



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

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

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

UDIENZA DEL 27.11.2003

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

REQUISITORIA

PUBBLICO MINISTERO AMELIO

RINVIO AL 28.11.2003

PRESIDENTE: Prego! Sono assenti il Generale Bartolucci e il Generale Ferri? **AVV. DIF. EQUIZI:** penso che siano in arrivo. **PRESIDENTE:** anche il Generale Ferri, va bene, poi eventualmente...
VOCI: (in sottofondo). **PRESIDENTE:** l'Avvocato Bartolo c'è, va bene. Prego, il Pubblico Ministero può iniziare!

REQUISITORIA DEL PUBBLICO MINISTERO AMELIO.-

PUBBLICO MINISTERO AMELIO: sì, grazie Presidente! Presidente e Signori Giudici, inizia oggi la requisitoria del Pubblico Ministero che si articolerà in diversi interventi che ripercorreranno tutta la storia di questo processo, tutta la vicenda che a ventitre anni dal fatto si avvia verso la conclusione. Ovviamente molte cose sono state dette dai Difensori di Parti Civili che ci hanno preceduto e inevitabilmente il nostro intervento, nella nostra requisitoria rischieremo di ripetere cose già detto e di questo chiediamo anticipatamente scusa alla Corte e a tutti i presenti, però d'altro canto ci rendiamo conto tutti che molti di questi argomenti proprio per una esigenza discorsiva dovranno obbligatoriamente essere ripresi e ripetuti. Ci proponiamo ovviamente di

farlo il meno possibile, in ragione di quanto detto e quindi anche di quanto fatto dalla Parte Civile, anche noi ci siamo divisi il lavoro e quindi ognuno di noi tratterà alcuni argomenti. E' stato già detto che questo non è un processo per strage, ma che è stato archiviato contro ignoti ma certamente non è meno importante del reato di strage, non può essere ritenuto di secondo piano rispetto all'imputazione principale, e perché? Perché di quel processo costituisce un aspetto importante e una sorta di, diciamo, c'è una sorta di collegamento perché se non si è potuto celebrare, se non si è potuto iniziare a celebrare quel processo, riteniamo che ovviamente lo dico tra virgolette, gran parte del merito va a chi con quelle condotte che oggi sono contestate lo ha impedito. Quindi questo processo è una sorta di primo passo, di primo accertamento e per come sono andate le cose una sorta di passaggio obbligato, a questo punto prodromica all'accertamento di una verità complessiva, quindi quello proprio sulla strage che si spera di poter un giorno affermare in un'aula di giustizia e quindi per dare a noi tutti quella esigenza di giustizia e di verità, di conoscere

la verità su un fatto che è importante della nostra recente storia. Noi abbiamo contestato questo reato, questo reato di 289 di cui non ripercorro l'imputazione, e dicevo che questo processo si presenta come un contributo essenziale, ineliminabile a questa ricerca di verità, ha come oggetto quelle condotte attribuite agli odierni imputati che se fossero state da loro tenute secondo coscienza e in ossequio ai doveri istituzionali avrebbe consentito di poter da un lato al Governo di esercitare le proprie prerogative e successivamente anche all'Autorità Giudiziaria di identificare eventualmente gli autori della strage. Ora io vorrei spendere due parole per dire che secondo me bisogna evitare l'equivoco di fondo che potrebbe essere aleggiato o al quale si potrebbe incorrere e cioè di avere avuto uno Stato Maggiore dell'Aeronautica poco funzionale, uno Stato Maggiore dell'Aeronautica poco organizzato, a volte irrispettoso dei propri compiti e dei propri doveri, a volte distaccato dal problema o addirittura non particolarmente conscio della gravità dell'accaduto. Ci si potrebbe forse trovare e cadere in un equivoco di

fondo che è quello di avere a che fare, di avere avuto a che fare con persone con altissimi Ufficiali o con Ufficiali di grado intermedio o con Sottufficiali incompetenti o pensare che le nostre Forze Armate, in particolare l'Aeronautica, non erano in grado, non siano state in grado di difenderci, di garantire quella sicurezza dei voli di cui avevano il compito. Io non sono d'accordo, non sono d'accordo, io non credo a tutto questo, anzi, penso che ci troviamo di fronte a persone molto competenti, a persone che sono profondi conoscitori dei loro doveri, dei loro poteri e dei loro compiti e il fatto è che questi e gli altri soggetti che li hanno aiutati a raggiungere questo compito e cioè quelli che sono stati poi indagati di reato connesso, di altri reati e che oggi hanno avuto la qualifica di imputati di reato connesso e che sono venuti alcuni a rispondere e altri no davanti a noi, semplicemente hanno posto in essere una condotta che è quella sostanziata nei capi di imputazione e queste condotte sono state piegate a fini diversi da quelli loro propri, sono stati piegati i loro doveri ad altri risultati, ad altri fini, al raggiungimento di

altri risultati e quindi anche le loro competenze, le loro attività sono state piegate a fini illeciti. Con la loro condotta quindi loro in sostanza hanno tradito il Governo, il loro Corpo di appartenenza, il popolo italiano, loro stessi, le loro famiglie, le loro conoscenze e quindi hanno perpetuato il dolore di decine di famiglie che nel disastro hanno perso i loro cari, il tutto venendo meno a quel giramento solenne, come è stato detto da altre Parti, prestato all'inizio della carriera, di servire il Paese e quindi il popolo italiano, nel quale erano certamente comprese anche le vittime del disastro e le loro famiglie. Lo hanno fatto per chi? Lo hanno fatto per persone, per enti, per stati, per organismi che purtroppo noi... a noi sono ignoti ma che loro ben conoscono, però non ci può essere, non ci deve mai essere alcuna ragione anche di stato che può impedire l'accertamento della verità, su fatti così drammatici così strazianti perché tali sono anche se non ci toccano personalmente come singoli, perché Ustica, la vicenda di Ustica coinvolge tutti noi, Ustica siamo tutti noi, ognuno di noi la porterà per sempre per quello che ha fatto e

per quello che non ha fatto, per quello che ha fatto di lecito e per quello che ha fatto di illecito, ogni evento di questa portata rimane dentro di noi, anche se non abbiamo persone care coinvolte direttamente nell'episodio, le vittime di Ustica siamo tutti noi anche se le vere vittime, cioè quelle che sono morte, quelle che hanno perso la vita senza alcuna ragione, noi non le abbiamo mai conosciute, Ustica siamo tutti noi compresi gli imputati, la differenza fra noi e loro è molto semplice; noi abbiamo cercato la verità e non ci stancheremo mai di farlo con tutti i mezzi e con tutte le nostre forze, loro, gli imputati semplicemente l'hanno impedito. Ecco l'imputazione del 289, avere impedito con la loro condotta, con la loro autorità che l'Autorità Governativa potesse esplicitarsi nella pienezza dei suoi poteri per potere acquisire elementi utili all'accertamento della verità. Quindi quella contestata è una condotta posta in essere da persone capacissime, molto competenti, persone dalle menti finissime, non persone incompetenti, solo persone con tali caratteristiche, con tali requisiti potevano commettere le condotte contestate, non c'è stata approssimazione, non

c'è stata leggerezza, nulla è stato lasciato al caso, tutto è stato compiuto al momento giusto. Il momento del mio intervento riguarderà due aspetti, il primo è quello che va dalla sera del 27 giugno dell'80 e fino al 23 dicembre dello stesso anno, il secondo invece riguarderà la rassegna di tutte le attività tecniche che sono state espletate nel corso del periodo istruttorio. La prima fase, quindi dal giugno al dicembre sarà finalizzata a capire che cosa è stato accertato, cosa è stato fatto e cosa non è stato riferito. La seconda si cercherà di capire quale valenza dare agli accertamenti tecnici rispetto alla imputazione, si cercherà di capire se questo accertamento tecnico possa avere una defluenza, una incidenza sulla condotta illecita contestata, cioè se gli accertamenti possano o debbano condizionare e in caso positivo in che modo, la imputazione, cioè se la debbano confermare o la debbano smentire. Quello che interessa ai fini di questo processo sono le condotte poste in essere dagli imputati e per quello che rileverà lo analizzeremo, anche quelle poste in essere dagli imputati di reato connesso, nell'arco temporale che è stato contestato nel

capo di imputazione, quindi con ciò si vuole dire che tutte le altre condotte, certamente quelle degli anni avvenire, sono dei fatti successivi che sicuramente molti dei quali non potranno essere attribuiti agli imputati e al fine di valutare o meno la condotta; la condotta va specificata in quell'arco temporale che abbiamo detto. Faccio un esempio, è chiaro che il discorso di verificare quale sia la natura degli Echi -17 e -12, se si tratta di Echi spuri o di Echi reali oppure la natura di molti altri Echi di solo primario sui quali sappiamo che c'è stata una disputa fra i Consulenti di Parte Civile e i Periti di ufficio da un lato e i Consulenti degli imputati da un altro, è stato un ottimo esercizio dialettico, ma ovviamente non possiamo riferirlo alla la sera del 27 giugno o al giorno successivo, al 28 giugno o ai giorni successivi, perché quello che conta ai fini della nostra imputazione è quello che fu visto quello che fu accertato, quello che fu capito la sera del 27 giugno e quindi verificare se c'era o no uno scenario radar complesso, se potevano esserci, se c'erano degli elementi che potevano suggerire o che hanno suggerito la possibilità di presenza di

più aerei, di più velivoli nel cielo della sera del 27 giugno che possano avere interessato la rotta, la traiettoria del DC9 "Itavia". Quindi ho detto questo perché? Perché queste sono le circostanze che se apprese come ritiene questo ufficio, erano quelle che dovevano essere portate a conoscenza da parte dello Stato Maggiore, dovevano essere portate a conoscenza del Ministro della Difesa e non solo, ma a queste notizie dovevano essere, come lo furono ai vertici dello Stato Maggiore, collegate con quelle notizie di altra natura, e cioè relative a quelle provenienti dai siti della Difesa Aerea e cioè di aver visto, come dicevano o come hanno detto le persone i cui colloqui, le cui conversazioni sono rimaste registrate di aver visto dell'attività volativa e operativa proprio nella zona in cui è passato, si è trovato a passare il DC9, quindi anche queste erano circostanze di fatto che dovevano essere essendo state conosciute, dovevano essere riportate. Ho detto prima che diversamente da queste che sono proprio elementi, dati di fatto che immediatamente sono stati conosciuti e che immediatamente sono stati appresi e che erano utili per il prosieguo, per

gli accertamenti successivi o diversamente da questo si devono atteggiate l'esempio, le circostanze, l'esempio che ho fatto prima circa la natura di alcune cose che si è potuto accertare solo dopo anni e solo dopo molteplici, molteplici investigazioni, quindi già questi due punti, oltre a questi due punti, cioè i dati immediatamente appresi e i dati che sono da un punto di vista temporale di molto successivi a quelli che interessano il capo di imputazione, ce ne sono altri, ce n'è un altro che è quello relativo ad alcune attività che diciamo poste in essere in un periodo intermedio e che sono quelle poste in essere da una serie di appartenenti all'Aeronautica Militare, alcuni dei quali sono stati sottoposti ad indagini con delle imputazioni e che hanno visto chiudersi la loro posizione con l'applicazione dell'istituto della prescrizione. Perché dico che c'è una terza, che questa è una terza attività? Perché questa è una attività che è secondo me di cosiddetto consolidamento, cioè di una attività che è stata posta in essere sempre da persone, da ufficiali appartenenti all'Aeronautica Militare e che è funzionale alla condotta, all'atteggiamento, alla

posizione assunta, alla posizione esterna, alla posizione pubblica, alla posizione ufficiale assunta dallo Stato Maggiore, è un'attività questa che a differenza di quegli accertamenti, per esempio di ordine peritale di cui ho parlato prima, è un'attività che seppur non rientrando nell'arco temporale contestato nella rubrica, diversamente da quegli accertamenti degli anni successivi dicevo, questa va tenuta in conto, va valutata proprio perché funzionale, perché collegata, perché legata a quella che è stata la posizione ufficiale dello Stato Maggiore, per esempio, anche qui per rendere l'idea faccio un esempio, mi riferisco alle soppressioni, alle mancate consegne di atti e di documenti, ad alcune reticenze e altro, queste attività, questi comportamenti sicuramente non sono da ritenersi autonomi, slegate alla imputazione, ma sono un tutt'uno con quella che è stata la condotta unitaria dell'Aeronautica Militare e che si è espressa nella posizione assunta dai vertici e cioè quella di non riferire nulla circa una ipotesi esterna, verosimilmente di collisione ipotizzata, di interferenza o anche di esplosione di un ordigno collocato sull'aereo. Questa è

stata la posizione esterna, la posizione ufficiale, non comunicare le ipotesi che in quel momento l'Aeronautica Militare, i vertici dello Stato Maggiore fecero e di comunicare invece contrariamente a qual si voglia emergenza che la caduta del DC9 era da attribuire ad altra causa e quindi espressamente o implicitamente ad un cedimento strutturale. Quindi questa ultima fase, queste ultime attività che io ho adesso indicato sono in un certo senso, dicevo, di protezione di quello che era stata la posizione ufficiale assunta e quindi di consolidamento di quanto affermato dai vertici, questo è un dato di fatto, è un dato di fatto obiettivo, è un dato di fatto riscontrato, incontestabile e incontrovertibile, non ha valore chi lo abbia deciso, non ha valore, se noi non ci dobbiamo chiedere, appunto, non possiamo chiederci se per esempio il log del 27 giugno, cioè il foglio dove venivano annotate le presenze abbia deciso la soppressione o l'occultamento uno dei quattro imputati, certo che no, se facessimo, se ci ponessimo questa domanda andremmo fuori dal discorso complessivo, è certo che no che il Capo di Stato Maggiore non ordina, non va lui direttamente a strappare o a

distruggere o a nascondere un foglio, no. A questo risultato si arriva in tanti modi e si arriva con la cooperazione e con il contributo anche e soprattutto dei sottoposti e poi vedremo quale può essere una chiave di lettura in tal senso, quindi dicevo, non ha importanza chi lo abbia deciso, le modalità con le quali ci si è arrivati e le motivazioni di ognuno, l'importante è che il risultato perseguito è stato raggiunto. Probabilmente tutto questo è stato fatto, è stato dato l'input con quella indagine che vedremo informale, di natura informale, quella indagine interna che è stata effettuata, ci hanno detto, attraverso l'I.T.A.V. e poi vi hanno già spiegato il collegamento che c'era con l'I.T.A.V., l'I.T.A.V. e lo Stato Maggiore e poi i colleghi vene parleranno e quindi diciamo, una chiave di lettura può essere questa, la ragione, la natura, lo scopo di quella indagine immediata, di quella indagine interna informale e attenzione, noi vedremo che tutta questa vicenda è caratterizzata da questo dato, dalla informalità che stride profondamente con quello che è l'operare giornaliero, non solo della Pubblico Ministero ma delle Forze Armate. E' veramente inconcepibile e

dire, oserei dire, contro natura che quei rapporti di cui noi abbiamo discusso, quei rapporti, per esempio fra lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare e l'Ambasciata degli Stati Uniti, possa essere, si possa estrinsecare attraverso rapporti informali, attraverso telefoni. Quindi poi vedremo nel prosieguo perché la ragione di questa natura informale di questa indagine interna e di tutto il resto, indagine interna che c'è stata confermata da uno degli imputati, dal Generale Melillo. Quindi dico, solo se non perdiamo di vista il dato unitario, il dato complessivo della vicenda potremmo apprezzare tutte le condotte, tutte le condotte che sono state contestate e non solo oggi agli imputati, ma anche a coloro i quali sono usciti, diciamo, dal processo con la prescrizione e che hanno posto in essere delle condotte che sono serventi a quello che è l'unico capo di imputazione che è rimasto, condotte serventi che sono state casualmente idonee e dirette ad oscurare la "Strage di Ustica" almeno per il versante dell'Aeronautica Militare. Detto questo velocemente, perché poi altri lo tratteranno, il

reato contestato è il 289, cioè un delitto contro la personalità interna dello Stato, uno reato di pericolo e quindi caratterizzato dalla cosiddetta consumazione anticipata, cioè di quelle fattispecie che per ragioni di politica criminale la soglia della punibilità viene arretrata al compimento di un fatto diretto alla realizzazione del risultato indicato senza che occorra la realizzazione, la verifica dell'evento. Ci sono particolari figure che sono sganciate dalla effettiva verifica del danno o quanto meno alla sussistenza di un pericolo concreto, sono quei reati che vengono definiti delitti politici e sappiamo, forse è stato già detto in sede di intervento degli Avvocati di Parte Civile che la differenza che c'è fra i delitti di attentato e il tentativo è il lavoro dottrinale che c'è stato su queste figure e sappiamo che una differenza tra queste figure è quella che laddove gli atti idonei diretti in modo non equivoco sono quelli della figura di attentato, gli stessi atti sono ritenuti nel delitto di attentato invece condotta consumata, quello che rileva in sostanza è solamente, ed è questo un dato fondamentale, l'esposizione a pericolo del bene tutelato e non

la lesione effettiva dello stesso, questo è importante nella valutazione che bisognerà fare, non è importante la lesione del bene giuridico ma l'esposizione a pericolo del bene, e questo concetto di pericolo è stato descritto con il parametro valutativo della probabilità e cioè non legato però ad un concetto matematico statistico ma legato ai dati dell'esperienza giuridica, cioè come situazione suscettibile di tramutarsi in danno di probabile verificazione e quindi di necessario sviluppo di una situazione di pericolo, ovvero come una situazione di fatto che secondo ragionevolezza è suscettibile di risolversi in danno. E c'è una Sentenza della Sezione Unite della Cassazione che è la Sentenza Cofler del 1970, quindi non deve qui ingannare il dato temporale, perché è un principio che viene affermato in questa Sentenza, nel quale... in questa Sentenza si dice che nei reati di attentato, come in tutti i reati di pericolo si tende ad evitare che sorga la situazione di pericolo dalla quale può derivare la lesione del bene giuridico, quindi addirittura si tende a evitare che sorga una situazione di pericolo, e quindi nel reato di pericolo in sostanza c'è la

coincidenza fra la forma e l'intenzione e quest'ultima si proietta oltre la forma, cioè al di là o al di fuori del contenuto materiale della condotta. Il bene giuridico tutela qual è quello della sovranità politica, di tutte le prerogative attraverso le quali questa si può esercitare sia nel contesto nazionale che internazionale, si vuole tutelare che gli organi proposti non siano esautorati, privati, impediti dall'esercizio delle altissime funzioni e ciò indipendentemente dal movente che possa aver avuto coloro i quali hanno tenuto la condotta illecita. Quindi fatta questa premessa si può passare a quelli che sono i fatti del processo, sappiamo tutti che cosa... ormai la ricostruzione del volo del DC9 quando è caduto, quando c'è stata l'ultima risposta di transponder di secondario dalle 20:59 e 45 locali, sappiamo delle ricerche effettuate, sappiamo dei primi relitti affiorati alle ore 7:00 del giorno successivo, sappiamo delle indagini che sono state effettuate nella immediatezza e negli anni successivi, sappiamo che sono state ipotizzate alcune cause e alcune di queste via via sono... diciamo sono state lasciate per strada, quali quelle relative al

