



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 15.12.2003

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker

Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

\* R O M A \*

REQUISITORIA

PUBBLICO MINISTERO AMELIO

RINVIO AL 16.12.2003

**PRESIDENTE:** Buongiorno, allora il Generale Ferri è assente. **VOCE:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** sì e sostituisce anche l'Avvocato Bartolo. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** bene, prego Pubblico Ministero.

**REQUISITORIA DEL PUBBLICO MINISTERO AMELIO.-**

**PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, grazie Presidente, riprendo da dove ci eravamo fermati la volta scorsa e quindi mi ero appunto ripromesso di trattare se pur sinteticamente i lavori della Commissione Pratis, Commissione che fu istituita alla Presidenza del Consiglio nel 1989 e come Commissione questa nel corso dei lavori è stata determinante nell'individuare e nel fissare alcuni dei principali temi sui quali poi vedremo si svilupperà il contrasto interno al Collegio Blasi e che in un certo qual modo condizionerà anche i lavori del Collegio Santini, che verrà successivamente nominato dal Giudice Istruttore. Ritengo questo ufficio che il lavoro svolto dalla Commissione Pratis è stato tutt'altro che lineare e ha dimostrato un approccio al tema tecnico, specialmente dal punto di vista radaristico non imparziale e non meramente scientifico. La Commissione Pratis ha... appunto nell'affrontare

tutta la vicenda, ha concluso che l'incidente del DC9 I-Tigi era stato causato da un oggetto esplosivo, essendo esclusa e così concordandosi con la Commissione Luzzatti, la possibilità di un cedimento strutturale o di una collisione in volo. Ciò anche se la Commissione di ufficio della Magistratura ha concluso "che l'oggetto esplosivo sia un missile che avrebbe colpito l'aereo sulla base delle evidenze emerse a seguito degli accertamenti autonomi, non è possibile per la Commissione scrivente, scartare l'ipotesi che ha provocare l'evento sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo". Quindi questa è stata la... diciamo, la conclusione, della Commissione Pratis e come possiamo vedere analizzando questo passo che io vi ho letto, non è che la Commissione Pratis individua come causa della caduta dell'I-Tigi, l'esplosione di una bomba all'interno dell'aereo, dice: "non è possibile per la Commissione scartare anche, anche questa ipotesi". Questo a mio modo di vedere questa puntualizzazione va tenuta, va tenuta sempre presente, perché non è un lavoro che, diciamo, scientificamente aderisce ad una esclusiva tesi ma prende atto di quelle

che erano state le conclusioni del Collegio peritale e ritiene di non dovere escludere anche l'altra ipotesi che invece aveva escluso il Collegio Blasi. A questa conclusioni la Commissione Pratis è pervenuta sulla base di queste considerazioni, leggo testualmente "le condizioni di sicurezza esistenti all'aeroporto di Bologna erano scarse, ma gli accertamenti effettuati non sono approdati a risultati che ne abbiano dato conferma, si deve escludere dall'analisi della documentazione inviata dai vari organi del Ministro della Difesa, che nel girono e nell'ora dell'incidente, fossero in corso esercitazioni aeree o navali delle Forze Armate italiane, i Radar della difesa aerea di Licola e Marsala non registrarono in coincidenza dell'evento la presenza di alcun altro aereo e secondo le assicurazioni date dal Ministero della Difesa, nella zona e nell'ora dell'incidente non erano in corso esercitazioni N.A.T.O.". Poi punto ultimo, "tutti gli organi competenti degli Stati interessati, Stati Uniti, Francia, Germania Occidentale, Inghilterra, Israele, hanno escluso che nelle zone e nell'ora dell'incidente vi fossero aerei o navi dei rispettivi paesi".

Quindi queste le considerazioni sulle quali ha basato quella conclusione che vi ho detto prima. Ha poi specificato la Commissione Pratis che i plots che erano... perché bisognava anche fare una analisi e giustificare quei plots che comunque erano stati registrati, la Commissione si è in questo senso pronunciata, "i plots ricavati dal Radar Marconi e dal Radar Selenia davano una sicura indicazione che i frammenti unitamente alla parte restante del velivolo siano presentati nel cielo disponendosi nel letto del vento e che i plots rilevati dopo l'incidente si erano formati con un processo di Echo splitting che i plots A e B..." che sarebbero il -17 e il -12, loro li indicano come A e B, ma sono quelli che noi abbiamo sempre identificato con il -17 e -12, quindi "...i plots A e B rilevati prima dell'incidente, non trovavano una accettabile correlazione con altri punti dello spazio intorno alla zona dell'incidente e dovevano pertanto ritenersi dei falsi Echi, determinatisi dalle condizioni atmosferiche di quella sera che erano tali da creare una propagazione super standard". Allora, alcune veloci considerazioni, qui ritengono la Commissione Pratis, poi in realtà

vedremo che chi sul punto è diciamo l'esperto o comunque chi farà tutti questi lavori...

**PRESIDENTE:** un momento scusi. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** prego! **PUBBLICO**

**MINISTERO AMELIO:** dicevo una delle ipotesi che secondo la Commissione giustificava questa nuova lettura degli Echi A e B, era quella che potevano essere stati determinati dalle condizioni atmosferiche che avevano quella sera determinato una propagazione super standard, e qui io vi voglio richiamare quello che sul punto ha detto Russo, no, che anche Russo aveva tentato di giustificarla in questo modo, con una propagazione super standard, salvo poi dire che dagli accertamenti fatti quella sera, non c'era stata propagazione, non c'era stata propagazione super standard, quindi vi rimando a quello che si è detto sul punto già in quella sede per evitare di ripeterci. La Commissione Pratis ha fatto anche una sorta di comparazione con altri incidenti e segnatamente con quello occorso all'aereo 747 della "Panam", laddove il... caduto per l'esplosione di un ordigno che era stato allocato all'interno di un registratore e il cui peso fu accertato essere nell'ordine di una

dozzina di chilogrammi. Anche qui vediamo che il peso di questa carica esplosiva è notevolmente, sicuramente, superiore da quella carica che si assume essere stata utilizzata per la caduta del DC9, che è definita piccola carica, eccetera eccetera, nel massimo, massimo... poi lo vedremo meglio, però massimo di un chilogrammo, quindi l'importante è tenere presente che la caduta di questo aereo, di questo 747 della "Panam" fu determinata dall'utilizzo di esplosivo e una carica all'incirca di una dozzina, di una dozzina di chilogrammi. E oltre a questo riguardo che cosa dobbiamo evidenziare, anche che, nel caso dell'aereo della "Panam" che è esploso in volo, c'è stata una proiezione di numerosi relitti in un'area vastissima di un raggio pari ad almeno venticinque - ventotto chilometri, nel caso del DC9 credo che la maggior parte di questi relitti si sia trovata in un'area molto più piccola, intorno ai tre chilometri di lunghezza e di quasi mezzo chilometro di larghezza. Quindi, anche questo dato, secondo me, è da tenere in considerazione, come è da tenere in considerazione per quell'esame che vi dicevo prima, che bisognava fare sulle considerazioni e

sulle conclusioni fatte dalla Commissione Pratis, in relazione agli accertamenti fatti sulla sicurezza dell'aeroporto di Bologna. Si è detto che è stata fatto questo accertamento anche se erano scarse, hanno concluso "anche se i risultati negli accertamenti effettuati non sono approdati a risultati che ne abbiano dato conferma" e qui, voglio dire, la capisco, io vi ho letto una frase estrapolata testualmente dalle conclusioni, quindi faccio fatica a capire una frase che è scritta in questo modo "le condizioni di sicurezza esistenti all'aeroporto di Bologna erano scarse, ma gli accertamenti effettuati non sono approdati a risultati che ne abbiano dato conferma", quindi o, voglio dire, le condizioni erano scarse perché l'avete accertate, oppure non si capisce come si fa a dire che erano scarse, se gli accertamenti effettuati non hanno dato conferma. Sono stati fatti ulteriori accertamenti, secondo la Commissione Pratis, per verificare la possibilità di lancio di missili dal poligono di Salto di Quirra, ritenendo che non era possibile che un eventuale missile lanciato da quel poligono potesse avere una gittata tale da interessare e colpire il DC9.

Quindi come si vede, come possiamo vedere, la Commissione perviene... la Commissione Pratis perviene alla conclusione di non scartare, come dicevo prima, l'ipotesi bomba, non fa una ipotesi bomba ed è chiaro che non poteva fare altrimenti perché la Commissione, se poi si vanno a rileggere i lavori della Commissione, non ha trovato alcun elemento che potesse giustificare questa ipotesi. Non ha trovato elementi primari, non ha trovato elementi secondari associabili a fenomeni esplosivi e altro. E quindi le sue conclusioni le basa su, o elementi neutri, quali la sicurezza dell'aeroporto di Bologna, con quel dato che vi ho detto prima, che gli accertamenti però non gli hanno confermato e su circostanze in parte non vere, cioè quella della non presenza di traffico quella sera, noi abbiamo detto che invece questa presenza di traffico quella sera nel periodo intorno all'area di volo del DC9 e in quel periodo traffico militare invece è stato, diciamo accertato, è stato visto da tutta una serie di persone, di cui abbiamo già parlato alle udienze scorse. E allora diciamo, per esempio questo elemento, questi elementi che sono poi gli unici sui quali la Pratis basa il suo

convincimento, che valore hanno, no? Cioè, il sistema di sicurezza dell'aeroporto di Bologna che valore ha, nell'economia nostra del decidere. Potrebbe averne una sola e cioè noi diciamo che l'aeroporto di Bologna non è sicuro e quindi possiamo sostenere, potremmo sostenere che qualcuno ha potuto collocare un ordigno all'interno dell'aereo, perché non c'erano le condizioni di sicurezza che garantivano l'impossibilità di fare una cosa del genere e quindi le condizioni di sicurezza erano tali da poter far sì che qualcuno collocasse un ordigno, questo potrebbe essere l'unico ragionamento che noi potremmo utilizzare in chiave Commissione Pratis. Però, dico, se vogliamo utilizzare questo, utilizziamolo anche ma dobbiamo poi fare dei passi, dei passi ulteriori, no, perché se noi diciamo le condizioni di sicurezza dell'aeroporto di Bologna erano tali da consentire a qualcuno di collocare l'ordigno, poi diciamo, allora qualcuno ha collocato un ordigno, poi dobbiamo dire, questo ordigno è esploso, ma fatto tutto questo bel discorso, noi dobbiamo porcele alcune domande, altrimenti il nostro ragionamento rischia di essere molto semplicistico. Perché,

ricordiamo un dato di fatto, che l'aereo è partito con alcune ore di ritardo, mi pare con due ore di ritardo, allora voglio dire, l'ipotetico attentatore, quando l'ha collocata questa bomba. Dobbiamo cominciare a porci anche queste domande, no, perché se l'ha collocata sapendo l'orario di volo, l'orario di partenza ufficiale dell'aereo, beh, allora se noi teniamo presente la durata... cioè il volo previsto e l'esplosione vicino... tra Ponza e Ustica, se il volo è partito con due ore di ritardo, dobbiamo ritenere che sarebbe esplosa nell'aeroporto la bomba, no, perché si impiega molto meno di due ore, da Bologna per arrivare tra Ponza e Ustica e quindi non è un ragionamento che va più bene, allora si potrebbe dire: "no, ma è stato usato un timer, è stato usato... era collocata a orologeria, a tempo", eccetera eccetera, ma allora ci rimane sempre un problema di risposta perché allora dovremmo... quando sarebbe esplosa, quando... a che tempo era stata fissata l'esplosione, dovremmo dire che allora l'ipotetico attentatore sapeva che c'erano queste due ore di ritardo, quindi, come vedete sono tutti argomenti che ci fanno pensare e

soprattutto ci fanno dire che questa ipotesi che la Commissione Pratis fa di non escludere la bomba, di non escludere, non di dire, è una bomba, di non escludere la bomba, nel momento in cui cerchiamo di poterla collocare, di poterla fare esplodere, abbiamo delle risposte che sicuramente sono disegno negativo e non ci consentono di dire che questa ipotesi è verosimile, senza dire che per esempio, l'eventuale timer non è stato trovato e cose varie. Allora alla fine, che cosa ci resta, che il ragionamento che fa la Pratis è il solito ritornello, è lo stesso ragionamento che poi noi troveremo nelle conclusioni del Collegio Santini. Io veramente, avrei... è vero che nessuno di noi ha la verità in tasca, questo deve essere un principio guida, un principio certo del fatto sul quale stiamo discutendo, però alcune cose, alcuni concetti elementari noi dovremmo averli e qui sia la Pratis, sia la Santini, avete avuto modo di vederlo, lo vedrete meglio quando poi analizzerete tutto quanto, non basano le loro conclusioni, che ripeto sono diverse, una non lo esclude, la Pratis, la Santini invece dice sì, si tratta di un ordigno esplosivo collocato a bordo,

non basano queste loro asserzioni, queste loro conclusioni su elementi che li possono giustificare, cioè la Pratis non ha detto secondo noi c'è una ipote... è scoppiato un ordigno perché abbiamo rilevato questo, questo, que... che fra l'altro non potevano nemmeno farlo, no perché non erano attrezzati, non ne avevano probabilmente, sicuramente le capacità per andare a trovare i segni primari, non era loro compito andarle a trovare, quindi hanno fatto una lettura delle carte, hanno detto, questi punti A e B sono Echo splitting, c'era, secondo noi, una propagazione super standard, quindi questo non sono tracce di possibili altri aerei, quindi non c'è l'aereo, allora è un'altra cosa e siccome nell'aeroporto di Bologna le condizioni di sicurezza erano quelle che erano, probabilmente qualcuno ha collocato un ordigno. Ma vedete che però è un ragionamento, oserei dire, da non tecnico, da uomo della strada, da chi si approccia al problema in modo non scientifico, in modo non tecnico, no? È come se io mi mettessi a fare, a disquisire di un qualcosa di un'altra materia e va be', cerco di... dico se non è questo è quell'altro, se non è rosso è nero, se

non è bianco è marrone, eccetera eccetera, però non c'è... ecco perché io vi dico i lavori della Commissione Pratis non servono a nulla e voglio utilizzare lo stesso meccanismo dell'Ammiraglio Pizzarelli e di tutta la Commissione Pratis per dirvi che questo lavoro non valendo nulla, poi si riverbera anche sugli altri, perché ora vedremo, quando Pizzarelli dice: "ma signori miei, sapete perché l'N.T.S.B., perché l'«Itavia», perché tutti gli altri che hanno detto... perché Dalle Mese, tutti questi che hanno detto che c'è una traccia di un ipotetico altro aereo, lo sapete perché lo dicono? Perché sono stati tratti in inganno dalla prima relazione Selenia, da quella dell'80", vi ricordate che la prima relazione Selenia dell'80 diceva, c'è una traccia attribuibile ad un velivolo, dice: "non si discute", allora l'Ammiraglio Pizzarelli grande esperto dice: "tutti questi altri che sono venuti dopo hanno acriticamente recepito quello che ha detto la Selenia nel 1980, siccome la Selenia poi nel '90 ha detto di essersi sbagliata, tutti quelli che sono venuti dopo la prima relazione Selenia '80, si sono sbagliati", è questo che dice Pizzarelli. E allora io dico, siccome poi la

Pratis facendo queste osservazioni, in un certo qual modo condizionerà i lavori, i lavori successivi, poi lo vedremo quando si affronterà la parte seconda della Commissione Blasi, allora dico, siccome questo lavoro non ha... di scientifico della Pratis non ha niente, è solo un lavoro fatto per aiutare l'Aeronautica, questo è alla fin fine, quindi siccome di scientifico non ha niente, è un lavoro che va neanche letto, neanche utilizzato e questo... e poi ne soffriranno anche i lavori successivi. La Commissione poi... e qui arriviamo veramente, ecco, l'aiuto grande che si è voluto dare all'Aeronautica che a quelli che poi risulteranno e che potevano risultare in un futuro indagati o successivamente imputati, la Commissione che cosa fece, la Commissione Pratis, ora poi questo lo vedremo a fondo, fece anche un volo simulato, al fine di verificare la compatibilità con i dati Radar reali di Ciampino e quindi per vedere, per risalire a quelle che potevano essere le prestazioni che gli estrattori dei radar avevano nel 1980 e si decise di ricorrere ad una simulazione, ad una sperimentazione con un aereo senza transponder attivato, questo era

l'approccio della Commissione, in modo da avere un congruo numero di plots associabili ai parametri del volo, questo lo trovate alla pagina 15 e seguenti dell'appendice uno della relazione Pratis. La Commissione è giunta alla conclusione che "l'idoneità delle registrazioni dell'incidente è stata sopravvalutata e le ricostruzioni delle tracce sulla base dei plots non ha nessuna consistenza e che non essendo trovata nell'intorno della zona in cui i plots A e B si sono presentati prima dell'incidente, alcuna logica correlazione essi devono... vi è e quindi essi devono ritenersi dei falsi plots, pagina 30 della relazione Pratis. In base a quella sperimentazione che loro fanno, ma lì ci arriviamo. Sono stati sentiti alcuni dei componenti della Commissione Pratis e in particolare, io ora ve li leggo, è stato sentito il teste Pratis, il Presidente, che ci ha detto: "i compiti erano di esaminare, coordinare e valutare tutta la documentazione delle Forze Armate, di valutare, di coordinare e di richiedere alle singole amministrazioni militari e civili e ai dipendenti delle stesse tutte le informazioni, i dati e i documenti. Dai primi

accertamenti, si sono rilevati i fori che davano l'impressione che lo scoppio fosse avvenuto dall'interno verso l'esterno, perché erano flessi verso l'esterno e questo è stato uno dei motivi che ci ha addotto, bene inteso, non ha dichiarare che così era, ma soltanto a non escludere che l'esplosione fosse stata dall'interno. I fori, qualche foro. La Commissione ad un certo punto decise di effettuare in materia di radar un esperimento, cioè di verificare quale fosse la possibilità dei radar di vedere un DC9 e un eventuale aereo da Caccia che si trovasse a lui vicino. Io non ero molto convinto che da quello si arrivasse a qualche cosa di concreto, è stato sicuramente, questo esperimento, organizzato con l'ausilio dell'aviazione militare. Per la parte tecnica e specificamente per ciò che concerne gli accertamenti radaristici e per l'esperimento, soprattutto l'Ammiraglio Pizzarelli, predispose il materiale anche da selezionare e da allegare". Un'ultima domanda che mi sembra rilevante che è stata fatta poi al Presidente Pratis è quello di... se poteva lui dare delle spiegazioni in ordine ad un appunto manoscritto del Generale Ferracuti, laddove si parla di alcune persone,

Buongiorno, Fletcher (fonetica), Guerrino Brogli, eccetera, si dice "guardando reg in radar (fonetica), si vede effettivamente traccia di un aereo, sentire subito Annoni, punto focale il radar che cosa ha visto, la Commissione sembra irrigidita" una cosa del genere. Allora io dico, che cosa significa questo, che significa "guardando reg". Probabilmente potrebbe essere registrazione, "in radar", si vede effettivamente traccia di un aereo, no, cioè effettivamente si vede di quale aereo era... era del DC9, ma se era del DC9 è logico che si doveva vedere. Si riferisce a che cosa, all'esperimento? Se si riferisce all'esperimento, ripeto, quello che si vede, quando dice "reg in radar", che cos'è il DC9? Ma quello ripeto si doveva vedere necessariamente. Oppure si vede un altro aereo. Se un altro aereo, qual è, quello del volo simulato? Oppure questo appunto si riferisce ad altri dati radar che potevano essere quelli che sono stati utilizzati, quelli diciamo reali. Allora se sono quelli reali, allora si vedeva un'altra... era possibile vedere... ci facciamo un'altra domanda, era possibile rivedere la registrazione, quel famoso replay, non playback?

