul territorio nazionale; due, svolgere un'analisi statistica dei dati radar che era proprio di conseguenza del Professor Galati; tre, collaborare con la Commissione sia mediante spiegazioni verbali che mediante relazione scritta all'interpretazione", pagina 4 udienza 7 febbraio 2002 Professor Galati. Ebbene, questi Tecnici vengono spinti da particolarità inverosimili di alcuni plots che sono messi in connessione dalla Blasi, approfondiscono quindi lo studio del funzionamento degli estrattori, che abbiamo visto essere la materia di Giaccari, ossia il Perito che aveva partecipato anche alla prima "Selenia", quella dell'80, si constata che alcuni presupposti, la taratura degli estrattori, attenzione taratura degli estrattori, non erano a conoscenza di chi aveva elaborato quella relazione ed inoltre la "Selenia" non era stata la ditta costruttrice del Marconi, guardate questo è un punto molto importante non soltanto perché poi diventa il cavallo di battaglia del Pubblico Ministero, ma anche perché abbiamo visto che raramente un Tecnico della materia cambia

facilmente versione, ammette cioè di aver sbagliato, prendiamo ad esempio Casarosa, che tratteremo mercoledì, ha portato avanti la sua teoria, l'avete visto fino alcune volte all'estremo, cadendo alcune volte nel ridicolo, ma questo lo vedremo mercoledì. Viceversa qui Giaccari ammette di aver sbagliato e infatti si accorgono che vi è un paragrafo nel manuale del radar che parla della logica antisplitting, che è stata ignorata nella precedente perizia, al di là di quello che ci vuol far credere il Pubblico Ministero sulla possibilità e sulla eventualità che Giaccari non sapeva, non conosceva questo paragrafo, tale logica antisplitting aveva lo scopo di evitare lo sdoppiamento dei bersagli estesi in distanza, infatti in presenza di bersagli vicini, come nel caso dei frammenti del DC9, la logica antisplitting - dicono gli esperti - poteva generare dei grandi errori angolare e in particolare aveva appunto generato alcuni plots che la Blasi precedentemente aveva attribuito alla presenza di un velivolo vicino ai resti del DC9 e si spiegano molto egregiamente che non si tratta di una traccia reale ma di falsi Echi dovuti appunto al fenomeno del blanking, hanno

d'altra parte specificatamente dichiarato che i punti -12 e -17 sono molto probabilmente degli Echi spuri, dovuti a disturbi elettromagnetici, il fatto che la loro qualità sia così alta, ossia è pari a quindici è dovuta non al rumore in quanto sarebbe stata sicuramente più bassa, ma le interferenze elettromagnetiche presenti sul radar Marconi ma non sul Selenia. Galati ci ha detto, ha ripetuto più volte, "riusciva il Radar Marconi a vedere di meno..." scusate, ci ha detto: "il Selenia rispetto al Radar Marconi vedeva sicuramente di meno, ma tutto quello che vedeva era sicuramente vero", questo non ce lo dice soltanto Galati, ce lo dicono anche tutti e tre i Tecnici, tutti gli altri due Tecnici, e loro dicono che non è assolutamente possibile valutare il -17, il -12 e il 2B come una eventuale traccia. Ora il Pubblico Ministero nella sua requisitoria, all'udienza del 18 dicembre 2003, dichiara quanto segue, pagina 80, 81, seguendo ovviamente la sua teoria e riferendosi ai Consulenti di Parte Civile, lui dice: "i rilevamenti -17 e -12 ci hanno spiegato potrebbero essere dovuti al fatto che in corrispondenza di essi due velivoli che

sicuramente danno ritorni radar insufficienti per la loro visibilità danno luogo invece a un ritorno radar combinato, di maggiore entità, da produrre rilevamento in questione, i plots hanno spiegato 8A, 9A, 12, 13A e 19 sono posti in successione spazio temporale con i plots -12 e 2B, da poter costituire una traccia di aereo intersecante la rotta del DC9 in prossimità del momento del disastro, potendosi individuare due ipotesi di tracce, non seriamente alternative ma corrispondenti a due aerei in coppia", eccetera eccetera, ecco fermiamoci qua, io non voglio dilungarmi molto su questo argomento perché lo ha fatto in maniera egregia l'Avvocato Nanni, ma Vi voglio soltanto, permettetemi questo termine, rinfrescare un po' la memoria, Vi ricordate l'Avvocato Nanni ha detto: "i Consulente di Parte Civile addirittura approfondiscono l'ipotesi, sia perché l'Accusa dice che non deve assolutamente mettere in dubbio la conclusione dell'«Itavia, e abbiamo visto - Vi ha detto l'Avvocato Nanni - da chi era composta la Commissione dell'«Itavia» sotto l'aspetto radaristico, da Cucco, Cappabianca e da qui rinvio a lui per le precisazioni che queste persone non avevano mai

nulla avuto a che fare con incidenti aerei e dal punto di vista di esperienze radaristiche se non in termini prettamente matematici, e quindi basta leggerla - dice l'Avvocato Nanni - per vedere chiarissimo quali sono le assurde conclusioni". Il P.M. continua ancora sostenendo che la conferma a tale tesi è venuta dalla sperimentazione che viene effettuata nel 1985 dal Collegio Blasi, relativamente al volo di un Caccia F104 e di questo ne abbiamo parlato dice nelle udienze scorse, lo trovate poi nelle perizie, eccetera eccetera, i risultati di quell'esperimento sono compatibili sia con il contenuto dei nastri radar di Ciampino, Fiumicino e sia nell'ipotesi che si considerano i soli plots -17, e sia se si considerano i plots -17 e -12 da soli, sia se si considera l'intera traiettoria ipotizzata. Per contrastare l'ipotesi della presenza di un altro aereo, di altri aerei rispetto al DC9, quale è emergente da questi dati a disposizione, quale è ritenuta da tutti quelli che esaminarono e li abbiamo già visti questi dati, senza ovviamente avere ipotizzato quelle persone tutte quelle diversità di funzionamento del radar che poi nel '90 è venuto fuori, dico

per contrastare questa tesi è necessario accettare che i fenomeni di mascheramento dei plots, derivante dalla logica del funzionamento degli apparati in presenza di oggetti interferenti siano per mera casualità dislocati ai limiti massimi e oltre. Avete visto cosa vi dice il P.M., senza ovviamente aver ipotizzato quelle persone quelle diversità di funzionamento del radar che poi è venuto fuori nel '90, avete sentito, ancora una volta avete soltanto la sua di verità. E sul punto il P.M. insiste molto e insiste molto soprattutto considerando la testimonianza di Giaccari, la prende a puntino, vede tutte quante le sue dichiarazioni facendovi tutto quanto un ragionamento su queste dichiarazioni in merito alla conoscenza nel 1980 degli estrattori e cerca di mettervi in rilievo che Giaccari... in realtà è impossibile che non conoscesse la funzione degli estrattori e soprattutto non avesse letto il manuale o comunque l'avesse letto... avesse letto soltanto qualche pagina e poi nel '90 dopo un colloquio con Giordano Bruno cambia idea e approfondisce questo funzionamento, questo lo fa a pagina 45, 50 della requisitoria del 28/11/2003. Allora Vi