cedimento strutturale e quello della collisione con un altro aereo, questo a seguito delle ulteriori indagini fatte nel prosieguo e nel corso degli anni. Quello che è la tematica del nostro... la tematica processuale, il tema fondamentale di questo processo e che è il convincimento di questo ufficio è che nessuna corretta informazione risulta essere stata data alle Autorità Politiche di quanto accertato da parte dei vertici dell'Aeronautica Militare la sera del 27 giugno e nei giorni successivi, e direi fino a tutto il mese di luglio, salvo alcuni interventi nei mesi successivi e comunque poi per concludersi con quei documenti, con quelle lettere del dicembre, e cioè di non aver reso noto quelle che sono state le loro ipotesi che il DC9 fosse precipitato a causa di un evento esterno, fosse esso una collisione o una esplosione, in questo momento non ci importa, e ciò indipendentemente dalla fondatezza o meno di quella ipotesi che si era affacciata, perché non era compito dell'Aeronautica Militare fare una valutazione sul fatto di comunicare o meno la notizia o meglio fare delle valutazioni sulla notizia ricevuta e poi successivamente fare una

valutazione e se comunicarla o meno, vi era l'obbligo di comunicare quelli che erano stati gli accertamenti e le risultanze degli accertamenti, indipendentemente dalla valutazione e dalla fondatezza delle ipotesi, e quindi di comunicare alle autorità preposte queste notizie al fine di consentirgli di esercitare le prerogative, sue proprie, quindi sia a livello nazionale, sia a livello internazionale, per esempio per chiedere notizie su eventuali presenze di navi militari, per chiedere ad altri Stati, ad altri organismi con atti forti, con atti di fermezza, con una fermezza istituzionale la presenza di eventuali altri dati radar acquisiti da altri enti, da altri stati, quindi queste notizie se comunicate avrebbero consentito al Governo di fare delle richieste precise e mirate e quindi avere un approccio diverso alla vicenda. Con questo approccio, con questo atteggiamento del Governo, con atteggiamento dicevo di fermezza istituzionale si sarebbero potute avere anche notizie più complete, più veritiere e sicuramente più immediate, ma attenzione ma anche questo è un qualcosa di più, perché non si può dire, non dobbiamo ragionare in

un... in termini che si potrebbero forviare dal discorso, cioè qui non è importante dire: "ma se il Governo poi si fosse attivato avrebbe ottenuto notizie utili, avrebbe ottenuto elementi per poter addivenire alla soluzione della vicenda?", questo non ci interessa, come non si doveva valutare la fondatezza o meno delle ipotesi che l'Aeronautica fece e quindi c'era l'obbligo di comunicare quelle notizie, non ci si deve occupare, non ci può interessare quelli che sarebbero stati i risultati cui potrebbe essere... o cui poteva pervenire il Governo, il dato di fatto unico e questo voglio ricordarlo è quello della comunicazione all'Autorità Governativa, punto, lì ci si ferma, tutte le altre attività, o meglio, tutti i risultati che si potevano ottenere o anche non ottenere, perché anche il Governo poteva ottenere risposte negative o altro, questo non interessa, non era materia sulla quale gli imputati, lo Stato Maggiore poteva pensare, poteva interloquire, poteva disquisire e non era, nel caso in cui si fosse data una risposta di questo genere, non era sicuramente la ragione che consentiva loro, che poteva consentire loro di non adempiere a quello

che era l'obbligo, che era il loro obbligo di comunicazione. Quindi dovevano sicuramente comunicare le notizie sui dati radar di cui loro avevano la disponibilità, dovevano comunicare le notizie che loro attraverso i siti radar avevano acquisito e quindi dovevano comunicare quell'ipotesi che avevano fatto, il non averlo riferito, non aver portato a conoscenza questo patrimonio conoscitivo che loro avevano, l'averlo occultato sapientemente, volutamente e coscientemente determina, secondo noi, l'integrazione di quella condotta di impedimento che è stata contestata. E che si tratti di impedimento non... di turbativa quella... cioè la condotta prevista dal secondo comma non ci sono dubbi, perché? Perché già la stessa... basta leggere un qualsiasi vocabolario e ci si rende conto della differenza che c'è fra i termini impedire e turbare, no, impedire significa rendere impossibile qualcosa a qualcuno, frapporre uno ostacolo al raggiungimento di qualcosa, turbare significa disturbare, mettere in disordine, rendere confuso, intralciare il regolare andamento di qualcosa, e quindi impedire significa non consentire che si inizi qualcosa,

quindi impedire che il Governo possa iniziare, possa porre in essere una delle sue prerogative, turbare significa invece alterare quella attività che il Governo ha già iniziato ma ce ha iniziato a seguito dell'attività posta in essere dall'Aeronautica Militare che gli ha consentito con quelle notizie di esercitare le proprie prerogative, quindi la differenza qual è nel caso di impedimento? Non c'è stato l'inizio effettivo dell'esercizio delle prerogative, nel caso del turbamento invece le prerogative sono iniziate ma sono state frapposti degli ostacoli. E io Vi voglio, per rendere un esempio pratico, Vi voglio citare un accadimento di qualche giorno fa, di cui sicuramente la Corte è a conoscenza, noi circa un mese fa intorno alla fine di ottobre siamo venuti a conoscenza di un incidente occorso ad un sottomarino nucleare americano nelle coste della Sardegna, alla Maddalena, noi l'abbiamo saputo verso la fine di ottobre, in realtà si è scoperto che questo incidente non era accaduto quando noi l'abbiamo saputo ma era successo circa un mese prima, ebbene, quando attraverso la stampa si è saputo di questo fatto c'è stato un immediato intervento da parte del Ministro

dell'Ambiente Matteoli, il quale ha detto: "un simile ritardo nell'informare i cittadini e il Governo che ospita le basi non è accettabile, il diritto alla sicurezza e alla tutela ambientale viene prima di tutto, porrò questo problema in sede Governativa", attenzione, questo è ancora un caso diciamo meno pregnante rispetto al nostro, no? Perché noi oggi contestiamo, noi oggi ci lamentiamo di una condotta che hanno posto in essere dei nostri militari, quello a cui io ho fatto prima cenno è una rimostranza che il Governo, che il Ministro fa addirittura ad un altro Stato, dice: "è inammissibile che tu che sei ospite nel mio Paese non mi dici queste cose quando accadono, è inammissibile questo silenzio, perché io devo tutelare la sicurezza dei miei cittadini, io devo tutelare il mio ambiente e quindi tu non me lo puoi dire dopo un mese, dopo un mese e mezzo, io lo devo sapere immediatamente perché io ho delle prerogative, posso intervenire, posso farti chiudere la base, posso chiederti tutta una serie di cose - e dice - io porrò il problema in sede Governativa", quindi il Governo eserciterà le sue prerogative con gli Stati Uniti, con chi riterrà più opportuno, non

sappiamo quali risultati si otterranno ma il dato di fatto che è fondamentale, che il Governo possa essere messo, debba essere messo in condizioni di poter agire, di espletare le proprie prerogative, e dicevo, questo lo sappiamo tutti non è stato fatto nel caso che ci interessa. Ora vorrei passare proprio a questi accertamenti, a questi fatti, e io all'inizio Vi ho detto che la prima parte riguarderà... si cercherà di capire quello che è accaduto, quella sera che cosa in effetti è stato appreso la sera della caduta del DC9, e vorrei iniziare questa disamina attraverso l'analisi di quelle che sono state le dichiarazioni delle persone che sono state direttamente coinvolte nei vari siti radar in questa vicenda, e scusandomene con la Corte lo farò dando voce a queste persone, cioè leggendo interi passi delle loro deposizioni perché non mi sembra giusto sintetizzarli a modo nostro, e allora vorrei iniziare ad esaminare le posizioni di soggetti che lavoravano nei siti radar e in particolare a Ciampino, e cioè iniziare con quelle dichiarazioni che sono state rese da Guglielmo Diamanti, da Cucchiarelli, da Colonnelli e poi da altri. Diamanti, Voi lo

sapete, è stato sentito per due volte in sede istruttoria nel '95 e poi le dichiarazioni sono state acquisite in quanto il Diamanti è ceduto in medio tempore e non è stato possibile sentirlo davanti a loro, era Controllore Radar a Ciampino, addetto al settore arrivi, era di turno la sera del 27 giugno proprio con inizio alle ore 20:00 e con termine alle ore 8:00 del giorno successivo, Diamanti ha riferito testualmente: "io sapevo che quella sera erano in corso delle manovre N.A.T.O. nel Tirreno, tra Ponza e la Sicilia ad est e ad ovest dell'aerovia Ambra 13 e a quote più basse da quelle tenute dai velivoli civili in aerovia, ho notato sugli schermi la presenza di manovre militari, esse sono durate a lungo e sino a quando l'aereo dell'«Itavia» è scomparso, io mi avvicinai alla postazione settore sud dove prestava servizio il collega La Torre e gli chiesi come mai non si vedeva più niente, dissi espressamente: «che fine hanno fatto le manovre» ed egli mi rispose: «è stato spento tutto» o frase similare, egli aggiunse che il DC9 non era più in contatto e che aveva visto come delle piccole stelline, cioè non aveva visto una traccia compatta e rispondendo ad una mia

richiesta disse che l'«Itavia» non rispondeva più e che era sicuramente cascato, ha parlato quindi delle manovre militari che abbiamo visto sugli schermi, sul nostro radar, che era civile, vedevamo dei numeretti e le quote mantenute, non c'era possibile risalire ad altri dati che invece sono percepiti dai radar militari come quelli di Poggio Ballone e della Sicilia - tra i colleghi ha ricordato i colleghi presenti quella sera e ha ricordato anche Chiarotti - il quale parlava bene l'inglese e venne chiamato per farlo parlare al telefono con l'Ambasciata Americana per parlare con l'Attacchè, le telefonate erano determinate dal fatto che volevamo sapere se vi era traffico americano nella zona in cui era avvenuta la scomparsa del DC9 e dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente e sapere perciò se le esercitazioni erano finite o meno, ricordo che rispose un piantone che riferì che l'Ambasciata era chiusa, il Chiarotti utilizzò un telefono che si trovava fuori dal gabbiotto del Caposala, io non ho effettuato telefonate a nessun ente quella sera. Nessuno in questi anni mi ha chiesto se era in servizio in Sala Operativa la sera del 27 giugno '80". Io

rilevo che queste dichiarazioni sono dettagliate, sono precise e trovano riscontro in altri atti acquisiti, l'esistenza di traffico militare citato, trova riscontro nel contenuto delle telefonate che sono state registrate, la bassa quota cui si fa riferimento potrebbe coincidere con il termine razzolare che è stato più volte sentito in quelle telefonate, questo termine razzolare, questo volare a bassa quota tuttavia non significa che ci possano essere stati nel corso di questi voli, anche degli innalzamenti a quote diverse, e lo vedremo che anche altro teste riferisce di aver visto degli aerei tra i diciannovemila e i ventiquattromila piedi che non è un razzolare. E' riscontrato sull'altra circostanza delle telefonate che il Chiarotti fece presso l'Ambasciata nell'immediatezza, quindi è un racconto vero, è un racconto di c'è stato, è un racconto di chi ha vissuto determinate cose e certamente io vi ho letto quell'ultima frase di Diamanti, "nessuno mi ha chiesto se ero in servizio la sera del 27", questo è significativo, perché e la Corte ricorderà come si è potuti risalire a Diamanti, no, si è potuti risalire a Diamanti solo dieci

anni dopo, nel '91 credo, quando furono depositati dal Colonnello Battifoglia gli elenchi delle persone che avevano ricevuto i generi di conforto, no, e quindi perché questo? Perché il log del 27, di quella sera, della presenza di quella sera non c'è, quindi ecco ricordate quegli elementi che dicevo che se anche successivi comunque vanno valutati perché funzionali all'imputazione, ecco perché nessuno ha potuto sentire Diamanti e si è potuto sentire nel '95, quindici anni dopo, perché nessuno poteva risalire al nome di Diamanti, come vedremo al nome di Cucchiarelli, di Colonnelli, eccetera, ma comunque dopo quindici anni il Diamanti conserva un ricordo preciso, un ricordo vero e posso dire questo perché, ripeto, è riscontrato, la testimonianza di Diamanti quindi è credibile, è disinteressata, è circostanziata, è precisa ed è riscontrabile, e a questa Voi dovete dare valore assoluto. Colonnelli, anche Colonnelli era presente quella sera, Colonnelli oltre che a essere stato sentito in sede istruttoria, è stato sentito in dibattimento, quindi voi avete potuto apprezzare di prima mano personalmente, tutto qua, anche il suo nome essendo in servizio doveva

figurare, sicuramente figurava in quel famoso documento, in quel famoso log di presenza del giorno 27 giugno, e anche per Colonnelli si è potuto... anche l'identità di Colonnelli si è potuto risalire solo dopo dieci anni dall'incidente, Colonnelli ha detto: "io ero a fianco del Controllore di Volo e potevo vedere il radar, sulla destra avevo il settore che riguardava Ponza, ricordo che la sera del 27 giugno ho notato sullo schermo radar del T.S.R. alcune tracce, non era traffico sotto il nostro controllo" e gli è stato contestato in sede istruttoria al Giudice precedente aveva riferito: "mi avvicinai e notai nel radar del T.S.R. tracce di traffico militare, non ricordo se apparisse ai numeri di codice, ma sono certo che si trattava di traffico militare, egli ha risposto che quella era la sua deduzione, perché in quel periodo c'erano state varie esercitazioni in quella zona, e comunque si vede che c'è traffico di... esercitazione militare che può apparire per qualche secondo", ha specificato: "questo traffico io l'ho visto mezz'ora dopo aver preso servizio", siccome lui ha detto di aver preso servizio, di essere arrivato intorno alle 20:00,

quindi questo traffico noi lo possiamo, lo dobbiamo secondo la sua ricostruzione spostare di mezz'ora, quindi dobbiamo ritenere che questo traffico lui ha iniziato a vederlo intorno alle ore 20:30 locali, quindi circa mezz'ora prima dell'incidente del DC9, gli è stato contestato che al Giudice Istruttore aveva detto: "parlo di traffico militare perché non poteva essere traffico civile che sarebbe stato altrimenti conosciuto" e ha specificato tale affermazione precisando: "ho parlato di traffico militare non civile perché in quest'ultimo caso doveva essere in contatto radio con noi, era tracce veloci, saltuarie che erano simile nelle caratteristiche a quelle viste nei giorni precedenti nel corso delle esercitazioni erano a sud di Ponza", al Giudice Istruttore e gli è stato contestato aveva anche detto: "sentii dei commenti nel T.S.R. del personale addetto circa la presenza di aerei militari ai limiti della copertura radar nella zona a sud di Ponza e mi avvicinai e poi notai nel radar tracce di traffico militare, i commenti su tali tracce che attiravano la mia intenzione si riferivano al fatto che a quell'ora le esercitazioni militari dovevano essere già

esaurite, prima di essere sentito dal Giudice Istruttore nessuno mi aveva sentito" e ritorniamo al discorso analogo a quello di Diamanti, no, perché ricordate vanno quasi di pari passo, quella sera... e perché uno potrebbe poi dire, va be', ma siccome qui tu hai detto che erano tracce simili nelle caratteristiche a quelle dei giorni precedenti, chi mi assicura che tu... oltre a dieci anni di distanza ricordi bene quel fatto, collochi quel fatto al 27 giugno e non per esempio al 26 e non per esempio al 25? Dubbio legittimo, soprattutto se i fatti vengono riferiti con anni di distanza, e lui ha detto: "quella sera mi è rimasto impresso per il fatto della scomparsa dell'aereo", quindi come vediamo anche le dichiarazioni di Colonnelli sono nel solco di quelle già indicatovi da Diamanti e quindi allora i ricordi sono plurimi, sono ricordi analoghi di diversi soggetti, di soggetti che erano lì, che erano quella sera, quindi voglio dire adesso dobbiamo pensare che si sbagliano in due, se vogliamo dire si è sbagliato Diamanti e allora dobbiamo dire che si è sbagliato anche Colonnelli, se dobbiamo dire o se voi nella Sentenza direte che si è sbagliato

Diamanti dovete dire che si è sbagliato anche Colonnelli, e vedremo... dovete dire che si è sbagliato anche Cucchiarelli, e poi vedremo, dovrete dire che si sono sbagliati anche altri, perché dico questo? Perché se noi analizziamo le dichiarazioni di Cucchiarelli che è anche lui presente quella sera come Controllore Procedurale del settore estremo ovest, cioè Sardegna fino ai confini della Francia scopriamo che cosa? "Notai quella sera quando montai alle 20:00 locali questa attività di aerei sconosciuti che erano aerei operativi, si tratta di quel traffico che non è in contatto con gli enti del traffico aereo ma si suppone con enti militari, si tratta in definitiva di traffico militare, io ho creduto che quello che ho visto era la continuazione dell'esercitazione che doveva essere finita, l'ora in cui ho visto queste tracce tra le 20:15 e le 20:30, ho visto due, tre tracce fra i diciannovemila e i ventiquattromila piedi, erano due o tre tracce operative nell'area vicino Ponza, erano a quote alte, non era il razzolare, quando si seppe della disgrazia queste tracce non si videro più", queste sono le parole testuali di Cucchiarelli, non c'è aggiunta di nulla, poi ha

detto che dopo l'incidente arrivarono lì due persone dell'"Itavia" e ha detto che quando ha sentito in televisione la trasmissione "Telefono Giallo" nella quale si diceva che non c'era traffico ha tentato di poter parlare per dire la sua ma che non vi è riuscito, "parlando con i colleghi e - ancora testuale dichiarazione di Cucchiarelli - io ho insistito nel dire che avevo visto traffico e il Colonnello Russo sosteneva il contrario e cioè è avvenuto fra l'89 e il '90", questo è importante, questa ultima affermazione, perché? Perché comincia, io fra poco le tratterò, vediamo in questa mia disamina per la prima volta il Colonnello Russo e parlando con i colleghi, ha detto Cucchiarelli, "io insisto nel dire che avevo visto traffico e il Colonnello Russo sosteneva il contrario", cioè il Colonnello Russo che non era presente la sera del 27, cioè sosteneva il contrario, cioè quando chi era presente come Cucchiarelli diceva: ma io l'ho visto questo traffico", Russo che non era presente sosteneva il contrario, ora voi che sicuramente affronterete tutti questi problemi dovrete dire, dovrete scegliere per esempio su questa circostanza che io vi sto indicando e dove

scegliere chi è più credibile, no, ma io non parlo, io non voglio dirvi che Russo è imputato di reato connesso e che la sua credibilità... non voglio farvi tutti i discorsi che pure potrebbero farsi, no io ve lo dico, vi sottolineo questa circostanza solo da un punto di vista temporale, cioè, ma come, c'è uno che ha visto, che era lì di persona, che ha guardato i radar e dice di aver visto del traffico e c'è uno che non è presente e che dopo anni dice: "ma non è vero, non c'era traffico", voi potete non credere a Cucchiarelli, a Colonnelli e a Diamanti per altre ragioni, se volete, ma non perché Russo sosteneva il contrario, lo vedremo perché Russo nell'89/'90 sostiene il contrario, perché Russo ha tenuto una certa condotta, l'ha tenuta nell'immediatezza e ora deve consolidarla, vi ricordate quei tre elementi che vi ho detto prima, no, gli elementi dell'immediatezza che voi dovete valutare, gli elementi posti in essere anni dopo di cui secondo me non c'è riferimento, non si possono utilizzare confermando o smentendo l'imputazione è una condotta intermedia, questa sì che si può utilizzare perché funzionale a quella immediata, a quella assunta dai vertici dello Stato