Qualcuno l'ha visto? Oppure semplicemente erano i dati, i plotting che sono stati visti, allora c'era questa traccia, c'era quest'altra traccia radar? E sono interrogativi ovviamente ai quali il Presidente Pratis non ha risposto, non ha saputo dare alcuna risposta come nessun'altra risposte sul tema sono riusciti a dare gli altri testi che sono stati sentiti, anche a domande, infatti ha detto: "non ne so proprio niente di tutto questo, non so proprio niente e a proposito di quell'irrigidimento in relazione a quanto detto prima, per quanto non ricordo non c'è stato alcun irrigidimento e si può essere ipotizzato, detto ma quel tale segnale, quella tale cose non potrebbe essere un aereo? Ma poi tutti è fermato lì, io non capisco, certamente non so niente di quello che lei mi ha detto e questa parola irrigidimento che ho sentito non riesco a capire che cosa possa significare", poi ci sono state anche ulteriori domande da parte della difesa e qui anche Pratis ha confermato quella che già vi avevo detto prima, cioè che loro non hanno escluso l'esplosione esterna e si giunse a non escludere, poi ha detto anche, "si giunse a non escludere anche l'ipotesi della bomba, perché dai

fori del relitto in parte si vedevano dei fori, per la verità ce ne erano degli uni e degli altri ma in prevalenza mi pare soprattutto dal portellone del Portabagagli, uno dei fori faceva sembrare nettamente che il foro dimostrasse l'esplosione dall'esterno" e quindi come vedete, Pratis parla di qualche foro e se come tutti ricordiamo anche la Commissione Blasi, il Collegio Blasi parla di fori, parla di fori la Commissione Blasi anche che vanno dall'esterno verso l'interno, la Commissione Pratis dice che ce n'era qualcuno che va dall'interno verso l'esterno, ma come vedete non sono elementi decisivi, perché parla di fori soprattutto nel portellone anteriore e dove noi sappiamo che è stato esclusa la possibilità di una collocazione di un ordino, no, e comunque la collocazione di un ordigno, l'esplosione di una bomba certamente non produce dei fori quali che sono stati repertati e quali quelli che sono stati esaminati, visti ed esaminati, quindi anche questo ragionamento cade, non ci si può basare, non si può basare la teoria di una e seppure non certa, ma non escludiamo la bomba sulla base di queste considerazioni, per quello che ora vi ho

detto. In ordine alla simulazione sperimentale, ho detto, non era fra i nostri doveri, Pratis ha detto che non era fra i nostri doveri ed è stato un di più nel senso qualcosa in più rispetto a quello che strettamente dovevamo fare. Quindi come si vede anche questa simulazione non rientrava in quelli che erano i lavori, i programmi della Commissione e allora uno si chiede perché è stata fatta, e va bene, quando uno mi risponde, "è stata fatta per un di più, perché in quel modo posso avere ulteriori elementi di valutazione ben vengano, allora io accetto che si facciano degli ulteriori accertamenti anche non previsti inizialmente, la cui utilità può sorgere, può sorgere in corso d'opera, però se questi accertamenti, soprattutto se questi accertamenti possono far capire meglio la situazione, però io dico, facciamoli questi accertamenti e facciamoli allora con la dovuta regola e invece così non è stato fatto, perché abbiamo detto che questa sperimentazione fu fatta perché appunto secondo l'intendimento della Commissione, almeno così ho cercato di interpretare io doveva servire, tra virgolette, a leggere meglio quelli che erano i dati che loro

avevano e bisognava ovviamente considerare nel fare questa sperimentazione che c'erano... che le condizioni erano diverse, perché noi l'incidente, ricordiamo è avvenuto nel giugno, nel 27 giugno dell'80 e questa sperimentazione noi la facciamo nel 1989 e quindi se vogliamo fare una sperimentazione che ci possa portare a dei risultati utili poi per il nostro giudizio dobbiamo cercare di far sì che le condizioni siano uguali a quelle del 1980 perché se noi la facciamo una sperimentazione, un esperimento, una simulazione la facciamo con dati diversi da quelli che avevamo prima e allora il dato viene falsato, il dato non è più quello che poteva essere nel 1980, noi io termini di paragoni li dobbiamo avere, perché se diciamo che una macchina, una cinquecento ha percorso nel 1980 un chilometro in un minuto, se nell'89 vogliamo rifare, vedere se è possibile che una cinquecento in un minuto percorra un chilometro dobbiamo usare una stessa cinquecento, non possiamo utilizzare una ottocentocinquanta o una mille di cilindrata, dobbiamo sforzarci di avere quella, di ricreare le stesse condizioni. Io mi ero qui ripromesso di indicarvi tutta una serie, tutto lo

svolgimento di questa sperimentazione però diciamo che ve la risparmio integralmente e rimando, perché poi voglio dire, è tutto scritto, ma alcune cose ve le voglio, ve le voglio indicare, per esempio al tempo del disastro Licola funzionava con il sistema fonetico-manuale, nel 1989 è stata trasformata in sistema N.A.D.G.E. e dalla relazione della Commissione non è chiaro in quali condizioni abbia operato nel momento in cui ha fatto l'esperimento, no, la rappresentazione sul P.P.I. non è idonea ad evidenziare adeguatamente i dati raccolti dai radar e giacché non si comprende in quale momento i vari radar abbiano iniziato a rilevare diversi aerei e quali fossero le posizioni precedenti e successive. In particolare non è possibile individuare la localizzazione precisa dei singoli plots e ci si deve accontentare della generica indicazione data dalla prossimità ai punti Doras e Berio, non è poi chiara in quale configurazione siano stati impostati gli schermi e cioè quali plots abbiamo rappresentato e con quale esplicazione aggiuntiva, ad esempio per Marsala si abbiano rappresentato solo di dati grezzi o anche i segnali elaborati dal sistema e quindi

c'è tutta una serie di cose che non sono chiare, mentre la prima prova di intercettazione comporta un'ampia detezione dell'F104 da parte dei radar civili, attenzione F104 che doveva volare con un determinato sistema, poi vedremo che vola in un altro modo, quindi dicevo: la prima prova di intercettazione comporta un'ampia detenzione dell'F104 da parte dei radar civili e ciò non è vero per la seconda alle ore 17:56 e alle 18:01 Zulu, anzi, in questa seconda occasione l'F104 viene visto con una buona frequenza nella fase di volo radiale, quando è più vicino al radar, ma assai meno in quella terminale del volo radiale e in quella contrariamente a quanto avrebbe potuto immaginarsi tangenziale rispetto al radar; il Radar di Marsala vide l'F104 a ventiquattromila piedi sia prima dell'intersecazione della rotta e sia in molte battute successive, il 27 giugno non registrò invece alcun eco. E' tutta una serie di cose che ovviamente non sono, non ci danno la conferma che quei lavori furono fatti in maniera fedele, in maniera tale da avere quella situazione omogenea con il 1980. Per quanto riguarda per esempio nella simulazione dell'89 sempre al momento dell'intersezione con la rotta

dell'F104 il DC9 aveva fatto segnare un numero molto superiore di Echi e cosicché deve ritenersi che per le più diverse ragioni, condizioni di quota, di propagazione o altro, la probabilità effettiva di detezione fosse assai maggiore di quella esistente al momento del sinistro. Ma ulteriori problemi ci sono quando si passa anche dall'analisi del P.P.I. ai tabulati, innanzi tutto i tabulati utilizzati dalla Pratis sono incompleti, giacché non risulta essere stato estrapolato un tabulato C.D.R. di Marsala e che sarebbe stato essenziale per valutare le operazioni a console effettuata, benché incompleto questo materiale è sufficiente a fare affermare che la simulazione è stata condotta con modalità tali da farla ritenere inattendibile, innanzi tutto per ciò che concerne Marsala si evidenzia che la traccia dell'F104 è stata inizializzata fin dalla sua origine, che non è possibile affermare con certezza che ciò sia avvenuto manualmente, che era comunque possibile escludere l'inizializzazione automatica e quindi si sarebbe potuta avere la situazione che deve essere... che si deve essere presentata la sera del 27 giugno, cioè l'esistenza di un aereo nei

pressi del DC9 e i cui Echi non erano stati precedentemente correlati in una traccia da un Operatore, ma come vi dicevo prima, ancora più grave è la circostanza che l'aereo da Caccia utilizzato per questa sperimentazione volava con il risponditore acceso, perché risponde alle interrogazioni del radar con il S.I.F. di Modo 3 e 4000 e questo falsa ovviamente le risposte del sistema, giacché ne condiziona le correlazioni fra i plots. Fra l'altro nella Commissione, vi avevo citato prima credo anche la parte, nella relazione si attesta espressamente con riferimento ai tabulati di Ciampino e Fiumicino che si è ritenuto opportuno ricorrere ad una sperimentazione con aereo senza transponder attivato in modo da avere, come dicevo prima, un congruo numero plots di primario associabile ai parametri di volo. Questo lo trovate alle analisi e interpretazione dei dati del sistema A.T.C.A.S. di Ciampino allegata alla relazione Pratis, pagina 15. Effettivamente dai tabulati del Marconi appare che l'aereo attaccante non risponde con il secondario alle battute radar e quindi non si comprende come sia possibile che ad orari corrispondenti Marsala riceva il S.I.F.

4200 mentre Ciampino registra il solo primario, inoltre non è possibile verificare quali fossero le condizioni reali di copertura del Radar di Marsala per l'interferenza sia della presenza del transponder che dell'invio dei dati di cross-tell da Licola e così, e così via, e queste poi le troverete comunque nella relazione ma questa parte ve la risparmio ora, farà parte della memoria che depositeremo alla fine. Quindi l'importante è capire che questo utilizzo in quel modo del caccia falsa le risposte del sistema e quindi quella sperimentazione, quella sperimentazione non è valida, per esempio il ruolo del S.I.F. nel falsare i risultati reali dell'esperimento e l'ulteriore conferma del sostegno della traccia da parte degli Operatori e del sistema, appare evidente se si pensa che dopo una serie di battute nulle cui non corrisponde un S.I.F. di risposta da parte dell'aereo ciò che in un momento viene rilevato dal Radar di Marsala non è l'F104 ma è il DC9 e allora sono delle incongruenze che dobbiamo valutare complessivamente per dire se questo lavoro, se questo lavoro è stato fatto bene o non è stato fatto bene. Allora poi c'è il terzo esperimento,

ma siamo sempre con le stesse modalità e quindi non ci sono elementi che possano far ritenere una attività della Commissione che sia stata fatta e che abbia riprodotto fedelmente le condizioni del 1980, quindi in conclusione possiamo dire che già dall'esame della relazione della Commissione Pratis e dei suoi allegati risultava che contrariamente a quanto vi era affermato i dati desumibili confermarono che la situazione vista da Ciampino era assai simile a quella del 1980 e che la diversa visibilità da parte del Radar di Marsala poteva dipendere da situazioni contingenti. L'acquisizione della documentazione consente, non allegata dalla Commissione al suo elaborato all'epoca, consente di affermare che l'esperimento è stato sicuramente condotto con modalità tali da modificare radicalmente la situazione di fatto e da rendere non attendibili di dati di Marsala e queste alterazioni non sono, non rientrano più nel campo delle legittime diversità di valutazione e di interpretazione perché abbiamo visto che sono sostenute da dati che non rendevano compatibile e omogenea questa sperimentazione con quella situazione che c'era nel 1980. Anche l'esame, dicevo dei testi

componenti della Commissione lungi dal fugare i dubbi alcuni dei quali sono stati rappresentati, sulla bontà della modalità dell'espletamento della simulazione li ha accentuati ulteriormente facendo propendere in maniera, secondo me definita per la inattendibilità sia delle modalità di attività che dei suoi risultati e vi dicevo dell'Ammiraglio, dell'Ammiraglio Pizzarelli che è quello che ha fatto questo, è quello che ha voluto la sperimentazione, ha detto testualmente: "io chiesi di fare l'esperimento, di effettuare un esperimento e di far volare un DC9 e di farlo volare sotto un preciso controllo da parte dell'A.T.C.A.S. e questa era la mia richiesta allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, è successo che qualcuno, e non mi ricordo chi mi ha detto: <<ma noi facciamo volare anche un F104>> e io risposi che non mi interessa, però si è ritenuto opportuno ricorrere ad una sperimentazione con un aereo senza transponder attivato", quindi già vediamo che l'Ammiraglio Pizzarelli conferma questa cosa dell'aereo da utilizzare senza transponder attivato, ma dice: "non mi interessa, non mi interessava...", quando dice, l'Aeronautica gli dice: "ma noi facciamo

volare anche un F104", dice: "non mi interessa", ma no, ma ti interessa perché se si fa volare un F104 per la sperimentazione di un volo, del volo del DC9 se ti dico: "ma noi facciamo volare anche un F104", allora ti deve interessare, perché quel volo va ad intersecare, va comunque ad interessare in qualche modo la tua sperimentazione, allora ti deve interessare a tal punto che devi controllare quella che è... anche quel volo e quindi devi controllare che quel volo si faccia senza transponder attivato. Ha confermato di essere lui il promotore dell'esperimento, non ha ricordato però chi comunicò alla Commissione che in quella occasione avrebbe volato in realtà anche un F104 prima che andasse in volo il DC9. Non ha saputo riferire come il volo dell'F104 si era svolto, trincerandosi dietro l'affermazione, "se l'F104 faceva una certa rotta non era sottocontrollo che mi interessava, chi ha tracciato le rotte dell'F104, chi le ha ordinate, chi ha diretto l'aereo non lo so". Ma non si può rispondere in questo modo, non si può se vola un F104 in una mia sperimentazione, non posso non sapere tutte queste cose, non posso, le devo sapere per

valutarle e se no se non mi interessa e poi ci sono dei risultati, quei risultati io non li devo utilizzare, perché io posso utilizzare solo i risultati che sono stati fatti e che derivano da un mio lavoro, da un lavoro che gestisco io e non che gestiscono altri, che gestisco secondo le mie capacità e secondo quelli che sono i miei principi e le condizioni che io stabilisco all'inizio della simulazione. Pizzarelli, ha anche precisato che essendo stato fatto il volo in aprile circa venti giorni prima della consegna della documentazione, praticamente non c'era il tempo di valutarne approfonditamente i risultati, ha detto testualmente, "io avrò dato un'occhiata ai tabulati però non con la profondità con cui è stato esaminato il volo del DC9, io ho fatto delle richieste, ho mandato i tabulati e se c'è il tempo lo faremo e se non c'è tempo visto poi che quelle fotografie erano significative non ai fini di chiarire quel punto che ormai era chiarito e superato, mettiamole dentro", insomma, ma se ti mandano dei tabulati e se ce li hai li devi valutare, li devi valutare approfonditamente e non perché ci sono venti giorni e tu non li valuti e li metti dentro e tutto passa così. Non