devo ricordare io che Giaccari era un Tecnico della Selenia, quindi del Radar Selenia e non del Radar Marconi, si era fidato è vero delle proprie conoscenze tecniche, sappiamo anche che gli estrattori erano di costruzione della "Selenia" quelli che erano stati impiantati nel Radar Marconi, ma sappiamo anche perché ce l'hanno detto che avevano un mascheramento differente. E il P.M. scherza addirittura su questo fatto che Giaccari non si è andato a leggere proprio su quel paragrafetto che parlava della logica antisplitting, sul quale - Vi ricordate - il P.M. fa addirittura l'esempio di un esame, "no noi siamo convinti, andiamo a fare l'esame e siamo convinti che quel paragrafo non ce lo chiedono, non sappiamo nulla su questa cosa, - dice - va be', tanto non ce lo chiedono, non lo studiamo e poi che succede? Il Professore ci interroga proprio su questo paragrafo", ecco proprio qua io mi voglio soffermare, Giaccari è l'unico, dico l'unico che ammette di non aver studiato quel paragrafo, facendo anche una brutta figura davanti a tutti, soprattutto in considerazione del fatto che non era l'esame quello da sostenere ma era una relazione sulle eventuali ipotesi di

altri aerei intorno al DC9, che ahimè era caduto, e se quando viene in aula e fa un po' di confusione perché prima dice che l'aveva letto soltanto in parte, poi dice che non l'aveva letto e che comunque non aveva letto quella parte che prevedeva questa logica antisplitting e allora solo per questo non può... non si può ritenere, non può ritenere il Pubblico Ministero che Giaccari è corrotto, perché questo indirettamente vi dice, sentite, e allora è forte, è forte il sospetto che nell'89, nel '90 in quegli si è cercato di individuare quale modalità di funzionamento del radar potessero giustificare quei tracciati esistenti, cioè noi nell'80, nel '90 dobbiamo cercare... si muove qualcuno per cercare, perché ricordate le indagini stanno andando avanti, bisogna cercare di trovare un qualcosa che vada a giustificare in maniera diversa quello che era il dato univoco, abbiamo detto valutativo, il dato univoco valutativo dei dati di cui si era in possesso. Ma quale dato univoco? Quella della Luzzatti? Abbiamo visto; quella di Macidull? Lo vedremo tra un po'; quello dell'"Itavia"? Ve lo ha detto l'Avvocato; quello della "Selenia" '80? Attenzione però, perché

quando quelli della "Selenia" '80 ci vengono a dire che potrebbero essere degli aerei non ce lo danno per certo, perché nel 1980 Barali e Nucci dicono: "potrebbero essere falsi allarmi ma potrebbero anche essere oggetti veri", lo riporta anche il P.M. a pagina del 73 del 28/11 del 2003 nella sua requisitoria, e allora qual è questo dato univoco? E lo troviamo... troviamo questa cosa anche nella conclusione appunto della prima "Selenia", laddove si dice: "sono state tentate delle correlazioni spazio temporale tra Echi, poiché la quantità e la qualità dei dati a disposizione non è tale da permettere un esame esaustivo, le correlazioni riportate e le altre eventualmente possibili per poter essere utilizzate dovranno essere pesate con altri elementi, estranei a queste indagini al fine di poter raggiungere l'interpretazione più verosimile possibile", queste le conclusioni della prima "Selenia". E poi loro qui cercano di dare una risposta alla Luzzatti che gli aveva chiesto: "va be', queste... le possibili traiettorie, va bene però ci fai una possibile correlazione dei plots?" e allora loro che fanno? Utilizzando contemporaneamente i dati dei grafici

riportati nelle figure 7, 11 e 12, quelle in cui c'è il DC9 e i plots primari e successivi al punto zero sono state tentate a titolo di esempio, alcune, quindi non tutte, alcune possibili associazioni plots tracce, la "Selenia" ci dice: "se noi qui ci mettiamo, tiriamo fuori almeno tre altre... altre cento traiettorie possibili se non di più, anche a titolo di esempio, te le metto su un grafico, alcune a titolo di esempio" e beh, dico, più chiari di così! Ma Ve l'ha ripetuto anche l'Avvocato Nanni questa, più chiari di così! E non capisco come mai questo... dopo questa cosa, questo aspetto non si capirà o probabilmente non si vuole capire, basta leggere le conclusioni della prima "Selenia" per vedere che questi punti erano stati quindi presi soltanto come un esempio fra tanti, anzi Vi dirò di più, perché ve lo ha detto anche egregiamente l'Avvocato Nanni, questi punti non erano nemmeno stati identificati, né come -12 e né -17, sono soltanto i due plots lontani, questi così li chiamano. E la conclusione... che poi anche... viene riportato anche in premessa, questa cosa, dicono, non sembra possibile con i soli dati radar validare statisticamente queste

ipotesi, né da ritenere che le correlazioni ipotizzate esaudiscono tutte le possibilità di interpretazione, un'analisi statistica approfondita nel senso di decidere con un certo livello di confidenza, da quali di... situazioni possibili hanno avuto origine le posizioni misurate, non è fattibile sulla base delle sole informazioni radar, si ritiene che l'esame dati radar dovrebbe essere integrato con analisi di carattere cinematico, aerodinamico, meteorologico", considerazioni che esulano dalla nostra competenza. E poi Vi rimando qui dall'immenso lavoro svolto dall'Avvocato Nanni che, lasciatemelo dire, è veramente insuperabile, ma mi chiedo: ma queste conclusioni il Pubblico Ministero le ha lette? No, perché non sembrerebbe leggendo la sua requisitoria che la "Selenia" ha dato per certa e reale questa traiettoria, non sembrerebbe dico perché lui non prende in considerazione assolutamente, dice: "la <<Selenia>> dà per certa e scontata questa traiettoria", quando abbiamo visto assolutamente non è così. E poi perché analizza tutte le dichiarazioni di coloro che hanno partecipato alle due relazioni "Selenia" evidenziando le

minime contraddizioni, cercando di ridicolizzare quel povero Giaccari che con tutta coscienza vieni qui a dire: "ho sbagliato, ho commesso un errore, non ho studiato approfonditamente" lo fa, anche un po' con esitazione, certo vorrei vedere chi di noi direbbe con tanta franchezza che facendo una relazione così importante non ha letto un paragrafo che poteva cambiare tutta quella relazione. E allora anche Giaccari esperto della funzione dell'estrattore del Selenia e pensa che più o meno sia uguale a quello Marconi, abbiamo visto è uguale a quello Marconi, l'estrattore è della casa "Selenia" ma sicuramente ha delle cose differenti, l'effetto di mascheramento è diverso, e lui lo scopre parlando con Giordano Bruno, quindi riconosce che probabilmente quell'aspetto non l'ha studiato bene e quindi viene davanti a noi, qui, lo ammette e ammette che ha sbagliato, e io mi chiedo che seppure Casarosa avesse fatto come Giaccari probabilmente non avrebbe fatto quella figura. Ma perché invece il P.M. vi richiama tutte le dichiarazioni di Pardini, tutte le dichiarazioni di Giaccari e quelle di Galati le lascia stare, dice soltanto due cose, ma perché

questo? E allora vediamo che cosa dice Galati, visto che comunque nemmeno la "Selenia" dà per certo che questi -17 e -12 sono degli Echi veri, allora perché non considerare anche le dichiarazioni di colui il quale essendo un esperto di statistica dei dati radar potrebbe in qualche modo aiutarci a riflettere su questa materia. Vi ricordate cosa dice Galati? "Naturalmente chi legge i dati radar, sia essere umano che estrattore, e... sistema di tracciamento mica lo sa se quello è falso o è buono, è un'informazione che esce dal sistema a tutti gli effetti, allora il problema che si pone è cercare di capire se potendo abbastanza facilmente identificare tutta la parte dello spazio radar, i cui plots erano falsi, cioè nel senso che non venivano correlati con le informazioni del radar secondario e quindi come tale non avevano un corrispettivo di transponder", questo lo dice a pagina 17, udienza 7 febbraio 2002. Il P.M. cerca di farci credere alla presenza di questo aereo o di questi più aerei accanto al DC9 e dice che per contrastare questa tesi bisognerebbe, primo: non prendere in considerazione la relazione della "Selenia" del