Maggiore, ha proseguito, quindi qui Russo deve consolidare quello che è stato il suo atteggiamento di nove anni prima, e ha proseguito il Cucchiarelli dicendo: "una traccia si può perdere perché ci sono particolari movimenti, virate, eccetera eccetera, che i jet militari fanno e che non fanno i velivoli civili, poi la traccia si riprende quando l'aereo si stabilizza. Le tracce in questione non avevano i nostri codice del contro di controllo di Roma e il traffico operativo di quella sera del tipo di quello che in genere si ha quando nel Tirreno opera una portaerei e comunque ricordo che si trattava sicuramente di un primario, di traffico che ne era in giro e si sapeva". Nella sala dopo l'incidente si parlò di traffico militare nella zona e nel luogo dell'incidente" e qui la Difesa ha contestato che in istruttoria aveva detto il contrario a ciò il Cucchiarelli ha ribattuto dicendo: "io ho detto ai colleghi di aver visto traffico operativo che si trovava ad ovest, sud-ovest di Ponza, non ho ritenuto di doverlo dire, perché nella forma mentis di un Controllore che è abituato un po' a lavorare per settori, quel traffico visto da me era in tutt'altro settore

rispetto a quello dove è successo l'incidente e diciamo che non c'era una relazione immediata che invece se ne è venuta fuori quando si è parlato approfonditamente di queste cose. Le tracce di traffico operativo oltre che da una portaerei potevano provenire anche da terra che è a cinque minuti di volo e per un aereo militare sono pochi", quindi noi che cosa abbiamo? Abbiamo dichiarazioni di Diamanti, di Cucchiarelli, di Colonnelli, dalle quali emerge con chiarezza, in maniera inequivoca che quanto meno dalle 8:30 intorno alle 20:30 locali nella zona intorno a Ponza c'era traffico operativo che è stato definito militare, cioè sono circostanziati circa l'orario, la zona, quello che si è visto, cioè sono tutte e tre dichiarazioni circostanziate su ogni punto e su ogni argomento. Qui poi poco importa se si trattava di traffico militare americano o si trattava di traffico militare di altro Paese, il dato di fatto che conta è quell'esistenza o meno di traffico operativo, di traffico militare, addirittura non ha importanza neanche la circostanza se il traffico fosse una esercitazione e se in caso positivo fosse comunicata o meno, questo poco importa, cioè noi

non perdiamo di vista il punto fondamentale, cioè dobbiamo vedere se c'era presenza di aerei e poco importa se era notificata e se non era notificata, se una esercitazione del Belgio, della Germania, dell'Inghilterra, poco importa, cioè cosa ci cambia ai fini dell'imputazione se scopriamo che l'aereo anziché americano è belga, cosa ci importa, cosa ci cambia se scopriamo invece che è di un altro Stato? Non ci cambia niente, ci cambia solamente se c'è o non c'è il traffico operativo, da queste testimonianze univoche, plurime, concordanti noi sappiamo che c'è. Se voi vorrete dire il contrario dovrete trovare degli elementi per smentire queste dichiarazioni e quindi lo abbiamo sentito, io ora per alcuni non dico perché sarà tema di trattazione di altri colleghi ma in questi termini si esprimeranno anche altre persone che sono stata sentite qui e mi riferisco a Corvari, mi riferisco a Berardi, mi riferisco a Guidi. Proseguiamo in questa analisi e andiamo a vedere le dichiarazioni di un'altra persona presente, andiamo a vedere le dichiarazioni di La Torre, Controllore di regione in servizio della Sala Radar di Ciampino, anche lui è stato sentito a dibattimento. Ero addetto

al Terminale Sud Roma, T.S.R. di cui dicevo prima e che comprende Sorrento, Ponza e circa quaranta miglia più in giù, "ho preso in consegna il DC9 che era in quota duecentonovanta, cioè ventinovemila piedi dalle parti di Latina, vidi che il Pilota non era esattamente allineato con la rotta che avrebbe dovuto seguire, non era enorme ma significativa però per un Controllore. Poi è sceso a duecentocinquanta e l'ho seguito dopo il punto dopo Ponza, poi lo avrebbe seguito il collega Corvari perché non c'è più assistenza radar". Questa parte che ora vi ho letto è importante perché a mio parere trova un riscontro in una registrazione che noi abbiamo gli atti e che è quella che avviene fra le 18:26 e le 18:27 Zulu fra il controllo e il DC9. Quella in sostanza nel quale Roma dice: "870 identifichi", "l'aereo dice che arriva", dice: "okay, è sotto radar e vediamo che sta andando verso Grosseto", "che prua ha?", "la 870 è perfettamente allineata sulla radiale di Firenze, abbiamo centocinquanta in prua e ci dobbiamo ricredere sulla funzionalità del volo di Firenze", Roma: "sì, in effetti non è che vada molto bene, allora ha ragione il collega", "sì sì, pienamente", il

DC9: "ci che dobbiamo fare", Roma: "adesso vedo che sta rientrando, quindi praticamente, diciamo, che è allineato e mantenga questa prua", gli risponde l'equipaggio: "ma non ci siamo mai mossi, noi non ci siamo mai mossi e quindi La Torre che cosa ha visto, quale aereo ha visto che rientrava, quale aereo ha visto che si allineava? Il La Torre ha continuato il suo esame dicendo: "c'erano delle esercitazioni per le quali ci dicevano che data la natura della stessa, dell'esercitazione, non era materia di Notam e le esercitazioni venivano controllate dai radar delle portaerei. Quella sera si parlò di traffico militare e però riferendosi alla mattina, al pomeriggio e non all'orario in cui sono montato perché il collega non mi lasciò detto nulla, poi ha parlato di Diamanti dicendo che era stato il suo maestro e dice: "forse si confonde non ha parlato con me ma ha parlato con me, ma ha parlato con Corvari. Conosco Colonnelli che portava le strisce volo, le strisce progresso volo, fui sentito, credo, da una commissione dello Stato Maggiore, forse dal Capo centro. Nella stanza del Caposala Massari c'era una linea con la quale non si doveva passare dal

Centralino". Io ora voglio ritornare, ho concluse queste dichiarazioni e vorrei tornare un attimo a quello che vi ho detto prima circa il discorso del colloquio fra terra-bordo-terra, perché abbiamo detto quel colloquio se non sbaglio finisce intorno alle 18:27:06 Zulu e c'è uno sfasamento rispetto... questo è un riferimento che noi prendiamo dai dati che abbiamo a disposizione e se noi valutiamo questo orario con questo orario di Poggio Ballone e con lo sfasamento che c'è fra Ciampino e Poggio Ballone di tre minuti e diciannove secondi, vediamo che arriviamo a 18:30:25 secondi, cioè quel colloquio terra-bordo-terra si potrebbe... si è verificato, è avvenuto alle 18:30:25 secondi e voglio ricordare che proprio sui dati, sui tabulati di Poggio Ballone alle 18:30 Zulu c'è un buco, c'è quel buco di un minuto e mezzo che dura dalle 18:30 fino alle 18:31 e qualche cosa, del quale noi non sappiamo che registrazione c'è stata, che cosa c'era, non sappiamo da cosa è stato causato il buco, poi lo vedremo, ce ne ha parlato il Colonnello Donali parlando di un dolosa formazione di quel buco, ma ora non lo tratteremo, ci basta ricordare questo dato di

fatto che è circostanza significativa e che il buco del tabulato di Poggio Ballone è in contemporanea a quel discorso che si fanno l'equipaggio e il Controllore radar di Reggio. Emerge anche qui da questa dichiarazione che ha reso il La Torre, che fu fatta, vi ricordate, quella indagine interna, e perché fu fatta quella indagine interna? Perché furono sentiti i Controllori volo e perché se furono sentiti non fu redatto un verbale, no? Io penso che questa è un'esperienza comune, credo a tutti per il lavoro che noi tutti facciamo che la cosa che ci salvaguarda di più nel nostro lavoro di Magistrati, di Avvocati sono i verbali, sono le cose che si scrivono, perché ci consentono a distanza di anni di ricordare noi, di far ricordare, di consentire gli altri di verificare quello che si è fatto in un determinato momento storico. Sono i verbali quegli atti, non solo i verbali ma neanche le annotazioni e quant'altro, sono quegli atti che ci consentono di tutelarci, di cautelarci da tutta una serie di problemi che potrebbero, non si sa mai, sorgere in futuro. Noi abbiamo visto perché ci hanno detto... ora non mi ricordo se il Generale Bartolucci o altro che

addirittura in Aeronautica venivano fatte delle farfalle, cioè, degli appunti, delle cose volanti, ma comunque venivano scritti. E allora noi facciamo: "è caduto un aereo, noi facciamo un'indagine interna e non scriviamo una riga, noi sentiamo i controllori di volo e quindi una ragione ci sarà se noi andiamo nell'immediatezza a sentire i controllori di volo, cioè noi vogliamo sapere da quelle persone che stavano lì a guardare gli schermi che cosa avevano visto, immagino, perché altrimenti non si va di tutta fretta ad interrogare i Controllori di Volo, cioè perché voi potete, noi possiamo immaginare un argomento diverso sul quale potevano essere sentiti, sul quale sono stati sentiti nell'immediatezza i controllori di volo, un argomento, un fatto diverso da quello della vicenda successa o accaduta al DC9, ma con tutta la buona volontà credo che nessuno di noi questo possa immaginarlo, allora con l'esperienza, con la logica con quello che era accaduto noi dobbiamo... siamo portati a credere ma in maniera sensata che furono sentiti su questo fatto e allora tu senti Controllori di volo, disponi una indagine interna e tutto viene fatto a voce? Ma

dico, ma è anche possibile che ti dimentichi qualcosa di quello che ti hanno detto, no? E allora lo scrivo, non è un atto che capita tutti i giorni fortunatamente la caduta di un aereo, stiamo facendo un'indagine e un'indagine come si fa, a parole che sono chiacchiere? E allora, Cucchiarelli anche, mi pare che ha detto che non fu redatto nessun verbale, anche La Torre fu sentito e non è quella indagine, non è la Luzzatti, non è la Commissione Luzzatti perché questi non sono stati sentiti poi dalla Commissione Luzzatti. Allora io vorrei capire perché questo non è stato fatto, perché questa indagine che è stata fatta fu fatta in questo modo, e allora io penso che tutto questo è stato fatto proprio per... questo rientra in quella seconda, in quegli attimi che vi dicevo prima, strumentali a quella che doveva essere la posizione dell'Aeronautica Militare, cioè io voglio conoscere nell'immediatezza che cosa i miei hanno visto, allora se Colonnelli, se Cucchiarelli, se Diamanti che fortuna per lui all'epoca non era morto, perché parliamo di tre giorni, del giorno dopo, di due giorni dopo i fatti, se dieci anni dopo hanno detto questo, ma

voi vi immaginate se non lo ha detto il giorno dopo o due giorni dopo, è più plausibile, no, e allora se hanno detto queste cose perché non sono state verbalizzate, perché non c'è una prova, una, ma anche per sintesi, anche per sintesi di quelle che potrebbero essere state le dichiarazioni di queste persone. E allora se non c'è ci dobbiamo interrogare, perché vedete, sono circostanze importantissime, però ci dobbiamo interrogare del perché, vi immaginate l'importanza di queste notizie se apprese immediatamente, se verbalizzate nella immediatezza, vi immaginate se uno poteva... se Colonnelli, se Cucchiarelli, se Diamanti, cioè se fossero state verbalizzate queste dichiarazioni, noi avremmo saputo due giorni dopo, tre giorni dopo di questo traffico militare, no, perché ce lo hanno detto dieci anni dopo, dodici anni dopo, allora questo non è stato fatto, e non è stato perché? Perché si doveva mettere tutto a tacere, perché non possiamo dire, non possiamo andare a raccontare all'opinione pubblica, al Governo, a chi volete voi, non possiamo andare a raccontare a nessuno che quella sera c'erano aerei che razzolavano o che comunque erano ad alta quota o

che comunque c'erano degli aerei che giravano e che forse il nostro DC9 è rimasto vittima di qualcosa collegabile a questa, a questa attività e allora noi Aeronautica Militare che cosa abbiamo fatto, abbiamo appreso queste notizie, le abbiamo nascoste, le abbiamo taciute, le abbiamo occultate perché abbiamo anche sicuramente fatto capire a chi di dovere che non si doveva parlare di queste cose e poi sopprimiamo, poi togliamo quella documentazione che ci può far riportare immediatamente alle persone che possono riferire e quasi... e quasi il cerchio si chiude e quasi diamo, mettiamo una, non dico, una pietra tombale, ma alziamo un muro su quelle che potrebbero essere le notizie che potrebbero trapelare. Abbiamo detto che l'abbia fatta l'I.T.A.V., diciamo prima, questa indagine ci interessa poco, cioè non è... dice: "ma noi abbiamo un ordine dello Stato Maggiore che ha determinato questa ispezione? Ma voi volete questo, voi volete che ci sia l'ordine scritto dello Stato Maggiore oppure abbiamo una disposizione interna con la quale lo Stato Maggiore ha ordinato all'I.T.A.V. di fare questa ispezione? E no, non ce l'abbiamo e allora se

dobbiamo ragionare, così, se Voi in Camera di Consiglio ragionerete in questo modo, beh paziente, non ce l'avete, non ce l'abbiamo, vi sono però le dichiarazioni, non solo, ma non ce l'abbiamo perché fanno tutto in maniera informale, perché è pericoloso, è pericoloso fare, mettere nero su bianco, no, è pericoloso perché se poi io ordino una ispezione interna poi i risultati di quella ispezione li devo comunicare, no, e se non sono a me favorevoli e se c'è qualche problema e con lo scritto poi io non posso più risolverlo che cosa faccio? Quindi ho detto: "è meglio fare tutte quelle cose informale, fare le telefonate" come vedremo, con l'Ambasciata, come si è già visto e risolviamo, e risolviamo le cose. Io a questo tipo di ricostruzione non ci credo, quindi che cosa noi finora da queste dichiarazioni quale convincimento possiamo trarre? Che ci sono degli aerei che volano, che vengono visti sui radar, queste dichiarazioni, il contenuto di queste dichiarazioni, badate bene, poi trova conferma in un dato documentale e cioè nelle evidenze radaristiche che sono state spiegate dal Collegio Dalle Mese e che ha indicato, perché sono state

piegate anche dai Consulenti di Parte Civile che hanno indicato uno scenario complesso, cioè la presenza di velivoli della zona che interessato il volo del DC9 e quindi noi possiamo dire che questa notizia fornitaci dalle persone che vi ho detto è una notizia certa, che nel radar è stato visto intenso traffico operativo militare, che dal contenuto delle conversazioni registrate è stato definito essere americano, ma vi ripeto ancora una volta, non ci interessa la nazionalità, traffico nella zona di Ponza, tale traffico è stato messo subito in relazione e questo noi lo vedremo dal contenuto delle telefonate, è stato messo subito in relazione con la caduta del DC9 come causa di una possibile collisione e quindi questi sono dati di fatto insuperabili. Abbiamo visto e questo è un altro dato di conferma della bontà del ricordo di Cucchiarelli, di Cucchiarelli o di Colonnelli, comunque poco importa e cioè di Cucchiarelli sì, che ben andarono subito dopo l'incidente due persone dell'"Itavia", perché abbiamo accertato che due persone, credo Chiappelli e Luciola andarono lì quella sera e quindi è un altro elemento, un altro tassello di questi ricordi che sono

limpidi, che sono nitidi, anche questo, no? Cioè come vedete Cucchiarelli ricorda tutto di quella sera e non solo quello che ha visto sul radar, ma anche le persone. Non solo, ma conferme, perché uno potrebbe dire, dice: "va be', ma perché poi quello che appare...", queste persone hanno detto che si vedevano tracce sui radar, mi stai dicendo che ci sono i dati radar e poi tutto questo traffico militare lo avete registrato sui radar o no? Ma qui ci soccorre in un certo senso una persona al di sopra di ogni sospetto, ci soccorre la dichiarazione di una persona al di sopra di ogni sospetto, il Colonnello Russo, il quale ci dice che il plots grezzo, quello che si poteva vedere non tutto quello che veniva visto sui radar poteva essere poi trasfuso sui tabulati. Ecco, questa è una dichiarazione di una persona veramente al di sopra di ogni sospetto, ovviamente io lo dico tra virgolette e questo lo ha detto all'udienza del 20 febbraio 2001 a pagina '94. Abbiamo detto che è emblematico che proprio i due testi Diamanti e Colonnelli che vedono le tracce e che sono due nomi di persone presenti quella sera che di cui conosciamo l'esistenza solo tanti anni dopo, è sintomatico

che Russo, vi ricordate, quella affermazione che fa con Colonnelli e che tenta di contrastare, "ma che vai dicendo? Perché dici che c'era traffico americano? Non ce n'era traffico americano, "ma come, tu sei assente e dici che non c'è traffico americano, come fai a dirlo?" e quindi ecco la perseveranza di Russo nel depistare, e non conosce limiti temporali, eh! Vi ricapitolo anche quel discorso che facevo prima sul colloquio fra La Torre e l'equipaggio, no, chi era quell'aereo che si allineava, che rientrava, a chi apparteneva, a chi apparteneva quel segnale, quel buco che c'è proprio in quel punto, in quella zona captata da Radar di Poggio Ballone e siamo nella zona nel quale voi ricorderete, poi lo vedremo, nella zona in cui il collegio Dalle Mese, dice, sospetta che ci possa essere stata l'intrusione di un aereo che poi volava di conserva con il DC9 e per finire questa parte, io voglio sottoporre al vostro esame anche, perché ritengo a conferma di quanto finora detto, anche le dichiarazioni rese e le dichiarazioni acquisite dai fratelli... rese dai fratelli Bozzo Nicolò e Santo. Il Santo Bozzo credo che è deceduto, non è stato sentito e quindi sono state

acquisite le dichiarazioni, Bozzo Nicolò, Generale dei Carabinieri, perché secondo me è importante, perché è la persona che sta trascorrendo le vacanze alla base di Solenzara il 27 giugno, no, ci ha descritto perché è andato lì, convinto dal fratello, si doveva riposare, eccetera eccetera, il fratello già da due anni andava lì e... ci ha detto che già di primo mattino, quando sono arrivati, c'era un'attività volativa intensa che poi è andata a scomparire fino intorno alle ore 14:00. Poi ha detto di essersi recato nel pomeriggio in spiaggia e dalla quale è ritornato abbastanza presto perché, perché credo intorno alle 18:30, 19:00, tra le 18:00 e le 19:00, dovevano andare a cena con il fratello e le rispettive famiglie in una pizzeria, arrivarono in quella pizzeria, trovarono tutto vuoto, il proprietario disse che dovevano da lì a poco arrivare dei Piloti che mangiavano prima perché poi dovevano partecipare a delle esercitazioni, a dei voli e quindi non mangiarono in quella pizzeria, si recarono in un altro posto e poi dopo cena ritornarono in albergo. Lui andò, perché ha spiegato, aveva urgenza, necessità di riposare e andò a letto e

improvvisamente c'è stata un'attività all'aeroporto, aerei che si alzavano e rumori infernali che si è protratto oltre mezzanotte, poi è cessato. "L'indomani mattina mi sono alzato, sono andato dalla proprietaria dell'albergo e ho chiesto..." ci ha spiegato, ha chiesto con ragione, dice: "volevo andar via, perché mi dovevo riposare non potevo stare più lì" e questa signora mi ha detto: "probabilmente, probabilmente hanno partecipato alle ricerche del vostro aereo che è caduto". Quindi che cosa si capisce, che cosa emerge da queste dichiarazioni, che anche un'altra persona ci dice... e stiamo parlando anche qui, di orari compatibili con quanto ci hanno detto Cucchiarelli e altri, che stiamo parlando di orari intorno alle 20:00, dopo le 20:00, di aerei che sono partiti, di coppie di aerei che sono partiti dalla base di Solenzara, aerei belga, tedeschi, inglesi, tutto... ciò poco importa, no, che sono partiti dalla base di Solenzara e sono andati verso sud e poi ritornavano da sud verso nord, io con questo non voglio dire che uno degli aerei partiti dalla base di Solenzara ha sfiorato con il DC9, ha colliso con il DC9, ha lanciato un missile con il