è possibile, allora o non si accettano, ma se si accettano della documentazione va valutata e va valutata approfonditamente. Ha anche specificato che il transponder inserito può influenzare il sistema N.A.D.G.E., anche se ha ribadito ancora una volta di non avere egli controllato l'F104 e non sapeva se aveva il transponder inserito o no e che poteva darsi che era stato fatto per vedere la traccia, per vedere l'attacco quasi certamente e perché con il risponditore acceso si poteva vedere il Caccia. Una tale circostanza severa secondo il teste, "avrebbe falsato i dati della visibilità dell'aereo, rispetto all'ipotesi del 1980, perché certamente influisce e praticamente collabora", questa è una frase testuale, è una risposta testuale di Pizzarelli, quindi una tale circostanza dice severa, perché si pone lui il dubbio, non può ammettere che sia stato così. Avrebbe falsato i dati della visibilità dell'aereo rispetto all'ipotesi del 1980, torniamo a quello che vi ho anticipato poc'anzi, dall'evidenza che gli echi registrati nel 1980, cioè il -17 e -12 e il 2B sono echi di solo primario, il Pizzarelli ha ammesso che per riprodurre fedelmente le condizioni del 1980 il

Caccia, cioè l'F104 avrebbe dovuto volare con il transponder spento, è certo. Quando è stato chiesto un chiarimento mostrandogli i tabulati di Marsala, cioè l'originale del tabulato indicato come Marsala annesso D al foglio 2/0292/G531 del 19/04/'89 utilizzati dalla Commissione Pratis per la relazione che poi furono acquisiti presso la Presidenza del Consiglio gli è stato chiesto di spiegare scorrendo il tabulato e verificando tranne qualche battuta con quota 0 dalle 17:43 in poi e poi tranne qualche battuta, cioè un abbassamento a diciannovemila e cinquecento piedi che avviene alle ore 18:06, se la quota fosse stata inferiore a ventiquattromila metri la visibilità dell'F104 sarebbe stata maggiore o minore rispetto al Radar di Marsala e Pizzarelli ha detto: "preferisco non rispondere, cioè voi troverete, io ora non so indicare la pagina, ma se volete mi riprometto di farlo nel corso anche della prossima udienza, lui ha detto: "preferisco non rispondere", che l'esperimento che lui ricorda non essere avvenuto con transponder acceso o meno per lo si ricava dal fatto che utilizzando l'F104 anche dalla risposta che Pizzarelli dà, cioè queste indicazioni di S.I.F.2

S.I.F.3 sono il corrispondente del secondario, il fatto che ci siano questi numeri vuol dire che l'aereo aveva in quel momento il risponditore in funzione, quando risponde vuole dire che in quel momento era in funzione e quindi era più visibile. Tuttavia in un estremo, secondo me, tentativo di non far trapelare la verità sulle modalità che erano a mio parere evidentemente concordate sulle reali condizioni in cui si è effettuato questo esperimento, Pizzarelli ha affermato che la Commissione non aveva stabilito che gli aerei che partecipavano a questa esercitazione avessero il risponditore in funzione e lo so, e però poi nel momento in cui ti accerti che ciò avviene in maniera diversa bisogna decidersi se tenerli buoni e utilizzarli oppure dire: "non sono avvenuti con le condizioni stabilite e allora non si utilizzano", allora si è dovuto leggere al Pizzarelli una frase della Consulenza a pagina 15 e che così riporta: "per convalidare in modo diretto ed inequivocabile quanto detto al paragrafo 10 in merito a pesante intervento degli estrattori sulle risposte radar si è ritenuto opportuno ricorrere ad una sperimentazione con aereo senza transponder

attivato in modo da avere un congruo numero di plots di primario associabili ai parametri di volo. Nonché quanto riportato alle pagine 19 e 20 e dove si dice: "nella stessa occasione ha volato anche un F104S", quindi ritorniamo a quello che si è detto prima, se così stavano le cose bisognava chiedere conto e ragione sulle traiettorie di volo dell'F104, su come volava, se il transponder era acceso o se non era acceso. Il Pizzarelli alle contestazioni che sono state gli sono state mosse nel corso dell'istruttoria non ha fornito delle risposte plausibili e limitandosi a dire: "ho saputo che l'F104 volava quando sono arrivato a Ciampino, non sapevo che aveva il risponditore acceso, era una questione che non mi riguardava", ma perché non lo riguardava? Cioè, l'esperimento non lo stavo facendo io, lo aveva voluto lui, lo stava facendo lui e non gli riguardava se l'F104 volava o meno con il risponditore acceso. Io non l'ho approfondita poi siccome mi hanno portato queste due fotografie, cioè mi hanno detto: "guardi che è andato in volo, ma chi andava a pensare transponder o non transponder", e perché? Cioè a che cosa pensava Pizzarelli se non pensava a

questo? Se io una cosa non l'avevo programmata era inutile che entrassi a ficcare il naso in quella vicenda lì, io non me ne sono occupato, ma non è così però, cioè non si fa così, cioè dice: "se io una cosa non l'avevo programmata era inutile che entrassi a ficcare il naso in quella faccenda lì", e no, allora se era una cosa che tu non avevi programmato è una cosa innanzi tutto che non si fa, perché si fa quello che tu hai programmato, secondo le modalità programmate da te, nel caso in cui anche le cose non programmate si dovessero fare allora secondo me bisogna controllare che quelle cose vadano, siano fatte con modalità tale da non falsare quello che è l'obiettivo del tuo lavoro, quindi queste risposte denotano quello che vi dicevo prima e cioè che quello che si voleva fare con questo lavoro era dare, costruire qualcosa di aiuto all'Aeronautica. E allora lui dice, dà anche un'altra risposta e che secondo me contrasta con quello che ha sempre nella stessa circostanza dichiarato e cioè quando dice: "è probabile che se fossi stato io il direttore dell'operazione dell'F104 avrei detto: <<vediamo se è visibile o non è visibile, accendi il transponder in modo

che sappia quale è la tua posizione, la tua quota e dopo di che lo spegni subito e poi me la vedo io>>", questo sarebbe stato l'ideale, ma allora non ci capiamo più, ma allora hai fatto una sperimentazione, cioè ti fanno volare un aereo, dici tu: "non mi interessa", però dici: "se fossi stato io a dirigere quell'operazione dell'1F014 avrei detto: <<accendi, fammi vedere la quota e poi ti avrei detto spegni subito>>" e allora ti interessa, allora può interessare. Allora non ha saputo fornire per esempio adeguate spiegazioni di quanto contenuto nella relazione allorché si è scritto: "durante dette prove l'Aeronautica Militare ha mandato in volo un F104S che ha effettuato attacchi al DC9, il tempo a disposizione della Commissione non consente l'analisi approfondita dei molti dati forniti dall'esperimento, ci si limita solo ad unire in appendice due fotografie scattate sul P.P.I. di Marsala e di Licola che possono essere correlate con le foto allegate all'appendice seconda 2B, si nota che in tutte le foto si può ricostruire la rotta di attacco e di disimpegno del velivolo da caccia", egli infatti ha spiegato: "in questa valutazione non ho tenuto conto della quota

dell'F104 e cioè l'ordine di partenza non l'ho dato io, le modalità del volo non le ho date io ma posso aver lasciato libertà di scelta al Pilota oppure dire: <<fai un attacco arrivando di pancia>>", ma se la sperimentazione la fai tu, sei tu quello che deve dire le modalità con le quali si svolgono, chi l'ha dato l'ordine di partenza? Chi ha stabilito le modalità di volo? Perché si è lasciato libertà, come dice lui, possono aver lasciato libertà di scelta al Pilota oppure avergli detto: "fai un attacco di pancia", ma perché? Testualmente ha anche detto ripeto "si può chiamare superficiale la mia analisi ma è un'analisi così, insomma è un dato in più e allora voglio dire, perché uno deve fare un'analisi superficiale, per quale ragione, cioè uno se fa un'analisi deve cercare di farla al meglio delle sue possibilità in maniera più approfondita possibile, non fare un'analisi superficiale, a che giova un'analisi superficiale". E questo è Pizzarelli, poi non ha fornito alcuna spiegazione sulla circostanza che gli è stata anche evidenziata e che alle relazioni non furono allegati i tabulati né di "Marconi"... del "Marconi", dei dati di Marsala e

di Licola, e non ha saputo dire chi fece questa scelta di selezione del materiale, rispondendo "io non lo so, la selezione... cioè la selezione lo ho fatta io" allora, voglio dire l'hai fatta tu, allora hai scelto tu le cose da portare da allegare o da non allegare, nessuna plausibile risposta si è avuta allorquando gli è stato chiesto di spiegare come mai allegato alla sua relazione cinque fotografie, tratte tre dagli schermi di Fiumicino, Ciampino, uno di Licola, una di Marsala, e dice: "vedo che le intercettazioni sono state almeno tre", come risulta dalle tre fotografie di Ciampino, 17:30, 17:46, 17:56, e ha risposto: "non c'è nessuna ragione specifica forse quella più evidente, più convincente ma quella era un di più, io avevo a disposizione le rappresentazioni fotografie delle altre intercettazioni e ho tirato fuori le più significative, dovevo far vedere qualcosa al pubblico e così anche relativamente alla circostanza che tra la documentazione allegata alla relazione Pratis non vi sono allegate le fotografie di Marsala", ha riferito "la roba che c'era è stata lasciata, c'era un armadio corazzato, lì dentro era la documentazione le

chiavi mi pare che le avessero le Segretarie", quindi voglio dire anche questo esame di Pizzarelli è un esame che lascia il tempo che trova e che superficiale come è stato superficiale il lavoro che ha fatto, che ripeto è solo finalizzato, era solo finalizzato a dare un aiuto a confermare una... l'ipotesi della Aeronautica, sono stati sentiti poi anche i testi Buongiorno e Annoni, componenti della Commissione che hanno confermato loro che l'esperimento fu richiesto da Pizzarelli, Buongiorno ha detto chi si occupava delle questioni radaristiche era l'Ammiraglio Pizzarelli e l'esperimento effettuato in volo nacque tanto per una curiosità che si voleva togliere la Commissione. Per una curiosità, anche il teste Annoni, in questo esperimento fu fatto nell'aprile, era ormai la fine del lavoro della Commissione e fu richiesto dall'Ammiraglio Pizzarelli per vedere come i radar rilevavano la posizione del DC9, a quella distanza secondo le varie quote, quindi fu fatta per vedere solo il DC9, questa sperimentazione e allora perché poi si fa volare, anche quell'altro aereo lo si fa volare in quelle condizioni e secondo Pizzarelli lui non doveva andare a

ficcare il naso in quella faccenda lì, quale era la ragione per la quale lui non doveva andare a ficcare il naso in quella faccenda che gli poteva falsare quel lavoro che lui stava andando a fare, sia il Buongiorno che Annoni non hanno dato alcuna risposta in relazione a quell'appunto di cui si è detto prima in relazione all'irrigidimento della Commissione e né in relazione alla lettera del 23 marzo dell'89, a firma del Presidente Pratis e inviato allo Stato Maggiore dell'Aeronautica quella lettera del testuale tenore la Commissione Interministeriale di indagine sull'incidente in oggetto sarebbe interessata a ripetere con un velivolo dell'Aeronautica Militare il percorso compiuto dal velivolo dell'"Itavia" da Ponza, verso sud, e lungo la Ambra 13, fino al punto dell'incidente, da questo punto il velivolo dovrebbe compiere alcune variazioni di rotta, pendolari rispetto alla rotta fino a quel momento seguita, il volo dovrebbe essere seguito dai radar del sistema A.T.C.A.S. dei Radar della Difesa Aerea di Licola e di Marsala per questo ultimo... intendiamo Marsala, sarebbe desiderabile che qualora possibile, cioè non comportasse dei dati

sull'esecuzione della prova prospettata fosse impiegato l'apparato che era normalmente in funzione nel giugno dell'80, qualora codesto Stato Maggiore ritenga di poter aderire alla richiesta, membri di questa Commissione potrebbero prendere diretti contatti con il comando che sarà indicato per concordare le modalità esecutive. Anche su questo non hanno dato nulla e non hanno, hanno detto non so dire come mai nell'imminenza della scadenza del termine a noi concesso si è deciso poi di fare questo esperimento e come mai non era stato previsto, non era stato previsto prima. Da quanto poi riferito dall'Annoni, è emerso che egli partecipò alle fasi preparatorie dell'esperimento, nel quale non era previsto che volassero altri aerei oltre al DC9, ma nonostante ciò fu fatto volare un F104 così come deciso dall'Aeronautica, che voleva vedere come si comportava il radar, di questa circostanza, i componenti della Commissione non furono avvertiti e ne vennero a conoscenza solo al momento dell'esperimento, l'Annoni in particolare ha dichiarato, ha dichiarato, io partecipai alle fase preparatorie di questo esperimento, di

decisione e di preparazione e ricordo che non era previsto nelle fasi preparatorie e di decisione che fosse fatto volare anche un altro aereo, un altro DC9, non è stato richiesto, però ricordo che fu fatto volare un F104, io non fui informato che sarebbe stato fatto volare questo altro aereo, prima che ciò avvenisse siamo stati informati il giorno che è stato fatto l'esperimento, la ragione per la quale era stato deciso questo esperimento ci dissero era che, dato che c'era questo esperimento del DC9, l'Aeronautica decise di fare intervenire anche il 104 per poter avere un quadro più completo, forse di quelle cose che potevano essere state rilevate, quindi noi abbiamo da un lato la Commissione Pratis che vuole vedere solo il volo del DC9, dall'altro lato l'Aeronautica che invece si inserisce e vuole vedere anche un'altro... Anche se Annoni non ha saputo spiegarne le ragioni, è anche emerso che prima di effettuare l'esperimento si sono informati circa la possibilità che i radar di Ciampino e Fiumicino e naturalmente gli apparati ad essi collegati si sono informati se erano in grado di rilevare ogni tipo di transponder e di aerei militari. La

richiesta è contenuta in una lettera del 10 gennaio '89, inviata dall'Annoni al Generale Giordo, il Generale Giordo era il canale all'interno dell'Aeronautica con il quale interloquiva la Commissione, richiesta che è la seguente, i radar del controllo, del traffico aereo civile sistema A.T.C.A.S. erano allestiti per ricevere anche la risposta del... e gli I.F.F. militari, la risposta del 12 gennaio '89, due giorni dopo dello Stato Maggiore al Generale Annoni fu i radar del controllo del traffico aereo, potevano ricevere le risposte gli I.F.F. installati sui velivoli militari nei modi tre per tutti i velivoli e C, solo per alcuni velivoli. Quindi possiamo concludere sull'argomento, dicendo che a tutto voler concedere molti dubbi sulla genuinità sulla correttezza e sull'obiettività della simulazione effettuata dalla Commissione Pratis, ci sono. È un lavoro espletato senza alcun controllo, è un lavoro che non ha contraddittorio è un lavoro che è stato fatto con... in maniera singolare per quegli aspetti che abbiamo indicato circa lo svolgimento delle operazioni, la Commissione all'interno della quale qualcuno come il Presidente Pratis,

aveva espresso dubbi sulla necessità e sull'opportunità di fare per esempio questo esperimento, stabilisce di far volare un DC9, e l'Aeronautica non si sa veramente a che titolo stabilisce che bisogna far volare anche uno o due F104, che vengono fatti volare con il risponditore acceso e questo falsa tutta l'attività, perché si inserisce l'Aeronautica, quale ragione c'è, chi è che la ha abilitata a fare questa cosa? Perché si fanno volare i Caccia, perché si fanno volare con il risponditore acceso, mentre era previsto che doveva volare un DC9, in un certo modo, perché non si preavverte la Commissione che l'Aeronautica voleva inserirsi in questa sperimentazione in questo volo simulato, noi sappiamo che l'Aeronautica, queste cose le sa, però non dice nulla e i testi ci hanno detto: "noi fino al mattino dell'inizio della simulazione non abbiamo saputo nulla, lo abbiamo saputo lì", prima di... iniziare la simulazione e perché? Per quale motivo, per quale motivo non c'è stato invece una collaborazione, non si è detto alla Commissione, mah, sa, noi vorremo fare questa cosa, magari potrebbe essere utile

nell'economia generale, non è stato fatto. Non solo ma nel momento in cui la Commissione viene a conoscenza che anche l'Aeronautica vuole far volare un F104, c'è una ragione per la quale non è stato vietato, e in considerazione del fatto che la Commissione non lo aveva previsto questo volo, oppure ci facciamo un'altra domanda, c'era una ragione per la quale la Commissione non aveva previsto anche un volo di F104, come vedete sono tutte domande, legittime, anche se volete abbastanza semplici, che però non hanno avuto una risposta altrettanto semplice, anzi non hanno avuto alcuna risposta alcuna, e allora noi ci dobbiamo dire, perché se tutto questo è stato fatto, a chi giovava, che cosa, che risulta si voleva, a quale risultato si poteva pervenire, e perché non è stato impedito che un risultato di una sperimentazione non fosse quello che era originariamente, previsto come lavoro da svolgere con un DC9, nessuna, a nessuna di queste domande, a nessuna di questi interrogativi Pizzarelli e i componenti della Commissione hanno saputo dare spiegazioni, e quindi io credo che questo lavoro non è stato fatto, come vi dicevo all'inizio per avere dei dati obiettivi, per avere dei dati

