



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 28.11.2003

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

* R O M A *

REQUISITORIA

PUBBLICO MINISTERO AMELIO

RINVIO AL 03.12.2003

PRESIDENTE: Siamo pochi oppure stanno... **VOCI:**
(in sottofondo). **PRESIDENTE:** allora magari ci
riserviamo senza scrivere assente, vediamo poi se
non arrivassero gli imputati... **VOCI:** (in
sottofondo). **PRESIDENTE:** Avvocato Nanni in
sostituzione dell'Avvocato Bartolo, prego
Pubblico Ministero!

REQUISITORIA DEL PUBBLICO MINISTERO AMELIO.-

PUBBLICO MINISTERO AMELIO: sì, grazie Presidente!
Allora riprendo l'esposizione da dove eravamo
rimasti ieri, ieri appunto avevo che oggi avrei
parlato appunto di altre valutazioni che sono
state fatte, di quelle circostanze che furono
accertate nella immediatezza dei fatti e quindi
di valutazioni effettuate da persone, ovviamente
diverse, da enti diversi da quelli che abbiamo
invece visto ieri e in particolare quindi voglio
riferire alle valutazioni fatte da Lund, da Steve
Lund o Land, che esperto della Società
"Mcdonald's Douglas" che è la società
costruttrice dell'aereo, del modello del DC9
"Itavia", e questi ha effettuato un'analisi dei
dati radar che erano appunto disponibili appunto
nel periodo tra la fine di giugno e l'inizio di
luglio del 1980, quindi in epoca immediatamente

successiva a quella del disastro e quello che... allora Lund era un Ingegnere Aeronautico, lavorava appunto per la "Mcdonald's Douglas" e per tale società era coordinatore delle indagini che venivano effettuate in caso di incidente aereo in cui fossero appunto coinvolti gli aerei prodotti dalla medesima società, e da questo punto di vista una persona sicuramente esperta e nei confronti del quale vanno sicuramente rigettate tutte le eventuali ipotesi di una sua non fedele ricostruzione dei fatti che potrebbe essere avanzata e che potrebbe essere fatta affiorare o che può essere stata avanzata, e ciò appunto per la citata appartenenza a questa società. Il Lund secondo questo ufficio invece ha operato correttamente apportando il proprio contributo alla ricerca della verità, senza alcun condizionamento e la riprova di questo secondo il Pubblico Ministero la si può cogliere in due circostanze, la prima è che egli dopo aver visto questi dati, dopo aver sospettato la possibile presenza di un altro velivolo ha chiesto ripetutamente ai suoi interlocutori che il tracciato... che quei dati, che quella documentazione fosse mostrata a degli esperti di

radar, quindi a dei Radaristi per una valutazione più specialistica, e quindi al fine di acquisire ulteriori dati, quindi perché io questa condotta ritengo che fa sì che Lund sia al di sopra di ogni sospetto, perché se lui avesse voluto veramente agire in maniera, come dire, assolutamente favorevole alla sua società, in maniera che, come dire, acritica e quant'altro, non avrebbe certamente detto ai proprio interlocutori "va bene, questo è il mio pensiero ma comunque cerchiamo degli specialisti, cerchiamo dei Radaristi, facciamola vedere a persone che ne possano sapere, che sicuramente ne sanno più di me", cioè una persona che si comporta in questo modo sicuramente è una persona che affronta la vicenda in maniera, in maniera obiettiva, in maniera... diciamo scevro da ogni condizionamento della propria società, perché? Perché se io dico che vedo una possibile traccia di un velivolo e poi dico però facciamolo vedere ad esperti Radaristi, in quel modo voglio mettere in gioco, metto in gioco quello che è la mia ipotesi, no, cioè non ho detto per me è un aereo, è una possibile traccia di aereo e basta, è così, io dico per me può essere una ipotesi di

traiettoria di altro velivolo, però attenzione andiamo a farlo controllare, e questo secondo voi non è un elemento che dimostra la serietà di Lund? Non è un elemento che poi alla fine ci fa dire: bene, se Lund arriva a conclusione e se poi questa conclusione è confermata da altri che sono esperti, come Lund ha chiesto, Lund non si è comportato bene? Si è comportato sicuramente bene, non potremo allora dire che Lund ha fatto gli interessi della società, ha operato in maniera parziale e favorevole a quella causa diciamo societaria. E quindi tale condotta, quella di richiedere che uno specialista vedesse e rivedesse e confermasse eventualmente o smentisse quella sua ricostruzione è in contrasto, si presenza in contrasto con quelli che magari hanno o potrebbero dire in seguito ma Lund non è una persona affidabile, Lund è parte in causa, Lund non dobbiamo prendere in considerazione quello che dice perché è una parte in causa, ha tutto l'interesse a dire quelle cose. Ecco, se fosse stato così, ripeto, Lund non avrebbe avuto interesse a chiedere un intervento ad un altro che poteva smentire. La seconda, la seconda circostanza che secondo me dimostra che

Lund invece ha operato obiettivamente è data dal fatto che in effetti tutti coloro i quali successivamente all'interno di Lund esaminano quei dati arrivano alle stesse conclusioni di Lund e allora Lund pur non essendo un esperto di radar ha fatto una valutazione seria, ha letto gli atti, ha letto i documenti per quello che quei documenti potevano dire, per quello che quei documenti potevano dimostrare. Quindi queste sono le due circostanze a mio parere che ci consentono di dire che la valutazione di Lund è una valutazione esatta, è una valutazione scientifica, è una valutazione rigorosa, quindi il suo è stato un intervento... l'approccio è stato obiettivo, tecnico, quindi laico, scevro da qualsivoglia interesse, se non quello di contribuire alla ricerca delle cause della caduta del DC9 e alla ricerca della verità, allora questo elemento, questa mancanza di interesse dell'attività proprio di Lund, cioè la società poteva avere un interesse ma la società aveva un interesse a che si cercasse, a che si definisse, a che si accertasse la causa della caduta del DC9, e allora l'esperto di quella società lo ha fatto, è pervenuto ad alcune conclusioni che per

le due circostanze che Vi ho detto ora, noi oggi possiamo dire, voi o domani lo potrete dire nella Sentenza, è un comportamento obiettivo, è un comportamento imparziale nonostante venga, nonostante provenga da un soggetto che sicuramente è di parte. Lund è stato sentito al dibattimento e ha ricostruito dettagliatamente la sua venuta in Italia, i contatti che ha avuto, ora io me li ero qui segnati però ve li risparmio, perché ormai diciamo sono di patrimonio comune, ci ha detto quando è arrivato, insomma come si è spostato tra Roma e Palermo, con chi ha avuto rapporti di componenti della Commissione, ha parlato di Bosman, si è ricordato di Peresempio, insomma ci ha detto la documentazione che ha potuto utilizzare e quant'altro. Però io Vi leggo, sempre quello che dicevo ieri, che io voglio dare voce più che altro a coloro che sono stati protagonisti diretti del processo e anche delle attività preliminari, quindi delle indagini piuttosto che fare io un sunto, vorrei leggervi, Vi leggo alcuni passi che ritengo importante di quella che sia stata la posizione di Lund e la sua presenza al dibattimento, il Lund ha detto: "la mia

preoccupazione era che fosse venuta una collisione in aria e quindi io cercavo essenzialmente il riflesso primario di un altro aereo e vi erano due punti in quel tracciato che potevano corrispondere ad una simile descrizione degli eventi", ricordatevi che quando, poi lo vedremo perché lo dice Bosman, lo vedremo quando analizzeremo i lavori della Commissione Luzzatti, ricordatevi che la documentazione che queste persone vedono, che Lund vede, che poi vedrà Macidull e che vedranno altri, in questa documentazione, in questi non vi sono segnati quei due plots che ha visto, quei due Echi che ha visto Russo, perché sono stati abbiamo detto ieri omessi, e allora dice: "e vi erano due punti in quel tracciato che potevano corrispondere ad una simile descrizione degli eventi, c'erano dei ritorni primari e strani, non so bene se fossero due o tre, però quanto bastavamo per da spingermi a raccomandare di sottoporre questi dati a delle persone che essendo esperti radar potessero dare uno sguardo più attento e più dettagliato", ecco quella prima circostanza che vi dicevo prima, cioè Lund vede degli Echi, ritiene che possano giustificare quella ipotesi e dice: però signori

miei andateli a vedere, facciamoli vedere a uno che ne sa più di me, "quando ho fatto il tracciato ho notato che c'erano tre punti che non sembravano appartenere alla traiettoria dell'«Itavia», ho precisato che due erano paralleli, l'altro invece era dall'altra parte, questo tracciato l'ho fatto da solo durante il week-end nella stanza d'albergo, parliamo di pochissimi giorni dopo, giorno dopo l'accaduto, e questi dati il giorno successivo nella riunione tecnica ho fisicamente passati i dati al Bosman e gli ho spiegato come avevo lavorato su quei dati, credo che materialmente ci sia valuto una domenica pomeriggio, quei dati potevano documentare la presenza di un altro aereo, però la mia raccomandazione è stata quella di ottenere di farsi dare dei dati più precisi, più dettagliati da una installazione radar che fosse più vicina al luogo dell'incidente", e quindi chiedeva se c'erano, perché questi sono i dati che provengono da Ciampino, chiedeva se c'erano, dice cerchiamo di vedere se ci sono altri dati di altri siti più vicini, perché sappiamo che Ciampino era ai limiti di portata e quindi vediamo se riusciamo ad avere... e poi vi ha

detto su questo punto, ha aggiunto che non fu possibile avere questi dati, lui chiese anche, dice, ma è possibile che magari ci sia qualche portaerei nelle vicinanze, ci sia stata una portaerei e fu detto che una portaerei era ormeggiata in porto a Napoli e che il radar non funzionava. Ecco, anche qui questo equivoco che abbiamo spiegato ieri, ma perché? Perché solo ed esclusivamente riferirsi alla presenza della Portaerei Saratoga e al suo utilizzo dei radar? E' chiaro che quei radar, l'abbiamo detto ieri, che la portaerei non poteva... la Saratoga non poteva essere utilizzata essendo in porto ed essendo in porto non poteva probabilmente, come ci hanno detto, essere utilizzati i radar per non fare quelle interferenze con tutte le attività della città. E ci ha spiegato come ha lavorato, il foglio e queste ve le risparmio, il foglio che ci ha spiegato dettagliatamente, il foglio di carta millimetrata e quant'altro e quindi ha ribadito e alle domande anche formulate dalla Difesa che "in base ai miei ricordi vi erano dei punti al -3 ma credo che ve ne fossero di più prima, durante e dopo l'incidente, alcuni di questi erano paralleli alla traiettoria

dell'«<Itavia>>, mentre altri hanno attraversato questa traiettoria e si sono poi individuati dall'altra parte", quindi questo è un racconto, un racconto semplice fatto da Lund, un racconto diciamo genuino del lavoro che ha fatto in tempi abbastanza ridotti, no, ha detto che c'è voluto una domenica pomeriggio, invece Vi ricordate Russo che doveva fare quella ricerca ci ha impiegato dalla mattina alle 8:00 alle ore 20:00, dodici ore, per cercare un punto di caduta che lui sapeva già, perché bisognava solo andare a vedere il transponder, l'ultima risposta di transponder, no, cioè paradossalmente Lund va a fare un lavoro più lungo, un lavoro più di ricerca, ci impiega un pomeriggio pur non essendo esperto, Russo invece che dice che doveva fare solo l'accertamento del punto di caduta ci impiega dodici ore e con tutte le facilitazioni che aveva, sapendo l'ultima risposta di transponder, quindi se voi, se noi mettiamo in parallelo queste due circostanze ancora una volta ricaviamo un elemento che ci porta a dire il lavoro di Russo non era quello della ricerca del punto di caduta ma era altro, no, quelle dodici ore si impiegano per fare... quindi ribadisco,

Lund genuino, obiettivo e quant'altro. Questi stessi dati sono stati anche visti da un appartenente alla Federal Aviation Administration del Pontecorvo e che è stato sentito a dibattimento e ha detto, ha ricordato alcune cose, in particolare ha ricordato che i Medici che si erano occupati della vicenda non erano riusciti a trovare prove in merito ad una esplosione e ha precisato di aver guardato le trascrizioni, cioè quelle che avevano ad oggetto le conversazioni con l'aereo e i tracciati radar che erano contenuti nei nastri, di non avere espresso una propria opinione perché non era stata chiesta una tale... un suo convincimento sull'argomento, ha precisato che secondo l'esperto radar vi era una traccia di qualcosa che era intermittente, che era molto debole, e l'ipotesi era che questa linea potesse rappresentare un altro oggetto, questo in sede diciamo istruttoria ma sono poi le circostanze che egli ha specificato all'udienza del 5 giugno del 2002, specificando altresì che egli aveva un incarico amministrativo in Ambasciata e che il suo ufficio era in locali collegati alla stessa Ambasciata Americana, esattamente ha detto che

dei puntini che guardavano la traccia del DC9 e di aver visto dei puntini che riguardava la traccia del DC9 e che poi questo puntini non si è visto più, oltre al DC9 vi erano altri target che si potevano evidenziare, almeno altri due. E anche qui, seppur questa deposizione non sia, come dire, ampia non determina una grande importanza rispetto ovviamente a quelle rese da altri, noi da questa deposizione, dalle dichiarazioni di Pontecorvo comunque alcune considerazioni possiamo trarle, e perché? Perché la deposizione di Pontecorvo, ripeto, si inserisce, si inserisce in quel solco, in quel solco che stiamo tracciando e ci fa dire che chiunque si attegga con un minimo di obiettività, chiunque si attegga con un minimo di serenità, chiunque vuole fare e fa il proprio lavoro con... scevro da ogni condizionamento arriva, perviene alla medesima ipotesi, cioè alla presenza di Echi che possono rappresentare una traccia attribuibile ad un velivolo o ad oggetti intorno alla traiettoria del DC9 e quindi anche questa di Pontecorvo conferma, tra virgolette, quella... lo metto tra virgolette, impressione che tutti quanti hanno, che tutti

quanti hanno nel momento in cui leggono e vedono quegli atti, indipendentemente da quello che aveva fatto. Qui non deve trarre in inganno il discorso ma era la traccia debole, intermittente, questo... la natura di questi Echi definiti appunto da Pontecorvo deboli e intermittenti non inficia la ricostruzione, sappiamo che siamo ai limiti della portata radar, che non tutte le battute possono essere registrate, non possono essere ricevute, poi vedremo meglio successivamente, sta di fatto che comunque anche se, come definite da Pontecorvo, deboli e intermittenti, anche lui ci conferma questa impressione, questa ipotesi di esistenza di una traccia. E passiamo poi allora alla ricostruzione di questo fatto che fa Macidull, perché questa documentazione ricordiamo tutti è stata portata poi all'N.T.S.B., no, National Transportation Safety Board americano e che tratta... un'autorità particolarmente specializzata nella investigazione sui disastri aerei, è in collegamento con la Federal Aviation Administration quella rappresentata da Pontecorvo, è un ente dotato di autonomia, di piena autonomia e indipendenza da qualsivoglia

potere, dotata di enorme prestigio internazionale, alla quale si rivolgono tutti gli Stati in caso di disastro aereo, questa sua natura, la natura di questo ente ci deve fare... di deve tranquillizzare, cioè non siamo davanti a chicchessia, cioè siamo davanti ad un ente specializzato in materia, siamo davanti a un ente che è indipendente, che studia questi eventi, li studia in maniera approfondita, raggiunge delle conclusioni e quando raggiunge delle conclusioni lo fa non perché ha un interesse in causa, ma perché scientificamente ritiene che quelli siano i risultati, quindi per noi è una garanzia, l'intervento di un ente di questo genere, e chi ha operato per questo ente, per l'N.T.S.B. nella nostra vicenda è stato John Macidull che... c'è la relazione, ci sono... lui ha elaborato due relazioni che sono agli atti, che sono quelle del 13 e del 25 novembre del 1980, quindi come vedete siamo in epoche vicine, no, consideriamo se noi lo parametrriamo oggi al 28 novembre del 2003 e quindi a ventitre anni di distanza, possiamo dire che quell'intervento fatto in novembre è immediatamente dopo, no, sono quattro mesi ma paragonato ai ventri anni dopo in cui noi stiamo