DC9, si è avvicinato e gli ha messo una bomba vicino al DC9, no, non voglio dire quello, voglio dire solamente una cosa più semplice, più banale, che contrariamente a quanto sostenuto dall'Aeronautica Militare in quella zona, dalla Corsica in giù, quella sera c'era un'attività volativa senza precedenti. Poi vedremo se uno di questi aerei può essere stata la causa, ma intanto acquisiamo, questo è un dato di fatto che potete tranquillamente acquisire, che non è possibile contrastare e finisco sulla dichiarazione di Bozzo Nicolò, "la difesa, ha detto, dice "ma com'è che tu non ne parli...", no, perché ricordate poi lui aveva fatto indagini antiterrorismo, era andato in Calabria, aveva incontrato Priore per altre... quando si erano recati giù in Calabria, per la vicenda del Mig e quant'altro e lui ha detto, con una motivazione, secondo me credibile, perché non vi erano motivi per dire il contrario, dice: "io questo... non è testimoniato subito, perché ho preferito che lo facesse prima mio fratello, perché per tutta una serie di cose che ha spiegato legate alla sua attività, volevo che in quel momento, non volevo... non volevo apparire". C'è stato

fatto... sono state fatte tantissime domande su questo argomento, ma credo che poi alla fin fine la credibilità sulle risposte e sulle ragioni che hanno indotto il Bozzo Nicolò a deporre successivamente e non nell'immediatezza, credo che possano essere ritenute sincere, credibili e quant'altro. Le analoghe dichiarazioni sono state rese da Bozzo Santo, "proprio la sera del nostro arrivo, notammo una forte attività aerea militare, in partenza e in arrivo dalla base di Solenzara, l'attività è continuata sino sul far della sera, quando si è intensificata alle ore 21:00 circa e poi è andata a diminuire, i decolli avvenivano sempre a coppia e a intervalli di dieci minuti, ho visto... sulla base aeree con insegne francesi, tedesche e belghe, gli aerei si dirigevano verso sud a largo della Sardegna e ritornava da sud". Bene, queste dichiarazioni sono genuine, sono spontanee, non sono indotte da nessuno e sono riscontrate, non solo reciprocamente e se vogliamo con le dichiarazioni di presenza di traffico viste e descritte da Cucchiarelli, Colonnelli e Diamanti, ricordiamoci anche Cucchiarelli che controlla il traffico, la zona... Cucchiarelli non controlla la zona sud,

Cucchiarelli ci ha detto: "io controllo la zona a nord della Sardegna, che arriva fino ai confini della Francia", quindi, voglio dire, si riscontrano, tutte vicendevolmente, ma abbiamo anche un riscontro temporale della presenza dei fratelli Bozzo a Solenzara proprio dalla documentazione che è stata acquisita. Non solo, ma un riscontro, secondo me, noi lo troviamo anche dalle dichiarazioni del Generale Arpino, rese alla Commissione Strage e poi al dibattimento, laddove egli stesso ha detto: "il traffico francese su Solenzara è molto credibile e che le esercitazioni francesi, inglesi e della stessa flotta non venivano notificate agli organi di controllo", quindi anche Arpino, sentito sul punto ha detto: "per me è credibile il traffico francese su Solenzara", quindi un ulteriore elemento indiscutibile, incontestabile che si aggiunge a quelli che abbiamo già esaminato. Quindi in questa disamina... io ora vorrei passare ad analizzare quello che sono stati i comportamenti anche di altre persone, i cui nomi sono stati più volte riferiti nel corso dell'arringa di Parte Civile e che appartenevano alcuni a siti diversi da Ciampino e poi di

persone che come Russo, come Martino invece hanno operato a Ciampino e quindi vorrei valutare le dichiarazioni di Lippolis, di Martino, di Russo e di guidi e poi fare delle considerazioni su questo. Lippolis, Presidente quando vuole poi mi interrompe non ci sono problemi. **PRESIDENTE:** tra un quarto d'ora. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, sì, no, Presidente non c'è... mi dice lei quando... allora, inizierei dalle dichiarazioni di Lippolis, il quale è stato sentito all'udienza del 7 marzo 2001, egli è tornato all'ufficio alle ore 22:00 locali e da Ciampino avevano comunicato l'ultima battuta radar del DC9, lui ha organizzato tutta l'attività di ricerca specificando che secondo i suoi ricordi fu mandato un aereo Atlantic e poi altri mezzi per i soccorsi, in particolare tre elicotteri che salivano dalla Sicilia e tre elicotteri che scendevano da Roma. Al suo arrivo in ufficio c'era Marzulli e Smelzo, ha ricordato che alle 6:00 del mattino un elicottero avvistò una chiazza di cherosene, poi vennero fuori gli altri relitti. Ha ricordato che lui fece... ipotizzò l'esplosione interna e che aveva saputo che l'aereo comunque era revisionato, era stato

revisionato, vi ricordate, aveva trasportato pesce quindi avevano dovuto un po' rifare tutta una serie di lavori, eccetera. Ha detto che ha ipotizzato questa esplosione esterna sulle bruciature e sul sangue e sui sedili che aveva visto, sedili che occupavano l'area entrando alla porta anteriore verso sinistra e "siccome c'era il vano bagagli ho ipotizzato una esplosione nel vano bagagli e questa ipotesi io l'ho fatta la mattina, non ero d'accordo con Mangani che invece riteneva essersi verificato un cedimento strutturale. Quel giorno c'era stato traffico americano in zona, una esercitazione che era finita tra le 18:30 e le 19:00". Nel corso dell'interrogatorio sono state fatte ascoltare a Lippolis le conversazioni intercorse con il Mangani e con il Massari e precisamente quella delle 22:39 Zulu, Lippolis e Mangani nel quale appunto si dice: "Comandante novità? L'altra faccenda sugli americani, avete controllato i voli di altri? Traffico americano no, sicuro" e sull'argomento ha risposto: "abbiamo evidentemente controllato la zona e non c'erano attività". "Fu chiesto a Bagnoli che era il nostro referente per la Sesta Flotta, io avevo

chiesto se c'era traffico in zona ma non ho scritto niente". Quindi qui bisogna capire, loro l'hanno chiesto, quindi l'hanno chiesto immediatamente quella sera, è una richiesta diversa da quella che poi abbiamo visto e vedremo si fa al mattino, no, dopo il briefing. È stato letto in proposito l'appunto, sul quaderno del soccorso, che recita testualmente "segnalati in zona del sinistro, traffico militare, Bruschini, no, ore 20:22 e si fanno ipotesi della presenza di una portaerei della Sesta Flotta in zona" e lui ha risposto: "mi ricordo che il Bruschini aveva detto che ci era stato del traffico americano, ma io ricordo che era terminato alle 19:00 e non che questo traffico era durante il periodo del sinistro, comunque accertare se c'era o no traffico era compito di Patroni Griffi, del S.O.C. non era compito mio, del soccorso, che ha l'unico interesse sapere se in zona ci sono degli aerei per eventualmente utilizzarli per i soccorsi". Poi è stata fatta ascoltare la conversazione delle 23:51 Zulu, quella tra Lippolis e Marsala, che è quella che riguarda la presenza delle tracce, no, quando si parla della traccia 240, 250, abbiamo il punto 20 55

leggermente a sinistra con la congiungente rotta Palermo - Ponza guardando dal basso in alto, si indicano queste due tracce a 240 e 250 e si identifica una di queste tracce con l'"Air Malta" con Kilo/Mike 153 e Massari risponde, dice: "no, guarda che non è, non può essere 240, 250 perché l'"Air Malta" è 370, allora Lippolis: "ma può darsi che sia un errore di trasmissione, ce l'hanno data a 260", Massari ribatte: "no, no, perché il primo era 250, il 370 è l'"Air Malta", Lippolis "ma per noi l'"Air Malta" dovrebbe essere alle 21:13 sotto il punto Condor, una ventina di miglia sotto il punto Condor", Massari: "l'"Air Malta", noi non ci siamo interessati praticamente, comunque sappiamo che stava dieci minuti dietro, viaggiava con dieci minuti di ritardo" e Lippolis "no, no, ma poi quello correva e ha recuperato", "ma allora basta per noi... per noi quello è l'"Air Malta"". Ma il Lippolis che ha riferito che erano sorti dubbi sulla identificazione della traccia e che la richiesta era stata fatta per localizzare meglio e quindi stabilire della presumibile caduta, precisa che ci aveva dieci minuti di ritardo e come può essere quell'aereo l'"Air Malta", ha

precisato che dieci minuti di ritardo, sono circa cento chilometri e che la traccia del DC9 con l'"Air Malta", non fu mai confusa e allora com'è, se non fu mai confusa, com'è che in questa telefonata, si attribuisce all'"Air Malta", una traccia che non può essere realmente attribuita a quel Boeing. **PRESIDENTE:** chiedo scusa, quale sarebbe questa telefonata perché non... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** allora 23:51 Zulu o 23:53... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** quella delle 23:50... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, e poi ricontinua con Lippolis e Massari. **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** quindi dico, questa telefonata è importante, perché dimostra che i radar hanno visto due tracce, una a 260 e una a 250, una apparteneva allo stesso DC9 e l'altra? A chi apparteneva? Si tenta di attribuirle all'"Air Malta", non è possibile perché l'"Air Malta" è a 370 come specifica Massari, l'"Air Malta" vola con codice transponder quindi... acceso, quindi trasmette il suo segnale, quindi è un aereo civile, quindi risponde alle interrogazioni che gli fa il radar, quindi l'"Air Malta", come tutti gli aerei del traffico civile, come lo stesso DC9

risponde con il proprio codice identificativo, gli dice "sono io", gli da il codice come glielo dice il DC9, l'1136, il DC9 risponde sempre 1136, allo stesso modo l'"Air Malta" risponde alle interrogazioni, quindi l'"Air Malta" basta leggergli il codice di transponder, lo sappiamo sempre dov'è. Quindi perché diciamo "ah, per noi quello è l'"Air Malta"", ma tu vediti il codice transponder, vedi se è quello dell'"Air Malta". Ma l'"Air Malta", stava dietro, aveva tredici minuti e mezzo di ritardo, aveva tredici minuti e trenta di ritardo, quindi non poteva essere quello che loro vedono. Quindi è in una zona molto, molto distante e indietro a quella del DC9. Nella perizia quindi c'è, questo dato che è un dato non di secondario di quest'altra traccia, la perizia Dalle Mese dimostra che ci sono segnali di Echi primari intorno al volo del DC9, quindi quest'altro, tenete presente quest'altra telefonata, il contenuto di questa telefonata e associatelo poi a quanto emergerà dalla perizia Dalle Mese. Quando Lippolis dice: "non è mai stata confusa la traccia del DC9 con quella dell'"Air Malta", non ci convince, perché se non c'è stata confusione, no, perché va a chiedere

proprio in quella telefonata, va a chiedere chiarimenti, ma se tu sei sicuro che è l'"Air Malta", ti interroghi per che cosa? Ti interroghi su una cosa che già sai, ti interroghi su una cosa che non conosci, per avere una risposta da un altro che potrebbe sapere. Il problema vero è che ci sono due tracce, una traccia e appartiene a qualcuno, a qualcuno di diverso dal DC9 e a qualcuno di diverso dell'"Air Malta". Poi è stata fatta sentire la conversazione delle 06:17 Zulu, quindi del giorno successivo, della mattina successiva, sempre fra Lippolis e Mangani, in questa conversazione si insiste per la possibile collisione e si dice, Mangani "perché cascare così o ci si incrocia..." e Lippolis "no, questo è esploso" ed è chiaro che qui Mangani riferisce l'incrocio non con una bomba, ma evidentemente o con un altro... con un altro oggetto, quindi, che può essere un altro velivolo, ma che può essere anche un missile. Poi si dice ulteriormente "proprio vicino all'ultima di queste battute, un po' più avanti c'è la macchia oleosa, ci sono tre battute radar, confermate dalla Difesa Aerea" e Lippolis richiese... su questo punto ha risposto: "non so dare una spiegazione sulle tre battute

radar confermate dalla Difesa Aerea. Non ricordo, non mi ricordo, il Mangani cercava di sapere tutto, tutte le ipotesi erano valide, quella notte, bomba missile oppure un aereo che lo ha urtato", anche Lippolis dice: "era tutto buono quella sera, una bomba, un missile o un aereo che lo ha urtato, fu chiesto alle basi straniere e agli altri Stati se avevano perso aerei e ci dissero di no", ma quando fu chiesto? Fu chiesto lì, quella notte? E allora se fu chiesto a tutti quella notte, che necessità c'è di farlo nei giorni successivi, le stesse richieste, andiamo a scocciare le persone sugli stessi fatti e per ottenere sempre le stesse risposte? Allora evidentemente fu fatto quella sera, fu fatto il giorno dopo, fu fatto nei giorni successivi e nei giorni a venire, perché, perché le necessità erano altre, quello che si voleva sapere era altro, non si era convinti di quello che nell'immediatezza era stato detto all'Aeronautica. Ha riferito sempre il Lippolis che "fu accertato se quel giorno c'era traffico americano, ma era finito e che per la vicenda dei velivoli americani credo che sia stato fatto un approccio con Bagnoli che era il nostro referente

per la Sesta Flotta". Quindi anche da Lippolis, dalle dichiarazioni del Lippolis emerge da un lato questa esistenza di traffico americano, che per la verità, poi lui dice essere terminato intorno alle ore 19:00, ma dalla dichiarazione di Lippolis emergono anche i timori, i grossi timori e l'abbiamo visto, non solo di bomba o di missile, ma anche che un aereo poteva avere urtato il DC9 e quindi averne causato la caduta.

PRESIDENTE: ecco sospendiamo allora adesso.

PUBBLICO MINISTERO AMELIO: va bene. **PRESIDENTE:**

un quarto d'ora. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego Pubblico Ministero può continuare. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, grazie Presidente. Avevo anticipato Presidente, per concludere quella parte che avevo iniziato, che ho anticipato che parlerò ora, esaminerò quanto è emerso dalle deposizioni di Russo e di Martino, perché, perché queste due deposizioni, ovviamente, abbiamo visto, sono sicuramente fra loro collegate. Russo è imputato di reato connesso, lavorava presso la R.I.V. e la sera del 27 giugno dell'80 non era in servizio, servizio che ha ripreso la mattina successiva il 28 alle

ore... **PRESIDENTE:** più vicino al microfono, perché se no, non si... **PUBBLICO MINISTERO**

AMELIO: sì, ricopriva il ruolo di Capo Ufficio Operazioni e quando è arrivato... ricevuta la richiesta del Colonnello Guidi, Direttore della R.I.V. di testualmente eseguire la traiettoria del DC9 per trovare il punto dove presumibilmente era avvenuto l'incidente, per trovare il punto di caduta, perché serviva per indirizzare i soccorsi in quella zona, "non c'era nessun altro in attivazione se non questo, lo scopo primario era quello di aiutare l'organizzazione dei soccorsi", testualmente Russo. Egli ha ribadito di non aver saputo che già nella mattinata alle ore 07:00 erano stati effettuati i primi avvistamenti e che c'erano già stati i soccorsi in atto, che non sapeva che durante la notte, erano state ricercate da parte di... erano state fatte le ricerche da parte di enti militari e di averle apprese, solo dopo aver letto gli atti, di averle apprese solo dopo aver letto gli atti. Siccome gli atti lui non li ha potuti leggere nell'immediatezza, li ha letti anni dopo, questa affermazione lascia un po' perplessi. Per fare il tracciato, il plotting in cui si è sostanziata

l'attività di Russo egli si è avvalso della collaborazione del collega Martino che era già presente nel turno notturno e che si è fermato per il giorno successivo. Martino ha avuto il compito, ci ha detto lui stesso, di leggere i dati contenuti in un tabulato e ha trovato che era lì... e Russo ha trovato quando è arrivato. Ci ha spiegato come ha fatto questo plotting, reticolato, eccetera. Per quanto riguarda quello che è in contestazione, diciamo, quello che è più... riguarda il plotting di Russo e cioè gli Echi -12 e -17, egli ha detto di averne sentito parlare solo nel mese di ottobre del 1980 dall'Ingegnere Barale, che stava esaminando la vicenda per conto della "Società Selenia", al quale sempre Russo a dire, chiese se c'erano stati errori nel suo lavoro e questi gli avrebbe risposto "ma, c'è un paio di punti, ma niente di importante". Peccato però che poi, almeno nella prima versione Selenia, cioè la versione del 1980, proprio questi due punti, questi -17 e -12, gli estensori di quella relazione associano, proprio quello, i punti, a possibili traiettorie, no, a ipotetiche traiettorie di velivolo, quindi, voglio dire, Russo dice di aver appreso di questi