neutri, dei dati veramente che potevano consentire a quella Commissione di avere una visione più esaustiva della vicenda e quindi magari di essere di aiuto a quelli che era i lavori in corso, quindi non è stato un atteggiamento laico, non è stato un atteggiamento scevro da interesse, è stato invece un... una condotta, un lavoro fatto per elaborare dei dati orientati a favore di una parte, cioè a favore dell'Aeronautica che si è inserita tranquillamente in quella sperimentazione in maniera incontrollata, in maniera non dovuta, non era possibile, non era legittimata l'Aeronautica a fare, a chiedere e a far volare un F104, e anzi di farlo volare, e quindi evidentemente aveva un interesse, no? L'Aeronautica, aveva un interesse a smentire quelli che erano i lavori che erano stati fatti, che erano venuti fuori, quei risultati che erano stati ottenuti con il Collegio Blasi e allora ci si deve inserire però con un meccanismo con delle modalità tali da ottenere risultati diversi da quelli del Collegio Blasi, cioè risultati che non siano la conferma di quel Collegio, ma risultati che li vadano a smentire, ecco l'interesse e quelle modalità con

le quali l'Aeronautica si inserisce, questo era il vero obiettivo, far sì che non ci fossero dei dati genuini, dei dati veri, dei dati neutri, ma solo dei dati falsati, perché per andare a confermare quella che era la ricostruzione che aveva fatto e che l'Aeronautica voleva... e che voleva consolidare, quindi questi lavori non possono essere in alcun modo utilizzati e si inseriscono in quel solco già tracciato da Russo, già tracciato da Giaccari per trovare un... per trovare un qualcosa, per trovare degli elementi per... degli elementi funzionali a coprire la condotta, la condotta dell'Aeronautica, e quella condotta che è stata fin dal 1980, fin dai primissimi giorni, fin dalla notte del 27 giugno del 1980, diretta a oscurare la vicenda di Ustica e quindi impedire che si capisse che c'era un traffico intorno al DC9, che quel traffico di traffico militare poteva essere anche solo ipoteticamente associato ad una, al disastro del DC9, ovviamente per le modalità con le quali è stato fatto lavoro, della Commissione Pratis e invece per le modalità con le quali è stato fatto il lavoro, il medesimo lavoro del Collegio Blasi, e le diverse modalità, le diverse, diciamo,

garanzie, l'obiettività che c'è nel lavoro del Collegio Blasi e non in quello Pratis, fa sì che noi dobbiamo ritenere utilizzabile pienamente i risultati della sperimentazione del Collegio Blasi e non queste cui è pervenuto la Commissione Pratis, un veloce accenno vorrei fare alla Commissione Pisano, che nulla ha aggiunto ai lavori e si è distinta diciamo nella conclusione finale per avere rigettato l'ipotesi di esplosione esterna, argomentato invece per l'ipotesi di esplosione interna, la relazione ha concluso non riscontrando responsabilità degli appartenenti alle Forze Armate e beh, questo non mi sorprende data la natura della Commissione pur rilevando il lavoro in certa misura non ottimale per certi versi approssimativa della conduzione delle attività da parte del personale addetto al Sito Radar di Licola e le riposte imprecise, incomplete, concernenti i nominativi del personale presente presso gli enti della Difesa Aerea fornita alle richieste succedutesi a far parte del 1985, e per stessa ammissione della Commissione questa non ha preso conoscenza piena della Perizia Blasi e si fa rilevare, per esempio che a pagina 18 della relazione si conferma che

il Centro Radar di Marsala rivelare un aereo del tipo DC9, nella zona dell'incidente fino alla quota minima di ottomila piedi, mentre un velivolo Caccia, senza sistema di identificazione sullo stesso punto è al limite della rilevabilità già a venticinque mila piedi e questa è una conferma a quanto detto dal Generale Bartolucci, allegato F1, pagina 4 della relazione, ritengo che anche con le limitazioni di allora, i due Centri Radar di Licola e di Marsala avrebbero dovuto vedere attorno al DC9, data la quota, avrebbero dovuto vedere attorno al DC9, data la quota e la distanza dallo stesso, quindi nessun valore da attribuire ai lavori di questa Commissione, che è stato anche questo un altro tentativo di sostenere l'operatore dell'Aeronautica Militare, e qui veramente anche qui ricordo solamente che i lavori di questa Commissione, alcuni dei componenti sono stati anche sottoposti a indagini e le loro... per diverse ipotesi di reato, in fattispecie di reato e la cui posizione è stata diciamo chiusa con una pronuncia di intervenuta prescrizione, per chiudere la vicenda, e a questo punto è opportuno... **VOCI:** (in sottofondo). **PUBBLICO**

**MINISTERO AMELIO:** va bene? **VOCI:** (in sottofondo).

**PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** ...finire il discorso con la Commissione, con il Collegio Blasi, perché? Perché dicevo... **PRESIDENTE:** non va tanto bene. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** va bene? **VOCI:**

(in sottofondo). **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì, mi sembra che ora vada meglio. Dicevo, c'era stata la prima, la conclusione del Collegio Blasi che tutti sappiamo e di cui abbiamo già parlato e successivamente a questa, al deposito delle conclusioni, il 29 settembre dell'89, il Giudice Istruttore ha posto ulteriori quesiti al Collegio e anche in relazione a quelle risultanze che sono venute fuori dalla Commissione Pratis, di cui abbiamo parlato e dalla relazione Pisano, e quindi già qui vediamo che comunque, lo scopo dell'Aeronautica in un certo senso, è riuscito e si è concretizzato, perché quei dubbi che la Pratis ha insinuato con quelle modalità che abbiamo detto e che non voglio definire truffaldine o infedeli o quello che si vuole, ma comunque dico già un dubbio è stato instillato, anche se dicevo proviene da Commissione che... di tecnico probabilmente hanno quasi meno di niente. Comunque vengono fatti questi nuovi quesiti, però

attenzione non sono quesiti diretti a rifare un accertamento complessivo sulla vicenda, ma sono degli accertamenti che il Giudice Istruttore richiede e che sono funzionali a quella che è stata già la risposta, cioè vi ricordate che il Collegio Blasi, unanimemente dice, la caduta del DC9 è da ascrivere a una ipotesi esterna ad un missile e quindi si chiede di dire con più precisione qual è stata la traiettoria del DC9, "Itavia" e dell'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione del lancio di un missile, quindi il Giudice Istruttore dice specificatemi questo punto, non dice riguardate tutto e ditemi se la causa della caduta è un'altra. Poi dice altro quesito quale sia la testa di guerra che corrisponde al tipo di missile identificato compatibile con tutti i dati già raccolti e sulla base delle risultanze di cui al punto precedente. Ultimo quesito se in base a quanto sopra accertato sia possibile pervenire all'accertamento della provenienza del missile stesso, quindi ripeto non è un nuovo accertamento, è il Giudice Istruttore vuole sapere qualcosa di più però rispetto a quella conclusione esterna, quindi una specificazione

ulteriore di quella che era la conclusione già raggiunta dalla Blasi e qui c'è il mutamento, no, sappiamo tutti lo abbiamo sentito che il Collegio Blasi che era stato unanime a dire, è un'ipotesi esterna, il DC9, è stato abbattuto da un missile, il Collegio Blasi a questo punto si divide nel senso che due dei componenti cioè Blasi e Cerra non condividono più, non condividono più questa impostazione, e poi vedremo che soprattutto Blasi torna sui suoi passi ma in maniera singolare, non perché ne è convinto lui, ma perché gli altri glielo dicono. Perché Blasi non è un esperto, e il Blasi e Cerra che cosa dicono, l'incid... alla fine dicono l'incidente occorso al DC9 I-Tigi sia attribuibile ad una esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo, no. Quindi ipotesi interna per Blasi e Cerra, Imbimbo, Migliaccio e Lecce che sono gli altri tre componenti invece confermano la loro precedente impostazione dicendo: rifacendo la rotta del DC9, indicando le quote, indicando la presenza di questo velivolo estraneo che percorreva una rotta curvilinea ad ampio raggio con direzione ovest, est, incrociante quasi ortogonalmente la traiettoria del DC9, da

nord verso est, indicano la possibile, il possibile momento in cui a circa cinque miglia di distanza viene questo... sarebbe stato possibile lanciare questo missile, individuano la testa di guerra in quella del tipo continuous road e dicono: "esiste una sia pur debole possibilità che nell'aerea al momento dell'incidente fosse coinvolto un terzo velivolo", Imbimbo, Lecce e Migliaccio hanno confutato tutti i lavori fatti dalla Commissione Pratis, dicendo appunto che tutte quelle cose sostanzialmente che vi ho detto prima io valorizzando anche nuovamente il valore dell'N.T.S.B., dell'"Itavia", della "Douglas", hanno detto che era infondata la teoria dell'Echo splitting e che la tesi dell'esplosione interna era inconciliabile con diversi argomenti e con emergenze fattuali, quali la presenza di fori, con l'andamento dall'esterno all'interno e con la presenza di tracce di esplosivo del tipo T4, T.N.T.. Il Blasi e Cerra, hanno invece come dicevo prima, cambiato opinione, e hanno basato questo cambio di opinione sulla base del lavoro, del lavoro del "Selenia" del, diciamo, dell'89, '90 cioè sulla nuova tesi di Giaccari, Galati e Pardini, e quindi dice Blasi se io non ho più la

possibile, l'ipotetica traccia di un aereo e allora è chiaro che dice: "cade per me la teoria del missile e quindi è a questo punto e... è una bomba", nell'analizzare tutta quanta la vicenda, allora Imbimbo, Migliaccio e Lecce, dicono: "benissimo allora, facciamo anche un'altra cosa verificiamo se visto che a seguito degli studi della <<Selenia>> i plots che si vedono sono associati parte al DC9, in caduta e parte ai frammenti che si sono staccati, facciamo un lavoro su... uno studio sui gravi in caduta libera, per verificare a questo punto se è possibile sostenere questa teoria", ed è un lavoro che Imbimbo, Migliaccio e Lecce fanno e anche a seguito di questo lavoro sono convinti a sostenere la loro originaria tesi, lavoro che invece non fanno Blasi e Cerra e anche questo ovviamente va tenuto in conto, no, nella visione complessiva che poi bisognerà avere e questo soprattutto Migliaccio, Imbimbo e Lecce vogliono farlo, perché come si fa a dire che gravi di modeste dimensioni possono essere visti a centotrenta miglia di distanza dal radar, dice studiamo anche questo aspetto e invece è un aspetto che non studiano minimamente gli altri

due, Blasi e Cerra, il Migliaccio, Lecce e Imbimbo comunque, ricordate che si sono avvalsi di un ausiliario e il Professor Dalle Mese, che ha studiato, ce lo ha detto qui e poi lo vedremo, sia i plots antecedenti al momento della caduta e che a quelli successivi, per quanto riguarda le risposte invece che... e quindi sono rimasti, abbiamo detto, della loro opinione originale di ipotesi esterna come caduta del DC9, mentre Blasi e Cerra hanno detto che mancando buona parte del tratto di aereo tra la cabina di pilotaggio e l'attacco delle ali, non è possibile dire dove la stessa potesse essere localizzata, la bomba, anche se si può dire certamente che la parte mancante dell'aereo è sicuramente quella dove l'ordigno doveva essere stato depresso, quindi cioè ci cada l'ipotesi della presenza di un aereo, ci manca una parte dell'aeromobile tra la cabina di pilotaggio e l'attacco delle ali e non possiamo dire che... dove è stata collocata la bomba, però se quella parte manca verosimilmente è stata collocata lì, nella perizia anche nella seconda perizia invece Imbimbo, Migliaccio e Lecce nelle risposte che danno indicano e ribadiscono la tesi originaria e indicano punto

per punto perché secondo loro non si tratta di una ipotesi di esplosione interna ma confermano l'esplosione interna e quindi questo... si ritrovano questo nella perizia e non le riportiamo. Dicevo che il Professore Dalle Mese, vi dicevo prima, è stato uno degli ausiliari del Collegio Blasi e ha depositato il 5 maggio '90 una relazione nelle quali ha analizzato, come vi dicevo prima, i plots che sono stati registrati la sera dell'incidente, ha registrato, ricordate quei plots di cui abbiamo già accennato in precedenza, C -17 e -12 che sono precedenti all'incidente e li ha ritenuti significativi secondo un procedimento tecnico scientifico che ha spiegato e che è contenuto nella relazione depositata, ha spiegato che il falso... che non poteva essere un'ipotesi di falso allarme che era inferiore a 10 alla -6 e quindi... **PRESIDENTE:** se... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** no, Presidente non... **PRESIDENTE:** se prova ad alzarlo un po' di più per averlo proprio... **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:** sì. Quindi, dicevo, ha spiegato che non era possibile giustificare questi tre plots significativi con la teoria del falso allarme, perché inferiore a 10 alla -6 e quindi

trascurabile, ha indicato anche lui quali sono le cause dei falsi allarmi, cioè la riflessione da oggetti indesiderati, da interferenze elettromagnetiche e dal rumore termico e li ha esclusi, è stato fatto il test credo del cosiddetto chio quadro (fonetica) e Dalle Mese è pervenuto alla conclusione che il fenomeno della rivelazione dei falsi plots deve essere considerato localmente nel tempo e nello spazio, stazionario nell'intorno dell'incidente, con probabilità di occorrenza uniforme, come già affermato nella relazione "Selenia" del 1980. Anche l'analisi cinematica effettuata ha fornito risposte positive circa la correlazione dei citati tre plots C, -17 e -12 con il 2B e ha affermato il Dalle Mese che 17, -17, -12 correlano fra loro con l'incidente e con il 2B che è successivo al momento dell'incidente stesso. L'analisi cinematica dimostra che i plots sono associabili ad un velivolo tipo Caccia, che volava ad una velocità media intorno ai seicento nodi e che si è portato nei sessanta secondi prima dell'incidente su una traiettoria pressoché ortogonale a quella del DC9, questa ipotesi è suffragata dal basso numero di plots rivelati, in

quanto l'oggetto presenza una bassa area equivalente radar un metro quadrato e si trova ai limiti della portata del Radar Marconi, qualora si trovassero dei plots successivi all'incidente e che correlano con i precedenti, costruendo così una traiettoria si può affermare che le deduzioni precedenti sono da ritenersi da un punto radaristico certe, poi vedremo che anche i plots succ... questo lavoro si farà successivamente e ci sarà questa correlazione, anche con i plots, alcuni plots successivi all'incidente, il plots C correla con il plots -17 e -12 e quindi aggiunge forza a tutte le conclusioni precedenti, va comunque considerato che il plots C di per sé non può essere ritenuto significativo, di per sé, a causa della sua elevata distanza temporale dal -17 ed è stato qui sentito anche il Professore Dalle Mese su questo punto, che ha confermato quello che ora... le conclusioni che io vi ho detto, ha parlato di tutte le altre... di tutti gli altri lavori che erano stati fatti, cioè iniziando dai lavori di Macidull e i lavori della "Selenia", dicendo in particolare su questo punto che il lavoro della "Selenia" era un documento interno alla società stessa, nella quale vennero

individuati i due plots che erano quelli che poi successivamente vennero numerati con -17 e -12 che potevano correlare già a quel tempo con una delle tracce ipotizzate, però lì poi vennero individuate più di una traccia e non arrivarono a conclusioni definitive, però già si cominciava a delineare l'insieme dei plots che potevano diventare significativi per le analisi successive, ha parlato anche del lavoro dell'I.T.A.V. e sostanzialmente poi ha indicato tutti i plots che sono stati associati... che sono stati ritenuti indicanti una o due tracce appartenenti a velivoli in volo intersecanti la rotta del DC9, e soprattutto ha parlato della relazione "Selenia", dicendo di condividere - non è un problema... io sono abbastanza vicino Presidente, però è un problema... - voi ricordate tutti che il Professor Dalle Mese ha avuto parole di apprezzamento per i Tecnici "Selenia", non ha nei loro confronti avuto parole, se non di stima, no, di Giaccari, Galati e Pardini, ha detto solamente di non concordare su quel risultato da loro raggiunto nel 1990, e ha detto: "io non concordo sul risultato raggiunto da Giaccari, Galati e Pardini che erano i falsi i plots -17 e

-12, perché secondo l'analisi che feci a quel tempo la mia interpretazione era che la traccia più lontana fosse... invece la traccia di un aereo militare che intersecava la rotta del DC9 e in questo contesto quindi i plots -17 e -12 venivano a correlare perfettamente, e fra l'altro questa interpretazione era la stessa di quella che aveva fatto Macidull, era quella che aveva fatto anche il Professor Giuli dell'università di Firenze che aveva valutato come Consulente della Società <<Itavia>> i lavori che aveva fatto la Società <<Itavia>> e che qui erano tesi che si sposavano fra loro e quindi avevano raggiunto... avevamo raggiunto lo stesso risultato, la traccia più vicina era costituita da questa interpretazione dei frammenti dell'aereo e dal corpo dell'aereo che aveva capacità di sostentamento in volo, la traccia più lontana era invece costituita da uno o due Caccia che volando parallelamente al DC9 e quindi provocando i due plots -17 e -12 si portavano poi su una traiettoria ortogonale alla traccia del DC9, la traccia associata agli stessi identici plots che avevano già individuato Giaccari, Galati e Pardini, e sono gli stessi plots già individuati

nella relazione <<Itavia>>, più i due successivi, per l'esattezza sono i plots 2B, 3, 4, 6, 8... 12, 13A e 19, questa è la ricostruzione finale che ho fatto io e per la verità questa ricostruzione è la stessa ricostruzione che si trova nella relazione Giaccari, Galati e Pardini con la differenza interpretativa delle due tracce e quindi nella relazione Giaccari l'esclusione dei plots -17 e -12 in quanto non correlanti con nessun oggetto", quindi come vedete i numeri, le traiettorie sono sempre quelle e che poi nella "Selenia" '90 si tenta di togliere i primi due per... e quindi cadendo i primi due come vi dicevo quando si parlava dell'analisi di Russo, togliendo i primi due non c'è a quel punto un aereo che proviene da qualche altra parte, quindi è chiaro che a quel punto tutti i plots che sono successivi all'incidente non possono che attribuirsi ai frammenti... a parte dei relitti oppure all'aereo che sta cadendo. Ha il Dalle Mese descritto qual era la velocità punto per punto, cioè dal 2B al 4, dal 4 al 9, e dal 9A al 19A e questo lo trovate nella sua... nella trascrizione relativa alla sua audizione, e ha detto che relativamente al punto dal 9... dal

tratto terminale della traiettoria lontana, nella quale la velocità è molto bassa quaranta nodi, dice che non è l'unica spiegazione logica e che l'oggetto volante ha preso una traiettoria sostanzialmente verticale, infatti questa è congruente con il fatto che l'azimut nell'ultima parte di traiettoria non cambia apprezzabilmente e quindi in sostanza il radar lo vede sempre nella stessa posizione azimutale, e la distanza... stando ad indicare quindi un bersaglio che sale o scende e questo implica che la misura di velocità che possiamo trovare viene zero. Ha analizzato anche il lavoro di Macidull concordo in particolare con quelle che sono state le risultanze indicate nel paragrafo nella relazione del 25 novembre dell'80, il paragrafo G, J e K, alla quali ovviamente si rimanda, dicendo: "Macidull è arrivato alla conclusione che c'era un oggetto volante ad alta velocità che ha attraversato la sciame dei plots primari dell'aereo e io sono arrivato alle stesse conclusioni". Ha anche analizzato il plots uno Dalle Mese che era uno dei quei plots che avevano delle caratteristiche un po' anomale, come del resto è stato riconosciuto anche dalla perizia,