'90; secondo, accettare che i fenomeni di spostamento azimutale o di spostamento di mascheramento dei plots, derivante dalle logiche di funzionamento degli apparati in presenza di oggetti interferenti siano per mera causalità dislocati ai limiti massimi e oltre", 18 dicembre 2003 pagina 80 e 81. E anche in questo, mi dispiace dover ripetere questa cosa, il P.M. vi riporta soltanto la sua verità, dicendo che Pardini non sapeva con sicurezza del settaggio dell'estrattore e che questa cosa gli era stata chiesta anche dalla Blasi, vediamo che cosa dice nella sua requisitoria, "ci potevano essere stati dei cambiamenti, ci potevano essere stati dei settaggi diversi, diciamo tenuto conto che ci sono delle operazioni di allenamento durante il lavoro operativo - e dice - non c'erano documenti che attestassero il settaggio effettuato prima del 1980 - riferendosi a Pardini - ma noi ci siamo convinti, e va be', ti sei convinto su che cosa? Sei convinto perché hai parlato con Giordano Bruno?", questo dice il P.M. a pagina 83. Ma Galati ci ha spiegato che non era così, e infatti a una domanda proprio del Pubblico Ministero che gli chiede: "lei ricorda come fu

accertato, se e come fu accertato, se questo settaggio dell'estrattore era lo stesso che era in uso nel 1980?" e allora Galati gli risponde: "allora questa qui fu una domanda specifica volta non al Collegio e noi tre ma all'«Alenia», allora «Selenia» che aveva come... Giaccari e Pardini due persone che facevano parte del Collegio", eccetera eccetera, "quindi fu fatta una richiesta di quanto?", "da quanto posso ricordare di conferma addirittura con documentazione ufficiale, quindi munita di firme e di timbri", "sì?" dice il Pubblico Ministero e lui risponde: "sì, dello stato dell'estrattore al tempo e della permanenza di quello stato dell'estrattore fino al momento della nostra indagine", "quindi esistono documenti che dovrebbero stare agli atti con timbra e firma di qualche Direttore dell'«Alenia»", "immagino di sì", "sì, l'estrattore è fissato in quella maniera ed è rimasto in questa maniera", pagina 15 udienza 7 febbraio 2002. Allora perché dire per mera causalità accertare che il fenomeno di mascheramento fosse al massimo? Ma come te l'ha confermato Galati, te l'ha confermato Galati a una tua domanda, che era al massimo, con tanto di

timbri, con tanto di firme sulla dichiarazione e tu dice che è mera casualità? Inoltre Galati ha anche dichiarato qui in dibattimento che... "il comportamento di alcuni Periti è stato molto scorretto, in quanto hanno valutato soltanto alcuni punti e non altri; nel fare l'indagine statistica altri Periti - continua - eliminarono alcuni settori facendo apparire i plots in una distribuzione uniforme nello spazio e nel tempo, compiendo una scorrettezza, l'ipotesi di uniformità - dice ancora lui - va quindi respinta, non si può affermare che i falsi plots indicano una linea di uniformità, sono necessari infatti almeno tre plots di seguito per formare una traccia", e questo penso che Ve l'abbiamo ripetuto veramente tutti. Ora a un'altra domanda, sempre Galati, dice: "adesso alla domanda se effettivamente ci sia stata una successiva indagine che ha detto che in realtà erano uniformi - che gli era stata fatta appunto dal Pubblico Ministero - io ricordo di aver visto questa indagine, però ricordo che anche nel fare questa indagine, colui che la fece, eliminò a suo giudizio altri settori", e allora il P.M. dice: "quindi dipende molto dai settori che si

considerano?", lui dice: "no, questo qui è statisticamente scorretto, perché se io evidenzio una disuniformità e vi faccio un disegno", eccetera eccetera, e poi ce lo ha fatto questo disegno, pagina 22 e 23 udienza del 7 febbraio del 2002. Quindi vi ricordate, vi ha fatto anche un disegno che è rimasto ovviamente agli atti al foglio numero 1, allegato del verbale di quella udienza. Quindi ciò che è certo è che questi altri Periti sicuramente a detta dell'ausiliario della Commissione Blasi, quindi perizia di ufficio, hanno sicuramente commesso una scorrettezza. Galati ci dice anche che non dobbiamo dimenticare che il radar operava nella banda televisiva, cioè in una VHS, intorno ai seicento megahertz e quindi non sembrava strano che fosse disturbato, pagina 24. Per ciò che concerne poi la portata del radar e del fatto che se un oggetto fosse all'estremo della portata del radar verrebbe visto di meno, rispondendo ad un Avvocato, all'Avvocato di Parte Civile, l'Avvocato Benedetti dice: "visto che nel caso specifico ne abbiamo invece, diciamo, supponiamo ne abbiamo tre, -17 e -12, lei ha preso in considerazione il fatto che la zona

dell'incidente fosse ai limiti della portata dei radar e che quindi poteva essere che i plots erano solamente o solamente quattro per il fatto che il radar fosse alla portata?", lui dice: "certamente no e non dovevo tenerne conto - poi dice - anche perché il mio modello comunque riguardava i falsi plots", udienza 47, e poi dice, attenzione, "il problema della portata radar è assolutamente rilevante, perché i falsi plots di un sistema radar sono dovuti a due cause, uno è il rumore del ricevitore. Allora il rumore del ricevitore dà dei falsi plots indipendentemente dalla distanza con cui si trova il plots dal nostro centro del sistema, cioè dal nostro radar, okay? Secondo causa, il disturbo attivo, cioè emettitore di diffusione televisiva, ponti radio che lavorano in frequenza prossime, la frequenza del radar, la terza causa, ancora terzo tipo di disturbo è possibile, è il Clatter, ossia quell'insieme di Echi indesiderati e provenienti da riflessioni del segnale radar di oggetti naturali, rilievi montuosi, la pioggia", eccetera eccetera, quindi se voi andate a guardare questa spiegazione sulla uniformità prospettataci dal Professore Galati, Vi renderete

conto della impossibilità di una correlazione fra il -17 e -12, infatti facendo questo discorso della uniformità lui avrebbe ovviamente eliminato tutti quanti quei plots che hanno anche il secondario, no, e poi richiama il gioco dei dati per farci capire questo problema della uniformità e dice di aver considerato nella sua indagine statistica undici settori dove apparivano questi plots e che potevano essere veri o potevano essere falsi, dice all'Avvocato Bartolo: "allora se sono uniformi posso far tentare di fare tutte quelle correlazioni e relative probabilità di correlazioni che abbiamo detto prima, il plots -17 è uniforme perché preso da una valutazione uniforme, il -12 invece è preso da una valutazione disuniforme", allora quale è la probabilità che correlino, che sono dovuti al rumore, dicevo, è bassissima, pagina 83 e 84. E quindi allora non si può correlare il -17 e -12 in quanto uno è preso da una valutazione uniforme, l'altro da una valutazione disuniforme. Ancora l'Avvocato Bartolo dice: "ma lei ci dice oggi che suo avviso non è possibile o non è corretto pervenire ad una conclusione sulla base soltanto dei dati radar, dei dati forniti dal