trattando questa vicenda e quei quattro mesi di differenza possiamo dire che sono quasi nella immediatezza del fatto, e il Macidull ha rilevato che tre Echi erano stati registrati dal radar nella zona dell'incidente ad orari vicini allo stesso, è emerso la presenza di un oggetto che viaggiava ad una quota sconosciuta ma ad alta velocità, parallelamente alla rotta dell'aereo caduto e che poi virava appunto intersecando questa rotta, ha detto in questa relazione che l'N.T.S.B. ha ritenuto importante che si sia visto qualcosa che viaggiava ad alta velocità, in una zona che poco tempo dopo era occupata dai ritorni radar che rispondevano ai pezzi dell'aereo, quindi ancora diciamo questo aereo, questo oggetto, chiamiamolo oggetto che parte da diciamo... parte da ovest e gira verso est, la direzione della prua e la velocità di questo oggetto o di questi oggetti erano simili a quello dell'oggetto non identificato registrato in precedenza ad ovest dell'incidente, questo oggetto all'ora dell'incidente del DC9 è a ovest dello stesso e aveva il sole alle spalle e si muoveva verso il luogo dell'incidente, mentre il DC9 aveva il sole in faccia e si muoveva verso

l'oggetto, in sostanza secondo questo ente dall'analisi dei radar disponibili fin dalla sera della caduta del DC9 un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da ovest a est, ad alta velocità più o meno alla stessa ora dell'incidente, un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente, da ovest a est ad alta velocità più o meno nella stessa ora dell'incidente, questa traccia sarebbe costituita dai plots registrati alle 18:58 e 11, alle ore 18:58 e 39, alle ore 18:59 e 45, ovviamente Zulu, che sarebbero allora le 20:59 e 45 che è l'ultima risposta di secondario del DC9, il primo tratto, cioè 18:58:11 e 18:58 e 39 in parallelo al DC9 il secondo quasi normale al primo, Macidull a dibattimento vi ha confermato queste cose dicendo di avere fatto una relazione preliminare, quella del 13, di aver richiesto altri dati e di averli ricevuti e di aver fatto una relazione che poi sarebbe quella diciamo definitiva alle cui relazioni ovviamente io rimando per tutto il contenuto, evidenziano che lo stesso Macidull al dibattimento ha riferito, allora io ho potuto concludere che c'era un oggetto non identificato a circa trenta miglia dal DC9 e si allontanava

dal sole e veniva verso il DC9, a trecentocinquanta nodi e quando era a una certa distanza dall'ala destra e cioè a 3, 8 miglia oppure come c'è scritto nella mia relazione del 3,6 a 7 e 4 miglia, si è interrotto il codice del transponder e si è disintegrato l'aereo e a quel punto si riceveva soltanto il segnale primario. Al momento dell'incidente il velivolo precipitato e l'oggetto non identificato si trovavano ad una distanza di alcune miglia l'uno dall'altro, poi uno o più oggetti attraversarono a velocità elevata una zona situata ad est del luogo dell'incidente. Quindi da ovest arrivava un oggetto non identificato e questo appunto entrava nell'area che successivamente è stata occupata da questi frammenti e non è possibile arrivare alla conclusione che fosse soltanto uno, però probabilmente è stato così, comunque sia questo oggetto che veniva da ovest ha poi attraversato l'area occupata da questi detriti e dalle ubicazioni dei radar che erano a circa cento miglia di distanza, non si poteva avere una copertura al di sotto dei quindici mila piedi e quindi questo oggetto non identificato che veniva da ovest, se avesse lanciato un missile, faccio

per ipotesi, bastava poi scendere di quota di diecimila piedi per rimanere fuori dal rilevamento del radar". Poi ha detto che la sua analisi, ha dimostrato che erano presenti due velivoli, ha ripercorso il discorso che io ho fatto prima e che era quello riportato in relazione, cioè sul momento, sulla localizzazione temporale di quegli Echi, 18 e 58 e 39, 11, eccetera eccetera, Zulu, lo ha portato di nuovo, fino alle 18:59:45 Zulu e quindi ha detto: "abbiamo una sequenza temporale definita ed è difficile che siano segnali spuri e quindi è difficile che non siano associabili ad altro velivolo. I plots che si riferiscono al secondo aereo quello diverso dal DC9 "Itavia" era... uno è numerato con il numero punto 16, c'è un errore, perché poi in realtà è il punto 17, il tempo riferito a questo è 18:58 e 11 secondi, quindi il primo è 18:58:11, il secondo è 18:58:39 e il terzo è 18:59:56. Il fatto che il radar possa non aver visto qualche volta l'oggetto, può anche essere dovuto all'orientamento del velivolo". Ci ha spiegato come mai, che è possibile, no, ci hanno spiegato poi anche altri che è possibile che un aereo a quelle distanze poteva non essere

visto a tutte le battute e dice: "può darsi che in un momento l'aereo stesse facendo una manovra tale da costituire un target più grande per il radar in quei punti, in cui si è rilevato rispetto invece ai punti in cui c'è questo intervallo fra i target". Non giustifica, non è una giustificazione tecnica valida, no, nel senso che in alcuni momenti per la posizione che assume l'aereo, questo può dare una ritrazione maggiore e quindi essere detetto dal radar, mentre in altri casi, proprio per la posizione che esso assume rispetto al radar questa ricezione sul... può non esserci. È stato ovviamente, Macidull è stato... è stato anche richiesto al Macidull da parte della Difesa, è stato fatto rilevare come altri avevano fatto una ricostruzione diversa e alla domanda della Difesa se lui avesse avuto delle informazioni circa la possibilità di come era tarato il sistema del Radar Marconi e che per il sito Radar Marconi, due oggetti vicini interferivano, potevano interferire al punto da falsare grandemente la loro posizione, con riferimento a tutti i plots successivi all'ultimo con il transponder, è stato chiesto se tutto questo lo avrebbe indotto a modificare le sue

conclusioni e Macidull ha risposto: "non credo assolutamente, anche se avessi saputo quello che la Difesa gli ha esposto, non avrei modificato le mie conclusioni". A domanda della Difesa che tre Tecnici avevano reso testimonianza, tre Tecnici esperti del funzionamento di quei siti radar, avevano reso testimonianza ritenendo che per effetto della particolare calibratura del Radar Marconi, il fatto che due oggetti si trovavano a una certa distanza tra loro, poteva determinare uno spostamento dell'oggetto, cioè di dove appare poi l'oggetto, cioè è più lontano dal radar e tenuto conto di questi calcoli la posizione del punto 18:59:57 poteva essere falsata per effetto dell'interferenza di quell'oggetto che poteva appartenere invece al relitto del DC9, hanno chiesto nuovamente se conoscendo queste circostanze avrebbe cambiato quella versione originale, Macidull ha risposto "no". E questo è un altro dato che Voi dovete valorizzare, perché, spendo due parole ma proprio due, noi potremmo dire, bene, Macidull ha fatto una sua valutazione, l'ha fatta su i dati che aveva a disposizione, noi sappiamo che poi nel '90 viene fatto uno studio diverso, venne fatto uno studio

da parte della "Selenia" che in parte contraddice lo studio fatto dieci anni prima e quindi queste cose Macidull non le sapeva nell'80, allora proviamo a verificare se dandogli anche questa informazione come è giusto che sia, vediamo se magari Macidull ci dice che queste informazioni potevano incidere e quindi fargli cambiare opinione e Macidull ha detto "no", ha detto "no", seccamente ha detto "no", quindi anche questo dato valorizzate nell'economia generale. Quindi che cosa possiamo dire, così possiamo trarre anche delle conclusioni? Dopo quest'ultima disamina e le conclusioni che si possono trarre quali sono, che anche questi soggetti che abbiamo visto Lund, Macidull, Pontecorvo, ognuno con le proprie esperienze, ognuno con le proprie capacità, ognuno in tempi diversi ma ravvicinati fra loro, esaminando però gli stessi documenti, gli stessi atti, pervengono alla medesima, alla identica conclusione. Vi è un solo dato univoco, cioè la presenza di una traiettoria che è associabile a un velivolo, a uno o a più velivoli, questo è il dato univoco di fatto. E attenzione, come abbiamo visto ieri, emerge un dato univoco, una circostanza di fatto univoca

dall'esame dei testi che abbiamo visto, cioè Colonnelli, Cucchiarelli e tutti gli altri, il dato... medesimo dato univoco, emerge dall'attività posta in essere a questi soggetti, quindi abbiamo una ulteriore conferma, una ulteriore conferma della circostanza che si poteva vedere... la ulteriore conferma dell'unica circostanza di fatto possibile in quel momento che poteva derivare dalla lettura di quella documentazione. Ricordate la documentazione è sempre la stessa. Altre analisi, altre analisi, sempre su questi documenti sono state fatte dalla "Società Itavia" e... "Società Itavia" che è quella diciamo proprietaria dell'aereo, è quella che gestiva la tratta Bologna-Palermo, unitamente ad altre e questa relazione, di cui io vi risparmio tutta una serie di cose, dice che "le tracce del radar conducono a ritenere che la causa probabile dell'incidente sia ascrivibile ad una intercettazione offensiva da parte di un vettore militare di origine non conosciuta che ha provocato l'abbattimento del velivolo DC9, le tracce radar disponibili non escludono una collisione in volo. È possibile identificare la traiettoria di un corpo, che si sposta a velocità

di circa settecento nodi, attraversando la traiettoria del velivolo DC9 da ovest ad est nei pochi istanti successivi al presunto momento di disintegrazione del medesimo". Quindi, anche qui, vediamo anche da questa relazione, vediamo che si perviene al medesimo risultato e quindi possiamo dire che nessun'altra ipotesi diversa, nessuna ipotesi diversa era suggerita, poteva essere suggerita da quella documentazione, poi vedremo, faremo le considerazioni alla fine perché qui si potrà dire ma l'"Itavia" è parte in causa quindi in questo caso, almeno in questo caso, ci possono essere, ci possono essere dei problemi, ci potrebbero essere dei sospetti. Chi ha lavorato a questa per l'"Itavia", in questa relazione, sono i Tecnici Cucchio e Cappabianca che sono stati anche loro sentiti a dibattimento e Cappabianca ci ha spiegato che dagli atti visti si poteva dedurre la presenza di due aeroplani che viaggiavano uno a fianco all'altro, in pratica, mentre si poteva inoltre ricostruire, la traiettoria di un eventuale aeromobile che viaggiava con una rotta di collisione rispetto al DC9 proveniente da ovest e diretto verso est. "Come ipotesi formulammo la presenza appunto di

un altro aeroplano che volava affiancato al nostro, prendendo in considerazione i punti invece non associati ai codici di transponder e poi la traiettoria di un altro velivolo invece che viaggiava su una rotta perpendicolare al nostro". E poi ha detto un'altra cosa, che non si riferisce espressamente ai dati radar, ma ad una circostanza che abbiamo visto ieri e che è quella della possibilità o meno di vedere il replay, il playback e tutto quanto. Ha riferito prima dell'arrivo dei tabulati, "se non ricordo male, qualcuno li vide proprio sullo schermo, cioè vide la rappresentazione, cioè non i dati tabulati, vide la rappresentazione sullo schermo radar del fatto". Questo ovviamente, non è che è un elemento che noi possiamo utilizzare per dire, ah, ce l'ha detto Cappabianca e allora è un riscontro a quello che ha detto Lucioli, no perché evidentemente quello che dice Cappabianca non è una circostanza che lui ha potuto, come dire, vivere direttamente, no, perché diverso sarebbe stato il fatto di aver vissuto direttamente questa circostanza e qui in questo caso sì, avrebbe dato un riscontro diretto alle dichiarazioni di altri, ma lo possiamo utilizzare

per... diciamo a conforto, no, perché un'altra persona evidentemente ha ricevuto questa informazione, perché Cappabianca chiaramente non si è potuto inventare questa versione, non l'ha potuta tirare fuori da un cilindro, ma evidentemente l'ha dovuta ricevere da qualcuno, l'ha dovuta ricevere da quel qualcuno che evidentemente ha vissuto in prima persona questo fatto. E allora, io dico, che motivo c'era, che motivo c'era, da parte di quel qualcuno riferire a Cappabianca una informazione errata. Cioè che motivo aveva quel soggetto, cioè Lucioli, di riferire in un determinato momento a Cappabianca "guarda che io ho visto sullo schermo la traiettoria, la rappresentazione sullo schermo", che motivo c'era se non era una circostanza che egli ha in effetti visto, perché attenzione, se io do a qualcuno, no, a un qualcuno che appartiene alla mia stessa società, se io do a qualcuno con il quale sono sulla stessa lunghezza d'onda, se io riferisco a qualcuno che sta facendo con me e nel mio stesso interesse, il medesimo viaggio, se do a questo qualcuno una informazione errata, inevitabilmente, incontrovertibilmente faccio sì, che quella

persona che poi deve fare una attività di tipo tecnico, si indirizzi su una strada errata, vada ad utilizzare elementi e circostanze di fatto non veritiere, non vere. Allora io non ho alcuna ragione, di depistare, di fornire elementi, non veri a chi è con me, a chi con me fa, deve fare un lavoro che è nel nostro interesse, non nel nostro interesse, diciamo tra virgolette, di parte, ma nel nostro interesse a ricercare la verità. Allora io non posso depistare, fuorviare la persona che sta lavorando con... ecco perché dal punto di vista logico, io questo elemento lo utilizzerei. Ve lo ho voluto evidenziare quindi porre alla Vostra attenzione, non perché è un diretto riscontro, perché ripeto Cappabianca non è direttamente... non acquisisce direttamente la visione sullo schermo radar, Cappabianca è qualcuno che riceve una notizia su un fatto che un'altra persona, secondo me, ha veramente visto e quindi dal punto di vista logico con quello che Vi ho detto, possiamo ritenere, facendo... possiamo ritenere che abbiamo fatto un ulteriore progresso su questo fatto e quindi possiamo piano piano dire che in effetti, con buona probabilità quella rappresentazione Lucioli l'ha potuta

vedere e ribadisco ancora quell'equivoco, perché alcuni equivoci poi ci sono stati, no, come Vi dicevo, noi siamo caduti nell'equivoco della portaerei, la Saratoga era lì e non ci siamo chiesti se operavano altre portaerei e qui siamo andati sull'equivoco del replay, no, allora tutte le domande sono state... del playback scusate e quindi tutte le domande sono state canalizzate su questa possibilità del playback. L'Avvocato Osnato di Parte Civile Vi ha spiegato la differenza e quindi non è necessario che si ritorni, io Vi ho detto che ci sono quei due elementi, no, il telegramma della Luzzatti che è documentale e quella telefonata di cui Vi ho parlato ieri nelle quali si dice la mattina successiva, "guarda che..." mi pare fra Trombetta e Lippolis comunque, Trombetta è sicuramente c'è, dice "guarda che ce l'hanno, se lo vogliamo vedere lo mettono sul nastro e possiamo rivederlo", quindi come vedete ci sono degli elementi che ci consentono di dire che probabilmente quella rappresentazione è stata vista. E dicevo oltre a Cappabianca è stato sentito anche Cucco che ha partecipato sia... era componente, sia della Commissione interna

"Itavia", sia della Commissione Ministeriale Luzzatti, nella quale però non aveva né diritto di voto e partecipava così ai lavori. Ci ha parlato dei tabulati che loro come "Itavia" hanno avuto qualche tempo dopo, non molto, ma qualche giorno dopo, ha detto lui che ormai altri, altri già avevano, già avevano visto, erano questi dati che già circolavano, "noi eravamo un po' rammaricati perché solo noi non ce l'avevamo e probabilmente ci fu un intervento del Giudice Santacroce che ci consentì di avere questi dati e quindi di riceverli". E loro pervengono anche a quella conclusione che Vi dicevo e attenzione, attenzione loro ci pervengono con una analisi che fanno, fanno queste ipotesi e dicono, analizzano i punti che non avevano spiegazioni, spiegazioni logiche se non quella di associarle ad una traiettoria di un corpo che per direzione poteva collidere con il velivolo DC9. E quindi hanno detto "ci sono queste tracce, c'erano queste tracce che ci portarono a concepire uno scenario che suggeriva delle situazioni realisticamente verificabili, cioè non era - dice Cucco - la dimostrazione di quello che si fosse verificato, però era qualcosa che poteva essere successo

veramente". Ecco anche qui la obiettività, "cioè noi non vi vogliamo dire che si è verificato questo, non possiamo dirlo, chi può dirlo, noi vi diciamo semplicemente che se per giungere a stabilire quale è stata la causa della perdita del DC9, dobbiamo utilizzare gli atti che abbiamo a disposizione, ebbene vi diciamo dall'esame di questi atti, questo può essere successo veramente, è uno scenario che suggeriva delle situazioni realisticamente verificabili".