Pardini, Giaccari e Galati, e credo anche dalla perizia... nella perizia Santini, plots anomalo nel senso che la sua correlazione in azimut con il resto dei plots e con il resto dello sciame dei plots e della cosiddetta traccia più vicina di cui si è detto prima è molto scarso, la correlazione con questo sciame è difficile, perché ha un valore di azimut molto diverso da quello di tutti gli altri e non è ben chiaro come possa essere associato ad essi, qualcuno credo che abbia fatto addirittura l'ipotesi che sia il plots del secondo aereo militare della coppia di aerei che al momento della virata e... e che al momento della virata le due traiettorie di siano diversificate, quindi queste le conclusioni di Dalle Mese, e come dicevo prima per concludere sulla vicenda Blasi, sulla vicenda del Collegio Blasi, da quella conclusione univoca iniziale si passa a questa divisione e da parte di Blasi e Cerra, ma questa divisione secondo me, questa non... non è tale da poter inficiare il valore dell'attività svolta dal Collegio Blasi e dalle conclusioni... dalla conclusione precedente che è stata assunta, e non è indebolita secondo me, perché? Perché da un primo punto di vista dei due

che si sono diciamo dissociati solo Blasi, cioè solo Cerra probabilmente ha potuto effettuare un controllo tecnico, perché era un esperto, mentre Blasi assolutamente, e ce lo ha detto, infatti Blasi quando gli è stato chiesto come mai... cosa giustificava questa inversione di tendenza, ha detto: "il mio convincimento non é indipendente da questo espresso da Giaccari, Galati e Pardini e quindi io non lo so posso trovare aliunde, quindi se non ci fosse stato il convincimento di Cerra certamente rimanevo a confermare, un altro elemento diverso da quello io non ce l'ho", quindi Blasi che cosa dice, Giaccari, Galati e Pardini sono arrivati a una conclusione diversa, il mio radarista dice che quella... che questa nuova conclusione è quella di accettare e io accetto questa conclusione, quindi voglio dire il fatto che Blasi si dissoci dalla precedente conclusione e... dei lavori egli aveva potuto partecipare in maniera abbastanza approfondita, perché era per altre cose anche un esperto, per questo aspetto viceversa si adagia sulla conclusione e su quanto gli riferisce Cerra. Sotto un altro profilo anche la diversa ricostruzione della dinamica del collasso

dell'aereo non incide più di tanto sulla dinamica originaria, e perché noi sappiamo che poi ci sarà un'altra ricostruzione che è quella del Collegio Santini, che dirà che l'aereo è arrivato integro in mare, e quindi non... il fatto che ci siano state queste diverse... questa diversa caratterizzazione del modo di disintegrazione dell'aereo e di caduta dello stesso o integro oppure a pezzi sulla superficie del mare non effigia la precedente ricostruzione, perché - dicevamo già nelle altre udienze - non tutti i frammenti che si sono staccati dall'aereo erano di una dimensione tale da essere rilevati a quella distanza di oltre centotrenta miglia dal sito radar e quindi a una distanza considerevole. Anche Imbimbo, Migliaccio e Lecce sono stati sentiti nel corso del dibattimento e hanno confermato le loro conclusioni, spiegando su ogni aspetto a loro chiesto il loro lavoro e anche in particolare quella che era stata la simulazione, hanno parlato, hanno specificato anche nella vicenda dell'ipotesi missile, spiegando perché... spiegando il momento secondo loro in cui questo missile poteva essere stato lanciato dagli aerei attaccanti, la distanza all'incirca di cinque

miglia, hanno individuato secondo loro il tipo di missile utilizzato e hanno spiegato anche i danni da schegge che potevano... che possono essere prodotti su un aereo da un tipo di missile continuous road, e hanno ribadito, rinviando alle pagine 228 e seguenti della loro relazione, quali sono stati i loro convincimenti e quali sono state le traiettorie che loro hanno individuato circa non solo il volo del DC9 ma anche del volo degli aerei che loro ritengono essere stati presenti in quel momento e che hanno intersecato la rotta del DC9, quindi a quelle dichiarazioni si rimanda proprio per non ripercorrerle pedissequamente. Un'ultima notazione è quella che, sempre però di rimando alle affermazioni fatte in dibattimento è sull'attività fatta nella Sala Operativa del sito Radar di Marsala, proprio in concomitanza con la caduta del DC9 e anche qui i Periti hanno spiegato le loro perplessità sull'attività fatta dall'operatore a console, e questa è diciamo la situazione che possiamo dire al 1990, con questa divisione nell'ambito del Collegio Blasi che si è realizzata appunto per una versione di tendenza rispetto alla conclusione originaria da parte dei Periti Blasi

e Cerra. Un'ultimissima cosa prima di chiudere tutto questo argomento, io avevo accennato alla valutazione fatta dal Professor Giuli dell'Università di Firenze che aveva valutato... che ha analizzato i lavori della Commissione Blasi e anche i lavori dell'"Itavia" e nella relazione dal... alcuni commenti sulla perizia dell'incidente del CD9 "I-Tigi" del 27/06/'80, supplemento di indagini del 26/05/'90, egli ha ritenuto che fra le due interpretazioni fornite dal Collegio Peritale Blasi, quella di Imbimbo, Migliacci e Lecce è quella più compiutamente argomentata e allo stato attuale delle indagini e relativo ai dati radar quella più condivisibile, affermando altresì che sono da ritenersi confermate per alcuni aspetti avvalorati le conclusioni formulate nella precedente perizia in merito alla interpretazione dei dati radar.

**PRESIDENTE:** va bene, sospendiamo un quarto d'ora.

(Sospensione).-

#### **ALLA RIPRESA**

**PRESIDENTE:** Prego Pubblico Ministero! **PUBBLICO**

**MINISTERO AMELIO:** sì, grazie! Allora Presidente nonostante le attività di indagine di ogni tipo, anche quelle peritali che sono state espletate

nel corso degli anni e di cui abbiamo parlato sino ad ora c'è stata... è sorta, e quindi che si sono concluse diciamo con il Collegio Blasi, è sorta anche la necessità di espletarne delle altre, delle nuove indagini, anche dal punto di vista peritale e in proposito è stato nominato dal Giudice Istruttore un nuovo Collegio, che noi indicheremo come Santini, che è stato il Professore Santini come coordinatore scientifico e invece diciamo Misiti, il Professor Misiti come Presidente del Collegio, quindi si farà riferimento al Professor Santini o al Professor Misiti per indicare sempre e comunque lo stesso Collegio Peritale, questo Collegio Peritale si è avvalso anche di Collegi ausiliari, composti da altri esperti, da altri tecnici che hanno svolto delle indagini particolari, i cui risultati poi sono sempre finiti al Collegio Santini, al Collegio principale al fine della valutazione complessiva di tutta l'attività, questi Collegi ausiliari hanno operato ovviamente parallelamente al Collegio principale e confrontandosi continuamente e quindi la decisione finale, la conclusione finale avrebbe dovuto tener conto anche dei risultati dei Collegi serventi o

ausiliari, nell'ambito dei lavori del Collegio Santini è stata effettuata una ulteriore grande campagna di recupero delle parti mancanti dell'aereo, che ovviamente non erano state recuperate nella fase precedente, l'aereo è stato ricostruito su una struttura in metallo, quella che per intenderci è Pratica di Mare, e in questa ricostruzione ci si è avvalsi anche di esperti del settore, sono state ripeto... è stata depositata poi dal Collegio Santini una perizia che ha ripercorso tutte le attività, sia peritali precedenti e sia quelle proprie del nuovo Collegio istituito, queste ovviamente... a molte di queste parti si fa rinvio, perché sono tutte specificamente e articolatamente indicate nella perizia depositata, dicevo, sono state... è stato recuperato circa, se non vado errato, l'ottantacinque per cento del velivolo, insomma tra l'ottanta e l'ottantacinque per cento del velivolo, sono state indicate le zone dove tutti i relitti sono stati recuperati, quindi sono state indicate la zona 1, la zona 2, la zona 3 e zona 4, e quindi indicando in ogni sito quali sono stati i reperti recuperati e questo ovviamente si rimanda alla spiegazione

dettagliata che c'è in perizia, sono state fatte indagini sul cockpit voice recorder, qui il Collegio ausiliario costituito dai Professori Ibba e Paoloni, è stato accertato che gli impulsi sono di natura elettrica, è stata fatta anche una perizia sul monosillabo "gua" e "qua" che è stato registrato e si è attribuito con una certa percentuale ad uno dei componenti dell'equipaggio, ma anche questo è tutto quanto in perizia, sono state fatte indagini sul flight data recorder nel quale è emerso che il volo si è svolto regolarmente, sono state fatte indagini sulle schegge recuperate ed è stato accertato e si è concluso che la quasi totalità dei frammenti rinvenute nelle parti interne dei cuscini è penetrata attraverso squarci o danneggiamenti dei cuscini stessi causati dall'evento catastrofico al momento dell'impatto con il mare e non per l'effetto dell'esplosione, si è ritenuto quindi che le schegge non si possono essere formate per una esplosione interna o esterna che sia ma solamente per l'effetto del disfacimento della struttura al momento dell'impatto con il mare e che poi siano state veicolate dall'acqua all'interno delle aperture createsi. Sono state

fatte indagini sul rivestimento del pavimento, analisi fatte con un microscopio ottico, e sono stati analizzati dei frammenti di tappeto indicate con le sigle J, M, W, 3.8, 3.10 e 3.11 e tutte le analisi hanno escluso qualsiasi traccia di esplosione all'interno della cabina passeggeri. Sono stati fatti indagini sui motori e non sono state ritrovate tracce di incendio e/o di sovrappressione nei diversi componenti di entrambi i motori, sia quello di destra e sia quello di sinistra, è stato ristudiato la... le modalità con le quali probabilmente l'aereo è caduto, e il Collegio Santini ha formulato le plausibili ipotesi sulla sequenza della rottura dei vari elementi del velivolo e ha scartato la conclusione a cui erano pervenuti i componenti della Commissione Blasi e cioè che il velivolo aveva impattato integro con la superficie del mare, e contrariamente a ciò quindi la Commissione Santini ha ritenuto che la frammentazione del velivolo sia iniziata in volo, anche questo sulle modalità di frammentazione è riportato dettagliatamente in perizia alla quale si rimanda, si è fatto un... si è anche studiata in particolare l'ala sinistra, la semi-ala

sinistra mettendo in evidenza che mentre la semi-ala destra si è completamente distrutta, quella sinistra esclusa l'estremità esterna è risultato essere danneggiata di pochissimo e in particolare è stato rilevato come la parte terminale della semi-ala sinistra sia stata ritrovata in zona F a circa tre chilometri verso est rispetto al relitto principale, arrivando alla conclusione che è accettabile l'ipotesi che questa parte si è staccata in volo. Si è fatto una disamina anche in relazione alla toilette e i Periti hanno evidenziato che esse si trovavano alla destra della fusoliera ricompresa fra le stazioni 817 e 786 e cioè nella parte di fusoliera che si sarebbe staccata per prima insieme al motore destro, perciò ne sarebbe dovuto derivare che tutti gli elementi della struttura e tutti gli arredi della toilette si sarebbero dovuti trovare in prossimità del limite nord dei ritrovamenti, il lavabo, la cerniera, un frammento della parete e mentre ciò è vero solo per alcuni di essi in quanto altri sono posizionati verso sud, per esempio il fianco della toilette, il tubo del lavaggio del w.c. e il coperchio... il copritazza e il contenitore dei fazzoletti di carta, mentre

il frammento 539 appartenente al pavimento della toilette è stato ritrovato in posizione intermedia. Nella zona che poi è stata identificata come D è stato invece, come sappiamo, ritrovato un serbatoio e qui ne abbiamo già accennato, nel senso che in base a dei calcoli e ad una prospettazione che fu fatta dal Tecnico Protheroe, si riteneva fossero state fatte delle ricerche in una particolare zona che poi venne identificata come zona D si sarebbero dovuti trovare dei pezzi o dei relitti dell'aereo, le ricerche fatte in quella zona che è stata denominata, identificata D in realtà non portarono al rinvenimento di alcun pezzo di relitto del DC9 bensì al ritrovamento di un serbatoio subalare, quindi serbatoio subalare appartenente ad un aereo militare, su questo quindi alcuni hanno ipotizzato... hanno ritenuto che questo ritrovamento, che questo poteva essere un elemento esterno a conferma di quella che era la tesi delle vecchie... con la quale appunto si diceva essere presente uno o due aerei diversi dal DC9 e con esso avessero intersecato, e su queste... quindi questo soprattutto, poi lo troveremo anche nella dichiarazioni di Casarosa,

mentre a parere di questo ufficio questo elemento, ritrovamento appunto di questo serbatoio proprio a quei fini di cui si diceva prima, quindi come possibile elemento esterno corroborativo della tesi della presenza di aerei diversi dal DC9 secondo questo ufficio non è stato un elemento valorizzato dal Collegio Santini, e che lo ha ritenuto un elemento probabilmente neutro dal punto di vista della prova, e infatti il Collegio Santini ha evidenziato che... testualmente: "si osservi ancora la posizione discosta dal serbatoio supplementare del velivolo a... recuperati in zona D, che si trova al di fuori della scia dei frammenti del DC9 <<Itavia>> là qualcosa da sola è sufficiente ad escludere qualunque correlazione del serbatoio come causa dell'incidente", quindi più che neutro proprio lo ha escluso completamente, non ha valutato in alcun modo, non ha associato anche in via di ipotesi questo ritrovamento, che almeno è anomalo, è anomalo soprattutto se si considera quali erano i punti di partenza della ricerca in quella zona, cioè ove si riteneva invece di ritrovare pezzi, relitti del DC9 che invece non sono stati ritrovati,

quindi non è stato proprio preso in considerazione. Invece secondo questo ufficio questa circostanza è in contrasto che l'ipotesi che era in verifica e ne costituiva una falsificazione, in quanto la circostanza di rinvenire al termine di una traccia ipotizzata non un elemento del DC9 ma un oggetto appartenente ad un secondo aereo, costituisce appunto un'insuperabile smentita dell'ipotesi di partenza, che appunto era stata fatta dal Collegio, viceversa il ritrovamento costituisce un elemento di verifica di una ipotesi alternativa che invece in questo modo si intende escludere, ben inteso non si vuole dire... non si vuole passare all'accesso e quindi dire che il ritrovamento del serbatoio è la chiave di tutto il problema, si vuole sottolineare solamente come il Collegio Santini ha portato avanti una tesi, l'ha perseguita fino in fondo e ha sempre escluso quegli elementi, non ha valorizzato tutti quegli elementi che potevano costituire una falsificazione della tesi che invece il Collegio Santini ha inteso perseguire, questo è diciamo un motivo di doglianza, noi ripeto non diciamo che quello poteva essere la chiave di volta di tutto

quanto, diciamo solamente che questo, come in altri casi, il Collegio Santini/Misiti quando si è trovato di fronte a degli elementi che potevano e dovevano essere valutati ad ampio raggio, a trecentosessanta gradi come si suol dire in realtà li ha messi da parte perché quelle emergenze, alcune circostanze potevano non collimare con quella che era la tesi dell'ordigno all'interno del velivolo. E su questo serbatoio sono state fatte, il Collegio lo sa, sono state fatte nel corso delle indagini tutta una serie di accertamenti, è stato chiesto anche alle autorità americane se potevano in qualche modo rispondere, ovviamente con delle rogatorie ad alcune domande che l'Autorità Giudiziaria precedente aveva formulato, ma queste risposte sono state molto evasive e non hanno consentito di fare luce sulla vicenda, quello che si sa è che trattasi di un serbatoio, il cui costo di produzione era abbastanza alto e non era un serbatoio, un pezzo di aereo che poteva essere o che normalmente si sganciava, ma questa attività veniva fatto solo in casi particolari, perché come è stato accertato ci sono e... questo tipo di serbatoio rinvenuto è diverso da altri meno costosi, quelli