radar - lui dice - perché lei ritiene che i dati forniti da un radar non consentono mai di avere delle certezze tali da poter formulare delle conclusioni sulla base soltanto...", e lui dice: "certamente, perché il radar è un dispositivo che permette di vedere degli oggetti che hanno la capacità di retro diffondere onde radar, no", pagina 91, e il teste ci tiene a chiarire anche una cosa, dice: "il punto chiave che spero che venga chiarito per sempre e per tutti è che quando vado a ricostruire le traiettorie con cui cerco di connettere questi plots una cosa è farlo pensando che l'errore radar è quello nominale che si trova pure sulla relazione, cioè un terzo del fascio, un quinto di un radar - eccetera eccetera - e una cosa è farlo sapendo che l'estrattore in questa zona di blanking di circa due chilometri, cioè un miglio... un cento di miglia nautico, mi crea i due fenomeni che adesso non sto a ripetere e che ho detto prima, cioè spiazzamento o mascheramento di un bersaglio successivo o addirittura, diciamo, spezzamento del bersaglio principale qualora sia abbastanza forte questi punti chiave", dice lui a pagina 102. Ancora, e sto per terminare sulle dichiarazioni di Galati,

vedete tutte queste cose che dice Galati? Ma il P.M. non ce le riporta proprio, il P.M. ci riporta soltanto le dichiarazioni di Giaccari, di Pardini... Galati commenta che mettere insieme questi plots è un ragionamento molto tirato per il collo, lo dice, lo ripeto per la terza volta - e glielo avranno chiesto chissà quante volte - una cosa che sapevo allora ma la so ancora meglio rispondendo alla domanda oggi, perché oggi insegno anche un corso di teoria tecnica radar, cioè oggi nessuno si sogna di creare una traccia, cioè attribuire ad un oggetto fisico a plots che non siano consecutivi, questo non si fa mai. Allora qualcuno lo vuole fare lo faccia, non è una cosa che io farei, insomma, ecco, mi sembrerebbe non professionalmente corretto operare in questo senso", pagina 119. Allora ci chiediamo: come fa il Pubblico Ministero a sostenere la sua teoria quando l'ausiliario della Blasi ci dice l'esatto contrario? Anzi dice di più, questo modo di correlare i plots è statisticamente scorretto, addirittura il P.M. parlando di questa seconda relazione "Selenia" ci scherza anche sopra, sentite quello che dice a pagina 42, udienza del 28/11/2003, dice: "quindi

in conseguenza di questa nuova relazione, i plots -17 e -12 non sono più echi reali ma diventano interferenze elettromagnetiche sulla banda del Radar Marconi e causa di ricezione di lobi laterali, i plots successivi vengono attribuiti ai relitti dell'aereo si cambia, no, è un semplice gioco, si cambia, abbiamo scherzato, abbiamo scherzato, tutto quello che abbiamo detto da dieci anni a questa parte non è più vero", ancora dice: "ma come, dieci anni fa mi hai detto che c'erano questi aerei e adesso mi dici che sono interferenze elettromagnetiche" pagina 44, ancora dice: "la conclusione logica del Collegio Misiti/Santini direi nulla oggi, obbligata, no, perché se alcuni hanno escluso determinate cause oggi abbiamo scoperto che non ci sono aerei e siccome di certo l'aereo è caduto, e allora che cosa può averla determinata, una bomba che era nell'aereo? Ineccepibile - dice - è ineccepibile", ma perché Voi gli avete sentito fino adesso parlare dal Pubblico Ministero, delle cose che ha detto il Pubblico Ministero di una valutazione scientifica? L'abbiamo vista quale è stata la sua valutazione scientifica, quindi avete visto per la testimonianza di Giaccari il

P.M. Vi fa tutto un ragionamento sulle sue dichiarazioni in merito alla conoscenza del 1980 degli estrattori e cerca di metterVi in rilievo che Giaccari in realtà è impossibile che non conoscesse questa funzione degli estrattore e soprattutto non avesse letto il manuale o comunque lo avesse letto soltanto successivamente dopo il colloquio con Giordano Bruno. Questa è la teoria del Pubblico Ministero, prende sempre e soltanto in considerazione le dichiarazioni che a lui fanno più comodo. Ora, tornando più specificatamente alla Commissione Blasi, abbiamo visto che depositano la risposta ai nuovi quesiti e in questo caso si manifesta una frattura tra i Periti che poi viene riconfermata in aula tra Blasi e Cerra da una parte e Imbimbo, Lecce e Migliaccio dall'altra, tale frattura così come hanno dichiarato in dibattimento si fonda a seguito delle riletture dei dati radar, i Periti Blasi e Cerra, quest'ultimo non lo abbiamo ascoltato perché malato, poi mi sembra che sia morto, dico, l'unico esperto Radarista della Commissione non possiamo ascoltarlo, comunque i Periti Blasi e Cerra sono convinti dell'esplosione interna, il Professore Blasi ha

specificato che la sua convinzione si è basata soprattutto sulla relazione degli ausiliari. Ora, anche qua il P.M. lo contesta, ma com'è, non è lui, non è lui che dice che nella Misiti il colleghi Santini e Misiti hanno avuto un comportamento strano perché, perché gli ausiliari dicevano tutt'altro e loro invece che cosa hanno detto? Che era l'ipotesi della bomba. Adesso qui nella Blasi che qualcuno ti viene a dire: "guarda che io mi sono fidato degli ausiliari, ho letto le cose che mi hanno detto, in più ho avuto la certezza che il Professore Cerra dicesse che questa cosa era giusta e adesso non ti sta bene più?". Infatti vedete che cosa vi dice il P.M.? Il Collegio Blasi a questo punto si divide nel senso che due dei componenti, cioè Blasi e Cerra non condividono più, non condividono più questa impostazione e poi vedremo che soprattutto Blasi torna sui suoi passi ma in maniera singolare lo fa e non perché ne è convinto lui, ma perché gli altri glielo dicono, pagina 52, udienza 15/12/2003. Infatti a Blasi quando gli è stato chiesto, come mai, come giustificava questa sua inversione di tendenza ha detto: "il mio convincimento non è indipendente da quanto

espresso da Giaccari, Galati e Pardini e quindi io non lo posso trovare aliunde, quindi se non ci fosse stato in convincimento di Cerra certamente rimanevo a confermare", insomma, un altro elemento diverso da quello che... io non ce l'ho, pagina 64 riportato dal P.M., "vedete, nella Blasi l'unica persona che si rifà agli ausiliari viene considerato un comportamento singolare" e allora poi nella Misiti non mi venire a dire che per quale motivo il Collegio Santini e Misiti non ha assolutamente valutato i Collegio ausiliario. Dall'altro lato della Blasi i Periti Migliaccio che abbiamo detto era una persona che non sapeva, non era un esperto, era una persona di fiducia, un persona equa come ci ha detto il Professore Blasi, Lecce ed Imbimbo restano convinti dell'azione esterna, del missile più o meno al settanta, ottanta per cento, questi ultimi dobbiamo assolutamente ricordare non essendo esperti, abbiamo detto, in materia radaristica, si sono basati ovviamente sulla perizia "Selenia" e anche sulla perizia Dalle Mese e per la quale era remota la probabilità che il -17 e -12 fossero echi spuri, individuando così la traiettoria del presunto velivolo, il missile

potrebbe essere confermato anche da altre cose ci viene a dire il Professore Migliaccio, ha dichiarato infatti che sono stati ritrovati i bulbi delle lampadine integre, e ha detto che se fosse stata un'esplosione interna i bulbi si sarebbero rotti. Va bene, a questo punto però è intervenuto sull'argomento il Professore Blasi che ha aggiunto che in realtà loro hanno trovato soltanto due delle tantissime lampadine e quindi non può essere assolutamente una verità assoluta. Loro hanno individuato i punti -17 e -12, 2B, 3, 4, 6, 8B dicendo che tali punti potrebbero costituire una traccia con velocità costante, in realtà è necessario sottolineare che una classica manovra di attacco, perché Ve l'hanno detto, porta l'aereo a sfuggire e invece in questo caso ve lo ha detto l'Avvocato Nanni, l'aereo si alza, si abbassa, ma non va via velocemente. Inoltre il Collegio circa le caratteristiche dei missili chiese la collaborazione di Spoletini, della B.P.T. che in assenza di materiale estraneo all'aereo di perforazione da schegge l'alternativa di un'esplosione interna poteva essere considerata più probabile come si può dedurre anche da rapporto del R.A.R.D.E.. Ora,