Echi, solo nell'80 da Barale, nell'ottobre '80 da Barale, quindi quattro, tre, quattro mesi dopo, che Barale gli avrebbe detto, "niente di importante" due Echi ma niente di importante. Non è possibile neanche questo, perché la Selenia nell'80, associa questi plots a una traiettoria, a una ipotetica traiettoria, quindi non è possibile che Barale, ammesso che sia vera questa ricostruzione che fa Russo, abbia potuto dire "sì, c'erano due punti, ma niente di importante", se è vero questa ricostruzione che fa Russo, se è vera, il colloquio in questi termini, allora Barale non si è potuto esprimere, come ci vuol far credere Russo. Se tutto questo è vero Barale si sarebbe dovuto esprimere in altro modo. Ma non è solo questa l'incoerenza di tutto il racconto di Russo, lo vedremo, io mi sono ripromesso di guardarlo il più possibile, questo interrogatorio. Non solo, ma, se Russo avesse fatto, come secondo me in effetti ha fatto, ma non traspare, perché non ce l'hanno fatto trasparire, non ci hanno fatto trasparire la vera indagine che hanno fatto, i veri accertamenti su questi plots, su questi Echi, perché ci hanno detto che non c'era nulla, mentre sicuramente

questi plots, lo vedremo perché lo dice anche Martino, questi plots li hanno visti, li hanno correlati ad altri e c'era il pericolo che si potesse ipotizzare tecnicamente, realisticamente una traccia di un altro velivolo, che intersecava o che poteva interessare la traiettoria del DC9. E qui il forte sospetto o secondo me, l'ipotesi a cui credo, qui la certezza che siano stati volutamente esclusi, ma non dal Russo vedremo poi, Russo è esecutore materiale, che esclude in un momento successivo, che non posiziona questi plots, proprio... sono stati esclusi proprio per evitare le possibili correlazioni, le possibili ipotetiche tracce che si potevano leggere dai quei dati, e lui ci ha riferito, non ci ha riferito di questi plots, ci ha riferito di un altro plots che era... un po' stonava con tutto quanto e cioè con il 2B, con quel plots con il quale si poteva fare, con quel plots con il quale tutti quanti hanno fatto la correlazione con il -12 e il -17 e allora si è detto: "va bene, tu non ci hai parlato del -12 e del -17 ma il 2B lo ha visto, e allora dicci qualcosa su questo 2B" e lui ha detto: "secondo una nostra misura così approssimata rientrava in quello che era l'errore

massimo possibile, il plots 2B così com'è posizionato sulla carta, in base alle coordinate spostate in una entità che si può considerare al limite di quella che era la tolleranza radar, che il Radar Marconi... cioè è un po' anomalo, esce da quella che è la media, però c'è da tenere presente che il Radar Marconi aveva un forte errore angolare", attenzione, non sappiamo a quale forte errore angolare del Marconi il Russo si riferisce, a quale era la misura di errore... qual era l'errore angolare, la misura che lui in quel momento conosceva, era a nota a lui questa misura, in che termini era nota questa misura, qual era l'entità di questa misura? Poi ha continuato dicendo che... vi ricordate lo scopo prima qual era? Quello di aiutare il soccorso, ha detto: "abbiamo evidentemente dato anche un'occhiata nella zona dell'incidente per vedere se ci fossero altri aeromobili, perché il nostro spauracchio era la collisione, se avessi trovato una sequenza di plots tali da caratterizzare una traiettoria di aeromobile è chiaro che mi sarei convinto che ci poteva essere stata una collisione" e certo, stiamo facendo questo apposta, cioè che cosa gli facciamo, cosa andiamo

ad analizzare gli Echi radar, cosa andiamo a verificare sul volo del DC9, che cosa ci può interessare se non la presenza di un altro aereo, "e allora se avessi trovato una sequenza di plots tali da caratterizzare una traiettoria di aeromobili è chiaro che mi sarei convinto che ci poteva essere stata una collisione", ma come ce li hai, li hai visti, li hai scritti a matita, perché vedremo che Russo li scriveva prima a matita e poi venivano definitivamente scritto con la penna, "siccome non ho visto niente in un'area abbastanza vasta sono rimasto dell'opinione che la collisione non c'è stata, per esserci una traiettoria di aeromobili che provoca collisione avrei dovuto rilevare in prossimità della traiettoria degli Echi radar, primari e secondari, e io non ne ho visti", ma è proprio per fare questo, per verificare una possibile esistenza di traiettoria era necessario guardare prima dell'incidente, prima del punto di caduta dell'incidente, non possiamo guardare dopo. Un aereo per arrivare al punto dopo la caduta del DC9 deve provenire da un'altra parte, deve provenire da un prima, quindi la traiettoria se la si vuole analizzare si deve guardare anche

prima, soprattutto prima del punto zero, non è vero che non c'erano punti ad ovest, è lui che li ha visti e non li ha riportati, non li ha portati e poi spiegherò meglio perché non sono stati riportati e perché non li ha riportati lui, ma non per decisione autonoma, per decisione propria, non è detto che dovevano esserci ad ogni giro di antenna, perché si è detto: "ah, ma sono -17 e -12, tra il -17 e -12 ci dovrebbe essere il -16, il -15, il -14, il -13 e non c'è, poi ci dovrebbe essere il -11, il -10 e non c'è", ma ci hanno spiegato che siamo ai limiti di rilevazione radar, poi questo lo vedremo ancora meglio con i voli che sono stati fatti, e le sperimentazioni che sono state fatte con la perizia Blasi e dalla Commissione Pratis e vedremo gli approcci diversi di questi due Collegi e vedremo se qualcuna, qualcuna di queste sperimentazioni ci dà lo stesso risultato, la stessa fotografie di quello, del -17 e del -12. E è importante, era importante andare a guardare prima, perché la traiettoria ripetevo ma... ho detto prima, una traiettoria non la possiamo vedere dal punto zero, se c'è un aereo, un secondo aereo al punto zero viene dai punti precedenti, viene da prima e non è lì che

si è materializzato, no, se vogliamo vedere la traiettoria dobbiamo vedere l'inizio e poi cerchiamo di capire dove va. Tutto questo è tanto più importante, quindi questa analisi a ritroso, se noi pensiamo e se andiamo a vedere il contenuto della relazione Dalle Mese come ausiliario al Collegio Blasi, quindi quella del 5 maggio del '90, laddove oltre ai plots -12 e -17 è stato individuato ancora più su, più a nord il plots definito, indicato come C, no, se Voi prendete la figura allegata al lavoro di Dalle Mese troverete anche il plots C, che cosa si dice? Il lavoro analisi e interpretazioni dati radar, eccetera, eccetera, pagina 27 figura 2.6, "il plots C correla con i plots -12 e -17 e quindi aggiunge forza a tutte le conclusioni precedenti, cioè la correlazione fra loro, cioè la correlazione fra il -12 e -17 e con il plots 2B", no, quindi dice Dalle Mese questo C correla con il -12 e -17 e quindi aggiunge addirittura forza alla correlazione già fatta tra -12 e -17 e 2B, "e quindi aggiunge ancora forza all'analisi cinematica che consente di associarli ad un velivolo tipo Caccia che volava ad una velocità media intorno ai seicento nodi", allora dice: "ma

perché? uno potrebbe dire, perché quando si è fatta questa relazione Dalle Mese non ha parlato, cioè perché si è sentito sempre dire: "correliamo al 2B solamente il -12 e -17", perché? Perché Dalle Mese con onestà intellettuale ha anche sottolineato che il plots C comunque, dice, io non lo ritengo significativo, correla ma non lo ritengo significativo a causa della elevata distanza temporale dal plots -17, però attenzione c'è, è più sopra del -17, quindi ecco l'importanza di andare a fare quella verifica non dopo... dopo la caduta, dopo la caduta mi importa poco, mi importa relativamente, perché se io voglio trovare la traiettoria devo andare a verificare da dove può provenire un eventuale aereo, non me lo posso trovare all'improvviso. E poi, ecco, proseguendo sul discorso fatto da Russo lui ha risposto ad alcune domande dicendo: "non so perché nessuno mi abbia chiamato la sera, forse perché c'era una difficoltà insita nell'avere il tabulato, comunque non mi è stato spiegato come mai quella notte non abbiano fatto la trasposizione sul tabulato dei dati contenuti sul nastro pur essendo fattibile sicuramente in pochi minuti", e anche qui bisogna soffermarsi un

attimo, allora intanto altri ci hanno detto che questo tabulato era stato fatto, ma se noi dobbiamo aderire alla tesi di Russo, alla tesi che lui viene attivato per aiutare i soccorsi, ma voglio dire è credibile, è plausibile che l'Aeronautica Militare abbia aspettato un'intera notte, abbiamo aspettato le 8:00 del mattino che Russo arrivasse in ufficio per dire: "meno male sei arrivato adesso aiutaci per i soccorsi", ma ipoteticamente se Russo quella mattina stava male, se Russo rimaneva nel traffico cittadino e arrivava nel pomeriggio, nella mattina tarda, cioè ancora aspettavamo che Russo si materializzasse in ufficio per poter aiutare i soccorsi, cioè come se i soccorsi dipendevano solo ed esclusivamente da Russo, non è vero, non è vero, Voi sapete, noi sappiamo che i soccorsi erano già iniziati, prima che Russo si alzasse avevano già trovato i relitti, e quindi non è vero che Russo è lì per aiutare i soccorsi, per trovare il punto di caduta per aiutare i soccorsi, e ora ci arriveremo anche su questo. E poi la domanda più semplice, ma perché se fosse stato così, no, ma c'erano problemi forse a telefonare nella stessa sera a Russo e farlo

precipitare immediatamente in ufficio? Abbiamo visto che tante altre persone sono ritornate in ufficio, e perché non poteva farlo Russo, se era così indispensabile, se era così necessario per i soccorsi, eh ma Russo lo andiamo a prendere, lo andiamo a prendere a casa e lo portiamo in ufficio e gli facciamo fare questa opera insostituibile di trovare il punto di caduta, perché nessuno ci riesce, secondo la tesi di Russo, solo io lo posso fare e quindi lo portiamo lì e glielo facciamo trovare immediatamente. E allora vengono fatte queste contestazioni a Russo, perché è implausibile, non è possibile accettare anche la beffa oltre al danno, e allora si è cominciato a contestare una serie di cose, incongruenze, e allora Russo ha detto: "non ho mai escluso di non aver analizzato anche nella zona dell'incidente se c'era qualcosa di evidente" e ma allora se è così mi devi dire a che cosa ti serve questo per i soccorsi, e allora mettiamoci d'accordo se tu stai facendo una ricerca per aiutare i soccorsi non ti interessa quello che c'era prima, poi ci ha spiegato che ogni settore è di ventidue gradi e mezzo e ricomprende circa cinquanta miglia o qualcosa di

più e c'erano molti altri primari in giro e allora i primi li hai visti e però non hai visto il -12 e -17 pur rientrando in quella fascia che tu ci hai indicato, è molto strano, e poi ci dice testualmente: "è chiaro che io non voglio non ammettere che il punto di caduta già si sapeva", e allora? Ma come ci hai detto che tu... ti hanno ordinato di trovare il punto di caduta, ma se già si sapeva perché ti fanno fare il lavoro? Che funzione ha quel lavoro che è stato già fatto da altri? Ma che ragione c'è di farlo fino a nord di Ponza, cioè ricostruire tutto il tracciato fino a nord di Ponza del DC9? Ma il DC9 è caduto, cioè deve andare a vedere che ha fatto prima? Ma a cosa mi può essere di interesse, cosa mi può interessare i primi... i cinque minuti antecedenti di volo del DC9 se io devo aiutare i soccorsi? Ma non solo, allora io voglio accedere se pur per un momento alla tesi di Russo che il suo intervento era solo per fare il soccorso, ma questo allora lo dovevo fare secondo la regolamentazione di I.C.A.O., perché vedete la normativa I.C.A.O. regola il sistema di ricerca, ce lo ha detto Lippolis, Lippolis all'udienza del 7 marzo 2001 si è espresso così,

il tutto è codificato in ambito internazionale, il sistema di ricerca si parte dall'ultimo punto conosciuto e noi ce l'abbiamo l'ultimo punto conosciuto perché abbiamo la risposta di secondario, 20:59 e 45, e quindi l'ultimo punto conosciuto certo, era l'ultima comunicazione radio e l'ultima battuta radar certa, e poi da quel punto la si fa comunque orientativamente dall'ultima battuta certa si fa un cerchio di dieci miglia, poi si parte con una linea dritta verso il successivo punto dove doveva arrivare l'aeroplano o quello che noi stiamo cercando, si fa un altro cerchio uguale alla distanza più il dieci per cento e si uniscono, questo prevede la normativa I.C.A.O. per l'individuazione del punto, è il sistema di ricerca per individuare un punto di caduta, poi si cercano i mezzi più idonei per andarci e si fa il soccorso, ove questo non fosse necessario, cioè ove noi non avessimo una risposta certa, ma noi ce l'abbiamo, ma noi ce l'abbiamo, quindi si applica quello che finora io ho letto, ma qualora noi non avessimo questa risposta certa si passa ad un'area più larga che è chiamata di seconda probabilità, e poi di terza via via, ma sempre con lo stesso

meccanismo, no, si aumenta di dieci, più il quindici, poi una distanza più il venti, eccetera, bene, quindi noi... così si fanno... questo è il sistema di ricerca, non andare fino a nord di Ponza, cioè da nord di Ponza, attenzione, dal nord di Ponza in giù dice Russo, poi vedremo che rettifica, il sistema di ricerca si parte al contrario, cioè dall'ultimo punto certo si fa un cerchio di dieci... e allora se noi... allora noi dobbiamo pensare che in Aeronautica tranne Lippolis nessun conosceva questo sistema di ricerca, allora noi pensiamo questo va bene, io no, il sistema di ricerca è regolamentato, si applicano quelle regole, regole che sicuramente in Aeronautica erano conosciute e sicuramente erano a conoscenza di Russo, e allora perché si segue una regola diversa e non quella codificata, quella regolamentare? Che senso ha, che utilità ha da Ponza in giù e non il contrario? e a questa osservazione Russo non ha saputo ribattere se non affermando a pagina 126 del 20, udienza del 20 febbraio 2001, per la prima volta e dopo oltre vent'anni che è probabile... ha detto: "è probabile che io abbia iniziato dal punto di secondario conosciuto e sono andato a ritroso",

dopo una serie di contestazioni, "questo lo dico oggi per la prima volta e mi sembra onesto ammetterlo", dopo ventitre anni mi sembra onesto ammetterlo, dopo ventitre anni mi sembra onesto ammetterlo, e preso atto di questa onestà postuma, indotta ovviamente e non spontanea, perché si fa questa ricerca, si parte di Ponza, si ricerca qualcosa vicino Ponza, per i soccorsi? E quando sarete in Camera di Consiglio ve la porrete e avete qualche elemento per dire: "sì, è vero dovevano... è giusto, è giusto partire da Ponza, è giusto guardare su Ponza e poi scendere fino a giù per aiutare i soccorsi per verificare, per accertare il punto di caduta", questa è una risposta che voi vi potrete dare, certo dovete però supportarla, dovete avere degli elementi con i quali giustificare questa vostra posizione e secondo me non li avete, perché? Perché non è fatta per i soccorsi, l'intervento di Russo non è per i soccorsi, l'intervento dello Stato Maggiore tramite il Russo non è fatto per i soccorsi. Badate bene, Russo stesso dice: "noi non eravamo inseriti nella catena operativa per i soccorsi" e allora come si spiega, come si spiega che un ufficio che non è inserito nella catena operativa

per i soccorsi faccia degli accertamenti che servono per trovare il punto di caduta per aiutare i soccorsi, chi glielo chiede? Chi, quale ufficio adibito al soccorso gli chiede di aiutarlo, chi? Gliel'ha detto Guidi, no? Ma se fosse stato così, se fosse stato così questa sarebbe stata diciamo la legittimazione dell'ufficio del Russo ad inserirsi in quella catena di soccorsi, no? Benissimo, cioè tu come ufficio non sei inserito nella catena... non sei inserito formalmente nella catena dei soccorsi, però nulla mi vieta che io ti possa chiedere un aiuto e allora ti chiedo un aiuto e in questo modo ti faccio entrare legittimamente, no, praticamente in quella catena di soccorsi nelle quali invece ci stanno altri uffici, ma allora a quel punto una volta che tu mi legittimi io devo interfacciarmi con te, io devo essere... devo correlarmi con te, devo darti notizie e devo avere notizie e se no... se no lavoriamo ognuno per conto proprio e quindi non ha più senso, e allora se è vera questa ricostruzione che ho fatto io è possibile che i soccorsi che si devono collegare e che hanno fatto entrare legittimamente russo che non era collegato in

quella famosa catena non gli dicano niente, che non gli dicano: "guardate che già abbiamo recuperato i primi relitti, che già stanno affiorando i corpi, il punto ce l'abbiamo già, non vi affannate, non fate questa ricerca", attenzione, è una ricerca che Russo fa fino alle 8:00 di sera, cioè non è una ricerca di due minuti, questo pover uomo ha lavorato tutto il giorno per i soccorsi, è stato dodici ore a lavorare per i soccorsi e quelli ingrati non gli hanno detto che già avevano fatto tutta una serie di cose e probabilmente se n'erano pure andati, e quest'uomo continuava ancora a lavorare per aiutare chi... ma vi sembra plausibile, vi sembra una cosa, voglio dire, sensata, una cosa realistica, ma Voi quale elemento avete per dire è così, per poter dire che Russo veramente ha lavorato per i soccorsi, Russo e chi evidentemente si è... ha utilizzato Russo per quel lavoro, no, perché noi non è che parliamo di Russo solo perché c'è Russo, che tra l'altro non è imputato in questo processo, ma io Vi ho detto prima attenzione ci sono tutta una serie di condotte che sono funzionali all'imputazione odierna. E allora tutta questa ricostruzione è

falsa, è falsa la ricostruzione di Russo, e allora Russo avrebbe dovuto dirci la verità, sempre per quello che dicevo prima io all'inizio, cioè Ustica è un patrimonio nostro, siamo tutti noi, ma come a ventitre anni di distanza l'unico atto onesto che ti sembra è quello di dire: "probabilmente non è come ho detto prima, probabilmente ho cominciato dal punto conosciuto per andare su", ma anche se così fosse perché devi arrivare fino a Ponza? Perché devi arrivare fino a Ponza, cosa serve ai soccorsi arrivare fino a nord Ponza? Allora è falso tutto, e quindi... queste cose poi si capiscono, le capisce anche Russo e allora nel suo... nel procedere al suo interrogatorio che cosa dice, ammette... continua a confermare "Martino evidentemente non mi ha riferito dell'esistenza dei plots -12 e -17, perché dice ma come se quello leggeva le risultanze come dice, ma evidentemente lui non me le ha comunicate, se me le avesse comunicate io è chiaro le avrei scritte", e poi e questo è importante, lo dico ora ma poi sarà collegato ad una espressa domanda dice: "non c'è stata alcuna telefonata fra me e Martino", vedremo invece che a cavallo delle due

sommario informazioni rese da Martino ci sono proprio delle telefonate, dei contatti telefonici tra i due e poi lo vedremo quando esamineremo anche la posizione di Martino, perché lo smentisce Martino dicendo di aver avuto, appunto, le telefonate con il Russo proprio nelle fasi dei suoi interrogatori, e allora Russo ha continuato dicendo: "la traiettoria del DC9 si vedeva bene e non c'era necessità di ricerca di altre tracce perché solo dopo l'incidente c'è stato caso mai la necessità di andare a verificare se nell'intorno di esso ci fosse stata una qualche presenza, questo era doveroso, perché l'ipotesi della collisione al momento forse era quella che si temeva di più in quella circostanza", eh, ma se è questa l'ipotesi che tu temi di più come devi andare a vedere solo dopo l'incidente, devi andare a vedere anche prima dell'incidente, soprattutto prima dell'incidente, soprattutto prima dell'incidente perché come fai ad ipotizzare una traccia di un altro aereo se tu guardi solo dal punto di caduta, cioè te lo inventi a quel punto l'aereo, cioè appare all'improvviso l'aereo a quell'altezza, cioè un aereo deve pur venire da qualche parte e allora

tu guardi la necessità e solo dopo l'incidenza. E allora, io penso che se l'ipotesi che si faceva e quella che ci hanno detto tutti quanti era quella della collisione, bisognava andare a guardare prima dell'incidente e collegare il prima e il dopo, collegare quello che emergeva prima, gli Echi che emergevano prima, verificare se questi erano collegati, correlabili, con quelli e c'erano sicuramente. E allora sempre continuando, dice: "io non ho fatto considerazioni circa i plots -17 e -12, la cosa strana era appunto però il fatto della permanenza invisibilità degli Echi per tre minuti ovviamente, quelli dopo l'incidente che io non mi aspettavo di vedere per questa durata, per tre minuti, come riferibili ai resti dell'aeromobile. E allora se non si aspettava di vederli, per questa durata sono stati valutati, e se così non era ancora più importante fare uno studio o in quel momento correlarli proprio con quegli Echi, che sono che c'erano prima dell'incidente, perché escluderli, quale ragione c'era, poi ci viene a dire erano Echi spuri, ma poi vedremo, non solo non è così, ma che era un'affermazione che non poteva essere fatta in quel momento, che non doveva, che non