sì che si sganciano una volta utilizzati, questo tipo di serbatoio viene espulso solo in casi particolari e cioè quando ragioni contingenti ne sconsigliano il mantenimento in volo e ciò avviene o in presenza di situazioni di pericolo per la stabilità dell'aereo, nei casi di necessità di manovre di emergenza e di preparazione ad un effettivo combattimento, è stato sentito... e quindi anche queste circostanze dovevano indurre il Collegio Santini/Misiti a ponderare meglio la vicenda e quindi non ad escludere e non a dare nessun peso a questo ritrovamento o quanto meno ci si sarebbe dovuto soffermare un attimo in più e verificare se era possibile anche avere una ipotesi alternativa, è stato anche credo sull'argomento e in particolare sull'attività burocratica circa la gestione di questo tipo di serbatoio l'Ammiraglio Flatley, se non sbaglio, comunque di fatto è che nessun elemento è pervenuto dagli enti americani che sono stati interessati, fino ad una nota dell'8 luglio del 1998 trasmessa dal dipartimento della giustizia americana in risposta alla rogatoria italiana, l'autorità rogata nulla ha riferito sul serbatoio, come nulla aveva riferito

sulle altre richieste di identificare l'aereo cui poteva appartenere un reperto recuperato nei pressi di Capo Carbonara, dicevo, solo nel luglio del '98 le autorità americane hanno comunicato che il 6 luglio '81 era precipitato nei pressi di Capo Carbonara, dando anche le coordinate un loro aereo a sei di quelli che potevano montare un serbatoio del tipo di quello che è stato recuperato, in realtà però le coordinate, questo trentanove gradi, ventinove gradi nord, diciannove gradi nove minuti est che sono indicate nella nota del 6 luglio '91 sono molto distanti dalla Sardegna e quindi la nota appare imprecisa sulla localizzazione del sito, il punto di caduta dell'aereo è circa sessanta miglia di distanza da quella del rinvenimento del serbatoio, quindi anche questa nota di risposta americana lascia il tempo che trova e dobbiamo ritenere che nessuna risposta... gli Stati Uniti ci hanno voluto dare in relazione a questo serbatoio. Dicevo, avevo fatto poc'anzi riferimento alla collaborazione nell'ambito dei lavori del Collegio Santini/ Misiti fornita da un Tecnico inglese Chris Protheroe, che è stato poi anche sentito a dibattimento, egli... Protheroe

ha depositato agli atti due relazioni scritte datata 12 gennaio '92 e 15 aprile '92 aventi ad oggetto l'analisi di reperti e le conclusioni sulla causa della caduta del DC9 e poi ha depositato una successiva relazione nel maggio del '92 che ha avuto ad oggetto le valutazioni dell'eventuale impatto di un missile contro il DC9. E' importante a mio avviso quello che emerge sia dal lavoro di Protheroe e sia dalle dichiarazioni che sono state fatte dallo stesso al dibattimento, perché? Perché vedremo che lo stesso modo di procedere di Protheroe si è avuto nel lavoro del Collegio Santini/Misiti, e vedremo come le problematiche presenti nell'una e nell'altro sono analoghe e sono analoghi i modi di risoluzione di queste problematiche, che entrambe sono sottoponibili a critiche, il Protheroe ha sostanzialmente riferito di aver esaminato i reperti che sono stati recuperati e di aver formulato delle conclusioni provvisorie circa la caduta del DC9 e la caduta del DC9, lui l'ha attribuita all'esplosione di un ordigno all'interno della parte posteriore sinistra sopra i finestrini, perché in questa zona aveva visto un fenomeno di quilting, io ora non so se è

possibile, forse dovevo chiederlo prima, se era possibile far vedere alcuni allegati, alcune foto allegate alla relazione di Protheroe, proprio per... **PRESIDENTE:** ce l'ha lì lei? **PUBBLICO**  
**MINISTERO AMELIO:** sì sì, ce l'ho qui. **PRESIDENTE:**  
e allora se magari attiviamo... **PUBBLICO**  
**MINISTERO AMELIO:** sì, magari glielo do quando poi c'è necessità, era solamente capire ora se era possibile... **PRESIDENTE:** sì, intanto così approntiamo la macchina, in modo da poterla poi utilizzare al momento. **PUBBLICO MINISTERO AMELIO:**  
sì. Egli testualmente... quindi da questo fenomeno di quilting che lui ha visto in questa parte sinistra posteriore dell'aereo ha ritenuto poter cogliere l'elemento dal quale desumere che la caduta del DC9 fosse... potesse essere attribuita ad un ordigno, quindi ad una bomba, ovviamente lui ha sempre detto che la sua era una conclusione provvisoria è ha detto: "è troppo presto per giungere a conclusioni definitive sull'indagine ma sulla base delle prove finora disponibili sembrerebbe che la causa più probabile sia stata una esplosione interna nella zona della cappelliera della cabina posteriore sul lato sinistro, immediatamente più avanti alle

prese d'aria, sopra alla parte posteriore della fusoliera e indietro fino alla deriva di coda", poi ora vedremo praticamente se passiamo, credo l'altra figura, ecco la zona di quilting che individua Protheroe è quella che noi ora vediamo, noi la vediamo sulla destra, perché la guardiamo diciamo dalla cabina di pilotaggio, abbiamo di fronte la cabina di pilotaggio, però ovviamente lui parla di zona sinistra perché la guarda dal retro, allora questa è la small region of the quilting, la piccola regione di quilting, piccola come dire zona di quilting che ha individuato e che ha fatto ritenere che quell'evenienza potesse giustificare l'ipotesi bomba dicendo: "una esplosione interna nella zona della cappelliera e della cabina posteriore sul lato sinistra, perché lui diciamo, ripeto, guarda da dietro, immediatamente più avanti alle prese d'aria dei motori che ha portato alla separazione in questa zona dei rivestimenti sopra la parte posteriore della fusoliera e indietro fino alla deriva di coda", se mettiamo l'altra immagine, quella successiva, dovremmo vedere proprio... ecco, vediamo anche l'altra, sì ce n'è un'altra dove proprio... ecco qua, quindi secondo Protheroe si

sarebbe verificato quello scoperchiamento, no, siamo dice vicino alla zona di quilting, quindi quella esplosione sita in quella cappelliera avrebbe determinato quel meccanismo che ora noi vediamo rappresentato in questa figura. Ecco allora è stato fatto osservare a Protheroe come in questa relazione, premessa, noi vediamo che quella è una zona diversa dalla toilette, la toilette sta dall'altra parte, sta diciamo nella parte destra dell'aereo, no, è dal lato opposto, dico questo perché? Perché noi sappiamo, noi tutti sappiamo che il Collegio Santini/Misiti è pervenuto alla conclusione che invece la bomba è stata messa... è stata localizzata nella toilette, quindi nella parte destra, io ho voluto mettere questa figura proprio per dare la visione della diversa localizzazione della bomba fatta da Protheroe e dalla Commissione Santini, beh, a questo poi ci arriviamo. Allora perché questo? Perché il fenomeno di quilting in realtà può essere uno di quei fenomeni che ci possono far dire: ci può essere stata una qualche... un'esplosa, no, quindi giustamente Protheroe dice: "io vedo questo, e questo mi fa dire... è un fenomeno che io associo ad una esplosione e

quindi attenzione secondo me la bomba è stata messa qui nella cappelliera", allora si è fatta osservare a Protheroe nel corso del dibattimento che egli in queste sue relazioni non parla mai, non ha mai parlato della zona toilette, non ha mai ipotizzato che una bomba fosse nella zona toilette e lui ha detto: "le prove disponibili in quel momento, cioè nel momento in cui scrivo queste relazioni 12 gennaio e 15 aprile '92 non includevano prove che sono rientrate in un secondo momento, successivamente e che includevano quindi in quel momento l'area toilette", sono le dichiarazioni che troverete a pagina 30 dell'udienza del 4 febbraio 2003, "si trattava di una conclusione provvisoria, ovvero soggetta a eventuali modifiche e in un momento successivo o in effetti rivisto le mie conclusioni in base a successive prove che si sono verificate", pagina 36 e 37 della stessa udienza, "siccome in quel momento mancava tutta l'area 3, quindi quella della zona toilette - dice Protheroe - l'unica prova di esplosione era il quilting, e quindi ho ritenuto che il centro dell'esplosione in assenza di altre prove disponibili fosse ubicata vicino all'area di

quilting", qui è interessante una cosa e cioè che per la prima volta c'è qualcuno che parla di centro di esplosione, cioè Protheroe dice: "io vedo un qualcosa che mi dice che da quelle parti, che lì vicino ci deve essere un centro di esplosione, - quindi dice - io avevo solo queste prove e quindi per me la bomba è messa a sinistra dell'aereo della cappelliera", e quindi sono state chieste ulteriori spiegazioni sul contenuto di un passaggio della relazione del 15 aprile '92 e cioè quella parte in cui si dice: "segni di quilting appena sopra la fascia dei finestrini del lato sinistro, nella stessa zona è evidente anche un leggero incurvamento del rivestimento in corrispondenza dell'attacco dei correntini è ordinata, questa sezione potrebbe essere stata danneggiata durante le operazioni di recupero ed è possibile che l'ingobbamento dei correntini osservato sia stato provocato in quella occasione", cioè si è chiesto a Protheroe, dice, siccome questi sono... cioè tu mi dici che vedendo questi correntini fatti in modo particolare, e dice che potrebbe esserci un fenomeno esplosivo c'è anche scritto nella relazione quanto ora io ho letto, spiegaci che

cosa significa, e Protheroe ha risposto: "c'erano tre caratteristiche relative al danno e che in effetti il leggero incurvamento dei rivestimenti della stessa area può essere stato causato dal danno fisico dovuto al recupero dei relitti" e quindi vediamo che già qualcosa noi lo possiamo spiegare anche in maniera alternativa, se è quindi chiesto di spiegare il luogo di possibile posizionamento dell'ordigno e il teste ha riferito: "non si può indicare con precisione ma si può solo dire che l'esplosione doveva essere in qualche posto nell'ambito della zona 3", quindi anche Protheroe che parla di centro di esplosione dice: "e va be', ma io non riesco a dirvelo, è in quella zona, nella zona 3, la zona di quilting che stava sulla parte sinistra sopra il finestrino suggerisce che c'era una direzionalità o una focalizzazione della pressione esplosiva verso la parte superiore sinistra di quell'area, e per questo motivo io ho suggerito l'area della cappelliera, non ho suggerito una parte della zona toilette, perché non avevo all'epoca materiale disponibile di quella parte che era mancante e quindi si è cercato di capire se questa collocazione

dell'evidenza dell'esplosione e del centro di esplosione potesse essere collegata e in caso positivo in che modo questo collegamento poteva farsi con la zona toilette", cioè se tu mi dici che lì vicino c'è il centro dell'esplosione e io ora ho a disposizione a seguito di tutti gli altri lavori fatti, soprattutto o quanto meno dalla conclusioni del Collegio Santini e soprattutto di Taylor che mi dicono che l'esplosione invece è nella zona destra, cerchiamo di capire se ci può essere un collegamento tra la zona di quilting indicata da Protheroe e la zona destra della toilette indicata dal Collegio Santini, posto che... cioè per capire se le bombe sono due o se la bomba è una e se la bomba è una può determinare danni in posizione opposta, il Protheroe su questa domanda genericamente ha detto: "secondo me è possibile", allora si è cercato di verificare, attesa la risposta generica, se una esplosione nel lato destro poteva determinare il quilting sul lato sinistro e se questo in caso di risposta positiva, si è cercato di capire dove doveva essere collocata la bomba per determinare gli effetti sia sul lato destro che sul lato sinistro

e Protheroe ha riferito: "si tratta di una esplosione ubicata da qualche parte", e beh, e questo non c'era bisogno dell'intelligenza di Protheroe per capirlo, no, perché se uno dice da qualche parte è esplosa, noi da un Tecnico cerchiamo di sapere quello che noi non sappiamo noi che non siamo tecnici, cioè se un Tecnico mi dice: "è ubicata da qualche parte", questa affermazione secondo me lascia il tempo che trova e non può essere una risposta data da un super Tecnico, "ubicata da qualche parte nella zona posteriore a destra, sul lato destro", come vedete Protheroe che prima dice che il centro di esplosione è lì sopra nel lato sinistro cappelliera, ora dice è nella zona destra in qualche parte, "mi sta chiedendo di giungere ad una conclusione di dove l'esplosione era ubicata basata su delle prove che non erano disponibili all'epoca e che almeno per quanto io ne sappia non sono state ad oggi prodotte dinanzi alla Corte", perché noi gli chiediamo, ma cioè vorremmo saperne di più, quindi lo stimoliamo a saperne di più e questa è la risposta: "mi sta chiedendo di giungere ad una conclusione - dice - su prove che io non avevo", eh ma proprio per

questo te lo chiedo, perché tu le prove che avevi disponibili hai detto che stava... il quilting, il centro dell'esplosione stava nella cappelliera a sinistra, e va be', e siamo andati avanti, perché anche questa è una risposta insoddisfacente, "l'effetto di quilting può essere provato da uno strumento esplosivo che è ubicato in quella prossimità o da un esplosivo posizionato altrove nell'aereo, quindi in base alle prove sulle quali è stata redatta questa relazione - quindi è la sua relazione - non sono in grado di dire esattamente con precisione dove può essere stato ubicato questo esplosivo che provato il danno che ho riscontrato", è ancora un'altra contraddizione, perché quando si cerca di stimolare Protheroe a dirci una parola, non dico definitiva ma parzialmente definitiva passa dalla sinistra, poi dice che è a destra, quando gli contestiamo alcune cose dice: "va bene, ma io quando... con gli elementi che avevo non so dirvi dove era...", sì ma non sai dirci dove era, ma non sai dirci dove era sulla parte sinistra, perché tu come ho anticipato prima della zona destra, della zona toilette non ne ha mai parlato, quindi per te è totalmente oscura quella

zona, tu hai parlato solo ed esclusivamente della parte sinistra, quindi mi sta bene che tu non riesci a dirmi che non sai localizzarla ma nella parte sinistra, "poi alcuni elementi - continua Protheroe - esaminati successivamente mi hanno fatto riscontrare prove su elementi specifici della struttura e che mi hanno portato a ritenere che questo dispositivo era molto probabilmente ubicato nell'area della toilette, ancora ripeto, nella sua relazione non c'è alcun riferimento alla toilette", allora quando lo ha fatto questo esame? E' stata letta poi la relazione del 15 aprile '92 e lei cui conclusioni sono state: "sulla base delle prove disponibili - vi ricordate, no - un'esplosione interna nella parte anteriore della cabina posteriore sul lato sinistro", egli ha ribadito che le conclusioni erano ancora provvisorie, anche ad aprile, quindi cioè ad aprile '92 erano ancora provvisorie ed erano già provvisorie quelle di gennaio, erano provvisorie quelle di aprile e poi dopo aprile non ne ha fatte altre perché quella di maggio riguarda tutt'altro e chiestogli se ne aveva mai depositata una conclusione definitiva ha risposto: "non ricordo di avere scritto

nessun'altra conclusione, però eravamo consapevoli che le prove disponibili il 15 aprile erano essenzialmente le stesse che erano disponibili a gennaio", quindi le stesse disponibili a gennaio, egli poi con una lettera del 23 aprile, quindi il 15 deposita e il 23 aprile ha evidenziato l'esigenza di recuperare i relitti nella zona 3 e indicando delle aree dove a suo giudizio si sarebbero dovuti trovare i relitti mancanti, ha ricordato che alcuni pezzi furono trovati ma non ha saputo specificarli e che in un'altra area da lui indicata fu trovato quel serbatoio di cui abbiamo parlato prima, no? Protheroe ha sostenuto che il serbatoio era stato trovato prima delle indicazioni delle aree che lui aveva dato con lettera del 23/04/'92 ma ciò non è vero, perché come sappiamo questo serbatoio invece è stato trovato dopo e proprio in considerazione delle indicazioni alle nuove ricerche nelle nuove zone indicate da Protheroe, è stato richiesto quindi per vedere se oltre a queste due conclusioni e se era venuto altre volte in Italia per collaborare con la Commissione magari del tutto informalmente, se aveva visto per esempio i reperti del lavello, di

un lavello deformato, di un tubo appiattito, di una paratia della fusoliera con deformazione e ha risposto affermativamente e ha detto: "sono venuto a vederli e la visione di tali reperti mi hanno portato a ritenere che si trovavano in stretta vicinanza all'esplosione. Queste mie conoscenze risalgono a dopo la data della mia perizia, quindi dopo il '92". Allora Protheroe ha fatto qualche altra cosa dopo l'ufficialità delle relazioni che si fermano per quanto ci riguarda, per quanto riguarda l'esplosione al 15 aprile del 1992 e di cui ovviamente mi è sfuggita e probabilmente sarà così, non c'è una relazione scritta, lui per ha detto di averle viste e che le hanno confermato questa cosa che si trovavano in stretta vicinanza all'esplosione e ora noi sappiamo che il tubo appiattito e il lavello deformato sono nella toilette, erano nella toilette e quindi allora se quello è il centro dell'esplosione bisogna capire come e se ha potuto determinare l'effetto di quilting a cinque o sei metri di distanza. Comunque un'altra dato rilevare è che Protheroe basa il suo convincimento sulla base di, questo ricordiamolo sempre, di deformazione, cioè non troverete