Blasi conferma quando riportato in perizia e cioè che dall'analisi dei dati radar di Fiumicino emerge che non vi è stato alcun velivolo estraneo nei dintorni del DC9 e che le due traiettorie devono attribuirsi una al corpo principale dell'aereo e l'altra ai frammenti dello stesso. Nessuna testa di guerra per uso missilistico era compatibile con tutti gli elementi emersi dalle indagini, nessun missile e quindi nessuna provenienza del medesimo. Gli altri tre abbiamo visto invece si rivolgono ad un altro esperto radar, al Professore Dalle Mese dell'Università di Pisa e appunto dicono quello che abbiamo già sentito prima e che, appunto, ci dà la conferma di questa ulteriore traiettoria, di questa conferma del missile. Poi però quando vanno a dire di che tipo di testa di guerra si trattava loro dissero quindi che si trattava di una testa di guerra a guida semi-attiva o passiva ma di tipo avanzato e non facente parte comunque di quelle in dotazione dell'Aeronautica Militare, la provenienza dicono che è sconosciuta. Però in tutta questa situazione comunque non si riesce ancora a comprendere per quale motivo... dica Presidente! **PRESIDENTE:** sì, un minuto di

interruzione, ci permettiamo un attimo eh, scusi, scusi Avvocato! AVV. DIF. CECI: di niente, niente! PRESIDENTE: perché c'è un problema. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego! AVV. DIF. CECI: grazie Presidente! Stavo dicendo che questi altri tre, Imbimbo, Lecce e Migliaccio si rivolgono ad un altro esperto radar, poi non si capisce perché quando c'era il Professore Cerra che era l'esperto radar della Commissione Blasi, si rivolgono al Professore Dalle Mese dell'Università di Pisa e poi perché andare a rivolgersi ad un Professore di Pisa e non di Napoli, quando tutti erano dell'Università di Napoli? E poi ci chiediamo ancora una cosa, chi è che ha pagato Dalle Mese essendo l'ausiliario non del Collegio, come è stato spiegato qui davanti a Voi, ma soltanto dei tre membri citati e questo non è stato chiarito e né è stato... non è stata chiarita questa circostanza e comunque abbiamo visto che Dalle Mese diede a questi tre il parere di conferma per il missile. Abbiamo visto che la testa di guerra non era comunque in dotazione dell'Aeronautica Militare e abbiamo visto che la

provenienza era sconosciuta. Quindi in tutta questa situazione però non si riesce a comprendere il motivo per il quale viene preso in considerazione soltanto il Radar Marconi che sicuramente abbiamo visto perché ce lo hanno detto tutti, era il più vecchio, il più obsoleto, meno preciso, più sensibile agli errori che non degli altri radar, ossia del Selenia e quelli della Difesa Aerea Marsala e Licola. Non si vuole ancora capire così come continua la Pubblica Accusa che al dibattimento ci sono stati degli enormi cambiamenti, non è corretto allora richiamare soltanto le considerazioni di periti e di Consulenti che fanno comodo quando in realtà alcuni di questi cambiano idea e spiegano il cambiamento della loro idea, non può allora il Pubblico Ministero considerare valida soltanto la Selenia dell'80 quando nel '90 spiega egregiamente quello che è accaduto, non si possono nemmeno considerare soltanto le dichiarazioni che sono state rese da Macidull e adesso vedremo, chi è Macidull, quando in realtà è sufficiente rileggere alcune battute al dibattimento per comprendere che quest'ultimo assolutamente non conosceva il funzionamento dei

radar italiani, non conosceva gli estrattori, perché lui stesso dice: "che cos'è l'estrattore? Non lo conosco". Cosa c'è venuto a ribadire? Perché sembra che il dibattito non ci sia stato per il Pubblico Ministero e allora Ve lo devo assolutamente leggere perché qua mi sembra quasi impossibile dire determinate parole quando tutti perfettamente conosciamo altre verità. Lui dice: "il Collegio Santini ha detto che le cause che generano i falsi plots sono la riflessione da oggetti indesiderati, terreni, edifici, montagne, interferenze elettromagnetiche esterne, per esempio trasmissioni tv", il rumore tecnico del ricevitore abbiamo visto sentendo, per esempio, il Professore Pent e sentendo anche il Professore Tiberio che queste, alcune di queste, se non tutte, queste cause non possono comunque in questo caso, non possono essere giustificate per dire che i plots -17 e -12 siano da ritenere falsi, e quindi alla luce delle considerazioni che avevano da esperti Macidull, ma perché non ci descrive il comportamento di Macidull in udienza, di Lund abbiamo visto la valutazione scientifica tecnica di Lund e tutti gli altri che abbiamo analizzato quindi con eccezione Russo e la

seconda relazione Selenia, devo dire che i plots che abbiamo finora detto, cioè il -17 e -12 alla caduta, e l'1, il 2B, il 3, il 4, il 5, l'8A, il 9A, il 12, il 13A, il 19, non sono spiegabili se non con la presenza di un altro aerei e di altri aerei che hanno intersecato la rotta del DC9 al punto 0, ancora continua, "questa interpretazione non è contraddetta da nessun altro dato acquisito agli atti, dice il Pubblico Ministero, nessun altro dato radaristico può contrastare questa conclusione" e ripeto che è iniziata e continua sempre lui che è stato per la prima volta affacciata... per la prima volta spiegata in tali termini dall'ente specializzato americano, l'N.T.S.B. per mezzo di Macidull il quale ente aveva anche considerato l'ipotesi che questi plots segnatamente al -17 e -12 e 2B potessero essere dei falsi plots, ma ha ritenuto questa ipotesi testualmente poco verosimile per l'altra improbabilità di avere tre falsi segnali tra loro correlabili, pagina 83, 84, udienza del 18/12/2003 e poi dice: "questa cosa è stata confermata anche dai Consulenti di Parte Civile" e allora questo punto è importante riflettere ancora su quest'altra persona che a detta del