doveva essere fatta, cioè tu non ti puoi porre in quel momento, è un Echo, ma è vero, è vero è reale, è un Echo da lobo laterale, ti poni il problema dell'Echo splitting, del blanking di tutta una serie di... ma no, che la sera del 27 giugno, la mattina del 27 non se li è posti, non è... non ci si pone quei problemi in quel momento. Ci si devono comunicare le risultanze oggettive, che poi saranno oggetto di valutazione nelle sedi proprie, non mi si venga a dire che Russo ha valutato come Echi spuri, come falsi allarmi i punti -17 e -12, ma chi ti autorizza a fare ciò. Chi ti ha autorizzato a fare queste considerazioni tu devi, tu dico Russo e tutte le persone che i dati di Russo, hanno avuto di... bisogna riportarle, bisogna comunicarle, poi si faranno gli accertamenti, poi si faranno gli studi. Allora dice Russo, io ho ricevuto una telefonata da Fiorito De Falco, mio superiore all'I.T.A.V. che mi chiedeva notizie sul mio lavoro e io ho detto che non c'era niente di anormale, vedete come... non lo ho detto, così per dire che le notizie salgono, no, perché il lavoro di Russo viene comunicato a Guidi, viene comunicato a Fiorito De Falco, quindi sale la

scala gerarchica fino ad arrivare allo Stato Maggiore. E io ho detto che non c'era niente di anormale, tranne che ci doveva essere una propagazione anomala, superstandard dovuta alla ritrazione degli strati dell'atmosfera in particolare sul mare, quindi l'unica anomalia che è quella che potrebbe giustificare la teoria di Russo è questa propagazione anomala superstandard. E allora vediamo, lo hai detto tu, addirittura prosegue quando c'era una presenza di porte di propagazione anomala si sospendeva il servizio radar, era oggetto di una segnalazione che veniva scritta sul registro nel quale si indicava la sospensione del servizio radar, dalle ore alle ore, per propagazione anomala il 27 giugno, "il 27 giugno non mi risulta ci sia stata propagazione anomala". Sono parole di Russo, incredibile, come hai detto che questa è l'unica ragione che ti può giustificare quegli Echi, e poi dici che non risulta quel giorno la causa di quegli Echi, e allora non è così, e allora... hai detto un'altra cosa falsa, allora ti è caduta anche la ragione giustificatrice, non solo ma se voi andate a leggere le dichiarazioni di... vedete che se anche voi voleste accedere alla

tesi di Russo, non la potreste seguire, perché? Perché a domanda della Difesa sulla propagazione superstandard, il Russo poi non è nemmeno tanto sicuro che possa essere causa di quegli Echi, perché dice la propagazione superstandard, che noi abbiamo detto, lui dice non esserci stata comunque il 27 giugno, ma comunque in via generale, la propagazione superstandard non necessariamente aumenta la presenza di Echi spuri. Quindi allora, hai detto che non c'è propagazione superstandard, dici che comunque se ci fosse la propagazione superstandard questo non aumenta necessariamente la presenza di Echi spuri, e sulla base di queste tue affermazioni, tu mi vieni a dire che il -17 e il -12 erano Echi spuri e per questo non li hai considerati? E poi quel discorso che facevamo prima... quel discorso che si era anticipato sul grezzo, sul dato grezzo, dicendo che il plots grezzo è semplicemente il ritorno del radar, come viene presentato sullo schermo, formato da piccole aste che descrivevano una specie di arco luminoso, il grezzo sul tabulato non compare, perché non è un segnale trasferibile in maniera semplice sui dati di elaborazione, quindi in effetti non c'era una

corrispondenza tra tutto quello che si presentava sul video, ricordate quello che vedono i testi Cucchiarelli, Colonnelli, Diamanti, e quello che poi veniva registrato e scritto sui tabulati, ecco perché vi dicevo, non c'è una necessaria corrispondenza, e quindi anche l'obiezione che sarebbero non veritiere le dichiarazioni dei tre testi che vi ho detto prima, perché quanto da loro riferito, non trovano un riscontro totale, documentale, si risolve, si risolve con questo dato tecnico, che il plots grezzo, ma non ce lo dice solo Russo, ma ce lo hanno detto anche i Tecnici che sono stati sentiti, il grezzo non appare, sul tabulato non c'è una corrispondenza tra plots, numerosi plots grezzi che si vedono sullo schermo e quello che viene riportato sul tabulato, il grezzo lo si vede solo nel momento in cui praticamente l'antenna passa sul bersaglio ecco perché lo possono vedere i testi sullo schermo, invece il plots viene poi mantenuto sempre vivo e non c'è questa correlazione. E allora finendo l'interrogatorio di Russo, lui dice: "beh, io mi rendo conto che le contestazioni che mi sono state fatte in ordine alla determinazione del punto di caduta non sono

prive di logica, menomale, perché se puoi viene fuori che già si sapeva dove è stato fatto che già si sapeva dove è stato fatto mi trovo indubbiamente, dove è stato fatto... che era stato fatto, cercato il punto di caduta mi trovo indubbiamente in una posizione difficile, io comunque ricordo di non esserne venuto a conoscenza del punto di caduta, dell'accertamento del punto di caduta, perché se lo avessi saputo, avrei chiesto al mio Superiore che motivo c'era di fare questo lavoro, il sabato fino alla sera", no? "Avrei chiesto io, che motivo c'è di fare questo...", ecco il vero punto, siccome la ricostruzione di Russo abbiamo visto non è veritiera, ecco il vero punto della questione, il lavoro viene fatto peraltro, i soccorsi non c'entrano, la ricerca non era finalizzata ai soccorsi ma ad altri. Quindi la versione di Russo non convince e al di fuori della realtà ed è assolutamente di comodo per tutti coloro che all'epoca potevano avere responsabilità sulla vicenda, e quindi coloro che poi si sono espressi con... a nome dello Stato Maggiore dell'Aeronautica quindi a nome di coloro che poi hanno preso una posizione ufficiale, la condotta

di Russo, ho detto non si deve sottovalutare, non si deve sminuire, la sua ricostruzione, dei fatti abbiamo detto, è falsa, se solo si analizza la vicenda con un minimo di obiettività. Per tutte quelle incongruenze che si sono dimostrate in ordine e che hanno... e che fanno escludere con certezza che la motivazione del lavoro fosse quella della... ricerca del punto di caduta. E abbiamo detto è smentito da lo vedremo da Martino, sarà smentito da Guidi circa l'obietti... di lavoro, perché Guidi ve lo anticipo ha detto: "tutta via una volta completato il tracciato si doveva osservare anche per un non vendete una situazione così chiara delle cause del disastro, per esempio, parliamo della collisione, quindi l'obiettivo era anche questo di cercare le cause del disastro" e allora ti smentisce Guidi, cioè quello che ti ha come... seguendo il racconto di Russo, quello che ti ha ordinato di fare il lavoro, ti smentisce chi ti ha ordinato di fare il lavoro, che dice l'obiettivo era anche quello di cercare le cause del disastro, ecco perché si amplia la ricerca, solo che poi quando si trovano effettivamente gli elementi che possono condurci a questo, li si

comunica ai vertici allo Stato Maggiore e poi si decide di chiudere di oscurare tutto, perché è un accertamento e una risultanza molto pericolosa è smentito anche da Valenti, poi lo vedrete che ha riferito di essere rimasto tutto la notte lì fino alle 8:00 del mattino a coordinare l'attività di ricerca e di soccorso, indicando il presumibile luogo di caduta sulla base delle ultime battute radar e dei colloqui terra-bordo-terra, comunicatemi dal Controllore procedurale, il Valenti che ha dichiarato di aver lasciato la Sala di Ciampino alle 8:15 quando erano già arrivate dall'elicottero dei soccorsi, le notizie di avvistamento dei primi cuscini che galleggiavano della macchina d'olio e che quindi è andato all'I.T.A.V. a riferire a Fazzino. Valenti che ha ricordato addirittura che il Pilota dell'elicottero comunicò le coordinate e precisò che in quel punto la profondità del mare era di circa tremila, tremila e cinquecento metri, cioè uno che lavorava lì ai soccorsi, in quegli uffici, che sapeva tutte queste cose, l'unico non... non che non sapeva tutte queste cose, l'unico che non sapeva che i soccorsi erano già in moto... era Russo, allora queste sono

smentite clamorose a Russo, e quindi Russo ha fatto altro di più importante che ha condotto ad un accertamento il cui risultato è stato pericoloso, ritenuto pericoloso dai vertici dello Stato Maggiore che hanno deciso poi di non far trapelare quanto accertato, quindi le ragioni dell'intervento del Russo per conto appunto dello Stato Maggiore in qualità di specialista sono altre e c'è quello di verificare la possibilità di presenze di altri aerei e quindi valutare la possibilità che fin da quel momento si era affacciata... della probabile collisione. Tenete presente Russo è anche Capo dell'Ufficio Inchieste se pur per i casi di disservizio e non per gli incidenti, e quindi una persona che è specializzata nelle... anche nei modi e nelle modalità di condurre le indagini, quindi Russo, vede l'unica ricostruzione che si può fare e che Russo vede questi plots -17 e -12 li correla al 2B, comunica questa sua analisi a Guidi, che andava come vedremo... quanto meno li comunica a Guidi che andava due o tre volte, come vedremo, a chiedere notizie del lavoro, questa notizia risale la scala gerarchica fino ai vertici dello Stato Maggiore come ha confermato il Generale

Melillo, si decide di non inserire allora i due plots citati nel plotting che verrà redatto, era redatto a matita, Russo trascriverà a penna ma non riporterà il -12 e il -17. Il risultato quindi perseguito è raggiunto, lo Stato Maggiore che già conosce le notizie di traffico americano che girava comunque di traffico operativo militare dispone questo immediato accertamento che prosegue nella mattina del 28 vengono analizzati i dati radar la notte del 27 e la mattina del 28, vengono visti questi Echi radar, sono attribuibili ad una traiettoria diversa da quella del DC9, il sospetto, il sospetto del traffico operativo militare si tramuta, si tramuta in certezza, quindi si ha veramente in quel momento il convincimento che quel traffico americano o comunque quel traffico operativo militare che da più parti, che da più parti, la cui notizia veniva da più parti è una notizia... è una circostanza seria, è un dato di fatto, è un dato di fatto, accertato da più punti di vista, da un punto di vista delle notizie che sono, che venivano dai siti radar periferici della Difesa Aerea, e dai dati documentali di cui l'Aeronautica Militare aveva la disponibilità e

il possesso, allora a quel punto bisogna decidere che fare, cioè se comunicare questo dato sconvolgente, questa circostanza di fatto sconvolgente devastante, cioè della presenza di altri aerei. Se dire, se portare a conoscenza del Ministro e quindi poi ovviamente anche di tutti noi che non dicono, non voglio dire, non lo ha detto nessuno che quegli aerei presenti avevano causato la caduta del DC9. Ma voglio solamente dire che c'erano aerei che sicuramente avevano interferito con il volo del DC9, e che questo poteva essere la causa della caduta del DC9, come l'Aeronautica, come tutti coloro i quali quella sera si interessarono a questa cosa, ebbero immediatamente a sospettare. Quindi non si riportano, si decide ai vertici di non riportare questi plots, Russo ritorna ad essere l'esecutore materiale, questa volta in negativo per noi, questi plots non vengono, questi Echi non vengono inseriti, il plotting che ne viene redatto è un plotting senza niente, è un plotting che chiunque legge a prima vista, non nota niente di strano, non ci sono Echi che possono interessare il DC9, sono Echi che riguardano il dopo, il dopo la caduta. Allora necessità qualche altra cosa,

oltre a questo necessita per metterci tutti quanti al sicuro anche una sorta di altra indagine che ci consolidi questa presa di posizione, ed è quella indagine che si fa contro tutti i canoni, in maniera informale, cioè si alza il telefono e si chiede all'Ambasciata Americana, diteci se ci sono aerei, per cortesia, contattate fate, eccetera eccetera, per arrivare ad avere una risposta con quel telex di Cincusnaveur, di Cincusnaveur il cui ritorno allo Stato Maggiore per come c'è stato spiegato è ancora più ridicolo degli input che lo avrebbero determinato, perché quanto meno ci hanno detto e noi al limite anche contro voglia, concordiamo che l'abbiano fatto con le telefonate, ma proprio contro voglia, ma non possiamo accettare le risposte che ci hanno dato sull'arrivo di questo telex, vi ricordate il Generale Melillo ha detto: "io lo ho trovato sul mio tavolo, boh, non so chi lo ha mandato, probabilmente veniva dall'Ufficio del Generale Tascio, ma lì forse lo ha portato l'addetto navale, cioè era... per un foglio che era arrivato così, era un foglio che nessuno sa come è arrivato, eppure voglio dire, eppure doveva essere qualcosa di importante, e un

qualcosa che ci arriva non dal portiere dell'ufficio di fronte con tutto il rispetto, ma che ci arrivava da Londra tramite l'Ambasciata Americana, cioè tutto questo si fa così, cioè uno prende questo foglio lo porta non trova nessuno, lo lascia, poi lo trova il Generale Tascio o qualcuno, dice: "c'è questo foglio, che ne facciamo", "no, non lo so, trasferiamolo a qualche altro ufficio" e nessuno che si chiede, ma chi lo ha portato questo telex? Quando c'è arrivato? Perché è arrivato così, c'è qualche nota di accompagnamento, c'è qualche... chiediamo, chiediamo l'originale, chiediamo altre... no, è arrivato fortunatamente, ce lo abbiamo e lo utilizziamo, ma vi sembra logico che in questo modo si possa concretizzare un rapporto fra l'Ambasciata degli Stati Uniti d'America, degli Stati Uniti d'America, con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Italiana. Cioè a me francamente non sembra possibile, non è credibile, come fate? Come farete voi a dare credibilità a una ricostruzione, a questa ricostruzione che vi hanno presentato? E allora, e allora tutto questo che cosa significa che anche questo, l'Avvocato Benedetti lo ha definito

un bluff, ha ragione, ha ragione, non so se sia un bluff o diamo un altro... usiamo un'altra terminologia, ma il senso è quello, è una cosa che ci serve, una cosa di comodo, noi dobbiamo avere un foglio di carta non troppo impegnativo per la verità, perché avere un documento impegnativo significa non poter attivare questa procedura telefonicamente, noi dobbiamo avere un qualche foglio che ci possa consentire di dire un giorno che abbiamo anche un altro... abbiamo fatto anche altri accertamenti, anche quella verifica, quella verifica è un bluff ha ragione l'Avvocato Benedetti, è un bluff, è un bluff per come è stata fatta, è un bluff per come è stata gestita, è un bluff per come è stata utilizzata, poi ci arriveremo, poi vi spiegheremo queste carte che girano, vengono tolte le date, vengono tolti i destinatari, e guardate che gli interessati non ci hanno saputo dire perché, cioè non ci hanno saputo dire perché hanno tolto le date, ma come ma se ti è arrivata il 3 luglio ,ma che problema c'è a dire che ti è arrivata il 3 luglio, che problema c'è, è... lo ritiene un dato ufficiale, lo ritiene un documento ufficiale e va bene, consegnalo con la data ufficiale di quando

ti è arrivato il 3 luglio, se è vero se è vero, non c'è... proprio quello devi depositare, e che problema c'è a togliere, a non indicare i destinatari di quel telex, che necessità c'è, ricopiarlo, qual è il... cioè io penso che nelle condotte umane, nelle azioni umane, c'è sempre una logica, c'è sempre una logica che giustifica un determinato comportamento, noi non facciamo delle cose illogiche, soprattutto quando stiamo lavorando e soprattutto quando si sta facendo un lavoro, un accertamento di una importanza dalle dimensioni incredibili; come quello dell'accertamento sulle cause della caduta di un aereo con ottantuno persone a bordo che sono morte. E quindi anche questo valutate, valutate questi comportamenti, ma vi sembrano realistici? Ma vi sembrano lineari, ma vi sembra che si comportino veramente così, uffici di altissimo ordine, di primissimo piano come il vertice di una Forza Armata. E vi è stato spiegato come le persone che ricoprivano quei ruoli, erano delle persone competenti, cioè ai massimi livelli di carriera, cioè non c'erano delle persone ingenuie, cioè non c'erano delle persone alle prime armi. Non c'erano perché non si possono ricoprire quei

posti, quei ruoli, se non si è veramente delle persone che conosco, tutto del ruolo che vanno a ricoprire e sanno come operare e come comportarsi anche e soprattutto nelle situazioni di maggiore difficoltà. E veniamo a Martino, Martino era alla R.I.V. ed era in servizio abbiamo detto il 27 nel turno notturno, egli ha detto che gli fu chiesto di rimanere per il giorno successivo e quindi dopo la fine del turno, per aiutare, per collaborare Russo, nella sua attività, ha specificato che egli leggeva il tabulato, dal tabulato i dati, faceva le conversioni e le dava a Russo che era al tavolo da disegno che materialmente li riportava su quel foglio a matita. A quanto appreso secondo lui il lavoro serviva per sapere il punto in cui l'aereo aveva smesso di dare la risposta di codice secondario e terminato l'elaborato questo sarebbe consegnato all'I.T.A.V. che faceva parte dell'Aeronautica e che era la più direttamente coinvolta, ha detto che c'era qualche anomalia attorno e che serviva per vedere questa attività se c'era qualche anomalia attorno, cioè se vi fossero state battute mancati o di altro secondario di altro aereo e cioè perché si faceva anche l'ipotesi

della collisione oltre a quella l'avaria, ecco dove viene smentito ancora una volta Russo, ecco che cosa ci dice Martino, serviva per verificare se ci fossero state battute mancati o di altro... secondario di altro aereo, e ciò perché s faceva l'ipotesi della collisione. E lì Martino ha precisato che nel tabulato quello finale non c'erano le indicazioni dei plots -17 e -12. Dagli atti che gli sono stati posti in visione, ha riconosciuto un plots primario di qualità 15, quindi che la saturazione, il massimo, poi vedremmo che anche altri tecnici ci diranno che questi due plots sono di altissima qualità, quindici, la saturazione, proprio per questo dico che non possono essere falsi Echi, ma che sono plots reali. Sono di qualità quindici ha indicato il tempo del -12, 18:58:39 ha indicato il tempo 18:58:11 dell'altro e ha specificato testualmente: "i primari io li ho visti sicuramente, perché dovevo leggere per determinare che cosa poi passare al Russo, io questi plots di sicuro li ho letti, perché dovevo leggere il tabulato e altrimenti non avrei saputo come estrarlo. Non sono stati inseriti, io ricordo di averli letti il -17 e -12 perché