Attenzione nessuno di noi ha la verità in tasca, non ce l'abbiamo noi, non ce l'ha la Difesa, non ce l'avrà sicuramente, con tutto il rispetto, la Corte, perché noi ci muoviamo solo in un ambito che è quello, nostro proprio, della verità processuale, non della verità reale, no, nessuno può sapere realmente che cosa è successo, noi facciamo un lavoro che viene dopo, cerchiamo di ricostruire con tutte le pecche che sono insite in questo lavoro, cerchiamo di ricostruire quello che potrebbe essere successo e noi ovviamente in questo siamo limitati, perché abbiamo dei dati, ci dobbiamo fidare dei documenti che abbiamo trovato, delle testimonianze che sono state rese, dei Periti che sono stati sentiti e che ci hanno

detto, ci hanno spiegato delle cose con il loro sapere tecnico e la stessa cosa fa l'"Itavia", dice "questo potrebbe essere successo, se noi leggiamo questi dati, può essere successo questo" e dice "i tabulati erano un primo punto di partenza valido per una prima analisi e per una prima ricostruzione del volo", certo e allora se questo è e nessuno lo ha mai messo in dubbio, a maggior ragione se ci avessero fin dall'inizio detto e mostrato quelle cose, che sono state invece occultate e se quelle cose fossero state riferite come era obbligo al Governo, si poneva in essere, si dava la possibilità dell'esercizio di quelle prerogative. Attenzione, perché poi il passaggio, questo è un processo enorme, forse il più grande processo che si sia celebrato o che si sta celebrando in Italia per mole di documenti, per anni di indagine per energie impiegate, eccetera eccetera, ma poi, ma poi se noi andiamo alla sostanza, se poi andiamo alla sostanza, non è un processo enorme, non è un processo elefantiaco. La sostanza del processo è quella che ho detto prima e cioè quella di avere impedito a chi ne aveva il dovere, a chi ne aveva il potere di esercitare delle prerogative, questo

è. Tutto il resto soprattutto tutte le attività successive negli anni, di quindici anni dopo, dodici anni dopo, tredici anni dopo, sono cose di contorno, come vi avevo detto ieri, che nulla incidono, che non vanno a smentire o a confermare l'imputazione. Era giusto, era doveroso farlo, ovviamente, però rendiamoci conto che è il processo probabilmente più semplice o comunque è meno complicato di quanto si può pensare. Cucco ha detto che "proprio dall'analisi di quei tabulati, utilizzando quei tabulati, trovammo degli elementi che ci fecero riflettere sulla possibilità o meno anche del traffico militare. La Commissione "Itavia" non ha focalizzato l'ipotesi sull'esistenza del missile inteso come tale, ma come su uno scenario di guerra di cui poteva far parte anche il missile". Il teste ha riferito di essere andato in America e ha partecipato a quella conferenza che poi fu fatta un... conferenza dell'N.T.S.B. nella quale l'esperto americano presentò le conclusioni cui era pervenuto e quindi dice: "ricordo che c'era un Eco a lato della traiettoria del DC9, quando il DC9 trasmetteva ancora con il transponder" e ha detto di aver valuta... anche la relazione che

poi fu fatta dalla "Selenia" fu confrontata con il loro lavoro e "grosso modo - ha detto - non c'erano sostanziali differenze", parlo della relazione "Selenia" ovviamente del 1980. Ha parlato delle ipotesi, infine, che furono formulate come cause del DC9 e cioè quella delle... **PRESIDENTE:** il microfono. **PUBBLICO**
MINISTERO AMELIO: ...della esistenza di un...
Presidente ma credo che sia poi un prob... della esistenza di un ordigno esplosivo a bordo dell'aeroplano o la seconda ipotesi che era quella conseguente... un atto conseguente ad uno scenario di guerra aerea, ad uno scenario di manovre che sono avvenute al di fuori dell'aereo e che hanno comportato la distruzione del velivolo. E queste conclusioni Voi ve le trovate scritte nella relazione "Itavia". Quindi anche qui, come abbiamo visto ieri, come abbiamo visto stamattina con Lund, Macidull e quant'altro, anche qui, a seguito di una ulteriore analisi, ma sempre sui medesimi dati, si perviene allo stesso risultato. Quindi il dato centrale, il dato fondamentale è che tutti quelli, in tempi diversi, in luoghi diversi, con esperienze diverse ma con identico materiale, pervengono ad

una conclusione univoca, la presenza, oltre la traccia del DC9, la presenza intorno al DC9, di almeno una seconda traccia, attribuibile ad un velivolo. E dicevo, si può porre un problema di... lo dicevo all'inizio, di... ce lo possiamo porre il problema e dire ma qui l'"Itavia" aveva un interesse, ma che cosa volete che l'"Itavia" vi venisse a dire, facesse una relazione dicendo "il nostro aereo era una bara volante, era una vecchia carretta, per risparmiare non facevamo i dovuti controlli, mandavamo in giro degli equipaggi incapaci", questo si potrebbe dire, si può sostenere tutto, tutto è sostenibile. Allora dobbiamo vedere, dobbiamo andare a vedere se questa ipotesi è fondata, no, cioè se il DC9 era una bara volante, se l'"Itavia" per risparmiare non faceva le revisioni, non faceva i controlli, se mandava in giro Piloti che non erano tali, se mandava in giro hostess che invece facevano altri lavori, se quell'aereo era un aereo che non poteva volare, no, perché ricordate c'era stata anche una cosa, mi ricordo, aveva avuto una frattura tempi prima in Sa... non so in un altro aeroporto, eccetera, quindi noi dobbiamo dire, se vogliamo smentire l'"Itavia", che queste persone

hanno scientemente e volontariamente fatto volare degli aerei, questo aereo, che non potevano volare e quindi è chiaro, che se è così, se dagli atti si dimostra questo non ci sono dubbi, l' "Itavia" è responsabile della morte di ottantuno persone, è responsabile, i rappresentanti dell' "Itavia" sono responsabili, però per dire questo noi ci dobbiamo arrivare, dobbiamo avere degli argomenti per poter sostenere questo, no, perché abbiamo detto, tutto si può sostenere ma poi dobbiamo supportare queste tesi e allora l'elemento fondamentale è dire, questo aereo non poteva volare. E come si fa a dire questo aereo non poteva volare, quindi è caduto per cedimento strutturale, andando a verificare se c'erano problemi, su quella struttura, no, andando a verificare se quell'aereo da un punto di vista tecnico, con gli esami che si fanno sui relitti recuperati ed andando a vedere, ad esaminare la documentazione di quell'aereo, quindi le revisioni e quant'altro, vediamo se non era idoneo a volare. Allora se raggiungiamo questa conclusione diciamo che l' "Itavia" nella sua relazione ci ha raccontato delle bugie, ha falsato tutto, perché

tu "Itavia" fai, ha fatto, hai istituito una tua Commissione e quindi ci devi dire, devi essere, devi essere onesta perché noi l'onestà la pretendiamo da tutti, no, non la pretendiamo solo da Russo e dall'Aeronautica, noi l'onestà la pretendiamo da tutti e quindi la pretendiamo anche dall'"Itavia", allora come siamo pronti a dire che determinate cose fondamentali l'Aeronautica ce l'ha taciute e come siamo pronti a dire che l'Aeronautica ha impedito al Governo l'esercizio di quelle prerogative, se c'è un elemento di prova anche in questo senso, siamo pronti a dire che l'"Itavia" ci ha tratti in inganno, ha falsato tutto, però dobbiamo trovarlo. E allora, come, Voi potreste o potete fra tre mesi, fra due mesi, fra un mese dire che l'"Itavia" ha falsato tutto, il Collegio ha una responsabilità sicuramente maggiore della mia. E allora perché Voi dovete essere sicuri e allora Voi dovete trovare gli elementi che vi potranno far dire che l'"Itavia" ci ha imbrogliato. Ebbene Voi questi elementi non li troverete mai, non li troverete mai perché sia la documentazione, sia le perizie, hanno escluso il cedimento strutturale, se di una cosa noi oggi, a ventitre

anni di distanza siamo certi, ma lo eravamo anche ventidue anni fa, per la verità, se di una cosa siamo certi è che il DC9 "Itavia" non è caduto per cedimento strutturale. Ecco, se io dovessi dire oggi, che cosa ha causato la caduta del DC9, a questa domanda io risponderei, non è stato un cedimento strutturale, poi vediamo, comunque non è stato un cedimento strutturale. Perché Vi dico questo, perché questo è l'unico elemento che Voi potreste utilizzare per dire che l'"Itavia" ci ha raccontato delle bugie e quindi avendoci raccontato delle bugie ce le ha raccontate anche in quella relazione, perché in quella relazione avrebbe dovuto dire: attenzione, guardate che... vi avviso che purtroppo per mancanza di fondi o per sciatteria o per altre cose, noi non avevamo fatto le revisioni dell'aereo e purtroppo pagavamo i Piloti, un quarto di quello che gli spettava perché non erano dei Piloti perché... e no, l'aereo era perfettamente funzionante, troverete dagli atti, l'aereo era stato perfettamente revisionato, c'era solamente una... su quell'aereo c'era un solo guasto... due guasti, poi lo vedremo quando analizzeremo... era un orologio, e non c'entrava e c'era la scala

anteriore che era fuori servizio, che era, lo vedremo meglio, era rotto un motorino, il motorino che elettricamente consentiva l'apertura della porta e quindi la discesa della scala, che era già stato portato sull'aereo e si sarebbe dovuto aggiustare non appena atterrato a Palermo ed era un inconveniente che comunque non incideva sul molo, questo ve lo hanno detto e lo vedremo, quindi era un aereo perfettamente funzionante. E allora l'"Itavia" non ci doveva dire nulla, di diverso di quello che noi non sappiamo. E allora l'"Itavia" che cosa ci dice, ci dice una cosa che hanno detto tanti, ma dove sta allora l'interesse di parte? Ma forse ci ha detto qualcosa in più degli altri, ci ha detto qualcosa in più che non era vero, rispetto alla disamina che hanno fatto altri? Ci ha detto, guardate che c'erano altri plots e poi si è rivelato che questi plots in realtà non c'erano? Ci ha fuorviato, ci ha messo su una strada diversa? No, l'"Itavia" ha detto le identiche cose riferite da Tecnici altamente specializzati, da Tecnici abbiamo detto al di sopra di ogni sospetto, da enti come l'N.T.S.B. americano. E allora dov'è, dove potrà essere, se qualcuno affaccerà questa ipotesi, dove potrà

essere, tra virgolette, l'interesse dell'"Itavia". Ma perché, ma forse in quella relazione l'"Itavia" ci ha prospettato una ipotesi maldestra, una ipotesi fantascientifica? Ma forse l'"Itavia" ci ha detto una cosa implausibile, ma forse ci ha preso in giro? Ha aggiunto cose false o ha aggiunto cose non vere, che cosa? Dov'è, se qualcuno ve lo dirà, questo interesse proprio dell'"Itavia". L'"Itavia" ha fatto una relazione seria, obiettiva, tecnicamente e scientificamente esatta, come l'hanno fatta gli altri. Quindi, anche qui l'obiettività, anche qui la imparzialità, anche qui l'approccio alla questione con... in piena libertà di coscienza. Allora, venivamo alla relazione "Selenia", o meglio alle relazioni "Selenia", perché qui ne abbiamo due, io ovviamente Vi tralascio tutto il contenuto perché, sia perché impiegheremmo un'udienza, sia perché poi sono dati molto tecnici e quindi annoierei Voi, mi annoierei anche io e non voglio che ciò si verifichi. La "Società Selenia", è la società che è costruttrice di uno dei due... dei Radar Selenia, come dice il nome e fa questa relazione che viene depositata l'8 ottobre

dell'80, nella quale descrive le modalità di funzionamento dei due radar, ne determina la precisione di misura, affronta la questione relativa ai falsi plots, cioè agli Echi non dovuti a velivoli, indicandone il numero per giro di antenna, due, tre falsi allarmi uguali a dieci alla meno sei. Vedete che poi anche qui, dice dieci alla meno sei, i Periti tutti quanti, parleranno di dieci alla meno cinque, insomma, voglio dire, poi si sposterà di poco. Ha detto la precisione in azimut del Selenia e del Marconi, dicendo che quella della "Selenia" è migliore di quella del Marconi, attesa la particolare direttività, ha detto appunto dei falsi plots con frequenza media di occorrenza di un falso plots per ogni tre giri di antenna, con punte massime di tre plots al giro e punte minime, appunto di un plots ogni dieci giri, e tutta una serie di argomentazioni tecniche a supporto di queste cose. Ha individuato delle tracce, attenzione la relazione "Selenia", individua delle tracce che sono riportate nelle figure tredici, quattordici e quindici. La prima associa i plots relativi alle battute 2b, 5, 8b, 9a, 12, con velocità pari a settecento nodi, la seconda alle battute, 7,

8a, 9b, 10, 11, 13b, eccetera, fino a 30 con una velocità media del primo tratto, cioè da 7 a 18 e 259 nel secondo tratto di 120 nodi, la terza l'associa alle battute 2a, 3, eccetera eccetera, e quindi conclude che la traccia veloce presenta due altri possibili plots e cioè il -17 e il -12 che sono visibili in una delle figure, che se anche molto distanziati corrisponderebbero alle stesse velocità rilevate fra i plots 2b, 5, 8b, 9a e 12 e quindi ricostruisce questa traccia, relativamente al Radar Marconi, poi ne ricostruisce altri relativamente alle tracce registrate dal Selenia, quindi l'esistenza di una traccia 1, 2, 4 e una seconda ipotesi di correlazione fra gli Echi 2a, 3, 4, 6, 8b, 9a e 12 con velocità di 330 nodi e una traccia 5, 7, 8a, 9b, 10, 11, 13b e seguenti, con una velocità media di 100 nodi e quindi pervengono a determinate conclusioni e cioè a dire che i dati relativi al sito radar primario dopo l'ultima risposta del transponder indicano la presenza di più oggetti che si spostano a velocità diversa fra loro. Quindi, dopo aver fornito questa descrizione e dopo aver, diciamo, ipotizzato queste tracce che associano a possibili oggetti

che si spostano a velocità diverse che vanno ad interessare la traiettoria del DC9, la medesima società a dieci anni di distanza, precisamente depositando il 25 febbraio del '90, predispose una seconda relazione, questa relazione, viene redatta da Giaccari, Galati e Pardini, mentre la precedente relazione era stata redatta, se non sbaglio male, da Giaccari, Barale e Nucci, poi le vedremo tutte queste cinque persone, analizzeremo quello che hanno detto. Ha predisposto questa seconda relazione con la quale vengono ricostruite le modalità di funzionamento dei radar in maniera diversa e attenzione in punti non secondari, rispetto a quanto prospettato in precedenza. Quindi non è una nuova interpretazione, attenzione, la "Selenia" non interpreta in maniera diversa quello che aveva già interpretato prima, attesta diversamente dei fatti e questo è importante, tenetelo presente. Infatti nella relazione del '90, indica tarature diverse dei radar da quelle in precedenza ritenute e quindi sulla base di ciò viene reinterpretato il dato radar all'epoca noto, però parte da questo presupposto, cioè indicano diverse tarature. La relazione del '90 descrive

gli effetti che si determinano, per l'interferenza di più oggetti in una stessa cella di risoluzione, ed è proprio in considerazione di queste nuove analisi, di queste nuove indicazioni che ci da questa Commissione "Selenia" e proprio l'individuazione la ridefinizione di questi effetti, che poi viene utilizzata dal Collegio Santini-Misiti, ma poi lo vedremo, viene utilizzata dal Collegio Misiti-Santini per ricostruire, per interpretare diversamente quelle traiettorie e quelle ipotesi che erano state fatte univocamente da tutti i soggetti che fino a quel momento si erano occupati della vicenda. Quindi in conseguenza di questa nuova relazione, i plots -17 e -12, non sono più Echi reali, ma diventano interferenze elettromagnetiche, sulla banda del Radar Marconi, causate da ricezioni di lobi laterali. I plots successivi vengono attribuiti ai relitti dell'aereo, si cambia, come in un semplice gioco, si cambia, abbiamo scherzato, abbiamo scherzato, tutto quello che abbiamo detto da dieci anni a questa parte non è più vero. Attenzione, ma quali Echi reali, ma quali traiettorie, ma quali aerei, Signori miei, qui non c'è niente e ve lo dimostriamo, dice la