Pubblico Ministero dovrebbe confermare questa sua teoria. Dobbiamo riflettere sulle dichiarazioni di Macidull così come è stato visto da noi in udienza, il Tecnico U.S.A. Macidull lavora per la Commissione Luzzatti tra l'ottobre e il novembre dell'80 presso l'N.T.S.B., National Transport Security Board a Washington, associa i famosi plots -17 e -12 alla presenza di un aereo, questo sappiamo noi. Ora, che cosa accade però in dibattimento? Innanzi tutto la prima cosa che emerge è la sua... lo dicevo prima, la sua completa inesperienza in materia di funzionamento del radar. Ma come, un perito che deve verificare l'eventuale presenza di altri aerei attorno al DC9 non conosce il sistema dei radar italiani? Già qua siamo all'inverosimile, ma questo il P.M. non lo accenna proprio eh, attenzione, non dice assolutamente niente di questa cosa, per lui contano esclusivamente la relazione della "Selenia" '80 e che poi abbiamo visto che cosa ci ha detto, la relazione delle "Selenia" '80, cioè ci ha soltanto delle possibili traiettorie, perché poi quella del '90 non l'ha proprio considerata, conta ovviamente soltanto il Professore Pent, peccato che sia di parte, conta

soltanto Macidull, ma stata a sentire cosa è accaduto, Macidull un primo accenno di Macidull lo abbiamo Commissione Stragi, perché quando Fazzino viene interrogato in Commissione Stragi, appunto, gli vengono fatte delle domande proprio su Macidull e dice: "lei ci ha descritto molto bene, forse per la prima abbiamo capito qualcosa di quello che si legge sui radar, la differenza fra i falsi echi e invece la possibilità di correlare i punti, perché si deve battere almeno tre volte", eccetera eccetera, "per quanto riguarda la sua esperienza all'I.T.A.V. lei ha mai sentito parlare di Macidull?", e Fazzino dice: "di Macidull ho sentito parlare solo di recente, praticamente dal giornale radio, ma della sua relazione non sapevo nulla fino a quando pochi giorni fa ho seguito l'intervista al <<TG2>>, egli naturalmente ha eseguito una perizia proprio sulla interpretazione a quanto ho potuto capire degli Echi radar, sono un po' perfezionista su queste cose, e non definisco traccia un Echo radar diventa traccia, dopo", e allora Lipari gli chiede: "per traccia si intende una somma di echi" e Tot dice: "ma questo è già un fatto reale", e... dice: "quello che le volevo

chiedere non riguardava tanto il nome di Macidull ma la sua conoscenza, Generale Fazzino, della serietà o meno dell'ente di cui Macidull faceva parte e che fu investito ufficialmente il compito di fare una perizia" e Fazzino dice: "dopo aver seguito quell'intervista mi sono sentito in dovere di verificare la possibilità di leggere la perizia di Macidull", quella perizia presenta una conclusione e poi una conclusione aggiuntiva, la perizia afferma, sto leggendo che sulla base delle informazioni ricevute, informazioni ricevute e poi vedremo quali sono queste informazioni ricevute, il velivolo incidentale e l'oggetto non identificato non sono venuti in collisione l'uno con l'altro, vedete, questa è la cosa importante, non c'è la collisione tra un aereo e l'altro, immediatamente lo dice nella perizia Macidull, nella relazione. L'oggetto non identificato ha attraversato l'area dell'incidente ad ovest-est ad alta velocità, più o meno allo stesso tempo dell'occorrenza del DC9, non so come egli arrivi a queste conclusioni dice Fazzino. Vede però che cosa scrive Macidull, parla immediatamente della collisione e poi dice che l'oggetto non identificato ha attraversato

l'area dell'incidente ad alta velocità, eccetera eccetera. E ancora gli si chiede: ma le affermazioni di Macidull non sono state interpretate come sue personali ma come espressione di un ente, l'N.T.S.B. che o è serio o non lo è. Allora Fazzino dice: "senz'altro è serio questo non lo metto indubbio", molto dipende però da che tipo di programma è stato inserito e da che tipo di richiesta è stata fatta. Nella relazione si parla di richiesta informale, che io sappia, lo deduco guardando questa cartina adesso, lui ha messo il box di incertezza tra Echi radar che non li ha correlati perché vi sono dei vuoti di battuta tra il primo e il secondo e qui leggo anche rispetto al secondo e al terzo. Ora però procediamo per ordine perché Macidull abbiamo visto fa parte di N.T.S.B., l'Ente Nazionale per Sicurezza del Trasporti, ascoltato in videoconferenza il 4 giugno del 2002 dichiara di aver stilato due relazioni, una il 13 novembre dell'80 e la seconda il 25 novembre dell'ottanta e dice: "in quel periodo nel 1980 io lavoravo per l'ente nazionale per la sicurezza dei trasporti degli Stati Uniti e mi occupavo del performance, delle

prestazioni dei sistemi e in qualità di Ingegnere mi occupavo in modo più preciso di registratori di voce di volo, le scatole nere e le informazioni relative al radar", pagina 4, poi dice, continua e dice che il Governo Italiano gli avrebbe fornito delle informazioni molto interessanti tanto da destare in noi una certa... una certa attenzione, una certa curiosità, non so, quali sono queste informazioni interessanti? Tali informazioni, continua lui, però non contenevano le tolleranze che a suo dire erano coperte da segreto militare e attraverso le quali avrebbe potuto vedere se c'era stata una collisione in volo o se l'aereo si fosse disintegrato, vedete, ancora questo ritorna non interessa la rotta che intersecava, l'aereo che intersecava, no, lui doveva vedere se c'era stata una collisione in volo e se l'aereo si fosse disintegrato, le informazioni relative a tale tolleranza gli furono spedite soltanto successivamente dice lui, circa due settimane dopo, in base a tali informazioni redasse la seconda relazione più precisa, più dettagliata ovviamente della prima, e ancora lo continua a ripetere riuscendo ad escludere completamente la

tesi della collisione e lui è quello che vuole...
che gli hanno chiesto. L'altra... cosa veniamo...
sappiamo, e ce lo dice anche a pagina 12, che
lavora esclusivamente sui tabulati senza
analizzare i nastri "e allora che sono queste
tolleranze?" gli si chiede e lui dice: "tali
tolleranze si riferivano alla posizione effettiva
dei centri radar", di cui però non si ricordava i
nomi, dice che erano situazioni a nord, avendo
lavorato soltanto sui radar militari solo come
Pilota non ha mai saputo che le esatte coordinate
di un sito radar sono coperte da segrete
militare, non sapendo addirittura che esiste una
differenza tra la posizione generica di un sito
radar e le sue esatte coordinate. La conclusione
della seconda relazione qual è? Ha interpretato i
famosi plots -12 e -17, 2B, quale... oggetto non
meglio identificato che si trovava arrivando da
ovest a una distanza di tre, otto miglia dal DC9,
pagina 23, non ci fu alcuna collisione tra i due
aerei, sempre questo ripete, non ci fu alcuna
collisione tra due aerei. E allora ci siamo... ci
rendiamo conto, ci siamo resi conto
immediatamente che tale conclusione è stata
effettuata da Macidull non conoscendo

assolutamente i sistemi radar del Marconi e del Selenia, ce lo ha detto lui stesso, ha dichiarato di aver svolto nella sua carriera, nella carriera - scusate - varie analisi sui dati radar utilizzando i tabulati dei radar, compresi quelli militari, ma non si è mai occupato del funzionamento di alcun radar, tanto meno di quelli italiani, pagina 35. Seppe che le informazioni relative al percorso del DC9 provenivano da due diversi radar che erano situazioni nell'Italia Settentrionale, forse uno - dice - a Roma, nessuno gli spiegò le caratteristiche proprie del Radar Selenia e Marconi, e né che quest'ultimo produceva degli Echi spuri, ha precisato di aver ricevuto dal Governo Italiano i dati radar e i plots - sentite eh - i plots relativi a due velivoli, ossia il DC9 e un altro non meglio identificato. In realtà poi emerge a dibattimento che nella relazione si parla di dati radar provenienti dal Governo Italiano e dalla "Douglas" relativi al DC9 e ad altri aerei e non a un solo aereo non identificato, e comunque sempre ad altri aerei, e quindi il discorso si fa sottile e si fa sottile perché se noi andassimo a studiare quali sono gli