stavano sul tabulato e dovendo analizzare il tabulato li ho letti e se il disegno è stato interrotto prima non lo so, la responsabilità del disegno è del Colonnello Russo, eventualmente è lui che ha preso questa decisione, comunque questi echi -17 e -12 stavano nello stesso settore del DC9 e altrimenti non avrebbe avuto senso il discorso di vederlo", quindi non è che gli echi non sono stati visti, gli echi sono stati visti, poi si è ritenuto che non erano importanti e vi ricordate che vi ho detto che Russo ha negato che c'era stata una telefonata o una conversazione telefonica fra lui e Martino, Martino vi ho detto e vi ho anticipato che potrete leggere nel suo esame, lo ha smentito, perché proprio a cavallo di questo interrogatorio il Martino ebbe un interrogatorio telefonico con il Russo quindi fra il 14 ed il 18, data delle sue sommarie informazioni e cambiò, se leggete i due interrogatori vi è un cambio di versione e proprio questo si può giustificare con l'intervento del Russo, al telefono che evidentemente ha cercato di fargli cambiare versione per allontanare eventuali sospetti e questo ora lo vedremo nel prosieguo ancora più

analiticamente, ci ha confermato Martino che il lavoro finì alle 20:00 e quindi ancora di più si dimostra che non era finalizzato ai soccorsi e poi ci dice: "non so se qualcuna delle copie sia stata portata al soccorso", non lo sa, e ma come, se state lavorando per i soccorsi eh, una copia va al soccorso. Vi ricordate che ho detto che Guidi sicuramente ha saputo di questo, del lavoro come veniva svolto e delle risultanze, Martino ci conferma che Guidi veniva a sollecitare le risposte almeno due o tre volte in tutta la giornata, smentisce Russo sul tabulato, il tabulato che abbiamo utilizzato era stato stampato durante la notte e Russo ha detto di no, al tabulato durante la notte venne data una prima occhiata per vedere la fine dei codici S.S.R., ecco, il lavoro immediato per i soccorsi, nella notte stampano il tabulato, vedono l'ultima risposta di secondario, lì è possibile, lì vicino è possibile che ci sia in quella zona ricavabile dall'ultimo secondario è possibile che ci siano, che sia caduto e che quindi in quella zona vanno attuati i soccorsi, "è stata presa in consegna dal Capoufficio inchieste della R.I.V. e io il tabulato quella notte l'ho visto di sfuggita

portato, sono abbastanza certo di averlo visto la notte portato dal signor Mancino e anche questa è una smentita". Allora, io ho telefonato al Russo per ricollegarci a quanto abbiamo detto prima e una volta ha chiamato lui, il giorno dopo che io ero stato sentito dal Giudice, ha chiamato il giorno 15, ricordate, e lui è stato sentito il 14 e poi viene sentito il 18, "il venerdì 15 perché io in precedenza lo avevo avvertito che dovevo essere sentito", quindi Martino avverte Russo, "guarda che devo essere sentito, viene sentito il 14, il 15 telefona Russo e il 18 Martino viene risentito", abbiamo parlato e ci siamo detti che i due plots -17 e -12 erano difficili da correlare", ecco, che necessità c'era? A Martina è stato fatto osservare che egli nel breve spazio di quattro giorni dal 14 al 18 aveva cambiato radicalmente versione, spiegando cose che nel senso interrogatorio non aveva spiegato e che nell'altro aveva dato una spiegazione opposta a quella resa ed è stato fatto osservare che nell'intervallo di tempo era stato sentito telefonicamente dal Russo, infatti nel primo esame Martino aveva dichiarato: "il plottaggio serviva per vedere se c'era qualche anomalia,

perché si faceva l'ipotesi di una collisione, se i primari erano sul tabulato io li ho letti e non riesco a capire perché questo -17 e -12 non sono stati inseriti, non so dire quali siano state le disposizioni date al Russo e non so dire le ragioni per cui la rappresentazione sia stata limitata alle radiali disegnate sulla rappresentazione stessa e quindi questa è la prima versione di Martino, nel secondo interrogatorio dopo la telefonata di Russo, dice: "questi dati non furono presi in considerazione perché distanti dall'aereo", il fatto di non prenderli in considerazione potrebbe essere derivato dal tipo di analisi che dovevamo fare, cioè tracciare la traiettoria dell'aereo ed analizzare dopo l'impatto, l'andamento dei primari", ma come hai detto una cosa diametralmente opposta a quella che ha riportato quattro giorni prima. Ha cambiato versione, dopo aver parlato con Russo, ma come, hai detto: "io gliel'ho detto a Russo, il -17 e -12, non so, non riesco a capire perché lui non li abbia riportati", e ora hai detto che facevate quel lavoro perché il problema era la collisione e ora mi vieni a dire che era tutt'altra cosa? E allora

c'è da pensare che proprio quel colloquio intermedio determinata questo cambiamento di rotta e guardate che Martino nel corso del dibattito ha detto: "che io abbia detto che ero stato interrogato sui due plots sicuramente l'ho accennato al Russo, che lui mi abbia poi consigliato che dovevo dire lo escluso, eh!", allora non si capisce, non si capisce come mai a tre giorni di distanza quali sono gli elementi che in tre giorni di distanza fanno cambiare radicalmente versione al Martino, l'unico elemento è questo colloquio telefonico con il Russo al quale lui dice: "ho detto su che cosa sono stato interrogato, sono stato interrogato sui due plots, però attenzione, escludo che Russo mi abbia potuto consigliare o mi abbia potuto dire qualcosa per farmi cambiare versione" e allora dicci che cosa in tre giorni ti ha fatto cambiare versione. Vi rendete conto è forte il sospetto che lui cambia versione proprio perché parla con Russo e perché, chi è che può avere interesse ad un cambio di versione? Può avere interesse Martino o può avere interesse Russo? Chi è secondo voi che può avere interesse al cambio della versione? Sicuramente Russo, perché

questo, perché la seconda versione va ad avvalorare quella che è stata la sua condotta di anni prima, è solo Russo che può avere un ritorno positivo da quanto dirà il Martino, e questo ritorno positivo lo può avere solo se cambia rotta, se cambia tiro rispetto a quanto... alle versioni che aveva reso in precedenza e che Russo ha appreso proprio nel corso del colloquio telefonico. Vediamo Guidi, Guidi è il Direttore della R.I.V. ed era gerarchicamente sott'ordinato all'I.T.A.V. diretta da Fiorito De Falco e che a sua volta dipendeva dal Generale Fazzino, dal Comando di Regione I.T.A.V.. Ci ha raccontato che era andato a casa, era appena arrivato e riceve la notizia, era in un alloggio, abitava in un alloggio lì vicino e ritorna in ufficio dove trova una situazione di emergenza in atto, per il volo "Itavia", ricevuta la notizia nell'abitazione ha avvisato il Diretto superiore Fiorito De Falco riferendogli la notizia ricevuta. E' andato in ufficio presso il settore sud della Sala Radar e anche a lui è stata letta, sono stati fatti leggere i contenuti delle telefonate delle 22:23 Zulu intercorse con il Fiorito De Falco e laddove si dice che vedono

razzolare diversi aeroplani americani e che stava pure ipotizzando una eventuale collisione o un'esplosione, interloquisce il Fiorito Falco, "sì o un'esplosione o... e sì, perché ci avevamo una esercitazione, probabilmente ci sarà pure una portaerei da quelle parti", egli ha riferito: "queste notizie leavrò avuto dal Caposala o dal Supervisore o dal Controllore che continuava ad avere un contatto che continuava ad avere un contatto con i radar della...", allora ha parlato di queste possibili esercitazioni e riferendo che in effetti c'erano aeroplani americani che facevano una esercitazione e che però secondo lui era avvenuta nel pomeriggio ed è vero che quando c'erano degli aerei in volo nella parte del basso Tirreno il più delle volte questi aerei provenivano dalla portaerei e si fingevano a nord del basso Tirreno proprio sull'aerovia Ambra 13 che congiunge Ponza con Palermo. Il mio assillo era l'apparire improvviso nello spazio radar di copertura di tracce di velivoli americani e che in due o tre minuti raggiungevano anche il numero di venti mentre avevamo il traffico civile. Questo aveva generato proteste, e lo dice anche lui, da parte dei Piloti civili, ma quello che mi

preme qui sottolineare è la frase: "il mio assillo era l'apparire improvviso" e lo dico perché? Perché questa, una analoga affermazione nella sostanza, noi l'avremo, la troveremo nelle dichiarazioni rese da Cannizzaro e poi lo vedremo, il Guidi ha parlato, ha detto che anche lui quella sera ha avanzato l'ipotesi di una collisione e ha ricordato le proteste che loro avevano fatto con gli americani circa l'attività di questi aerei e ricorderete senz'altro che il Guidi ha detto che furono in un certo qual modo tranquillizzati dagli americani e i quali dissero: "va be', voi non vi preoccupate tanto quel traffico lo controlliamo noi, anzi, venite sulle nostre portaerei e così vi facciamo vedere come noi controlliamo il traffico e quindi siamo sicuri e tranquilli" e in effetti accogliendo questo invito andarono, si recarono sulle portaerei e videro il controllo del traffico che facevano gli americani. Allora il Guidi ha detto, non fu tranquillizzato per niente da questa visita alle portaerei americane perché lo ha spiegato benissimo e lo potrete controllare, ha detto: "il fatto che loro controllassero il loro traffico non ci rendeva sicuri del pericolo di

eventuali collisioni, perché? Perché noi non eravamo collegati con loro, noi non eravamo in contatto con loro e quindi in nessun momento potevamo essere in grado di evitare possibili collisioni, quindi anche questa cosa di andare a verificare il lavoro degli americani non ci ha tranquillizzato", tant'è che il Guidi si esprime testualmente in questi termini: "ricordo che noi dicevamo prima o poi se questi non la piantano succederà qualche cosa di brutto e analogamente, analogamente si è espresso anche Arpino, quando ha detto: <<stai a vedere che uno di questi Caccia si è scontrato in volo con un aereo di linea>>" e questo lo ha detto in relazione ai decolli e alle esercitazioni provenienti dalla base di Solenzara e il Guidi ha ricordato anche altri episodi che ci devono far riflettere e ha ricordato gli episodi di cui fu testimone un pilota di linea diretto a Cagliari e che si vide all'improvviso apparire un certo numero, un numero consistente di Caccia all'improvviso e che fece ritorno a Fiumicino, ha ricordato di queste presenze e di questi... di questa alta densità di traffico e che una volta si sono avvicinati con rotta ovest-est verso l'aeroplano di Fiumicino

creando testualmente, ha detto, una situazione di estremo pericolo, ha detto: "è succedo di recente - ovviamente di recente in relazione alla sua deposizione - il 13, 14, 15 dicembre che velivoli imbarcati su unità militare venivano ad operare nello spazio aereo riservato alle nostre esigenze, cioè alle aerovie, quindi nelle fattispecie non ritenevo che fosse impossibile che uno di questi aerei potesse ad un certo punto aver combinato quello che noi dicevamo, cioè la collisione. Prima o poi succedere a forza di insistere a fare queste operazioni sullo stesso spazio aereo dove opera il traffico civile, prima o poi potrebbe capitare e io ho detto, vuoi vedere che questa è stata l'occasione che ha portato alla collisione?", pagina 256 della trascrizione. Quindi tutto questo allora ci deve fare riflettere, ci deve fare riflettere perché sapevamo, sappiamo di questa presenza del traffico militare americano e non solo, presente sul Mar Tirreno sia in basso e sia più a nord, traffico che ovviamente non poteva che avere come base anche qualche portaerei, qualche portaerei che sicuramente quella sera, la sera del fatto non era la Saratoga, no, noi non dobbiamo pensare

che accertato che la Saratoga la sera del 27 era nella rada del Porto di Napoli, dice: "va be', c'è la Saratoga, è lì, è ferma lì, l'abbiamo vista in tutti i modi, con le foto, la Saratoga è lì ed essendo lì non era operativa e quindi mettiamo l'anima in pace e non può essere, non ci possono essere aerei che sono operativo con decollo da una portaerei come se la Saratoga era l'unica portaerei dalla quale potevano decollare gli aerei o era l'unica portaerei che poteva essere in navigazione o poteva essere operativa il 27 giugno". Allora se noi diamo per certo che era l'unica portaerei la Saratoga, e allora va bene, ma allora c'è poco da dire, c'è poco da fare, la portaerei era al porto e non si è mai visto che un aereo decolli, i Caccia militari sulle portaerei decollino dal porto, no, è chiuso il discorso e allora non facciamoci ancora una volta confondere da questo equivoco. La portaerei era lì, la Saratoga era lì, basta, chiuso il discorso, non c'entra è evidente, ma era l'unica, era la sola? Solo da quella portaerei potevano essere partiti, decollati degli aerei? Evidentemente no, evidentemente no, ed era questo uno dei dati che era importante accertare

nell'immediatezza, era questo uno dei fatti che se fossero state comunicate tutte le circostanze note ai vertici dello Stato Maggiore, se fosse stato comunicato al Governo, se fosse stato consentito al Governo di esercitare le proprio prerogative, dico, questo con un atteggiamento di fermezza istituzionale avrebbe potuto avere notizia, si sarebbe potuto attivare in questo senso, verificare quali altre portaerei, sicuramente altre portaerei erano in giro per il Mediterraneo, in giro nelle acque internazionali e sappiamo che dalle acque internazionali potevano far volare, potevano far decollare tranquillamente tutti i velivoli, tutti gli aerei senza obbligo di comunicazione e senza obbligo di notam. E allora lasciamola perdere la Saratoga, no ci facciamo confondere da questo, non ci possiamo acquietare, non possiamo essere tranquilli solo ed esclusivamente sull'accertamento che la Saratoga era in porto, ma come si fa, e le altre? Come se le attività volative e operative si facessero all'epoca o si fanno oggi decollando da portaerei che sono in rada, ma no, no, non si opera in questo modo! Proseguendo nell'analisi del Guidi questi ha

detto: "se fossi stato informato di una circostanza come quella di intenso traffico militare avrei dovuto informare la linea operativa, l'I.T.A.V. nella persona del Caporeparto, cioè il Fiorite De Falco, quella sera non si fece l'ipotesi della collisione", ma come, abbiamo visto che nella telefonata nella quale lui è uno degli interlocutori si fa questa ipotesi, si fa anche ipotesi di collisione, lo dice, "se si è incroc... perché o si incrocia...", e allora incrociare che cosa significa? Non si può incrociare con una bomba, no, non si può incrociare con un cedimento strutturale, il cedimento strutturale è un'altra cosa, il cedimento strutturale non è un oggetto, quindi se si incrocia come si dice nella telefonata nella quale uno degli interlocutori è proprio... come si fa a parlare e poi dire che non si parlò di collisione? Allora dice: "no, io intendevo esplosione, facendo evidentemente anche riferimento ad una bomba, in percentuale poteva essere maggiore la collisione e minore quella bomba. L'ipotesi che era che io stavo pensando ad una bomba quando parlavo nella telefonata di esplosione, prima di oggi non lo avevo mai

riferito a qualcuno, oggi è la prima volta che lo dico, è in questi termini la mia frase, e sì, è stata un'esplosione, e sì, perché ci avevano un'esercitazione", ma come, ci avevano un'esercitazione, ma che cosa, cosa può determinare, come può determinare una esercitazione un'esplosione, come la può determinare? La può determinare con una bomba a bordo? E no, cioè una esplosione può essere determinata da un'esercitazione solo se c'è qualcuno che ha sparato qualcosa, ma voglio dire, ma sono concetti elementari, ma come si fa dire: "io parlavo di esplosione perché c'era un'esercitazione", ma allora se è vero, se tu parlavi, ci dai questa interpretazione oggi autentica, a maggior ragione devi dire che quando tu parlavi di esplosione la stai collegando proprio alla esercitazione e quindi esclude che possa essere una bomba collocata all'interno del velivolo, ma deve essere una esplosione che evidentemente viene dall'esterno. Ma è... credo che sia elementare e logico pensare ad una esplosione nel corso di una esercitazione e riferirla a qualcosa di esterno, come si legano un'esplosione a bordo di un ordigno collocato

all'interno dell'aereo e una esercitazione, che cosa c'entra? Come ti va in mente, come ti viene in mente di collegare due cose che sono logicamente diverse? Una esclude l'altra e allora se l'unico collegamento tu lo fai con l'esercitazione evidentemente quell'esplosione tu la devi collegare a qualcosa di esterno, quindi evidentemente ad un missile oppure ad un incrocio, ad un incrocio con un altro aereo. E ovviamente non possiamo credere a Guidi quando dice a pagina 169 dell'udienza del 19 gennaio 2001, "va bene ma...", è fatta vedere l'implausibilità, l'incoerenza del proprio racconto e non gli si può credere quando dice: "va bene, allora vuol dire che io non ho afferrato bene quello che il Giudice Istruttore stava dicendo e vuol dire che non sono stato abbastanza preciso, vuol dire che mi sono espresso male", e va be', ma non si può scherzare in questo modo, non ci si può... non si può venire a raccontare queste cose davanti ad una tragedia, queste cose non si possono raccontare, si può anche tacere, si può anche tacere, forse chi ha taciuto ha avuto più rispetto, rispetto a chi parlato e ha detto queste cose. Questo

significa offendere la memoria delle vittime, offendere l'intelligenza di ognuno, non si può dire: "non ho capito, il Giudice Istruttore non mi ha capito, io non ho capito lui, mi sono espresso male", no forse, ripeto, si avrebbe più rispetto a tacere, e poi ha continuato dicendo l'ipotesi della collisione è stata formulata anche se non si erano visti dal tracciato tracce di aerei che passavano e che erano state sotto, e che erano sotto la nostra copertura radar, ma non è detto che fossero state fuori dalla copertura da un'altra parte, quindi anche lui comincia a dire, non è detto che quelle, che gli aerei se noi non li abbiamo visti nelle tracce radar, non è detto, lo dice testualmente, che fossero state fuori dalla copertura da un altro, da un altro... e allora proprio per questo furono fatte quelle famose ricerche, furono visti quei plots che arbitrariamente sono stati tolti, e poi ha parlato dei contatti con l'Ambasciata Americana senza riuscire... "li chiamavano per allertarli e avere un aiuto nei soccorsi, l'Ambasciata Americana era chiusa abbiamo chiamato Catania Sigonella, chiedendo di mettersi in contatto con la base americana del posto, per sapere se c'era

una portaerei, e anche al Torre di Controllo di Sigonella ci disse che non era riuscita a mettersi in contatto con gli americani abbiamo provato a metterci in contatto con la Torre di Controllo di Napoli e ci dissero che non era stato possibile stabilire alcun contatto, penso che le telefonate in questione siano state fatte dalla sala, non abbiamo telefonato all'Ambasciata Francese o Inglese, perché siccome dalle telefonate che si sono sentite si parlava di diversi aerei americani, allora si è ritenuto che quella americana era collegata alla cosa". Cioè Guidi, ci spiega perché chiamano gli americani e perché non chiamano gli inglesi e i francesi è testuale, perché da quello che si sentiva nelle telefonate si parlava di aerei americani, quindi che cosa, perché dobbiamo telefonare ai francesi per chiedere degli americani? Perché dobbiamo telefonare agli inglesi per chiedere degli americani? Chiamiamo gli americani, giusto, il ragionamento non fa una grinza. Allora sembra strano che quella sera chiunque cerchi di contattare gli americani, abbiamo visto già con le dichiarazioni di Cucchiarelli, Colonelli, eccetera eccetera, si cercava di chiamare