"Selenia" e poi diranno, poi vedremo quanto fondatamente, i Periti. Sapete che cosa sono i -17 e -12? Interferenze elettromagnetiche. Quindi, se sono interferenze elettromagnetiche, perché non si possono associare ad aerei. Sapete che cosa sono tutti quei plots che vedete e tutti quegli Echi che vedete dopo l'incidente? Ma sono i relitti dell'aereo. Ma possibile che non ci avete pensato prima, cioè persone che da dieci anni si occupano di queste... vi affannate a dire che le tracce di aerei, una, due velocità... qua... direzione, incroci... ma quali incroci, ma semplicemente bastava un attimo, pensare, sono aerei... sono pezzi di aerei, sono i pezzi dell'aereo che sono caduti e vengono ricevuti dal radar. Semplice, quelli sono interferenze elettromagnetiche, queste sono pezzi dell'aereo, il caso è risolto, non c'è nulla, c'era il DC9... Allora, come è caduto il DC9, no, poi noi ci facciamo la domanda, dice, va beh, allora a questo punto come è caduto il DC9, posto che abbiamo detto già da dieci anni, fortunatamente abbiamo detto, che non è cedimento strutturale, almeno in questo non eravamo stati sciocchi, cioè l'abbiamo capito subito, cedimento strutturale

non c'era, collisione con un altro aereo non c'era... pensavamo che potesse essere un missile, pensavamo che poteva essere un'altra cosa, ora ci dite che non c'erano aerei, quindi non c'è battaglia aerea, non c'è scenario aereo, non c'è interferenza con un altro aereo, quindi, domanda, per che cosa è caduto questo aereo? Va beh, a questo punto è facilissimo, cioè la risposta è obbligata, c'era una bomba. C'era una bomba che qualcuno ha messo sull'aereo, no, questa... ora io l'ho anticipata ma ovviamente non me ne occupo in questo momento, ma l'ho anticipata perché questa è la conclusione logica del Collegio Misiti-Santini, direi non logica, obbligata, no, perché se alcuni hanno già escluso determinate cause, oggi abbiamo scoperto che non ci sono aerei, siccome, dato certo, l'aereo è caduto, qualcosa l'ha determinata questa caduta. E allora che cosa può averla determinata, una bomba che era nell'aereo. Ineccepibile, ineccepibile, però poi vedremo se scientificamente è valida. Io ora solo, voglio dire, una cosa, voglio dire che veramente mi sorprende molto, ma credo non solo a me, ma a qualsiasi persona di buon senso, sorprende molto che la stessa società e

attenzione, in due Commissioni, nella quale c'è una stessa persona, che ha lavorato nell'80 e che ha lavorato nel '90, cioè Pardini, se non sbaglio, no, Pardini o Giaccari comunque, poco importa, insomma, che ha lavorato nell'80 e nel '90, ora cambia, cambia, cambia, dice: "scusa mi sono sbagliato, ma perché non le sapevo quelle cose, non ho..." poi la vedremo questa... ne esamineremo il percorso che fa Giaccari e allora sorprende che a distanza di dieci anni ci sia questo mutamento di pensiero da parte degli stessi Tecnici o almeno di un Tecnico. Sorprende, sapere che a dieci anni di distanza, si dica che i radar in assenza di transponder fornirebbero indicazione alquanto imprecisa, se si tiene conto che proprio la prima relazione che si è inteso cambiare era stata redatta da esperti del settore, che avevano in quel momento nell'80, tutte le informazioni sui radar e sul sistema in uso e quindi non può sorprendere, non può che destare stupore che uno degli estensori di queste due relazioni sia la medesima persona, sia Giaccari. E allora, Giaccari... vediamo le figure, Giaccari era un dipendente della "Selenia", responsabile del reparto Progettazione

e Sistemi Radar, si è occupato di progettazione radar per controllo di traffico aereo e nell'80 ha elaborato insieme a Barale e Nucci una relazione sul disastro di Ustica. Allora, vediamo se è possibile... perché noi ci dobbiamo sempre interrogare, no, cioè noi ieri abbiamo detto che... in genere, dovrebbe essere così ogni azione umana, ogni condotta umana dovrebbe avere una propria logica, o comunque deve essere, dovrebbe essere supportata a seconda del tipo di attività di lavoro e nel nostro caso, dovrebbe essere supportata da documentazione, dovrebbe essere supportata dall'esperienza, dalle conoscenze. Vediamo che cosa aveva Giaccari nell'80, o che cosa non aveva Giaccari nell'80 che poi ha avuto nel '90, no, perché se noi vediamo che c'è qualcosa di diverso, qualcosa in più o in meno a seconda dei punti di vista, possiamo dire, possiamo cercare di capire, l'inversione di tendenza, che si è determinata in Giaccari. Allora Giaccari ci dice: "le informazioni le abbiamo ricavate dai progetti interni "Selenia" e quindi da informazioni da progettisti o da manuali tecnici o da monografie, noi nel fare la relazione dell'80, abbiamo

consultato questo materiale e in queste documentazioni erano indicate le modalità di funzionamento degli estrattori con le possibilità di quello che noi chiamiamo setting. Noi nell'80 abbiamo considerato il funzionamento degli estrattori, così come descritto, si è acquisito che il sistema funzionava, era stato collaudato, era stato omologato, operava secondo specifica. Noi prendemmo per buoni i risultati dei collaudi in termini di accettazione formale. Nell'80, in linea di principio, conoscevo gli aspetti relativi al funzionamento degli estrattori in termini generali, sapevo cosa fosse il blanking legato agli aspetti dell'estrazione, questi elementi erano dettagliatamente indicate nei manuali tecnici degli apparati di estrazione dati e io i manuali "Selenia" li conoscevo anche nel 1980, però..." attenzione, perché lui ci dice: "io li conoscevo tutte queste cose". È un Tecnico, è della "Selenia", però... in tutte le nostre cose c'è sempre un però, dice: "io li conoscevo, però, non avendoli letti nel dettaglio non ero in grado di prendere in considerazione quell'aspetto particolare". Ma come? E come ti possiamo credere, cioè un Tecnico specializzato

della società che costruisce, che ha costruito quel radar, che sta facendo una attività di indagine su una cosa serissima, cioè non è stato... attenzione non era stato chiesto alla "Selenia" nel 1980, di fare uno studio così, da presentare a qualche convegno, o non era stato detto a questi tre signori, di fare degli studi su alcuni aspetti del sistema di funzionamento... del funzionamento del sistema radar, perché non avevano altro da fare e comunque dovevano impiegare le loro energie, a queste persone era stato chiesto di fare degli accertamenti, di dirci delle cose perché era caduto un aereo, perché erano morte ottantadue persone e volevamo capire, perché. Volevamo capire perché, per non ripetere eventualmente gli errori, se errori c'erano stati, che avevano portato alla caduta dell'aereo. Ma noi sentiamo sempre e ovunque, è meglio prevenire e questa che cos'era, per il futuro ovviamente, no, cercate di capire che cosa è potuto accadere a questo aereo, cercate di estrapolare dai dati radar un qualcosa che ci possa consentire di sapere, perché il sapere ci impedisce di fare degli errori successivamente, e come, tu mi dici che non li hai letti nel

dettaglio, cioè non ha letto nel dettaglio su una cosa, cioè per giustificare il tuo cambiamento a dieci anni mi dici: "sì, io li conoscevo i manuali", e va bene, "però scusate, nella fretta non li ho letto nel dettaglio, sì, ho fatto la mia relazione del 1980 e una relazione che ho fatto così". Però attenzione, andiamo avanti nell'esame di Giaccari gli si chiede: "allora mi scusi, ma mi dica se ora a distanza di tempo se ha trovato delle cose diverse e lui ci risponde: "dopo, leggendo questo manuale, quindi finalmente dopo lo legge perché deve fare la relazione del '90 e quindi nel '90 la <<Selenia>>", finalmente i Tecnici della "Selenia" leggono anche quello che non avevano letto prima, allora io da ingenuo, da ingenuo mi faccio una semplice domanda, ma perché nell'80, ma perché nell'80 che eravate stati insigniti, tra virgolette, di questo compito, di questo dovere, non li avete letti e soprattutto perché li leggete nel '90, quale è la ragione? Io da ingenuo, mi chiedo, quale è la ragione che vi porta a leggere nel '90 quello che non avevate letto nell'80? Quindi rispondetemi, c'era una ragione per la quale nell'80 non dovevate leggere quelle cose? C'era

una ragione per la quale invece nel '90 quelle cose le avete dovute leggere? E allora Giaccari dice: "dopo leggendo questo manuale non ho potuto individuare invece delle modalità di funzionamento diverse da quelle che erano abitualmente note circa il funzionamento degli estrattori" e va bene, e allora, e allora? Non hai trovato nulla di nuovo e quindi che cosa significa quella tua risposta, "però dopo leggendo, però non avevo letto nel dettaglio", ora che hai letto nel dettaglio mi dici che non ha trovato cose diverse e allora erano vere quelle che hai detto prima? E allora è stato chiesto al teste di precisare in relazione alla sua conoscenza dei dati tecnici che dopo avere riferiti non avendoli letti prima non era in grado di valutare, se poi dopo averli letti e averli allegati alla relazione del '90, che cosa aveva aggiunto il manuale dell'estrattore che egli evidentemente ha letto fra l'80 e il '90, no, non importa ne nell'81, nell'82, nell'89, eccetera eccetera, cosa ha aggiunto questo manuale nelle sue conoscenze rispetto alle cose prima indicate e che gli sarebbero state eventualmente utili nell'80, perché me lo devi

spiegare, perché ti sei assunto delle responsabilità, perché non possiamo giocare sulla morte di ottantuno persone, allora se tu mi dici che hai sbagliato prima adesso mi dici perché e dove, in modo tale che io possa controllare e quindi si è chiesto se rispetto a ciò che era indicato nei manuali, se c'era qualcosa in più rispetto a quello che c'era nell'80. Il teste dice: "il manuale dell'80 personalmente non l'ho letto", come, avevi detto che non li avevi letti nel dettaglio, ma li avevi letti, si capisce, probabilmente hai letto la prima pagina e le altre novecento non le hai lette, va bene. Ora mi dici che non avevi letto neanche la prima pagina, però dice: "il manuale non è cambiato", e qui ha ragione a dovermi dire che non lo ha letto, perché se mi dice che il manuale non è cambiato allora uno gli contesta, ma allora se non è cambiato nell'80 c'erano le stesse cose, allora lui mi deve dire: "non l'ho letto", deve cambiare anche quella versione, non più che non l'ha letto nel dettaglio, ma che non lo ha letto. Io ho contattato le persone esperte per farmi dire quale fosse, diciamo, il funzionamento dell'estrattore, dei risultati di questo incontro

è emerso che l'estrattore funzionava come un normale estrattore per quelle applicazioni, e certo, come vuole che funzioni, come normalmente funziona un estrattore per quelle funzioni. Il dettaglio del manuale io non posso dire di averlo conosciuto all'epoca, e ritorniamo, successivamente sì, lo abbiamo letto e anche allegato alla relazione. Ma come, ma mi hai detto prima che non l'hai letto e ora dici che lo hai letto. Ma come si fa, ma voi credete che uno possa fare una relazione di tal fatta senza andare a leggersi i manuali, ma come fa, i dati tecnici li deve ricavare, come li ricava, da cosa li ricava, dalla memoria che ha lui? E' inconcepibile, è impossibile, è implausibile che lui non abbia letto quel manuale, il manuale lo ha letto, c'è, lo hanno utilizzato ed è sempre l'unico manuale dell'80 come nel '90. Attenzione, dice, quindi guardate il percorso tortuoso di questo, "quindi la sola lettura del manuale non mi ha fornito notizie aggiuntive", ma come, ma hai detto che lo avevi letto non nel dettaglio, poi dici che non lo hai letto, poi dici che lo hai letto e comunque da questa lettura non mi ha fornito notizie aggiuntive e allora perché cambi,

perché dici che non avevi detto nel dettaglio e che ti servivano proprio quei dettagli e che sono proprio quei dettagli che ti fanno cambiare, idea, ma se tu stesso dici che non ti hanno fornito notizie aggiuntive le quali sono state tratte da un colloquio più approfondito con Bruno Giordano che conosceva l'estrattore nel dettaglio. Nel 1990 finalmente, meno male che c'è Bruno Giordano che illumina Giaccari e ci risolve la vicenda di Ustica, pensate che rischio abbiamo corso, cioè pensate se non ci fosse stato Bruno Giordano, cioè tutta l'attività di questi tecnici specializzati della "Selenia" in realtà poi viene... non serve a nulla, perché sarebbe bastato chiamare Bruno Giordano e dirci: "accomodatevi, dicci quello che... come funzionano i radar senza scomodare Periti stranieri, Periti italiani e altro". Altre cose ve le risparmio, anche per esigenze di tempo, ma sono tutte su questa falsa riga, questo mi interessava offrirvelo come spunto sul quale riflettere, cioè è questo il percorso che hanno seguito alcune persone, cioè nel '90 si tende a giustificare un qualcosa, e ora lo vedremo, ed è un qualcosa di diverso che non danno invece, che non è la

realtà, non è quello che è accaduto veramente. L'esame del teste poi è proseguito in ordine alla eventuale presenza di plots di solo primario antecedente al momento della caduta del DC9, alla valutazione e interpretazione prima dell'ultima risposta degli stessi alla loro possibile correlazione con altri plots e registrati successivamente alla caduta del velivolo e Giaccari ha detto: "mi pare che ci fossero due plots che erano ad ovest", ma come mi pare, lo avete scritto, lo avete scritto nella relazione, cioè le pare che c'erano due plots, ma lo avete scritto nell'80 nella relazione, avete fatto una correlazione, avete detto che si associano... che formano una traiettoria con alcuni plots successivi, con alcuni echi successivi all'incidente, quindi si va avanti e si dice: "da un punto di vista radar questi erano più assimilabili - dice - a falsi allarmi che a ritorni da effettivi, effettivi da bersagli aerei, erano associabili ad altri fenomeni che possono essere fenomeni di carattere atmosferico, che possono essere in un ambiente circostante in termini di orografia del terreno, possono essere dovuti ad interferenze elettromagnetiche, possono