elementi successivi di indagine che sono stati mandati, che il Governo manda a Macidull, ci renderemmo conto che la Luzzatti manda a Macidull, ci renderemmo conto che gli hanno dei documenti dicendogli che c'era una pluralità di aerei attorno al DC9 e non una pluralità di segni radar, no una pluralità di aerei attorno al DC9, e questo si evince dalle sue stesse dichiarazioni, perché quando l'Avvocato Nanni gli chiede: "signora, può chiedere al teste - in videoconferenza ovviamente - se c'è un motivo per cui nel descrivere le informazioni ricevute parla di una pluralità di aerei e non di una pluralità di segnali radar?", allora lui dice: "dunque, forse mi è stato detto che le informazioni radar si riferivano ai velivoli, velivoli nell'area e prima ancora di esaminare attentamente questi dati forse ho ipotizzato che ce ne fossero diversi", vedete a lui interessa vedere se c'è stata una collisione degli aerei perché gli mandano la relazione della "Selenia", la prima "Selenia", che fra tutte le traiettorie che aveva ipotizzato aveva ipotizzato anche quella che poi è stata presa in considerazione dalla Pubblica Accusa, e non gli dicono: "ti mandiamo i dati

radar di alcuni plots che sono stati visti attorno al DC9", no "ti mandiamo i dati radar di alcuni aerei" pagina 50, quindi questo era il suo problema, vedere se c'era stata collisione oppure no. Non ricorda poi se qualcuno della Luzzatti gli abbia mai parlato di due aerei, perché... però per lui questo non aveva importanza, per lui comunque c'erano questi due aerei, non ha saputo spiegare per quale motivo il radar non sia riuscito a vedere l'oggetto non identificato negli altri giri di antenna, che le probabilità di identificare un aereo sarebbero diminuiti se i punti fossero stati soltanto due, vi ricordate, no, quando in aula qui in riferimento alla distanza dell'oggetto dal radar se ci possono essere delle interferenze tra oggetti vicini e lui dice: "non mi è stato mai riferito questo dal Radar Marconi, non mi è stato riferito, però ritengo che sia possibile che se i due oggetti sono vicini aumentano gli errori, sono errori di tipo diverso che mi può fare il radar per il controllo del traffico aereo" e l'Avvocato Nanni dice: "senta, ma tre plots così lontani davvero lei indica un oggetto o le fanno dubitare che possa esistere l'oggetto?" e lui dice: "no, sono

tre plots, sono correlabili", "e se ne togliamo uno e soltanto ne rimangono due, le probabilità - dice ancora l'Avvocato Nanni - che quello sia un oggetto diventa minore?", lui dice: "sì sì, diventa minore" e allora continua l'Avvocato Nanni: "se i Tecnici le avessero detto che quel 2B per come funziona il Radar Marconi può essere tranquillamente un pezzo di aereo diventa meno probabile che quello sia un oggetto?", lui risponde: "no", ma come ho tre punti e tu pensi che sia un oggetto, alta probabilità diciamo, ce ne sono soltanto due e diminuisce la probabilità e tu mi rispondi sì, e quando io ti chiedo se i Tecnici italiani ti avessero detto che questa cosa... che quel 2B secondo il funzionamento dei dati radar può tranquillamente essere un pezzo di aereo sarebbe diminuita la possibilità, tu che mi rispondi no. E grazie, potremmo rispondere noi, grazie, gli avevano dato i dati degli aerei vicino al DC9 non i dati dei plots vicino al DC9, gli avevano dato per scontato che ci fossero degli aerei vicino al DC9, e lui quello che doveva fare era soltanto vedere se c'era stata una collisione tra questi aerei, e quindi naturalmente non si è mai posto il problema, non

ha proprio fatto l'analisi dei dati, ha preso per buoni le ipotesi delle traiettorie che aveva evidenziato la "Selenia" e ci ha costruito sopra questa sua realtà, c'è venuto anche a dire che non conosce che i due siti radar fornivano quattro serie di plots distinti e che non conosce assolutamente l'operazione di blanking effettuata sugli estrattori e che non sa nemmeno che cos'è l'estrattore, addirittura ha affermato che la traccia è quasi uguale a un plot ma che per avere una traccia sono almeno necessari due Echi consecutivi, meglio se ce ne sono di più, dice lui. Ha fatto quindi lo stesso errore della prima relazione "Selenia", grazie ha lavorato soltanto su quella non sapendo assolutamente dell'operazione di blanking è normale questa cosa. Il P.M. poi nella sua requisitoria attribuisce notevole importanza ai primi risultati cui pervennero queste commissioni, abbiamo visto no la Luzzatti, l'"Itavia", la "Selenia" '80, Macidull, in quanto secondo lui confermerebbero quei dubbi sui tracciati radar sorti la notte dell'incidente che secondo l'ipotesi accusatoria, i vertici dell'Aeronautica Militare avrebbero ommesso di riferire alle

Autorità Politiche. E allora io qui mi voglio soffermare un attimo, interessarmi un attimo di questa cosa, e farvi pensare a tutta quell'importanza che l'Accusa cerca di attribuire a questi famosi plots -12 e -17, in quel periodo tra il luglio e il dicembre dell'80, ai fini appunto proprio della formulazione dell'ipotesi delle cause del disastro, il P.M. infatti cerca di interessarvi di questo particolare, perché ovviamente se riesce a dimostrarvi che tutti quelli che si interessano di quei plots arrivano alla stessa conclusione e per forza di cose anche l'A.M., l'Aeronautica Militare che controllava il traffico civile sicuramente lo doveva aver scoperto. Eh, ma il problema secondo questa Difesa non è tanto questo, quanto un altro, perché il P.M. dovrebbe dimostrare che Russo quando ha redatto la cartina che tutti conosciamo si rende conto del valore di questi plots e che quindi volontariamente non li riporta, e soprattutto che tale cosa non l'abbia fatta di sua iniziativa ma l'abbia comunicata all'Aeronautica Militare, la quale gli avrebbe detto: "guarda, lascia perdere, toglilo o metti questi plots". Ma soprattutto il P.M. ci deve

dimostrare che il Generale Bartolucci essendo venuto a conoscenza dell'importanza di questi due plots intenzionalmente ometta di riferirlo al Ministro della Difesa, con la conseguente consapevolezza di sottrarre al Governo la possibilità di fare delle scelte piuttosto che delle altre. Ora Voi che avete ascoltato tutte le Parti, mi sembra che il P.M. sia stato in grado di dimostrarvi questa cosa? E no, perché se non è stato in grado di dimostrarvi questa cosa allora Voi capirete, non potete condannare il Generale Bartolucci su questa cosa qui, assolutamente. Ultimo argomento che vi affronto, e ritorno a questo punto alla Commissione Blasi, è quello che è stato dalla stessa Commissione Blasi considerata una delle prove più convincenti dell'ipotesi del missile almeno nella prima relazione, sto parlando della presenza dei quattro fori sulla parte inferiore del portello, vano portabagagli anteriore, la perizia Blasi utilizzando impropriamente alcune considerazioni fatte dal R.A.R.D.E. conclude che sul portello di... recuperato in fondo al mare vi sia almeno un foro con bordo netto, provocato da un frammento che viaggiava dall'esterno e non