altro, cioè Protheroe quando dice: "alcune deformazioni mi hanno convinto di questa cosa, ha riferito di non aver visto i risultati di altre perizie specialistiche e di essersi basato solo sullo schema di deformazione fisica che ho identificato sugli elementi e senza tener conto di esami chimici e frattografica e non sono al corrente di test esplosivistici, le mie considerazioni sui reperti le ho fatte oralmente a Taylor, a Lilja e il Presidente Casarosa, non ho redatto nulla di scritto perché nessuno me lo ha chiesto". Quindi vedete, la visione che ha Protheroe, come spesso è successo in questi casi, in questa vicenda, è una visione parziale, cioè non si capisce perché tutti questi tecnici che noi stiamo vedendo piano, piano, abbiano sempre detto: "sì, ma io queste altre perizie non le ho lette", ma perché? Ma perché, forse non erano interessanti, se il Collegio Santini e Misiti ha istituito dei Collegi ausiliari per fare degli esami particolarissimi, particolareggiati come ritenete meglio, ma perché un altro tecnico azzarda una ipotesi senza verificare tutto, senza andare a guardare anche altri lavori che sono stati fatti apposta per raggiungere una

conclusione più completa possibile, però Pizzarelli ricordate, non sapeva, non aveva chiesto che volassero altri aerei però quando volavano a lui non gli interessava, quell'altro non aveva visto un'altra cosa, lui vede delle deformazioni e però non gli interessano le prove chimiche, le prove esplosivistiche, le prove frattografiche, non gli interessano, non gli interessa niente, come non è interessato niente a tutto il Collegio Santini dei risultati delle perizie collaterali. L'importante però era che ne parlasse con Taylor e Lilja e il Presidente Casarosa, che sono quelli che Taylor e Lilja non hanno tenuto conto dei risultati delle perizie collaterali, cosa che invece ha cercato di tenere in conto Casarosa. Cioè, come vedete l'atteggiamento di Protheroe è uguale a quello che ha tenuto Taylor e che ha tenuto Lilja. Allora sono state fatte domande ulteriori a Protheroe che è un esperto e allora sono state fatte domande in ordine al tipo di carica e alla quantità della stessa, no, perché cerchiamo di capire visto che non sappiamo se è a sinistra o a destra, se sono collegabili o meno, cerchiamo di capire se almeno Protheroe ci può dare qualcosa,

qualche elemento in più sulla carica e ha detto:  
"io non ho accertato direttamente il tipo di carica usata, ma doveva trattarsi di una forte carica, ma non so di quale natura", lo dice a pagina 109 e 110 dell'udienza del 4 febbraio 2003, dice: "di forte carica, quando parlo di forte carica, specifica, mi riferisco ad un esplosivo più potente, un materiale plastico del tipo usato anche dai militari, non è stata fatta una valutazione del tipo di carica", quindi parla di forte carica, non sa specificarla, ora poi vedremo che quando analizzeremo il Collegio Misiti e Santini si parlerà di piccola carica e come vedremo ancora una volta Taylor e Protheroe saranno in contrasto, non solo sulla posizione ma anche sull'entità. Non solo, ma rileggendo le dichiarazioni di Taylor e soprattutto all'udienza del 18 dicembre 2002 egli ha detto di non essere un esperto in materia di esplosivi Taylor e dice: "al riguardo - dice - io non vi posso dire quanto è la carica, mi dico che è anche una piccola carica, poi io non sono un esperto e non chiedetemi altro, rivolgetevi agli esperti. Al riguardo testualmente dovrete parlare, per sapere della dimensione della carica con degli

esperti come Protheroe", ecco perché poi noi chiediamo tre mesi dopo a Protheroe, perché Taylor ce lo abilita come un esperto, Taylor ha parlato con lui e quindi finalmente abbiamo un esperto che ci dice quanto è questa carica. Però ora vedremo che Protheroe a sua volta dirà di non essere esperto, e che secondo lui bisognerebbe chiedere a degli esperti, e allora quello che si capisce è che tutte le persone che si sono affannate a fornire certezze relativamente alle presunte dimensioni della carica non erano assolutamente esperti, quindi ci dobbiamo chiedere che valore dare a queste dichiarazioni dal punto di vista scientifico, allora si è chiesto ulteriormente a Protheroe, è stata fatta una domanda se egli dissentiva dall'ipotesi di Taylor secondo il quale si tratterebbe, si sarebbe trattato di una piccola carica ed egli ha risposto testualmente: "sì, la dichiarazione del Dottor Taylor è lungi dall'essere precisa", pagina 7 e 8 dell'udienza del 5 febbraio del 2003, quindi la dichiarazione di Taylor è lungi dall'essere precisa, quindi che cosa diciamo, dobbiamo dire che non è più vero quello che dice Taylor e quindi che non è più una piccola carica?

Dobbiamo dire che non è vero quello che dice Protheroe, che non è una carica forte? Vedete, scegliere l'una o l'altra non è senza... senza risultati o altro, perché se noi ci attestiamo su un concetto di piccola carica poi ci dobbiamo aspettare delle determinate conseguenze, cioè le conseguenze che dà una piccola carica, ammesso che riusciamo a stabilirla questa cosa o quanto meno se noi, diciamo, prendiamo quella piccola carica che ci dice il Collegio Santini, se invece prendiamo una carica forte avremo dei risultati e delle conseguenze diverse, quindi non è senza effetti scegliere una o scegliere un'altra, perché uno potrebbe dire: "va bene, prendiamone una così, tanto - dice - sempre bomba è", e non è vero, non assolutamente vero, perché le conseguenze sono diverse se prendiamo uno o l'altro. Protheroe ha ammesso di non aver trovato tracce primarie di esplosione quale il gas wash, il roller edge ed altro, che secondo lui potrebbero essere vicino al punto dell'esplosione, no, voi sapete, lo abbiamo detto più volte che questi effetti primari si ritrovano vicino al punto dell'esplosione e allora io dico, se tu come hai ammesso prima, quel punto, il

centro dell'esplosione lo hai indicato nella parte sinistra in alto della cappelliera posteriore allora lì oltre al quilting devi trovare gli effetti primari dell'esplosione, no, unitamente al quilting e però non li ha trovati, ha trovato solo il quilting, allora dobbiamo dire che il centro di esplosione è da un'altra parte però c'è il problema di che cosa ha causato il quilting e però se noi togliamo la parte sinistra Protheroe non ci sa più dire dov'è il centro dell'esplosione, o meglio ci dice in una zona della zona 3, in una qualche parte della zona 3 e che equivale a dire niente. Questi segni si sarebbero potuti trovare su piccoli frammenti, vicina però alla carica esplosiva. Tutto dipende dalla quantità della carica esplosiva, io non sono un esperto in questo campo, pagina 126 e seguenti della udienza del 4 febbraio 2003, io non sono in grado di dare una risposta riguardo alla distanza alla quale si deve trovare un oggetto da una carica esplosiva per mostrare i segni di gas wash e di roller edge, vedete, gente che non sa che ci vuole propinare certezze senza un fondamento, senza un fondamento scientifico. Quindi ancora una volta Protheroe è evasivo, non

sa indicare la collocazione dell'ordigno, non sa indicare il tipo, non riesce ad indicare la quantità della carica, parla di un punto di esplosione ma non sa dire nulla di preciso, è in contrasto perenne con Taylor con il quale però giungono alla stessa conclusione, non solo, ma non si capisce, non si riesce a capire il ragionamento del Tecnico laddove nel contenuto della relazione del 15 aprile '92 alle pagine 42 e 43 testualmente riporta a sostegno della tesi di esplosione: "questa ipotesi viene anche sostenuta dalle prove medico legali già riscontrate sui frammenti metallici e sugli altri materiali recuperati dai cuscini delle poltrone, tracce degli esplosivi T.N.T. e T4, gas wash a caldo, bordi arrotolati, tagli delle fibre ad elevata velocità. Il ritrovamento di questi residui di esplosivo è molto significativo in quanto generalmente questi prodotti si trovano solo a brevissima distanza dalla carica esplosiva nel raggio di un metro o anche meno o è molto improbabile che il trasferimento di queste tracce possa essere avvenuto a distanze notevoli, in particolare sarebbe molto difficile spiegare come tali materiali possano essere finiti nei cuscini

delle poltrone provenendo dalla detonazione esterna di una testata missilistica, ecco". Allora, Protheroe che cosa ci dice, la mia tesi dell'esplosione interna è sostenuta dalle prove medico legali, ma da quali prove medico legali è sostenuto? Poi le vedremo, da quali altre prove esplosivistiche, frattografiche o altro è sostenuta, da quali? Dai frammenti metallici? Ma lui l'ha letta la perizia relativa ai frammenti metallici, come si sono conficcati, a che velocità si sono conficcati questi frammenti metallici, a che cosa è dovuto l'essersi conficcati i frammenti metallici nei sedili, li ha letti? Perché sono conclusioni diverse e non che sostengono la sua tesi, cioè qui dicono cose totalmente diverse, non sono a sostegno della sua tesi e parla di gas wash a caldo, ma dove lo ha visto lui, i bordi arrotolati, e il ritrovamento di questi residui di esplosivo nel raggio di un metro li ha forse trovati nel quilting, vicino al quilting, cioè la bomba esplosa nella toilette gli ha determinato quelle conseguenze sulla parte sinistra, lui stesso ha detto di non aver visto nella zona 3 i segni primari di esplosione e tutti gli altri ritrovamenti, che so, del T.N.T.

e T4 sulle valigie che sicuramente non è nella toilette e che comunque è una zona distante dalla toilette, ce l'ha mai spiegato Protheroe, ce lo ha mai spiegato Taylor? Poi sono state fatte domande, quindi come vedete la confusione di Protheroe è abbastanza grande, ha analizzato i motori e ha detto per stabilire il tipo di danno subito e non ho rilevati segni diretti di esplosione, cioè, attenzione, lui ci ha detto prima che ritrovamenti di residui di esplosivo si possono trovare a brevissima distanza dalla carica nel raggio di un metro o anche meno e al motore che a quaranta, cinquanta centimetri è integro, non è stato trovato nulla, allora come si conciliano queste due dichiarazioni? Poi ha detto: "non ho visto la relazione del Collegio Misiti e Santini e non conosco la loro opinione", vi dicevo, il 2 maggio poi ha presentato un'altra... un'altra relazione che riguarda i danni eventuali da missile ha detto di non averne riscontrati, ma è ulteriormente interessante andare ad analizzare tutte le dichiarazioni di Protheroe e anche in relazione alla relazione del 12 gennaio '92 a pagina 24 il capitoletto dei danni provocati da missile, si dice: "i danni

provocati dal missile non lasciano sulla struttura dell'aereo tracce altrettanto univoche e facilmente identificabili anche se sarebbero comunque evidenti ad un occhio allenato - e poi dice - non sono state trovate tracce di danni provocati da missile sui frammenti visibili e dalla ricostruzione del relitto, mentre i danni risultano evidenti in seguito ad un esame generale dei frammenti sparsi lungo i lati dell'hangar, mentre tutti frammenti del relitto risultano accessibili e soprattutto la superficie inferiore delle ali e della sezione posteriore della fusoliera che giacciono sul pavimento dell'hangar, per cui non è stato possibile stabilire inequivocabilmente che non esistono le prove di una tale forma di danneggiamento". Ma allora se tu non l'hai verificata questa cosa poi non ti puoi permettere di dire il contrario come hai detto prima, devi dire che almeno da una tua visione parziale non ci sono quei segni, perché ci sono zone che tu non hai visto. "Tutto sommato risulterebbe molto improbabile che una collisione con un altro aeromobile abbia potuto causare questo incidente, ma non può essere totalmente esclusa a questo punto delle indagini l'impatto

di un missile o di un aereo ad alta velocità tipo Caccia e che viaggiava ad angolo retto rispetto alla rotta del DC9 e tagliava la parte superiore nella fusoliera della zona 3", questa è la relazione, questa parte che vi ho letto ora la trovate a pagina 40 della relazione del 15 aprile del '92 e si è chiesto se questo paragrafo si doveva intendere superato alla luce delle sue ulteriori conoscenze o se invece doveva rimanere invariato e lui ha detto che questo paragrafo è rimasto sostanzialmente invariato e quello che sto cercando di dire è che vi è una parte mancante, vi sono dei reperti mancanti nell'area 3 e quindi non è possibile escludere che questa parte sia portata via, diciamo, da un altro aereo, comunque anche se questo non lo possiamo escludere completamente le evidenze e le prove che noi abbiamo raccolto non indicano che sia avvenuto questo e in altre parole non sarebbe in grado di spiegare questo eventuale fatto, questo eventuale tipo di danneggiamento e non sarebbe in grado di spiegare le evidenze esplosive che noi abbiamo riscontrato. Cioè ricordatevi questo passaggio, questa dichiarazione di Protheroe, cioè vi è una parte che manca noi non possiamo

escludere che sia stata portata via da una ipotesi alternativa a quella della bomba, dice, non è possibile escludere che questa sia stata portata via, diciamo, da un altro aereo e comunque, comunque anche se questo non lo possiamo escludere completamente le evidenze e le prove che noi abbiamo raccolto quali vorrei sapere io, perché non sono prove di poco conto, devono essere prove straordinariamente gravi che gli fanno dire: "non indicano che siano avvenute queste e non sarebbe in grado di spiegare le evidenze esplosive che noi abbiamo riscontrato", ma lui il 15 aprile quali evidenze esplosive ha riscontrato? Ma quali evidenze esplosive ha riscontrato Protheroe il 15 aprile? Ora ci vuole quello che diceva Casarosa a proposito di Taylor, dice: "Taylor mi diceva che lui era talmente sicuro che era scoppiata una bomba - dice - che se anche io vedo un aereo che impatta con un altro aereo dico che comunque c'è una bomba", ma io sfido a Protheroe a dirmi lui quali elementi aveva il 15 aprile e che non era il quilting, che era però sulla zona sinistra a dire che c'erano degli elementi tali di natura, l'evidenza esplosiva, le evidenze esplosive che noi abbiamo

riscontrato è testuale, "le evidenze esplosive che noi abbiamo riscontrato da fargli dire con certezza che comunque non ci poteva essere una ipotesi alternativa", ma quali, quali evidenze esplosive ha Taylor il 15, ha Protheroe il 15 aprile? Se ce le aveva perché non ce le ha elencate nella sua relazione del 15 aprile, del 12 gennaio e del 15 aprile, perché in quelle ci ha solamente consegnato il quilting che è incompatibile con la zona destra della toilette e allora sono parole anche lasciate in libertà queste. Si è letto anche quanto riportato, appunto, a pagina 40 e dove si dice: "tutto sommato sembra che l'ipotesi della collisione con un altro velivolo sia alquanto improbabile, ma l'impatto con un missile o con Caccia molto veloce perpendicolare alla traiettoria del DC9 e che taglia la parte superiore della fusoliera nella zona 3 non può essere totalmente escluso in questo fase", è questo che scrive in aprile, quindi tu non puoi escludere questa cosa qui, allora per escludere mi devi dire quali sono quelle evidenze esplosive che non hai, e che è stato quindi chiesto se questo convincimento successivamente il teste lo aveva superato,

oppure no quando ha scritto: "non può essere totalmente escluso in quella fase", ed è stato chiesto se oggi, in questo momento rimaneva di quella opinione nel senso che non poteva escludere anche questa ipotesi alternativa o se poteva dirci oggi quando lo abbiamo sentito, quando lo abbiamo sentito a febbraio se poteva dirci che invece era stata una bomba e Protheroe ha risposto: "io non la posso escludere perché non ho visto le parti mancanti, comunque voglio sottolineare il fatto che se parliamo di probabilità, la probabilità è talmente piccola e limitata che possiamo effettivamente escludere questa ipotesi". Cioè allora o la si esclude o non la si esclude, se la si esclude bisogna scientificamente giustificarla quella esclusione e bisogna scientificamente sostenere, provare, però Protheroe non mi risulta che abbia fatto questo e vedete che poi anche Taylor e tutto il Collegio Santini dirà, questo poi lo vedremo dopo, le prove dell'esplosione nella toilette sono nelle zone, nelle parti che non abbiamo recuperato, no, quindi ora ci viene da pensare che noi abbiamo da una parte Protheroe che ci dice: "lì c'è stata la bomba sopra nella parte

sinistra, una parte io non l'ho vista, non ce l'abbiamo e lì ci sono egli effetti dell'esplosione", poi sentiremo i componenti del Collegio Misiti che ci dicono: "è lì, noi non abbiamo evidenze perché purtroppo proprio quei pezzi che dovevamo recuperare non sono stati... non sono stati recuperati" e quindi anche questo è un contrasto che c'è fra Protheroe e Taylor. Poi siccome aveva risposto a quelle domande relative alla eventuale visione di alcuni elementi della toilette che inizialmente aveva detto di averle viste seppur così, senza un dato ufficiale e richiesto se aveva visto il copritazza e se l'aveva visto come mai questo copritazza fosse rimasto intatto a seguito di una esplosione avvenuta secondo quanto sostiene il Collegio Santini nella toilette, come mai fosse rimasto integro, ha detto: "non ricordo se ho visionato il copritazza del w.c.", si cerca di cambiare sempre il tiro, si è chiesto allora se aveva preso visione per caso della relazione del R.A.R.D.E. su rinvenimento di tracce di esplosivo su reperti che per la loro collocazione o ritrovamento erano incompatibili con una ipotizzata esplosione nella toilette e ha