essere legati alla rumorosità del sistema radar, noi abbiamo tenuto conto di queste possibili cause e abbiamo escluso la parte più legata all'ambiente intesa come fenomeni meteorologici o orografia del terreno e rimanevano quindi, diciamo, falsi allarmi o da rumore termico o da interferenza", quindi o da rumore termico o da interferenza, ricordiamocelo, rumore termico o interferenza. Andate a vedere la relazione e vedete che queste due circostanze che ora Giaccari, queste due cause di falsi allarmi indica come possibile produzione di quegli echi, andate a vedere la relazione, andate a vedere tutto il discorso dell'esame di Giaccari e vedere come queste cause sono quelle che lui già in precedenza ha escluso come tali e anche questo non è ammissibile, alla domanda se i plots -17 e -12 potevano essere tra loro collegati secondo criteri spazio-temporali compatibili con l'esistenza di un aereo il teste ha affermato che quei due punti a quella distanza con quella differenza di tempo può passare sempre una traccia e che spazio diviso tempo era correlato. E' stato chiesto ulteriormente con riferimento ai plots di solo primario successivi al punto 0, se

erano stati esaminati e in caso positivo se era stata fatta una ipotesi di correlazione fra questi plots e se nel fare ciò era stato tenuto conto o meno degli errori di precisione del radar, e Giaccari ha risposto: "vi erano dei problemi nella possibilità di effettuare queste correlazioni e che derivavano dalla impossibilità di correlare tutto in modo univoco e per rendere possibile questa correlazione abbiamo fatto l'ipotesi dei falsi plots oppure che fossero anche più bersagli contemporanei e più oggetti riflettenti contemporanei", ma non abbiamo fatto l'ipotesi da cui sarebbero derivati questi oggetti riflettenti e che però potevano derivare da frammenti di aereo per esempio, oppure da altri oggetti presenti in zona, gli oggetti potevano essere frammenti di aereo o parti di aereo che si muovevano, è la stessa cosa, o bersagli attraverso intendendosi per quest'ultimo un altro aeroplano che attraversa o bersaglio attraverso; la linea che unisce il punto -17 al punto -12 e al punto 2B è una traccia, ma una traccia di che se non attribuibile ad un velivolo? Eh! E' una traccia di che cosa, quindi è una traccia questo -17 e -12 e 2B, e se è una

traccia a chi, a chi la possiamo riferire? Ai frammenti dell'aereo? E no, perché a -17 e -12 ancora l'aereo è integro, il 2B è controvento e quindi sembra difficile che un pezzo di aereo, che un relitto di aereo sia spostato controvento, e chi ce lo porta controvento, no? Perché il 2B è spostato, lo vedete, tutti gli altri oggetti sono sì verso est, quindi possiamo giustificarli come spostati dal vento, ma il 2B il vento non ce lo può portare e chi ce lo porta il 2B se è un frammento di aereo? E non lo so, se voi ritenete che anche il 2B è un frammento di aereo dovrete dirci poi nella Sentenza chi ce lo ha portato, e non mi nascondo che avrete delle difficoltà a fare questo. Allora Giaccari viene sentito ulteriormente sul suo lavoro e dice che quello... il mandato era quello di aiutare la Commissione nell'interpretare i dati registrati la sera del disastro fornendo indicazioni sugli errori di localizzazione e aiutandoli nella interpretazione dei dati stessi, allora ma se tu devi fornire indicazione sugli errori di localizzazione o altro devi andare a vedere necessariamente i dati che sono indicati nei manuali e che riguardano il funzionamento del radar, rispetto a quello che

noi conoscevamo nel '90, nel funzionamento degli apparati radar, a seguito delle interviste al personale, vedete, come lo risolvono il dato tecnico, con interviste al personale, no, è come se io... se qualcuno mi dicesse come si svolge, quali sono le regole che disciplinano il processo penale in Italia io anziché prendermi il codice e vedere come è disciplinato dalle norme del codice, intervisto più addetti ai lavori e ognuno mi dà la propria versione, no, io ho un codice che mi disciplina con delle norme, che mi dice come si svolge un processo, ed è quello, non le interpretazioni degli addetti ai lavori, le norme sono queste, il manuale ci dice questo, e dice: "per noi rispetto a quello che noi conoscevamo nell'80 è stata una sorpresa, quello che abbiamo avuto in più ed è stato una sorpresa era una predisposizione di un estrattore agganciato al Radar Marconi singolare", è stata una sorpresa, ricordo che in particolare abbiamo fatto delle valutazioni anche sugli effetti di interferenza tra più soggetti vicini sulla posizione o sullo sdoppiamento e comunque sulla rappresentazione dei plots e questo particolare aspetto era noto in precedenza, ma non è stato tenuto conto nella

prima relazione, e perché? Se era noto perché non ne avete tenuto conto, scusate, ma è come se rifaccio l'esempio di prima, se c'è un articolo che mi prevede le aggravanti per un determinato reato, va bene, ma io lo so che ci sono e non ne tengo conto e perché, me lo devo giustificare perché non tengo conto. Così è stato fatto poi vedere quell'allegato alla relazione del '90, no, la descrizione del comportamento dell'estrattore, no, dell'estrattore del quale lui ha conosciuto le sigle in calce, la sigle di Cerra, di Esposito, la sua, quella di Pardini e ha detto che non faceva parte del manuale ma era un qualcosa elaborato da noi perché c'è la firma. E' stato chiesto se questo dava più informazione rispetto a quello conosciuto, conosciuto in precedenza e se questo poteva determinare un qualcosa di diverso su quella interpretazione, su quella indicazione dell'esistenza di due traiettorie, Giaccari ha detto le conclusioni sono che dopo il plots 0 ci sono due traiettorie, una traiettoria a distanza più bassa e una traiettoria a distanza più alta rispetto al radar. Nell'interpretare questi dati noi abbiamo tenuto presente anche quali erano le

caratteristiche del radar ed in particolare tutte le problematiche connesse al funzionamento degli estrattori e mentre questo dato non lo avevamo utilizzato anche nell'80, non lo avevamo preso in considerazione, e ma perché? Ancora una volta, ma perché? Nel '90 poi invece prendemmo in esame anche i due plots denominati -17 e -12 e la qualità di questi plots era alta, e quindi normalmente se i plots sono falsi allarmi, cioè falsi plots, se sono dovuti ad interferenza, al rumore termico del radar, cioè alla rumorosità intrinseca del radar, normalmente sono a bassa qualità, se invece o so bersagli aerei oppure sono interferenze, la qualità può diventare alta, nella fattispecie i plots -17 e -12 erano ad alta qualità, una interpretazione possibile ma non l'unica, sono le testuali eh, io sto leggendo quello che dice Giaccari, "è che questi plots -17 e -12 possano essere causati da una interferenza elettromagnetica esterna, incidente sui lobi laterali di antenna", ma allora non è l'unica, e allora perché ce la spacci in questo modo? Allora un'interpretazione possibile ma non l'unica, è che vi siano interferenze elettromagnetiche, allora se non è l'unica sono possibile altre

interpretazioni, quelle interpretazioni che possano essere collegate ad un bersaglio attraverso a quello che lui definisce bersaglio attraverso, perché hanno qualità quindici, hanno la saturazione. E poi si è chiesto dei punti 2A e 2B, e questo punto 2B dice, è quello che si ricollegerebbe al -17 e -12, il -17 e -12 sono ad alta qualità ed escludo che l'alta qualità possa derivare dal rumore termico, avete visto prima che ha detto che il rumore termico era una delle possibili cause e qui lo esclude, lo esclude perché è alta qualità, perché dice: "io mi aspetto dal rumore termico una qualità bassa per dire che è un falso plots, in questo caso lo devo escludere perché è la saturazione quindici e quindi non posso più farlo rientrare in una di quelle due cause di cui ha parlato prima, cioè del rumore, del rumore termico. La nostra interpretazione nelle traiettorie 1 e 2 non spiega - dice - io ho lasciato da parte il rumore termico e poi ho ipotizzato l'interferenza elettromagnetica derivante da un ripetitore televisivo", quindi come vedete comincia ad assottigliarsi, no, la giustificazione, il dato giustificativo della ipotesi di Giaccari, perché

prima ne dice due, poi vede che una di questa cade, perché è alta qualità, allora dice: "inferenze elettromagnetiche da ripetitore televisivo", ma poi questo lo vedremo, perché se così fosse si dovrebbe ripetere anche su altri velivoli, quella sera si sarebbe dovuto ripetere e non si è ripetuto e queste sono ipotesi che comunque se voi andate a leggere, ripeto, la relazione dell'80 non sono contenute queste due ipotesi che lui ha fatto nell'90. "La nostra interpretazione delle traiettorie 1 e 2 non spiega i punti -17 e -12 i quali hanno alta qualità, non è possibile e non spiegabili come rumori", non è possibile ipotizzare, perché non è stato fatto un calcolo rigoroso, ma solo qualitativo che derivino da lobo laterale di antenna a seguito di interferenza di onde elettromagnetiche" e allora? Non è possibile ipotizzare che derivino da lobo laterale di antenna a seguito di interferenza di onda elettromagnetica, ma non è quello che ci hai detto prima? Hai escluso il rumore e ora escludi anche questo? E allora me la dici una causa che determina l'insorgenza di questi echi? Sono passati dieci anni e hai cambiato una volta, me

lo vuoi dire, avevi detto che erano echi reali, poi hai detto che era rumore, poi hai escluso il rumore, poi hai detto che è interferenza elettromagnetica da lobo laterale e poi hai escluso anche questa, e allora da che cosa deriva? Nel 1980 sulla base delle cognizioni che noi allora avevamo siamo arrivati alle stesse conclusioni una delle tracce, ma che giustificava solo alcuni plots, non tutti, poteva includere anche i plots -17 e -12 e nell'80 questa ci sembrò possibile e ragionevole, allora attenzione, perché noi abbiamo detto che il nostro arco temporale noi dobbiamo ragionare non dal 27 giugno 1980 al 28 novembre 2003 e seguire, noi dobbiamo ragionare fino al 23 dicembre '80, ecco perché vi dicevo poc'anzi, il Processo Ustica non è poi un processo enorme, sconfinato, perché è localizzato. Nel 1980 a me interessa sapere che cosa ho nel 1980, cosa posso trarre da quel materiale, che interpretazione a quel materiale io posso dare, tutte le altre interpretazioni che magari anche altri fra venti anni potranno dare non ci interessano, perché noi dobbiamo operare, le persone operavano nel 1980. Allora che cosa ci dice Giaccari? Nel 1980 sulla

base delle cognizioni che noi allora avevamo siamo arrivati alle stesse conclusioni sulle traiettorie, una di queste tracce che giustificava solo alcuni plots e non tutti, poteva includere anche il -17 e -12 e il -17 e -12 e nell'80 questa ci sembrò possibile e ragionevole, come è sembrata possibile ragionevole a tutti tranne che l'Aeronautica Militare. Questo è l'unico dato sul quale bisogna ragionare, questo è il Processo di Ustica, tutti, tutti anche quelli che cambiano versione come Giaccari, ci dice che nel '90 l'unica conclusione possibile e ragionevole è quella che loro ci hanno consegnato nell'80, che è la stessa alla quale pervengono tutte le altre persone che si sono occupate dell'esame dei dati radar, tranne l'Aeronautica Militare. E' stato sentito anche Barale, è stato sentito anche Nucci, Barale è dipendente anche lui della "Selenia", si è occupato di sistemi del controllo del traffico aereo, Capo progetto del sistema A.T.C.A.S., cioè la persona, il sistemista che verifica e coordina le attività di realizzazione e le attività economiche. Ha seguito, appunto, anche questa vicenda, c'è tutto un suo curriculum

che io vi risparmio e anche Barale ha precisato che nell'effettuare il lavoro del 1980. Barale attenzione, mentre quando io ho parlato di Giaccari ne ho parlato sia per l'80 e sia il '90, per Barale io ne parlerò solamente dell'80 perché ovviamente lui non partecipa a quella successiva, alla redazione della relazione successiva. Quindi Barale ha precisato che "nell'effettuare questo lavoro avevano a disposizione dei manuali relativi al funzionamento dei vari apparati che riguardavano uno il <<Selenia>> e l'avevamo perché era nostro - dice - e uno il <<Marconi>>. La relazione la facemmo io e Giaccari e c'erano dei ritorni primari, non ricordo se erano due o tre che erano verso ovest, erano precedenti al punto zero ed erano dalla parte ovest e quindi non erano riconducibili sicuramente all'aeromobile DC9. Tutte le valutazioni sulle capacità di detezione dei Radar Marconi e Selenia furono fatte sulla base delle caratteristiche tecniche degli apparati", altro che, perché non poteva essere diversamente, ha precisato che i falsi echi dipendono fondamentalmente dal rumore termico e abbiamo visto che Giaccari ci ha escluso che in questa fattispecie essendo alta

qualità che non potevano essere... che lui non li associa poi al rumore. Alla richiesta se avevano considerato rilevanti i punti ad ovest rilevati ha risposto che la prima considerazione era quella di dire: "sono bersagli derivanti dal rumore, cioè non sono dei bersagli ma è semplicemente il sistema che ha fatto una detezione sbagliata - dicemmo - sì è vero, è possibile, perché i numeri sì se andavano ad analizzare su tutto il cielo radar la quantità di falsi bersagli era 10 alla -6, cioè uno ogni milione di punti, però c'è una correlazione temporale fra questi punti" e quindi facemmo un'ipotesi, una possibilità che potessero non essere degli errori ma che potesse essere un altro oggetto, se lo sono posti il problema, lo hanno risolto nel 1980 il problema. A Barale è stata mostrata poi la cartina, quella acquisita da Bosman, dove ci sono i punti segnati da Bosman e non da Russo, e dice: "questi sono due ritorni di primari che rispetto alla rotta del DC9 si trovano ad ovest e che non sono certamente correlabili ad DC9 perché sono al di là di ogni possibile errore, noi abbiamo fatto delle ipotesi di correlazione con i plots che sono successivi

al punto zero, poiché qualche ritorno primario era duplicato, il primo di questi doppi è quello che chiamiamo numero 2 e cioè... e quindi abbiamo ipotizzato, ripeto, da un punto di vista prettamente teorico che questo punto chiamato -11 ma che in realtà è -17 e il -12 potesse essere messo in relazione a questo punto 2" e quindi ha parlato di queste correlazioni e ha detto il perché anche della correlazione con i punti -17 e -12, il perché non potevano essere associati a tracce... a relitti dell'aereo, il plots 2B dice si trova a ovest del punto dell'incidente, non è compatibile con il trasporto, con il vento, perché sta nella direzione opposta del vento, questo punto 2 è correlabile con i punti -17 e -12 secondo correlazioni spazio temporali correlabili con un aereo che voli a velocità molto elevata probabilmente è al di sopra o circa la velocità del suono, Barale è intervenuto solo nel 1980 ed è pervenuto a queste conclusioni, cioè il punto 2 è correlabile con gli altri due, -17 e -12, secondo correlazioni spazio temporali correlabili con un aereo che voli a velocità molto elevata, probabilmente al di sopra del o circa la velocità del suono, questo punto 2 è un

punto di doppia battuta, la distanza che c'è fra le due battute rispetta le possibilità di errore note nell'80 in azimut in distanza rientra in un'area in cui l'errore è attribuibile a quella distanza con quel radar e in quelle condizioni non lo porta, anche se fossimo ad una probabilità di tre... ma non lo porta all'interno di quest'area rispetto a ciò che a noi era noto nel 1980, quindi è al di fuori di ogni possibilità di errore, è al di fuori, cioè non si può dare una giustificazione neanche con le impostazioni e le misure di errore del radar. **PRESIDENTE:** sospendiamo un quarto d'ora. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** va bene. (Sospensione).-