l'Attacchè e non... inizialmente non si riuscì ad essere in contatto, chiamano Catania Sigonella ed è tutto chiuso, chiamano Napoli ed è tutto chiuso, cioè c'è un black out, cioè la potenza più grande di questo mondo, non è possibile raggiungerla, qualsiasi sito di questa, degli Stati Uniti quella sera ci dicono che non è stato possibile, contattare. Poi ci riescono il 28 con i contatti, ci hanno detto con i contatti con Bagnoli, eccetera eccetera, ora se noi poniamo per un attimo mente a quello che ho letto poco fa, e cioè che si contatta l'Ambasciata Americana, perché quello è il nostro interlocutore immediato e allora questo non è secondo voi, un altro elemento dal quale ritenere che veramente chi aveva dato quella notizia telefonicamente, non è un elemento che voi potete utilizzare per ritenere che quella notizia era vera, che veramente erano stati visti come ci hanno detto qualcuno, come ci ha detto qualcuno che erano stati visti degli aerei e che si è ritenuto fin dal primo momento essere degli aerei americani, ma di... ripeto ancora poco importa, ma questo dato specifico io lo devo utilizzare questo del... perché se no, non si capisce perché

si chiamano gli americani, ma dico, poco importa dico, non è questo anche un altro elemento che voi potete utilizzare per dire che effettivamente in quella zona, nell'Ambra 13, in quell'aerovia, nel momento in cui passa il DC9, non è un altro elemento questo che vi fa dire che c'era un attività volativa, che c'erano degli altri aerei che hanno potuto interessare la traiettoria del DC9, se questo non fosse vero, perché se fosse una notizia destituita di fondamento, ma voi pensate che si possa disturbare l'Ambasciata Americana? Cioè se è una notizia alla quale non crediamo, se è una notizia per la quale non abbiamo nessun supporto, che facciamo telefoniamo agli americani di notte, per dire, scusate, forse noi pensiamo, ipotizziamo, che potrebbe, no? Che i vostri aerei forse potrebbero essere partiti da una ipotetica, portaerei di cui non conosciamo il nome, e non sappiamo neanche dove possa essere ubicata, ci dite voi se questa è un'ipotesi plausibile? Eh, no, eh, no, i vertici dello Stato Maggiore farebbero una cosa del genere, darebbe questo tipo di ordine? Chiedete se forse, ipotizziamo se, no, l'intervento è mirato, l'intervento è preciso, perché le notizie sono

vere, perché le notizie, i fatti sono certi e allora si cerca di sapere. E allora Guidi, ancora, "io ho dato incarico di studiare i tracciati al Colonnello Russo, la mattina del 28 al quale raccontai cosa era successo e gli chiesi di guardare gli Echi della traiettoria del DC9, e di quelli altri presenti, non solo del DC9, di quelli altri presenti, "per avere il punto di caduta e comunicarlo al soccorso" Voi, capite che avere i punti degli altri presenti, non serve ai soccorsi, "tuttavia una volta completato il tracciato si doveva osservare anche per un non vedente una situazione così chiara delle cause del disastro, per esempio, parliamo della collisione, quindi l'obiettivo era anche cercare le cause del disastro, effettivamente notai sul..." perché lui ha detto "nel modo più assoluto nella notte c'era qualcuno che poteva fare un'estrazione dei dati, io penso di non aver notato nulla di particolare nel tracciato redatto dal Russo, sull'argomento poi gli è stato contestato quanto riferito all'interrogatorio del 10/10/'91 davanti al Giudice Istruttore, e dice: "effettivamente notai che vi era qualcosa di anomalo, ed in particolare un paio di Echi ad

ovest della traiettoria, ma furono interpretati come Echi spuri determinati dalla massa del DC9", cioè allora, io dico tu vieni a dibattimento e ci dici che non hai visto nulla di anomalo, e ci dici che non hai visto nulla di anomalo, poi ti ricordiamo che dieci anni prima hai detto una cosa diversa, hai detto che hai visto qualcosa, e lo hai visto sul plotting, e oggi ci viene a raccontare che non hai visto nulla di anomalo. Ma perché se ci sono due punti a ovest della traiettoria che cos'è? È una cosa normale, è una cosa, è una cosa che non deve essere presa in considerazione, posto che quei plots non sono attribuibili al DC9, e allora tu li hai visti e li hai visti su un plotting, ma noi sappiamo che sul plotting che è stato poi consegnato ad altri, questi Echi, non ci sono, allora tu hai avuto il plotting, ritorno a quello che ho detto prima io, e allora tu hai avuto il plotting, con gli Echi - 12 e -17 segnati, li hai portati a chi di dovere, allo Stato Maggiore, avete deciso di toglierli, e allora tu li hai visti, lo dici tu Guidi, li hai visti sul plotting, perché Russo li ha dati a te, che la condotta positiva di Russo, no, perché sta facendo un lavoro per l'Aeronautica, per i suoi

vertici e vi dice: "attenzione ci sono questi, ci sono questi Echi, ci sono questi Echi, che stanno qui" e tu Guidi li vedi su quel plotting, e allora se poi viene dato un altro plotting, dove non ci sono quegli Echi, quegli Echi sono stati cancellati, quegli Echi non sono stati riportati, perché altrimenti dovrebbero, avrebbero dovuto esserci se fosse stata mantenuta l'originaria impostazione, e ce lo dice Guidi, e smentisce Russo, quando dice di non averli riportati sul plotting, questi Echi sono stati riportati e sono stati volutamente, dolosamente, coscientemente arbitrariamente tolti dal plotting per non consentire a nessuno di poterli vedere, di poterli verificare, di poterli associare agli altri che c'erano dopo. "Non abbiamo chiamato la sera del 27 il Russo, perché non era disponibile, non c'era, se fosse stato in ferie il Russo, non so chi lo avrebbe fatta", credo forse il Martino, eh, ma come? Eh, allora Martino è lì, se Martino, se Martino era uno di quelli che potevo farlo, il lavoro che poi ha fatto Russo al mattino, eh, ma scusa hai Martino lì tutta la notte, lavorava, non gli devi chiedere neanche lo straordinario, perché lui ha il turno notturno, è lì faglielo

fare, no, che fai aspetti Russo? Per farlo poi collaborare da Martino? Ma non vi sembra tutto un controsenso, ma vi sembra che cioè tutte queste cose che io sto così da poco tempo, sono entrato in queste cose, sto evidenziando, non... voi pensate che non... l'Aeronautica Militare, il Capo di Stato Maggiore, il Sottocapo chiunque esso sia, non abbia pensato queste cose? Io ho Martino che potrebbe farlo lavora lì la notte non gli faccio fare niente, aspetto Russo e poi lo faccio collaborare da Martino, poi Martino fa il lavoro che avrebbe potuto fare la notte, dà tutti i riferimenti al Russo, Russo non li riporta, ma che senso ha? Ma questo ha un senso per il soccorso, ma questo è logico, è realistico? No, e poi non era disponibile, era andato a casa Russo, no, si chiamava, si chiamava, abbiamo visto anche Lippolis, è tornato, sono tornati tutti, gli americani addirittura hanno rinunciato, qualcuno ha rinunciato anche a partire per le ferie, per lavorare nel working group dell'Ambasciata Americana e solo Russo non gli si poteva chiedere un favore per ritornare e fare un lavoro utilissimo per cercare di soccorrere ottantuno persone di cui non si sapeva nulla, ma se

veramente stiamo scherzando, allora questo non è vero, perché noi sapevamo qual era ormai la sorte di quelle persone, sapevamo il punto di caduta, avevamo mandato i soccorsi sapevamo tutto, e il giorno dopo facciamo fare le cose che convengono a noi, per cercare di trovare eventuali elementi che ci possono disturbare ed eliminarli come è stato fatto. "Non ero al corrente che erano state eseguite, che erano state individuate tracce di cherosene e che valigie e cadaveri alle 7:00, erano già stati avvistati e credo che quando abbiamo comunicato i dati al Centro Soccorso questi ci hanno risposto: <<va bene, grazie, tracce di aereo sono già state ritrovate>> ma non so dire a che ora abbiamo avuto questa informazione, neanche il Fiorito De Falco, quando io gli comunicai che avevamo trovato il punto dell'incidente, mi disse che lo aveva saputo. Neanche lui gli ha detto: "lo so", questa, anche questa versione non è credibile, sfiora il paradosso e sprofonda veramente nel ridicolo! Come è possibile che non sanno, che loro non sanno quello che stavano facendo? Che quello che stanno facendo per il soccorso, che non sanno quello che il soccorso stava facendo, che non

siano in contatto, come è possibile? Quella relativa ai soccorsi non era una nostra competenza specifica, perché noi abbiamo come compito quello della separazione degli aeromobili in volo per evitare rischi di collisione, tuttavia c'è anche l'obbligo di notificare ai centri di soccorso la massima collaborazione e nel nostro caso l'aiuto era quello di localizzare meglio la zona dove effettuare le ricerche, quindi ecco un altro punto fondamentale, il nostro compito è quello della separazione degli aeromobili in volo per evitare rischi di collisione, è lì che abbiamo fallito quella sera, questo è il problema, questo è il problema, il vero problema dell'Aeronautica Militare, non essere riusciti a garantire la sicurezza dei voli, dei voli dei cittadini italiani, questo è il compito principale. Il Guidi quando gli è stato detto, dice: "ma perché non... hai chiamato Russo immediatamente?" ha detto: "non so dare una risposta" e ciò nonostante che quella procedura preveda, il terzo punto del decalogo, preveda che... è quello di attivare immediatamente anche in tutti i modi le attività per il soccorso, dice: "non so rispondervi, non vi so rispondere"

"come mai?", "pur essendo al terzo punto del nostro decalogo fare questo, non abbia chiamato Russo che mi poteva dare questo aiuto per il soccorso". E ha detto in quel momento sotto la pressione delle telefonate una cosa e l'altra questa cosa mi è passata per la mente, cioè sotto la pressione delle telefonate, e allora sotto la pressione delle telefonate, significa che questo povero Signor Guidi, stava lì a rispondere a duecento telefoni, contemporaneamente, perché pressione delle telefonate è questa: perché se mi arriva una telefonata ogni dieci minuti, evidentemente non sono pressato, e ho il tempo di fare altre cose, teniamo presente che sono alti Ufficiali, abituati a situazioni straordinarie di straordinaria intensità dove devono mostrare freddezza, sangue freddo, e quant'altro. Persone che fanno, devono avere queste caratteristiche che non sono ovviamente di tutti noi, devo dire, comuni mortali no? E hanno obiettivamente delle qualità, in più il sapersi gestire in maniera fredda, in maniera... senza farsi prendere dal panico in situazioni tremendamente difficili, quelle situazioni dove evidentemente molti di noi invece si farebbero prendere dal panico. E invece

Guidi è pressato da non so quante migliaia di telefonate che non gli fanno venire in mente di chiamare l'unica persona che lo potrebbe aiutare per i soccorsi, ma anche questo vi sembra plausibile? "Quindi non mi è venuto... mi è passato per la mente di chiamare Russo" e quant'altro. Ma quali erano queste telefonate? Dove sono? Dove sono state registrate, con chi parlava in maniera, da chi era pressato Guidi? Da chi? Ci sono queste telefonate, abbiamo forse migliaia di telefonate, centinaia di telefonate nelle quali c'è Guidi? Perché se ce le abbiamo, allora forse un minimo di credibilità a questa affermazione la possiamo dare, se non l'abbiamo e ne abbiamo due o tre, allora non era pressato dalle telefonate, e allora poteva pensare di chiamare Russo, immediatamente, anche lui ha ricordato poi che c'era il Comandante Lucioli con Chiappelli e ha ricordato questa cosa, per smentire quella affermazione di Lucioli che... di aver visto una sorta di tracciato radar con la forma del tipo play back e quant'altro e ha detto che è una cosa impossibile, eccetera eccetera, e su questo punto devo dire che mi riporto anche a quanto riferito dalla Parte Civile all'Avvocato

Osnato che in effetti ci può essere un equivoco su un discorso play back, sul discorso replay, e quindi non escludo sebbene molte testimonianze sono state di contrario avviso, non escludo che in effetti all'epoca si potesse vedere con una sorta di replay, quello che ha detto aver visto il Luciola, ricordo che vi è una telefonata fra Lippolis e... oltre a quel telex della Commissione Luzzatti predisporre play back, e c'è una telefonata, una conversazione fra Lippolis e Trombetta alle ore 8:59 del 28, nella quale si dice, ci hanno le registrazioni se lo vuole vedere, basta che lo diciamo e ce lo rimettono sul monitor, quindi voglio dire, c'è la possibilità se uno deve rimettere sul monitor un qualche cosa è perché io posso vedere sul monitor quel qualcosa, quindi è una telefonata fatta nell'immediatezza, sono le 9:00 locali del 28 quindi tra Lippolis e Trombetta si dice: noi lo possiamo rimettere sul monitor e ce lo rimetto... sul monitor... Mi avvio rapidamente alla conclusione su questo punto e ricordando che appunto il Guidi con la telefonata con il Fiorito di cui si è detto ha parlato di questa esercitazione e nelle quali si dice: "cercheremo

di ottenere qualche informazione dai Radar della Difesa in Sicilia, perché sembra che loro, che in quel momento si sono messi a guardare e hanno visto soltanto l'«Air Malta»" ma abbiamo visto, non ha senso chiedere i dati dell'"Air Malta", perché "Air Malta" passa molto tempo dopo, non ci dice nulla, noi dobbiamo vedere gli Echi ci interessano, gli Echi o contestuali alla caduta del DC9 o prima, non quelli che passano quindici minuti, tredici minuti dopo, in questa conversazione si dice: "c'era l'esercitazione", il Guidi dice: "sì sì, c'era l'esercitazione perché - dice - che vedono razzolare diversi aeroplani e io stavo ipotizzando pure un'eventuale collisione", e quindi questo razzolare di aerei americani evidentemente non si può riferire a quella che era l'esercitazione, il gioco, la S.I.N.A.D.E.X., no, e... perché comunque noi sappiamo che la S.I.N.A.D.E.X. inizia, se S.I.N.A.D.E.X. è stata fatta alle 19:12 e dura dieci minuti, ma su questo poi ne parleremo. Lui sul punto dice: "ho fatto - il Guidi - evidentemente in quel momento ho fatto confusione fra l'esercitazione diciamo che era iniziata nel pomeriggio e che poi non mi ricordo

quando e dove era previsto che finisse e l'esercitazione di cui parlano loro, la difesa", eh, ma non può fare confusione, perché ripeto, questa esercitazione la S.I.N.A.D.E.X. è un gioco, fanno, lo vedremo dieci operazioni, quindi non è un'esercitazione, vi ricordate che i Periti Donali e Dalle Mese, hanno detto: "siamo rimasti esterrefatti dalla lettura dei dati della S.I.N.A.D.E.X.", perché ricorderete, dice: "sembrava che il sito era disinteressato", "perché?" ho chiesto "era disinteressato?" "perché ci sono dieci operazioni nell'arco di dieci minuti, ci sono dieci operazioni", quindi facevano altro, quindi non può essere, non può confondere, quando dice: "confondo", che cosa confondi? Non confondi con niente, allora dice: "il vedono razzolare" è sempre riferito alla difesa, sono loro, è chiaro che vedono razzolare non siamo noi, c'è un'informazione che viene da loro verso di noi, quindi è un'informazione della difesa, un'informazione che ha la difesa, che non è un'informazione che viene data per gioco. Ultimo punto, c'è la telefonata 20:39 Zulu, Roma Ambasciata Americana, la trascrizione inizia "Roma c'è una persona identificata X che forma il

numero dell'Ambasciata good evening", "allora io chiamo l'Ambasciata chiedendo dell'Attacchè << senti, guarda una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno degli aerei, secondo me >>" si sente parlare mentre quello sta parlando, sta cercando di mettersi in contatto con l'Ambasciata e si sente dire una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei, eh, ma sono affermazioni pesanti, cioè sono affermazioni che fanno chi sta operando, e allora come fai a dire, è possibile una collisione con uno dei loro aerei, se tu non hai visto gli aerei, se tu non sai che ci sono aerei lì, che fai te li inventi? "Senti, ora io telefono perché all'Ambasciata chiedo dell'Attacchè una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei", e allora noi possiamo affermare che fin dalla sera del 27 giugno, la mattina successiva è noto alla Stato Maggiore, vedremo che c'è stato il briefing poi lo vedremo la mattina, per via dei rapporti che tutti questi soggetti coinvolti che hanno operato, è un dato di fatto dicevo che c'erano aerei in volo quella sera che hanno interessato la traiettoria del DC9, e questo fatto ha fatto

scattare tutte le indagini alla nostra Aeronautica, queste indagini hanno portato a quello accertamento che dicevo prima, questo accertamento, che era un accertamento pericolo, perché dimostrava un qualcosa di grave, che era accaduto al DC9, ad opera di un agente esterno, poi vedremo se un missile o se una near collision, questi dati che potevano dimostrare questa circostanza e quindi potevano ricondurre a una caduta, ad accertare la causa della caduta del DC9, sono stati dolosamente nascoste è stata oscurata tutta questa parte, è stato impedito al Governo di potersi attivare ed esercitare le proprie prerogative; e questo lo vedremo, prova di questo sarà data quando esamineremo tutte le vicende collegate a queste, tutti gli accertamenti e tutte le analisi e tutti gli esami, che hanno fatto tecnici, esperti, come Macidull, altre persone esperte come Lund, altri Tecnici come quelli della "Selenia", altri Tecnici come quelli dell'"Itavia", altri Tecnici come Dalle Mese. E questo Presidente data l'ora penso che possiamo farlo alla prossima udienza se crede. **AVV. DIF. BARTOLO:** Presidente, chiediamo scusa, ma potremmo anche rifare il calendario,

crediamo o ci sbagliamo? Cioè restiamo con le quattro udienze per i Pubblici Ministeri come era stato... **PRESIDENTE:** no, no, noi per le Parti Civili si... **AVV. DIF. BARTOLO:** no, chiedo scusa, non vogliamo... **PRESIDENTE:** ...era pensato a cinque udienze, siamo arrivate a tredici, quindi ovviamente, noi andiamo avanti e poi eventualmente quando si... **AVV. DIF. BARTOLO:** no, perché io... non è che sia in qualche modo sindacato il tempo che viene lasciato... soltanto per avere un'idea noi, anche perché penso i colleghi dovrebbero poi essere pronti per intervenire dopo i Pubblici Ministeri, ci chiedevamo slitta di qualche udienza, mi pare di capire l'intervento dei Pubblici Ministeri. **PRESIDENTE:** beh, forse penso di sì, anche perché è slittato, tenuto conto del protrarsi delle Parti Civili. Quindi comunque il primo che parla dopo il Pubblico Ministero è il Difensore responsabile civile... **AVV. DIF. BARTOLO:** quello che ci chiedevamo è solo questo, Pubblico Ministero quindi impiegheranno cinque udienze al massimo oppure pensano di impiegarne di più? Indicativamente. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** io penso di sfiorare mezza udienza, quindi... **AVV.**

DIF. BARTOLO: ah, lei solo, no no, solo per avere una idea. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** tra oggi e domani, penso di sfiorare mezza udienza. **AVV. DIF. BARTOLO:** grazie! **PRESIDENTE:** va bene. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** se questo poi comporta una cascata... **AVV. DIF. BARTOLO:** (voce lontana dal microfono). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** no, ma certamente ci mancherebbe. **PRESIDENTE:** allora la Corte rinvia all'udienza del 28 novembre 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. 133 pagine.

per O.F.T.
Natale PIZZO