giustificabile con l'impatto con il mare. Ora innanzi tutto voglio ricordare che la perizia del R.A.R.D.E. fu contraria a tale conclusione, dopo aver constatato che due dei quattro fori, chiamati C e D, erano stati provocati sicuramente da collisione con i rottami e afferma che gli altri due, A e B, non sono stati provocati da schegge di missile, caratterizzati da alta velocità e temperatura, ma dalla penetrazione del portello dei rottami del velivolo stesso. Si deve ancora aggiungere che la Commissione... la conclusione della Blasi sul punto andrebbe a contrastare anche con le sue stesse ammissioni, in relazione al fatto che non siano stati individuate né schegge di testa di guerra, né i relativi fori di entrata e di uscita nel rivestimento del velivolo, ovviamente poi sappiamo bene che questa perizia perde comunque tutto il suo significato laddove successivamente la perizia Misiti sconvolge interamente queste questioni escludendo categoricamente l'ipotesi del missile e soprattutto alla luce del relitto, e Voi sapete quanto è importante, l'abbiamo detto all'inizio quanto è importante il recupero del relitto per la costruzione di una teoria, di una

causa che abbia potuto in qualche modo far saltare il DC9. E' necessario ancora anche aggiungere tutta una parte inerente sull'analisi che viene effettuata sui frammenti del relitto appunto... derivanti dal relitto del DC9 e io mi riferisco ai Chimici Analisti della Blasi e con questo sto per concludere, dicendo che il corso della Blasi al Giudice Bucarelli dà incarico ai Periti Acampora e Malorni di effettuare un'analisi chimica su alcuni reperti, l'analisi viene effettuata su quattrocentoquarantuno frammenti di materiale, provenienti dalle schienali del DC9 e su frammenti provenienti dall'autopsia di due salme, solvente utilizzando dal Collegio Peritale e l'acetone, i risultati sono: è stata riscontrata l'assenza di macchie ematiche su quattrocentoquarantuno frammenti, la presenza dicono chiara e inequivocabile di T4, s badi bene nella misura di centomiliardesimo di grammo, di T.N.T. nella misura di trentamiliardesimo di grammo, soltanto su un frammento prelevato dallo schienale numero 2 rosso di un sedile del DC9 di cui non si conosce la collocazione, nel corso dell'istruttoria subentrato poi Priore emerge la necessità,

considerati i risultati della prima perizia di accertare le ragioni per le quali le analisi chimiche dei laboratori dell'Aeronautica Militare arrivano ad un risultato differente, no, anche qui sembra che l'Aeronautica Militare voglia nascondere chissà cose, e si giunge alla conclusione che però gli accertamenti presso l'Aeronautica Militare sono stati effettuati estraendo i reperti non con l'acetone ma con l'etere... etilico, solvente in cui ci spiegano i Periti la solubilità di T.N.T. è circa quaranta volte inferiore a quella con l'acetone. Il Perito Malorni ha dichiarato che secondo lui l'Aeronautica Militare ha utilizzato una metodica corretta, ma non adeguata a ricercare tutti gli esplosivi, eh ma emerge anche a dibattimento che è proprio il R.A.R.D.E. che suggerisce all'Aeronautica Militare la metodica da seguire, ossia quella con l'etere etilico e non quella con l'acetone. E questa è una cosa importante, perché di questo i Periti non erano mai venuti a conoscenza, perché non gli mai stato dato mai... non gli era stato mai dato l'allegato della relazione Luzzatti da cui appunto emergerebbe questa particolare... tant'è che il Generale

Ferri ha dichiarato che l'Aeronautica Militare non sapeva, non disponeva di metodologia per analizzare gli esplosivi, quindi ovviamente ha usato quelle che gli sono state suggerite dal R.A.R.D.E.. Anche qui, vedete, l'ipotesi di non voler l'Aeronautica Militare ricercare... possibile viene vanificata. E inoltre la Commissione Blasi in un supplemento di indagini del 26 maggio del '90, indirizzato al Giudice Istruttore Bucarelli ha evidenziato che il primo 12/'89 presso l'Aeroporto di Ciampino si erano rivisti i nastri del sistema A.T.C.A.S. o il P.P.I. ma che per rendere possibile tale attività i Tecnici del C.R.A.V. avevano dovuto effettuare una modifica al software e finalmente un dato certo, finalmente sappiamo nel 1980 non era tecnicamente possibile rivedere sullo schermo P.P.I. le registrazioni radar, ma l'abbiamo visto anche qui in dibattimento, siamo andati addirittura lì a vedere che cosa è accaduto, ci hanno detto tutti che non è assolutamente possibile il cinematografo, come lo chiama il Generale Ferri. E io a questo punto devo... finisco questa parte, ho cercato in tutti i modi di illustrarvi qual è stata la teoria che il

Pubblico Ministero ha cercato di portare avanti nel 1980 sul... prendendo in considerazione la Commissione Luzzatti, la Commissione "Itavia" di cui vi ho rimandato all'Avvocato Nanni, Macidull di cui abbiamo ampiamente parlato e di cui troverete ampia portata anche proprio nella discussione dell'Avvocato Nanni, della Commissione "Selenia" del 1980, che non è assolutamente vero, che vi dice che c'è questo missile, mi dice soltanto che ci sono delle possibili probabilità di traiettoria correlabili e che la Luzzatti quando gli chiede: "ma ce li metti in correlazione questi plots" e allora lui dice: "sì, forse, ma questo è un esempio che posso fare, è uno dei tanti esempi" e allora mi dico: come fa il Pubblico Ministero a basarsi esclusivamente su queste perizie, non calcola assolutamente quella del '90, perché vi ci viene a ridicolizzare Giaccari, a dire che non è possibile che lui all'epoca non sapesse, non avesse letto il paragrafetto sulla logica dell'antisplitting, e quindi come fa a dare per certo che quei due punti, -12 e -17 possono in qualche modo rappresentare, uniti al 2B una traiettoria di quell'aereo che intersecherebbe il

DC9 la sera del 27 giugno dell'80, e questo lo dovete decidere Voi, noi abbiamo provato per quanto è possibile a dirvi che cosa è accaduto veramente, a ricercare la verità in tutti i sensi, ad andare a vedere tutte quante le dichiarazioni di tutti, di tutti quelli che sono stati ascoltati e Voi adesso avete questo compito arduo di decidere, grazie! Io ho terminato e finisco mercoledì con l'ipotesi di quasi collisione. **PRESIDENTE:** mercoledì parlerà anche l'Avvocato Crupi? **AVV. DIF. CRUPI:** no, venerdì io. **AVV. DIF. CECI:** non so se ce la facciamo, Presidente io adesso sinceramente non so quanto mi prenderò dell'udienza prossima, però penso che almeno tre ore ci vogliano, adesso non so se l'Avvocato Crupi... **PRESIDENTE:** no, siccome adesso è abbastanza presto diciamo come orario di chiusura... **AVV. DIF. CECI:** lo so, ma a me... **PRESIDENTE:** no, però appunto... **AVV. DIF. CECI:** sarebbe spezzare troppo. **PRESIDENTE:** perché la prossima udienza lei conclude sicuramente insomma, ecco questo. **AVV. DIF. CECI:** sicuramente sì, sicuro. **PRESIDENTE:** quindi lei termina venerdì... **AVV. DIF. CECI:** sì sì, di questo è certo. **PRESIDENTE:** sì, va bene. **AVV. DIF. CECI:**

come avevamo detto. **PRESIDENTE:** no, questo volevo... **AVV. DIF. CECI:** sì sì, su questo non c'è alcun dubbio. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** la Corte rinvia all'udienza del 24 marzo ore 9:30, invitando gli imputati a ricomparire senz'altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a r.l. ROMA - ed è composta di nn. 111 pagine.

per O.F.T.
Natale PIZZO