ALLA RIPRESA

PRESIDENTE: Prego Pubblico Ministero, può continuare! **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, grazie Presidente! Mi avvio a chiudere questa vicenda relativa alla "Selenia" analizzando diciamo l'ultimo, Nucci che è stato dipendente della "Selenia" fino al '63, dal '63 fino al giugno dell'88 e si è occupata del sistema A.T.C.A.S. di Fiumicino, Ciampino, del quale era il responsabile del servizio tecnico, poi ha avuto anche altri ruoli che poi voi potrete trovare

benissimo nella trascrizione dell'udienza a lui riservata, egli per quello che ci riguardava ha detto: "i dati di precisione del radar, per esempio la precisione distanza in azimuth e i meccanismi di funzionamento li abbiamo ricavati dai parametri normali desumibili teoricamente dalle caratteristiche del radar, così anche per i meccanismi di mascheramento, di funzionamento e queste nozioni le conosco da sempre e sono di uso comune e quindi abbastanza standard", allora anche da Nucci abbiamo la conferma di come si sono svolte queste attività, di come... il percorso che hanno seguito per redigere quella relazione del 1980 e quindi anche dalle dichiarazioni di Nucci unitamente a quella di Barale possiamo ricavare elementi contrari a quella che invece è stata l'impostazione di Giaccari e se a questo uniamo anche le incongruenze interne del discorso di Giaccari, possiamo ritenere che veramente Giaccari è venuto qui a raccontare qualcosa di non reale, di non vero, è venuto a raccontare un qualcosa per far passare una qualche ipotesi, una qualche lettura favorevole a qualcuno e quindi cercando di contraddire quella che invece era la realtà che

era emersa. Anche a Nucci è stato fatto vedere quel grafico di Bosman, acquisito da Bosman di cui abbiamo parlato prima, è stato chiesto delle ipotesi che erano state fatte all'epoca e se queste le avessero valutate e lui ha risposto di ricordare che era sostenuta da molti l'ipotesi del cedimento strutturale, e a quel punto noi andammo a vedere... volevamo vedere se per esempio si fosse... come si poteva immaginare questo cedimento strutturale e se si fosse per esempio persa un'ala, e questo secondo è importante questo passaggio perché evidentemente qui questa persona, questo tecnico non a caso fa riferimento ad una rottura, ad una rottura di un'ala e questo argomento poi noi lo vedremo in tutta la sua importanza relativamente all'ipotesi diciamo attribuibile a Casarosa ed Held della near collision, perché come abbiamo visto proprio dal particolare... dalla rottura di un'ala ritenuto come primo evento esterno ricollegabile all'ipotesi di interferenza, il vortice di estremità, è stata data una ricostruzione diversa sia come causa, sia come disintegrazione, causa della disintegrazione del velivolo DC9. Anche lui, anche Nucci ha parlato -17 e -12, i quali

furono collegati fino a immaginarne una traiettoria e anche lui ha detto che c'era da supporre che ci fossero più oggetti in quegli istanti diversi ed interferenti con il DC9, è stato chiesto poi di riferire se il punto 2, il 2 di cui abbiamo parlato prima rispetto agli altri punti, per esempio al punto 1 e al punto 3, cioè quello immediatamente precedente e quello immediatamente successivo che si trova all'interno dell'angolo presumibile di errore del radar e quale da loro conosciuto all'epoca e lo ha escluso riferendo testualmente: "non mi sembra ci sia uno spostamento forte e non mi sembra c'è uno spostamento forte e poi la presenza di due bersagli distinti indica che questi due bersagli distinti erano al di fuori di quella che noi chiamiamo la cella di risoluzione altrimenti il radar avrebbe dato un Echo unico, baricentrico rispetto ai due", e ha confermato, perché chiesto di spiegare se il punto 2 nelle loro valutazioni poteva essere correlato in tempo in termini spaziali e temporali con i punti -17 e -12 ottenendone una risposta affermativa, cioè il teste ha detto: "sì, tra i punti -17 e -12 e 2B facemmo delle considerazioni in questo senso, e

mi sembra che vi era la possibilità di una correlazione anche se non sufficiente a poter affermare con certezza che esisteva su un soggetto su una rotta interferente", quindi in sostanza Nucci ci conferma che è possibile, per loro era possibile parlare di correlazione, fu fatta questa correlazione, possibile ipotesi, ipotesi di traiettoria. A mio avviso due possono essere le spiegazione dei punti -17 o -12, o questi di Echi di una traccia di un ulteriore oggetto o quelli che noi chiamiamo falsi allarmi, quindi anche lui allo stesso modo si pone il problema se si tratta di un bersaglio vero o di un falso allarme, e dice: "le regolazioni standard che dipendono molto dalle condizioni locali e prevedono falsi allarmi di dieci alla meno sei, c'è un falso allarme ogni milioni di possibilità di Echo sullo schermo radar il numero delle scansioni radar osservato in questo caso giustificava la presenza di qualche unità di falsa allarme, quindi a mio giudizio questi Echi non si può dire con certezza che siano degli Echi veri, potrebbero essere falsi allarmi, però non possiamo nemmeno dire che sono sicuramente dei falsi allarmi", quindi come vedete l'unico ad

avere la certezza, seppur poi abbiamo visto con tutte quelle incongruenze seppur venendo meno quelle che erano le cause alle quali Giaccari attribuiva l'insorgenza di questi falsi allarmi, è solo Giaccari che assume questa posizione, perché abbiamo visto che gli altri due non sono così convinto come lo è Giaccari poi nel '90, perché nel 1980 Barale e Nucci dicono: "potrebbero essere falsi allarmi ma potrebbero anche essere oggetti veri", quei famosi bersagli attraverso... e solo Giaccari che nel '90, e questo bisognerebbe capire perché Giaccari, perché Giaccari cerca di fare e dice qualcosa di diverso. Infine è stato chiesto di riferire se con gli elementi di loro conoscenza nell'80, quindi con l'escussione degli aspetti di interferenza fra i vari oggetti fra loro era possibile trovare una spiegazione alla presenza di ritorni successivi a distanza così elevata come abbiamo detto prima, e il teste ha detto: "all'epoca non mi sembra che si poteva fare una cosa del genere" e dico questo perché? Perché prima Vi ho detto che è quello l'elemento temporale, noi dovevamo fare riferimento a quel periodo, ecco perché gli si fa la domanda sempre:

"ma all'epoca voi avevate, eccetera, eccetera" e Nucci ci dice: "all'epoca non si poteva fare, non mi sembra si potesse fare una diversa interpretazione" e allora quali sono le considerazioni che bisogna fare per questo aspetto? Che emergono nel 1980, alla fine del 1980 delle circostanze di fatto incontestabili, che sono le seguenti: i Tecnici lavorarono secondo quelle che erano le conoscenze degli apparati in quel preciso momento storico e non c'era elementi per applicare i principi diversi, neanche parzialmente da quelli standard e conosciuti, furono visti degli Echi a ovest del DC9 precedenti al momento del disastro, questi Echi furono identificati e individuati come -17 e -12, fu visto un plots 2B sempre ad ovest del DC9 che era posizionato al di fuori dei limiti estremi del fascio di antenna, quindi con nessuna possibilità di errore, fra questi plots fu fatta una correlazione secondo i criteri di distanza, di azimut, velocità e tempo stabilendo che c'era una correlazione e che potevano certamente rappresentare la traccia di un velivolo, è stato evidenziato che in base alle conoscenze dell'80 il plots successivo denominato 2B era abbastanza

distante dal punto di caduta del DC9 e non era attribuibile ai frammenti, perché si trovava controvento, e non era spiegabile se non come un Echo vero, cioè attribuibile... prodotto da una presenza di un oggetto che passava da lì con una determinata velocità, il plots 2 poteva essere correlato secondo i criteri e i parametri visti prima con il -17 e -12 e farne una traccia, questa traccia poteva essere collegata agli Echi che vengono... ad alcuni Echi che sono stati registrati dopo il punto zero, quindi dopo la caduta del DC9 e quindi ad alcuni Echi che non sono, come ha spiegato, hanno spiegato anche i Consulenti di Parte Civile che non sono sicuramente attribuibili ai frammenti dell'aereo in caduta. Anche le conoscenze acquisite nel '90 relative ai margini di errore del radar non è stato, anche con queste conoscenze, non è stato possibile spiegare diversamente il plots 2B, e Vi ho richiamato quanto è stato detto per esempio da Nucci. I punti 17 e 12 erano ad alta qualità, 15, quindi la saturazione mentre abbiamo visto che i falsi plots non hanno alta qualità viceversa sono di bassa qualità, quindi questo è un altro elemento che ci fa ritenere, ci fa pensare con

certezza che non siamo in presenza di un falso allarme. Come è possibile evincere dal contenuto della "Selenia", dalla relazione "Selenia" dell'80 e dalle dichiarazioni rese dai Tecnici redattori la situazione che a loro si è presentata nell'immediatezza, quindi pochissimi mesi dopo era quella che si poteva definire come presenza di velivoli diversi dal DC9 che con la traiettoria di questo interferire. Abbiamo visto che nel '90 si cerca di giustificare quindi Echi come falsi allarmi dovuti a rumore tecnico o alla propagazione di antenne televisive, questa tuttavia abbiamo detto questa ricostruzione non convince per due ragioni, una logica e una scientifica, la prima è che se così fosse stato quegli Echi si sarebbero dovuti ripetere sempre anche sugli altri voli, la seconda è che i plots avevano qualità altissima, avevano qualità 15 e quindi come da loro stessi affermato non poteva trattarsi di falsi Echi, queste sono le conclusioni che si possono trarre, le sole. Sono stati utilizzati i manuali, sono stati utilizzate le monografie, sono stati studiati questi radar secondo i collaudi che erano stati fatti ed erano stati presi per buoni ci ha detto Giaccari i

funzionamenti e i collaudi, e quindi tutto questo non poteva lasciare dubbi su quella ricostruzione, quello che avviene dopo dieci anni, ripeto, ammesso che sia fondata quella ricostruzione non rileva più, perché sono dei fatti successivi, sono dei fatti, degli elementi, delle circostanze che vengono prese in considerazione in un momento che non ci interessa, senza contare che non vi è certezza al riguardo, nel senso che nessuno ci può dire, ammessa che fosse vera quella ricostruzione, quali cambiamenti, quali modifiche ci possono essere state, quando queste modifiche possano essere state effettuate, non abbiamo una documentazione che ci possa dire con certezza, che ci possa far stare tranquilli, che ci possa tranquillizzare sia sul fatto delle avvenute modifiche, sia sul periodo, sul tempo di queste eventuali modifiche, abbiamo detto che nessun valore aveva ed ha la fondatezza dell'ipotesi prospettata di eventuali altri velivoli, non aveva l'Aeronautica... non poteva fare alcuna valutazione in merito, l'Aeronautica Militare doveva trasferire solo i dati di fatto acquisiti, non valutare se era fondata o non era fondata.

Quindi anche dalla valutazione di questo primo intervento della "Selenia" emerge... viene confermato quel dato di cui finora si è parlato, quel dato certo. Abbiamo detto che nel '90 c'è l'altra... nel febbraio del '90 c'è anche la seconda relazione e questa seconda relazione è fatta... a questa relazione partecipano Galati e Pardini, Galati è stato sentito come Pardini nel corso del dibattimento e a lui sono state fatte vedere anche... sono stati fatti commentare i risultati di quella sperimentazione di volo che fu fatta con l'intercettazione del 1985 e tutti quanti ricorderete, quindi le figure sulla simulazione e tutti quanti ricorderete l'equivoco in cui è incorso il Galati quando gli si chiedeva di rispondere su una certa cosa e lui aveva risposto su un'altra, e quindi si fece rilevare che la spiegazione data era quella che era relativa alla mancata visione del DC9 e non quella dell'F104 sulla quale invece era stato richiesto un suo commento, il Galati ha anche affermato su altro argomento che è possibile che un oggetto che può resistere non venga rilevato per un numero anche consistente di battute e quindi questo giustificerebbe quegli intervalli

temporali fra le battute -17 e -12 ed ha detto come in questo caso, nel caso che era stato fatto vedere addirittura dalla 8 in poi non abbiamo più battute del primario e dell'F104, questo non implica che non sia possibile immaginare che quella precedente fosse una traccia di un aereo reale, implica semplicemente che per una serie di ragioni l'aereo non è stato più rilevato successivamente, quindi che cosa ci spiega Galati, ci spiega che in effetti la mancanza di alcune battute in relazione ad un particolare tipo di aereo, le sue particolari dimensioni e in considerazione della distanza di questo velivolo dal radar può determinare la mancanza di alcune tracce, cioè può determinare una situazione in cui non ci siano -17, -16, -15 e così via, ma ciò non implica che quella, per esempio -17 e -12, non sia una traccia di aereo reale, implica semplicemente che per una serie di ragioni l'aereo non è stato rilevato successivamente. Anche Pardini è stato sentito, Pardini è anche lui esperto, Vi rimando per i suoi curriculum, per le sue attività quanto da lui stesso riferito nell'udienza in cui è stato sentito, ha precisato che la relazione fu fatta sulla base della

normale concezione dei funzionamenti radar, e dicendo testualmente quella canonica, ha anche detto che il percorso... diversi risultati diversi a cui loro pervennero nel 1990 è stato il seguente, "cioè spiego il nostro percorso, perché secondo me è stata anche una fortuna, direi quasi un caso trovare questo tipo di comportamenti del radar" e allora Voi vedete come qui non c'è una, come dire, una sicurezza tecnica come quella che ha voluto far apparire Giaccari, no, perché Giaccari è venuto sicuro, tranquillo ha detto "fermi, io mi ero sbagliato perché non avevo considerato questi dati tecnici che io non conoscevo, ora che li ho conosciuti", ricorderete tutti quanti quello che si è detto in relazione a queste affermazioni di Giaccari ma dice: "in relazione a questi dati tecnici che io poi ho potuto conoscere cambio tecnicamente la relazione e il contenuto della stessa", Pardini che lavora con Giaccari dice un'altra dice, dice: "per me è stata una fortuna, direi quasi un caso" e ci spiega il percorso, dice: "analizzando i plots successivi all'incidente ci accorgemmo che essi si correlavano secondo due traiettorie che come particolarità avevano quelle di essere legate

come se fosse un guinzaglio fra gli uni e gli altri, in particolare i plots dopo l'incidente si muovevano secondo una traiettoria circolare che mi sembrò inverosimile, ci spinse ad indagare in dettagli il funzionamento dell'estrattore, avevamo della documentazione tecnica, monografia e ci accorgemmo che c'era un paragrafo in cui si spiegava la logica antisplitting, la tecnica dell'antisplitting nell'80 si conosceva, si conosceva la logica perché era noto a tutti i progettisti degli estrattori e per tutti coloro che li attuavano", e quindi si conosceva, c'era un paragrafetto, guarda caso è stato quel paragrafetto che forse Giaccari gli è sfuggito, certo può capitare, a quanti... a noi, magari abbiamo fatto degli esami, ci siamo preparati su cento paragrafi però ce n'erano centuno e ci fanno l'interrogazione proprio su quello che non avevamo studiato e che avevamo ritenuto meno importante o su quello dice: "tanto il Professore su questo non interroga" e poi sfortuna ci interroga proprio su quello, dice: "Professore non l'ho studiato, mi è sfuggito" e così ha fatto Giaccari, fa tutti i paragrafi e dice di non aver letto proprio quello. E' stato chiesto... ha

ribadito che era una sorpresa questo elemento di novità e quant'altro, è stato chiesto a Pardini come fecero a verificare che anche nell'80 l'estrattore era settato in una maniera o poteva essere in una maniera diversa, e il teste ha detto: "ecco - dice bene, questa obiezione c'è stata fatta dai Periti della Commissione Blasi", no, perché dico vedremo che la Commissione Blasi dice: "ma chi mi garantisce, voi state dicendo una cosa nuova, ma sulla base di cose nuove mi... che voi dite essere presenti già all'epoca, ma chi mi garantisce che ciò è vero", e lui dice: "questa obbiezione ci fu fatta dai Periti della Commissione Blasi che disse: <<ma chi mi garantisce che la sera dell'80 l'estrattore associato al Radar Marconi era settato in quel modo>>", questa era una domanda legittima, perché l'incidente era stato dieci anni prima, ci potevano essere stati dei cambiamenti, vedete, e allora è vero, allora non me lo invento, cioè quella domanda che mi sono fatto io qualche ora fa, eh, ma loro se la sono fatta pure loro, dice certo è avvenuto dieci anni prima che sappiamo. Ci potevano essere stati dei cambiamenti, ci potevano essere stati dei settaggi diversi,

diciamo tenuto conto che ci sono delle operazioni di allenamento durante il lavoro operativo, e dice: "non c'erano documenti che attestassero il settaggio effettuato prima del 1980, ma noi ci siamo convinti" e va be', ti sei convinto su che cosa? Su che cosa ti sei convinto, su quello che ti ha detto Bruno Giordano, va bene. "In base alle diverse modalità di funzionamento dell'estrattore, allora abbiamo dato una interpretazione nuova ai plots di solo primario successivi al punto zero, indicandoli come derivanti dal DC9 e precisamente da parte staccatisi dello stesso. La diversa modalità di funzionamento dell'estrattore Marconi, non consentiva di spiegare però i plots antecedenti, ed ad ovest di esso, cioè il -17 e il -12, questa è una cosa totalmente indipendente con la logica antisplitting dell'estrattore, non c'è nessuna relazione". Quindi loro con questo diverso approccio, spiegano i punti successivi, ma comunque anche questa diverso approccio non gli consente di dare una spiegazione diversa a quei punti antecedenti. I plots -17 e -12 potrebbero essere dei plots veri, in quanto per essi si è registrato una qualità di risposta nel limite

massimo, cioè di quindici, cioè di quello della saturazione. Questi plots però, perché c'è sempre un però, perché quando si tende ad ammettere un qualcosa si deve cercare di trovare un qualche elemento per dire: ma attenzione non credeteci molto, dice: "però sono stati visti solo dal Radar Marconi e non dal Selenia, che aveva una minore sensibilità a quell'altitudine". E allora questo che cosa si... induce, questo deve porre nel nulla tutto quanto, cioè siccome l'ha visto il solo Marconi, non l'ha visto il Selenia, non ci sono? Ce li siamo inventati, se li è inventati il Marconi? E tuttavia il teste non ha potuto fare a meno di ammettere su evidenziazione dell'ufficio, che anche i punti sicuramente veri, successivi al punto zero, sono stati... non tutti sono stati visti dallo stesso Selenia. E allora? Allora io ti dimostro che alcuni punti veri che ci sono, non sono stati visti dal Selenia e quindi il Selenia che ha una portata minore, come non ha visto quei punti che noi sappiamo certo esserci, come non ha visto quei punti, non ha visto anche altri punti, è normale, ci dirà qualche altro... il Selenia vedeva poco, però quando vedeva, vedeva bene, quindi il Selenia

vedeva meno rispetto al Marconi. Quindi non ci deve sorprendere se alcuni plots che vengono visti dal Marconi, non vengono visti anche dal Selenia, in considerazione anche di questa circostanza che vi ho ora detto, che alcuni plots certi, veri, esistenti, non sono visti dal Selenia. E così via, poi ha confermato che il -17 e il -12 potevano essere correlati e sono stati correlati con il 2b e su questo 2b in ordine al quale sono state chieste delle delucidazioni, in particolare, se esso creava dei problemi di interpretazione prima che venisse verificata la logica di funzionamento dell'antisplitting, il teste ha fornito una risposta positiva e cioè "la distanza tra i plots che appartengono sicuramente al DC9 e questo plots, vista in termini così assoluti, astratti, sembrerebbe eccessiva, innaturale, per cui vista in termini assoluti sarebbe praticamente impossibile che un oggetto, un pezzo di oggetto appartenente a questa zona si sia andato a spostare di così tanto in così poco tempo, un paio di scansioni, ciò è impossibile, riteniamo che è contro vento". I plots doppi obbligatoriamente appartenevano ad un oggetto distinto, anche alla luce di questa nuova

interpretazione, per cui non poteva essere un oggetto unico, quindi anche alla luce di questa interpretazione, il 2b non può essere spiegato diversamente se non con il riferimento ad un oggetto che sta volando e che è correlabile al -17 e -12, però, perché c'è sempre il però, perché anche lui alla fine deve dire c'è questa traccia e correla il -17 e correla con il -12, lo correla con il 2b, poi lo correla con altri, però dove cade tutta l'impalcatura, secondo Pardini? Dice: "correla con l'8, con il 9", dice: "attenzione, l'impalcatura cade al 13, eh... voi - dice - fate attenzione al 13", no, per chi mette... abbiamo tutta una serie di traiettorie, ci sono alcuni che inseriscono il 13, dice: "attenzione, va bene, correla con -17 e -12, 2b, 8, 9... eh, poi arrivo al 13, e il 13 mi fa cadere tutto, perché il 13 è molto arretrato rispetto al 9, quindi sarebbe una traiettoria improbabile e quindi il 13 smentisce tutto, fa cadere tutta questa impalcatura", io vi sto leggendo testualmente quello che ha detto, Pardini. E quindi spiega, però quando spiega fino al 13, lui lo spiega nei termini giusti, nei termini che noi accettiamo e addirittura dice:

"quando vidi la relazione Blasi, che è quella che fa tutte queste traiettorie e c'era un dipendente dell'"Alenia" io lo tranquillizzai e dissi <<guarda, mi sembra ineccepibile, prima di quella integrazione>>, quindi prima dell'integrazione loro, <<mi sembrava tutto convincente, poi andando a scavare ci sono queste sbavature>>. Allora è tutto convincente, quindi anche le traiettorie ipotizzate dal Collegio Blasi sono convincenti, però noi dobbiamo trovare un qualcosa, la dobbiamo trovare perché Giaccari, cerca di darci una mano in un modo, no, Pardini deve cercare di darci una mano in un altro modo e allora dice "va bene, mi convince tutto, sono d'accordo con voi, fino al 12, però poi il 13 mi fa cadere tutto, però fino al 13 è tutto giusto", per questo plots doppio, eccetera. Al teste è stato chiesto se era possibile fornire una spiegazione al fatto che nei plots doppi del Selenia non c'è nemmeno un doppio plots, perché ci sono plots doppi, rilevati dal Marconi e ciò nonostante il fatto che le due traiettorie diverse potrebbero far pensare che ci poteva essere un doppio plots e invece non ce ne era neanche uno e sull'argomento il Pardini si è

limitato a dire che "trattavasi di sequenze perfide, qualcuno all'inizio e non poi, hanno attribuito identità all'oggetto diverso dall'aereo, soltanto ai doppi plots e su questo non ci piove". Allora il fatto del doppio plots è una certezza, che c'è un secondo oggetto a quella distanza, perché il mascheramento inquina l'angolo e non la distanza. Il Presidente due volte gli ha fatto osservare una cosa, che spesse volte i doppi plots non se ne riscontrano per molte battute e il teste ha evidenziato l'esattezza e la correttezza dell'osservazione affermando che "ciò si spiega per il Marconi con la tecnica del mascheramento, anche se a volte i famosi plots doppi sono così forti, oppure così angolarmente già un pochino separati, che riescono a dare detenzioni" e all'ulteriore puntualizzazione del Presidente, che però sembra strano, come mai proprio nemmeno un doppio plots nel Selenia, dato che il relitto sembra fosse abbastanza grosso quindi come possibilità di detenzione ogni tanto doveva essere abbastanza grande questa possibilità e quindi a tutto lo sciame di detriti e non è mai successo, per esempio, questo rilevamento, il teste si è

limitato a dire: "teoricamente qui avrebbe potuto vederne quattro su questa traiettoria, un quattro qua e non l'ha visto però è così, il Selenia vede meno del Marconi, ma quando vede, vede bene", quindi ci conferma che il Selenia in alcuni casi non ha visto. E allora che cosa possiamo dire. Che il rilievo di Pardini e i rilievi della relazione "Selenia" non sono... della seconda relazione "Selenia" non sono decisivi. Queste relazioni vengono fatte dieci anni dopo, non abbiamo una documentazione che ci consente di dire con certezza quando sono avvenute queste... se ci sono state e se ci sono stati, quando si sono verificati questi cambiamenti. Qualcuno ci dice che è stato addirittura una sorpresa, quasi un caso, trovare questi cambiamenti. Abbiamo visto che comunque, anche con questi cambiamenti, il -17 e il -12 non si potevano spiegare come in altro modo, quindi come falsi Echi, abbiamo visto che questi plots sono correlabili con altri plots successivi all'incidente, fino, almeno fino al 13 poi il 13 fa cadere, secondo Pardini, l'impalcatura. L'unico elemento che noi possiamo trarre, l'unico elemento che noi abbiamo per capire un po', per cercare di capire un po' quale

è stata, quando può essere... se c'è stata e quando può esserci stata qualche cambiamento sul settaggio o comunque sull'allineamento del radar Marconi, dicevo, l'unico elemento che possiamo utilizzare sono le dichiarazioni di Labozzetta, dalle quali emerge che l'allineamento al nord geografico del Radar Marconi è stato fatto nell'83 e che in precedenza tutti erano allineati al nord magnetico. Ci ha detto anche un'altra cosa sul problema dell'antisplitting, riferendo che questo dispositivo era già attivo al tempo in cui fu fatta la cosiddetta valutazione di linea che secondo me è del '75, è avvenuta tra il '75 e il '77, quindi vediamo in epoche tutte ben precedenti a quelle dell'80. Quindi, da ciò possiamo evincere che nell'80, chi opera con quelle... su quei radar nell'80, tutti gli elementi di funzionamento sono conosciuti fino nel 1980, non ci sono elementi diversi e non possiamo quindi dire che quel lavoro che fu fatto nell'80, fu fatto male e viceversa il lavoro successivo che viene fatto male. Viene fatto, oh Dio, male, viene fatto per portare acqua ad una tesi, ad una tesi che doveva andare a contrastare quella che emergeva, che era emersa in maniera

incontrovertibile, a tutti quanti coloro i quali si erano occupati della vicenda. E allora è forte, è forte il sospetto che nell'89, '90, in quegli anni, si è cercato di individuare quali modalità di funzionamento del radar potessero giustificare quei tracciati esistenti, cioè noi nel 1989 - '90, dobbiamo cercare... si muove qualcuno per cercare, perché ricordate le indagini stanno andando avanti, bisogna cercare di trovare un qualcosa che vada a giustificare in maniera diversa quella che era il dato univoco, abbiamo detto, valutativo dei dati di cui si era in possesso. E allora in quell'epoca si è cercato di individuare modalità diverse ma modalità teoricamente diverse non quelle modalità pratiche con le quali funzionava il sistema radar quindi trovare modalità di funzionamento del radar che potessero giustificare in maniera diversa i tracciati esistenti, piuttosto che interpretare quest'ultimo sulla base delle caratteristiche note e attestate dai manuali dei due apparati. Quindi questa è la conclusione che ritiene dover porre l'Ufficio alla Corte. E io passerei a valutare ora, i lavori della Commissione Luzzatti, che come tutti sanno è la Commissione

che si è occupata, nell'immediatezza delle cause della sciagura aerea, ed è una Commissione ministeriale nominata dal Ministro dei Trasporti. La Commissione ha esaminato tutte le emergenze che via via sono venute fuori, cioè quindi i dati della "Selenia" i dati della relazione dell'N.T.S.B. e la relazione "Itavia" e ha detto che solo le informazioni della Difesa Aerea, non avevano apportato alcun contributo significativo ai suoi lavori, quindi solo le informazioni della Difesa Aerea, solo da queste non aveva potuto trarre alcun giovamento nella indagine e possiamo capire perché. La relazione preliminare di questa Commissione sullo stato delle indagini aggiornata al 5 dicembre dell'80, ha espressamente evidenziato, "la Commissione ha giudicato insufficienti i dati forniti dall'Aeronautica Militare e ha richiesto la disponibilità dei nastri originali" ha giudicato insufficiente. I componenti della Commissione si sono soffermati anche sulla singolarità che presentavano le registrazioni di Marsala e sulla circostanza che l'analisi del mal funzionamento del citato radar si basava su quanto riferito e ciò a causa del segreto di stato postumo. I lavori della

Commissione Luzzatti si sono conclusi il 16 marzo dell'82 e i componenti della Commissione sono pervenuti, fra l'altro, alle seguenti conclusioni. "È esclusa la possibilità di un cedimento strutturale, è possibile ipotizzare la presenza di un oggetto non identificato che viaggiava in direzione trasversale al DC9, ad alta velocità, è possibile il cedimento strutturale dovuto a deflagrazione esplosiva". Quindi la Commissione dice: "al momento non si è grado di affermare se l'ordigno fosse collocato a bordo prima della partenza, ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile". È ovvio che quando si dice, se provenisse dall'esterno dell'aeromobile non possiamo pensare ad una bomba, ma dobbiamo pensare ad altro e questo altro non può che essere un missile. Queste sono le conclusioni della Luzzatti, come vedete non si parla di cedimento strutturale, quello che invece ci avevano presentato l'Aeronautica. Vengono qui evidenziate cause di caduta dell'aereo che l'Aeronautica non ha mai riferito a nessuno, pur avendole ipotizzate nell'immediatezza. Vi ricordate anche sull'esplosione a bordo, la telefonata, no, sono stati sentiti a dibattimento

alcuni dei componenti di questa Commissione, è stato sentito Bosman, il quale ci ha detto che le cartine, la carta che aveva ricevute vi erano... "nelle cartine vi sono delle annotazioni manoscritte a matita che non c'erano quando mi fu data la carta, mi ricordo che ci scrissi io sopra, feci dei cerchietti con l'indicazione -11 e -12, la cartina non l'avevamo avuta subito, mi pare che passarono alcuni giorni dopo l'evento. Con Lund...", che abbiamo visto prima, Lund lavorava, diciamo, con la Commissione Luzzatti, "...eravamo d'accordo insieme nell'ipotizzare che ci fosse stato un velivolo che avesse attraversato questa traiettoria dell'aereo e che poteva ipotizzarsi un lancio di un missile. La nostra convinzione si è formata sulla base del fatto che qua ci sono le tracce primarie di questo fantomatico aereo che percorre la trasversale e le tracce del velivolo DC9". Questa...", perché lui poi ha indicato una serie di traiettorie, "...questa a ovest la 2, indubbiamente è quella dell'altro aereo. Nell'occasione in cui ci consegnò la cartina il Russo non ci riferì dell'esistenza di altri ritorni, di altri plots che non erano riportati,

che non erano indicati sulla cartina. Nella mappa fornitaci dal Russo, non c'erano annotati i famosi plots -17 e -12, è stata una ipotesi che noi abbiamo formulato prima che la "Selenia" fosse stata investita dall'incarico. L'annotazione dei plots -17 e -12 la facemmo mentre stavamo insieme io e Lund, probabilmente le avrà segnate lui, sono annotazioni poste prima di andare in "Selenia", questo velivolo che ipotizzavamo presente facendo i conti, veniva ad una velocità quasi supersonica. Comunque su questo tracciato, quello di Russo, non c'erano quei plots -17 e -12 che sono stati apposti dopo". Per fare questo... dice: "alla fine tutti quanti i componenti del sottogruppo radaristica abbiamo capito che c'erano delle tracce attribuibili ipoteticamente ad un velivolo, tutti ne hanno preso atto". Il teste quindi ha spiegato quanto è stato rappresentato sulla cartina, mostrando la traiettoria del DC9 e i punti che secondo lui erano attribuibili ad altre traiettorie, chiarendo che le conclusioni che lui... che per le conclusioni che lui aveva tratto, non necessitava su quel punto una specifica competenza radaristica. È stato sentito

anche... e qui il dato centrale è che non furono, non c'erano quei dati, quei punti -17 e -12 che erano importanti, perché come dicevamo ieri, erano stati tolti, erano stati volutamente e dolosamente, arbitrariamente non indicati in quel plots. È stato sentito Luzzatti, che ci ha spiegato qual era il compito della Commissione. Ci ha detto che esclusero il cedimento strutturale e che rimasero le ipotesi della implosione e della esplosione. Rimasero le ipotesi della implosione o della esplosione. "La presenza di altri aerei è una ipotesi che maturò attraverso gli studi fatti da altri enti che si erano occupati, cioè l'"Itavia", l'N.T.S.B. e i lavori della "Mcdonald's" e per noi quello del... l'incidente del DC9 fu fin dall'inizio - ha detto- particolare, perché era avvenuto in maniera, diciamo, inconsueta, su un velivolo che stava volando tranquillamente senza alcun particolare problema". E anche lui ha sottolineato l'importanza dei dati radar, ha detto: "soprattutto all'inizio quando sostanzialmente non avevamo altro, la conoscenza dei dati radar era un elemento importante, ed è stato poi un elemento importante, perché

unitamente alle ulteriori conoscenze che sono venute dopo, sullo stato, per esempio, delle salme, potremmo ragionevolmente ipotizzare una estrema subitaneità dell'accaduto, che ci portò ad escludere appunto il cedimento strutturale e l'ipotesi del cedimento strutturale è stata abbandonata abbastanza presto". È stata fatta poi un'altra... ha detto, dice: "nel momento in cui noi abbiamo iniziato ad esaminare i tracciati radar, era per noi importante, escludere l'ipotesi della collisione", perché proprio con i tracciati radar, loro potevano vedere se c'era la presenza di qualche altro velivolo e quindi in caso di accertamento negativo potevano escludere anche questa ipotesi, quella della collisione come avevano poi escluso quella del cedimento strutturale. È stato chiesto poi infine, cosa avrebbe fatto, come Commissione, cioè se avesse conosciuto l'esistenza dei punti -17 e -12 nel momento in cui ha iniziato i lavori, in particolare è stato domandato: "avrebbe esaminato l'ipotesi dell'interferenza con un altro aereo? Avrebbe esaminato la possibilità che le due rotte si fossero incrociate? Se li avesse conosciuti il 3 luglio, inizio dei lavori, lei li avrebbe

iniziati in quella data?" e Luzzatti ha risposto testualmente "certamente, presumo, avrei iniziato il 3 luglio", invece loro se li sono dovuti ricavare dopo, questi dati, perché non erano stati riportati dall'Aeronautica. È stato sentito anche Peresempio, il quale ci ha parlato del lavoro fatto da Lund, del tracciato, del grafico fatto da Lund che consegnò dicendo che poi lui doveva ritornare in America e ha detto "io sono rimasto colpito dal fatto che Lund ha visto qualcosa che non era così chiara e che quindi dovevamo approfondire". È stato sentito Mosti che è insieme a Russo e ad Antonini, faceva parte di quel sottogruppo, diciamo, radaristico, che si è occupato di questa cosa, e ha detto: "mi sembra che il Colonnello Russo mi disse che aveva fatto il plotting e il tracciato del DC9 e da lì è uscita fuori tutta quanta la considerazione sul DC9, sul volo. Dalle successive attività svolte ci fu la conferma che dissero che per tre punti passava una traccia di un aereo e quei tre punti appunto, potevano individuare un velivolo che intersecava la traccia nella traiettoria del DC9. Mi ricordo che la "Selenia" cominciò a studiare i tabulati e disse che c'era la possibilità che

quei tre punti, tre tracce, poteva essere, poteva rappresentare un aereo. Anche l'"Itavia" ricordo che studiò, separatamente dalla "Selenia" la cosa e anche l'"Itavia" pervenne alle stesse conclusioni. Ci dissero che c'erano degli Echi radar che non potevano essere associati a parti di aereo che cadevano", ovviamente con riferimento ai punti dopo la caduta. Anche Ruscio, che era Ispettore principale del ruolo della circolazione aerea di assistenza al volo della direzione generale dell'aviazione civile, ha fatto parte di questa Commissione e anche lui ricorda che c'era una traccia a ovest che fu correlata con altre tracce sia dalla "Selenia" che dal N.T.S.B. e in ordine ai rapporti con il Russo, ha detto: "in merito al tracciato, ad una possibile interpretazione di questo tracciato, credo, una volta il Colonnello Russo delle difficoltà riscontrate per farla e che delle tracce del radar disse che per quanto concerneva il radar di secondario non c'erano problemi, che sembrava tutto regolare e ci disse che il secondario aveva funzionato fino quasi all'ultimo e che poi si vedevano dei plots che si disponevano verso est". Verso est, cioè quelli

attribuibili eventualmente, non tutti, ai pezzi dell'aereo, non parla, non gli ha parlato di quelli a ovest. Il materiale fu portato in America all'N.T.S.B., l'esperto fece l'ipotesi dell'attraversamento della rotta dell'aeromobile "Itavia" da parte di un oggetto non identificato che si trovava tra le quattro e le sette miglia nautiche distanti. Quindi anche qui è importante, vedete, Ruscio che parla con Russo e Russo gli dice quello che fa comodo, quello che faceva comodo all'Aeronautica, che dice: non ci sono problemi, la traccia del DC9 è questa fino all'ultima risposta di secondario, non ci sono problemi". Poi ci sono anche altri punti, ci sono dei punti a ovest, cioè sono dei punti a est e basta", di altri punti che lui ha visto a ovest si guarda bene dal parlare. Tutte queste circostanze sono state confermate anche da Sclerandi, altro appartenente, altro componente di questa Commissione, il quale ha specificato "se ricordo bene anche la "Selenia" aveva tirato fuori un paio di queste tracce, la più importante era quella correla... indicata con i famosi 3 e -17, -12 e 2b, con i quali è stata poi costruita una traccia". Quindi, quali considerazioni trarre

anche dall'attività della Luzzatti. Anche questa Commissione perviene a risultati che sono coerenti con quelli cui erano pervenute le altre persone, anche questa Commissione si attesta sulla esistenza di una causa della caduta del DC9 che sicuramente non è il cedimento strutturale, che sicuramente è attribuibile ad un fenomeno diverso, che può essere esterno o che può essere interno. E che può essere esterno, anche loro lo deducono dal fatto dei lavori che hanno analizzato e che associano tutti quanti un velivolo ad alcuni plots che erano stati registrati. Si dice... si può dire che alcuni di quei plots, quelli successivi potevano essere attribuiti, possono essere attribuiti a frammenti, a parti dell'aereo ma sicuramente altri noi, perché è impossibile che gravi di modeste dimensioni possono aver determinato immagini radar con qualità quindici, quali quelle registrate dai due radar, trattandosi di gravi di forma diversa e peso diversi sui quali agiva la forza, solo la forza della resistenza aerodinamica e un vento di cento nodi, solo una parte limitatissima dei gravi ipotizzati avrebbe avuto una velocità di caduta compatibile con le

traiettorie ipotizzate per lo sciame dei vetri. Questa emergenza con quelle di cui si è detto, sono dati di fatto incontestabili, queste che finora abbiamo detto sono le conclusioni con cui sono pervenuti tutti quelli che si sono occupati della vicenda in quel momento. Presidente un attimo! **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** a questo punto, Signor Presidente, a questo punto dell'esposizione noi siamo arrivati a tutti i fatti ovviamente di natura tecnica inquadrabili entro l'anno 1980, la prima prerelazione Luzzatti viene infatti depositata nel dicembre 1980, a questo punto poi il collega Erminio proseguirà a suo tempo invece con i dati peritali o paraperitali veri e propri che si collocano però in un'epoca ovviamente molto successiva, per motivi di organizzazione interna dell'ufficio noi riteniamo pertanto nella prossima udienza parlare, ovviamente con riferimento al dato peritale, ma anche e non solo al dato peritale, della vicenda del Mig libico e del quale tratterà la collega Monteleone che si incastrona nella vicenda in un certo senso in un modo a sé stante, vorrei però poiché comunque la vicenda relativa al Mig libico fa parte del capo

di imputazione, uno dei sottopunti del capo di imputazione, vorrei impiegare queste poche decine di minuti che mancano alle 14:00 e credo che ne impiegherò anche meno, per illustrare brevemente i profili del capo di imputazione così come rubricato da questa procura. Va anzitutto puntualizzato, e in questo c'è anche ovviamente un profilo di autocritica, diciamo così, perché il capo di imputazione lo ha fatto questo ufficio, quindi anche il sottoscritto, ma doverosamente precisato che non appare pertinente nella rubrica la contestazione di omessa comunicazione di notizie oltre che alle Autorità Politiche, anche all'Autorità Giudiziaria, intendiamoci, non già perché ove ne sussistessero i presupposti determinate notizie non dovessero essere comunicate anche alla Magistratura e nel prosieguo della requisitoria vedremo a suo tempo che anche questo ha un suo profilo e una sua rilevanza, bensì perché appare del tutto estraneo alla tipologia di questo reato tutto incentrato su una condotta volta ad impedire l'esercizio dell'attribuzione del potere esecutivo, l'inserimento di presunti comportamenti devianti finalizzati invece ad ostacolare le funzioni

dell'Autorità Giudiziaria. Per cui nel capo di imputazione in primis va detto che va sicuramente, diciamo, depennato, ritenuto non sussistente proprio in diritto prima ancora che in fatto, il riferimento alla omessa comunicazione di notizie all'Autorità Giudiziaria, anche se poi vedremo in termini di motivazione questo potrà avere un profilo e una rilevanza. Va poi fatto un altro profilo di autocritica anche se riterrei solo formale, che non incide nella sostanza, cioè va dato atto che nella formulazione della rubrica non sono state esplicitamente menzionate le mansioni rispettivamente ricoperte all'interno dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare da singoli imputati e precisamente le sappiamo bene tutti, Capo di Stato Maggiore per il Generale Bartolucci, Sottocapo di Stato Maggiore per il Generale Ferri, Capo del Terzo Reparto per il Generale Melillo e infine Capo del Secondo Reparto alias S.I.O.S. per il Generale Tascio, ritiene peraltro il Pubblico Ministero che trattasi di una omissione di rilevanza solo materiale e non solo perché in fatto del collegamento di tale specifica funzione con

l'accusa, è stata data ampia contestazione agli imputati sia nell'interrogatorio reso in istruttoria e sia in sede di esame a questo dibattimento, ma anche perché questo collegamento tra queste funzioni e le presunte condotte delittuose era stato già evidenziato in modo formale anche se poi per errore non è stato riportato nella rubrica dell'Ordinanza di rinvio a giudizio, nella premessa del mandato di comparizione a suo tempo regolarmente notificato dal Giudice Istruttore, se vi andate a rileggere il mandato di comparizione notificato vedete che nella premessa della rubrica si fa espresso chiaro riferimento alle precise, alle singole e specifiche mansioni ricoperte all'epoca dagli imputati. Fatte queste due premesse vediamo di analizzare come è articolato il capo di imputazione e i suoi elementi costitutivi, anzitutto noi abbiamo quello che possiamo definire in dottrina non un dato della condotta, ma un presupposto della condotta, presupposto fondamentale della condotta è avere appreso informazioni e circostanze in ordine alla vicenda del DC9 e anche al Mig libico di rilevanza tale da determinare un obbligo di informativa al

Ministro della Difesa, questo non è una condotta ma è un presupposto perché si possa valutare la condotta; poi abbiamo la condotta vera e propria e che si articola sotto due profili, un profilo di omissione avere taciuto alla Autorità Politiche, come abbiamo già detto in premessa non anche all'Autorità Giudiziaria, avere taciuto alle Autorità Politiche: a), possibile presenza di traffico militare statunitense; b), ricerca di mezzi aereonaviganti statunitensi a partire dal 27 giugno '80; c) ipotesi di esplosione coinvolgente il DC9; d), risultati delle analisi dei tracciati radar di Fiumicino e Ciampino; c) ed è il capo del quale tratterà alla prossima udienza la collega Monteleone, circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del Mig libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 luglio 1980; questi i profili di omissione. Poi abbiamo invece profili di azione, comunicazioni alle Autorità Politiche che ne facevano richiesta, per la verità una richiesta poi come vedremo viene anche rispetto ai fatti poi rispetto ai quali c'è omissione, dicevo, comunicazione alle Autorità Politiche che ne facevano richiesta, di informazioni errate,

escludendo il coinvolgimento di altri aerei ed affermando che non era stato possibile seminare i dati radar di Fiumicino e Ciampino. Infine abbiamo quello che forse impropriamente sul piano della dogmatica giuridica, no, perché abbiamo visto che un realtà in realtà a consumazione anticipata, comunque lo possiamo definire forse impropriamente evento, che possiamo individuare come l'idoneità ed univocità ad impedire le attribuzioni del Governo e all'opinione pubblica, sotto il profilo di possibili determinazioni a livello sia di politica esterna che di politica interna. Questa è la struttura, diciamo, logica che ha il nostro capo di imputazione e che va integrato ovviamente come dicevo prima, con riferimento alle singole mansioni svolte dagli imputati ed escluso il riferimento all'omessa comunicazione all'Autorità Giudiziaria, imputazione che poi è contestata anche sotto il profilo della continuazione. C'è il riferimento all'art. 81 che noi possiamo meglio precisare con riferimento a due momenti temporali, quello attinente agli ultimi giorni di giugno e grosso modo alle prime due decadi di luglio del 1980, per arrivare fino cioè alla vicenda del Mig e poi

una seconda parte che sostanzialmente si concreta nel dicembre del 1980 con particolare riguardo alla famosa nota indirizzata allo Stato Maggiore della Difesa del 20 dicembre 1980. Ciò posto e mi avvio alla conclusione di questa introduzione, per valutare la sussistenza o meno di questi vari aspetti del capo di imputazione, occorre seguire una scaletta di tutta una serie di passaggi logici e che sono i seguenti: a), che cosa fu appreso o percepito nei vari siti o enti dell'Aeronautica Militare in ordine allo scenario nel cui contesto cadde il DC9 la sera del 27 giugno del 1980 e/o nei giorni immediatamente successivi? Anche con riferimento alla vicenda del Mig libico; b), quando di tutto ciò che fu appreso, percepito, fu poi riferito agli imputati, c); che cosa gli imputati avevano obbligo di riferire alle Autorità Politiche di ciò che avevano eventualmente appreso; d), diedero gli imputati consapevolmente informazioni errate all'Autorità Politica o non le diedero; infine e), in che misura le omesse o errate informazioni erano dirette o idonee ad impedire o ostacolare l'esercizio di attribuzioni del Governo? Ripeto, per comodità di esposizione i

motivi di organizzazione interna dell'ufficio la prossima udienza la collega Monteleone esaminerà il punto e) dei profili di omissione e del capo di imputazione e cioè le circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del Mig libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 luglio del 1980. Dopo di che il collega Amelio riprenderà l'esame della sua esposizione con specifico riferimento ai dati peritali cominciati a maturare del 1987 e infine il sottoscritto spera di poter concludere la requisitoria. Grazie! **PRESIDENTE:** allora a questo punto rinviame? **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** Presidente come ritiene, cioè se Lei vuole che questa mezz'ora la impieghiamo, se ritiene invece che sia più organico... **PRESIDENTE:** sì. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** ...diciamo... **PRESIDENTE:** sì, è più organico. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** va bene, no perché io dovrei ora iniziare con il Collegio Blasi e poi... **PRESIDENTE:** no. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** no dico, io sono qui e posso farlo. **PRESIDENTE:** non conviene perché avendo mezz'ora è meglio che le cose vengano... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** Presidente okay, va bene! **PRESIDENTE:** va bene, allora la Corte rinvia all'udienza del 3

dicembre ore 10:00, una mezz'ora dopo perché prima devono venire degli ospiti serbi, sono Magistrati serbi ai quali il collega Masi dovrà illustrare, diciamo, in breve l'attività giudiziaria che qui si svolge. Non del processo eh, cioè non è di questo processo, sulle modalità della videoconferenza. Quindi si rinvia all'udienza del 3 dicembre ore 10:00 invitando gli imputati a ricomparire senza altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a r.l. ROMA - ed è composta di nn. **110** pagine.

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