risposto: "non ho mai visto le relazioni del R.A.R.D.E.", allora voi capite che questo è un altro di quei Tecnici che ha visto solo ed esclusivamente le cose che piacevano a lui, cioè non ha letto tutto quello che c'era, perché poi uno è vero che può essere competente in un determinato settore e in una determinata materia, però le risultanze di altri lavori, riguardanti altri settori, altre materie, si possono e si devono leggere, si ha anche la capacità di analizzarle di metterle insieme, qui addirittura anche questo Tecnico è pervenuto ad una conclusione non solo senza aver trovato gli elementi tipici di quello che lui sostiene, cioè dell'esplosione di un ordigno a bordo, quanto lo ha fatto senza anche leggere quello che altri avevano fatto, proprio sull'argomento. Alla domanda se la conoscenza di questi ulteriori elementi cambierebbe la sua opinione ha riferito: "il tipo di danno che ho potuto osservare mi ha indotto a concludere che l'esplosione è avvenuta vicina all'area dell'attuale", "ma come tu mi hai detto prima che è avvenuta nella cappelliera? Quale altro danno hai visto tu che ora mi dici che è venuta nell'area della toilette?" "io non ho

visto gli elementi, le evidenze di cui parla lei, quindi non posso commentare sulla pertinenza o rilevanza di essi con la mia interpretazione, l'esplosione è avvenuta vicino alla regione 3, vicino all'area della toilette, io non posso essere più preciso, posso dire che era nelle vicinanze della toilette o all'interno della toilette", pagina 169 e seguenti. Allora è stato evidenziato a Protheroe che il fenomeno di quilting che, da lui osservato e del quale ci aveva detto è lì il centro dell'esplosione, trovandosi nella parte sinistra della fusoliera era a circa cinque metri di distanza del luogo seppur generico della zona toilette, che lui successivamente ha ritenuto essere il posto di posizionamento del presunto ordigno, no, dice guarda adesso, visto che tu assumi questa posizione, questa nuova posizione di una ipotetica bomba, è distante cinque metri dal punto di quilting dove tu hai indicato essere inizialmente il centro dell'esplosione. Si è chiesto quindi se sono stati fatti dei calcoli per verificare se era possibile a quella distanza prodursi questo imbozzamento questo quilting appunto. E Protheroe ha risposto: "non ho fatto

calcoli" e beh, ma li devi fare, cioè, se vuoi fare un lavoro scientificamente serio i calcoli li devi fare, cioè non puoi dire non ho fatto calcoli, e allora poi però, però attenzione, però ha precisato, ha detto di non aver fatto calcoli, ma ha fatto una precisazione, dice: "attenzione tutto dipende da dove è stata con precisione collocata la carica", grazie, è quello che noi stiamo cercando di sapere anche da te, lo stiamo chiedendo a te che sei un esperto, ci vieni a dire tu esperto, a noi, che tutto dipende da dove è posizionata la carica, ma è il lavoro che dovevi fare, che dovevate fare, se la carica è stata collocata dentro una valigia o qualsiasi altro materiale che fa da involucro che ha prodotto dei frammenti che poi hanno penetrato la paratia di pressurizzazione, che comunque quella parte di aereo che non è stata mai recuperata. Vedete quando uno si trova in difficoltà poi c'è sempre il famoso corner, il famoso calcio d'angolo, no, dice: "ma signori miei non abbiamo recuperato una parte e per forza è lì", cioè quello che voi cercate che vi affannate a cercare è lì, perché avremmo dovuto trovarlo nelle parti che abbiamo noi recuperato, perché? Sfortuna

vuole che è proprio nelle parti che non sono recuperate, è questa la filosofia di Protheroe, la filosofia di Taylor, la filosofia di Lilja, di Gunnvall di tutto il Collegio. E qui emergono altri punti di contrasto con Taylor e con tutta la Commissione Santini, perché se Protheroe dice, ipotizza, dice: "se è stata collocata, in una valigia", e ma ciò, dico prendiamo anche questa ipotesi fatta da Protheroe, no, non sarebbe possibile però con... si va a scontare con l'ipotesi di collocazione fatta da Taylor, perché Taylor dice che la bomba invece è collocata nell'intercapedine, fra la pelle dell'aereo e il coso dei fazzolettini e lì onestamente ora con tutti i salti che si possono fare una valigia non la si mette, no, perché abbiamo visto che un'intercapedine molto piccola e allora tu Protheroe, ci devi spiegare, non ci puoi fare più l'esempio della valigia, dice, se è posizionato in una valigia, perché altri ci hanno detto che non si tratta di un ordigno posizionato in una valigia, si tratta di un ordigno posizionato, dicono loro, in un'intercapedine, quindi lasciamola perdere questa ipotesi della valigia. E allora poniamo il caso che non è una valigia ma

è un altro tipo di involucro allora, la plastica, una carta, eh, ma questo però non produce scheggia, schegge di cui invece parla Protheroe e allora cioè bisogna mettersi d'accordo, le cose bisogna farle collimare, cioè non si possono dire delle cose che poi sono in contrasto con le premesse, quindi ancora una volta c'è una certa discrasia fra quanto premesso e quanto, diciamo, ritenuto come risultato. Poi è stato fatto rilevare a Protheroe il contrasto della sua tesi con l'emergenza della relazione frattografica del Professor Firrao, in ordine all'origine dell'imbozzamento, no, il quilting, l'imbozzamento, che Protheroe ritiene, quilting quindi associabile ad un centro di esplosione lì, e si è letto quanto emerso dalla perizia frattografica che recita così: "sulla lamiera di rivestimento della fusoliera, l'intersezione tra correnti ed ordinate, si hanno deformazioni localizzate che hanno provocato squamature localizzate nella vernice esterna, evidente nella parte superiore sinistra della fascia anulare e mostrato con ingrandimento crescente nelle figure 6.5, 2.3, 6.5, 2.6 tali deformazioni possono essere anche correlate con la flessione

dell'ordinata 642 sopra descritta in conseguenza di tale flessione la lamiera di rivestimento della fusoliera in corrispondenza della fascia anulare oggetto di analisi è sottoposta ad un'azione di compressione nel piano della lamiera stessa, tale compressione potrebbe essere causa di imbozzamenti, più marcati nelle aree in cui la lamiera è più lontana dai vincoli costituiti dalla riveltatura di collegamento con i correnti e le ordinate, e in corrispondenza delle intersezioni, potrebbe indurre ulteriore deformazione locali, quali quelle sopra osservate", pagina 85 della perizia frattografica, cosa diversa da quanto dice Protheroe. E così il Consulente di Parte Civile Algostino, anche mediante l'ausilio di alcune foto ci ha fatto vedere come il fenomeno dell'imbozzamento di quilting poteva essere l'effetto del fenomeno di backlin, cioè di stabilità e non di sovrappressione perché secondo Protheroe il quilting è dovuto alla sovrappressione ad un'onda esplosiva, il Professor Algostino ha dimostrato che questo può essere invece il risultato del fenomeno di backlin e Protheroe si è dimostrato d'accordo con la tesi di Algostino e affermando che in effetti

questo tipo di danno può essere prodotto da un caricamento di tipo idrodinamico qualora dovesse impattare con l'acqua, con un'energia sufficiente. Tuttavia egli ha affermato di aver scartato questa possibilità, è ma allora sei liberissimo di farlo, però ce lo deve dire, però ci deve dire anche la possibile ipotesi alternativa, allora io mi sarei aspettato che in questa perizia, in questa relazione, l'Ingegnere Protheroe avesse detto: "guardate, il fenomeno di backlin", ci spiegava che cosa era il fenomeno di backlin "può determinare l'imbozzamento, l'imbozzamento però può essere determinato anche da un'onda di sovrappressione, e allora io scarto il fenomeno di backlin accetto invece l'ipotesi dell'esplosione e lo accetto per questa ragione, e ci diceva scientificamente perché secondo lui, quell'imbozzamento sulla parte sinistra era derivante da un'esplosione e non era per esempio derivante dall'impatto ad alta velocità con il mare, ma questo ahinoi Protheroe non lo ha fatto, ora capisco che qualche cosa può sfuggire e capisco che forse questi sono problemi, sono domande che ci poniamo noi che non siamo esperti che probabilmente gli esperti delle cose le danno

per scontate, ma siccome quelle relazioni non sono, non ne dovranno fruire degli esperti, ma ne dovranno fruire delle persone, inesperte allora sarebbe stato più opportuno, più scientificamente onesto dire che quel tipo di danneggiamento poteva derivare anche da ipotesi alternative. E guarda caso quando un altro tecnico, il Professor Algostino gli dice: "mah, guardi che quell'imbozzamento, quello che lei chiama quilting, quello che lei dice fenomeno di esplosione, eccetera eccetera, può derivare dal fenomeno di backlin", lui dice: "sì, certo è vero, può derivare anche dal fenomeno di backlin, però io lo ho scartato", senza dirci perché. E è stato ulteriormente sottolineato a Protheroe che anche in relazione al tubo di scarico da lui poi successivamente ritenuto uno degli elementi dal quale ipotizzare l'esplosione nell'ambito della perizia frattografica si è detto che l'oggetto non è stato assoggettato ad onde di pressione e il teste ha detto: "che non gli vengono in mente altri processi che possono causare tale risultato". Ma come noi ti stiamo leggendo le conclusioni cui sono arrivate degli esperti, e tu l'unica cosa che sai dirmi è che non ti vengono

in mente altri processi che possono causare quel danno, rispetto a quello che tu hai ipotizzato, cioè non mi dici una parola, diretta a confutare quello che esperti hanno detto. E finiamo ulteriormente è stato dalla Difesa chiesto, se in caso di incidente aerei, per accertare la causa, un'agenzia seria come quella alla quale lui appartiene, pagina 68, questa che vi ho letto ora è testuale, pagina 68 dell'udienza del 5 febbraio 2003, "se in caso di incidenti... per accertare la causa, si analizza solo il relitto ovvero se si analizzano anche i dati radar", e Protheroe ha risposto: "sì, sicuramente noi analizzeremo i dati dei tracciati radar, noi faremo le indagini degli elementi del relitto, però ai fini dell'indagine per l'incidente dell'aereo, noi ci concentreremo su tutte le evidenze che ci possono aiutare a fare capire quale fosse la causa dell'incidente e quindi vorrei dire che ci sarebbero altre procedure standard, che noi attiveremo tra le quali ci sono il fatto di assicurare le evidenze attinenti alle registrazioni tecniche del volo, faremo le interviste alle persone che sono assegnate al controllo del traffico aereo, faremo le

interviste alle persone che sono assegnate al controllo del traffico aereo quelle che invece qui non si è potuto interrogare, perché quei nomi sono venuti fuori solo negli anni '90 e che ci hanno detto che c'era traffico militare, cioè un'agenzia seria, no? Cioè il Difensore, ha detto un'agenzia seria come la vostra, la come la sua, che cosa farebbe? E lui ci ha detto noi inter... dice: "la prima cosa intervisteremo quelli che controllano il traffico aereo", ovvio, no, c'è bisogno di essere un'agenzia seria, cioè se uno controllo il cielo con i radar, a chi va a chiedere, cioè se c'è un incidente stradale, e ci sono i testimoni che lo hanno visto, a chi va a chiedere a chi ha visto, ai testimoni, no, ai Controllori del cielo radar, che cosa sono? Sono i testimoni, no, sono i testimoni passanti che per strada vedono un incidente stradale, quindi dice: "certo, noi intervisteremo quello", che sono quelli che, ricordate, Fiorelli, Colonnelli, Diamanti, eccetera eccetera, che ci dicono che l'hanno visto il traffico, che ci dicono che il traffico lo hanno visto, la relativa importanza di queste fonti di evidenza dipendono dall'importanza della risposta alla quale si è

giunti nel caso di rottura in volo, i dati radar, se sono attendibili e se sono disponibili sono rilevante, cioè nel nostro caso, attenzione nel caso di rottura in volo, cioè il nostro caso, vi ricordate che tutti quanti anche gli imputati hanno detto: "ma questo è stato un incidente strano?", no, perché di solito gli incidenti sono o alla partenza o all'arrivo, no? O al decollo o all'atterraggio, cioè per noi fu strano perché un aereo che viaggiava tranquillamente si è disintegrato in volo, allora Protheroe dice: "nel caso di rottura in volo i dati radar, se sono attendibili e se sono disponibili, sono rilevanti e vengono considerati come una questione importante, è importante analizzare con estrema attenzione questi dati, soprattutto se sono attinenti ad un apparato che opera ai limiti massimi della sua portata, dei dati radar ci siamo avvalsi per la vicenda di Lockerbie", quindi questo che cosa ci dimostra, ci dimostra che comunque bisogna analizzare il contesto, non sbrigativamente come ha fatto Russo, questi due non c'entrano, il -17 e il -12, abbiamo detto che non c'entrano, no, cioè sbrigativamente vi ricordate Russo, ha detto, decise non si sa i

basa che cosa, perché Russo non ha fatto uno studio, almeno non ce lo ha detto di aver fatto uno studio su queste cose, e ha detto che non c'entravano nulla il -17 e il -12, ha detto che cosa li segnalo a fare, ma non sono importanti, non possiamo passare le cose che non sono importanti, ragioniamo solo sulle cose serie, ci avesse detto almeno quali erano queste cose serie Russo, no, dice non li cancello, non perdiamo tempo, fuorviamo la gente segniamo anche queste altre tracce, e invece il contesto va guardato, no, sono importanti quegli occhi che guardano al cielo, no, quelli che stavano lì sul radar, vi ricordate Russo quando nell'89, cercava di dire a Cucchiarelli o a Colonnelli, ma quale traffico hai visto tu quella sera del... ve lo ricordate, la deposizione, ora non mi ricordo di Cucchiarelli o di Colonnelli, che dice: "no, Russo nell'89 ci diceva che non c'era traffico, cioè Russo che non era presente il 27 giugno dell'80", nove anni dopo pretendeva di convincere Cucchiarelli o Colonnelli che dicevano che il traffico lo avevano visto, e o Martino insomma, comunque, è già stato detto che il traffico non c'era. Cioè nell'89, lui ce non era presente

nell'80, diceva che il traffico non c'era, e Protheroe ci dice: "noi avremmo intervistato prima la prima cosa, avremmo intervistato chi guardava, chi aveva gli occhi al cielo". Allora nelle relazioni depositate relativamente ai motori, perché sono importanti i motori perché si assume che alla destra vicino al motore, l'esplosione, quindi i motori devono averne risentito nelle relazioni depositate Protheroe riporta testualmente: "le gondole dei motori, gli assemblaggi degli invertitore di spinta, i corpi motori, i compressori e le turbine di ciascun motore mostrano schemi di deformazione e di impatto praticamente identici, cioè il sinistro e il destro hanno uguali danni, il motore sinistro e il motore destro, il motore sinistro se c'è stata una bomba nella parte destra nella toilette, sicuramente non è stato toccato, no, però sono identici, hanno avuto la stessa sorte... i danni da schiacciamento dei motori - da schiacciamento eh - possono essere stati provocati solo da una notevole pressione dovuta all'impatto con l'acqua ad elevata velocità non da onde di sovrappressione, il danneggiamento delle gondole è compatibile con l'impatto con

l'acqua e non sono state trovate tracce provocate da un missile e cioè sempre, non sono state trovate tracce provocate, ma perché allora non scrivi, non ho trovato neanche traccia, cioè ma solo per onestà non peraltro". A me sta bene che scrivi, non sono state trovate tracce provocate da un missile, però abbi l'onestà intellettuale di dire, sui motori non ho neanche trovato tracce derivanti da un'esplosione di ordigno, dillo, cioè non avere paura. Cioè come vedete tutte quelle belle relazioni, sono tutte calibrate, cioè alla fine si concludono sempre con una frase, tutto questo è vero, sono... però non sono causate da missile, cioè come per incanalarci su una strada, cioè attenzione... qualsiasi cosa noi vediamo, comunque non è provocata da missile, ma scrivilo pure, cioè non è una forzatura scrivere che non hai trovato danni derivanti dall'esplosione di un ordigno esplosivo, che assumi essere avvenuto a venti centimetri, ma scrivilo: "sul motore non ci sono danni provocati da missile e non ci sono neanche provocati da una bomba", no! Dillo Protheroe, dillo scrivilo! Cioè non è peccato scrivere questa cosa. Entrambi i motori erano fermi e funzionavano a mulino nel

momento dell'impatto con l'acqua, allora che si può dire l'esplosione all'interno della toilette se prendiamo per buona la conclusione Misiti, non può produrre sicuramente quel fenomeno di imbozzamento che invece Protheroe dice essere un segno di esplosione, poi è possibile che questa esplosione all'interno della toilette a venti centimetri, a trenta centimetri dai motori non provoca alcunché sul cowling dei motori che è di materiale molto leggero, che non provoca nulla sul motore. E sulle gondole, anche Protheroe dice che non c'è, assolutamente niente. E quindi devo dire che secondo me anche questi lavori di Protheroe, sono lavori orientati in quel solco di cui dicevo prima, che inizia con Russo, che prosegue con Giaccari, che prosegue con la Pratis, che prosegue con la Pisano, le passa per Protheroe e così conclude con il Collegio Misiti, ha cambiato versione Protheroe più volte, non c'è... ci ha detto che quel fenomeno di quilting per lui è un fenomeno associabile ad un'esplosione, abbiamo visto che invece può essere, può derivare anche da tutte altre cose, abbiamo visto che sarebbe incompatibile con un'esplosione nella toilette, abbiamo visto i

contrasti con Taylor circa il peso e la carica gli esperti, e non esperti, anche lui non ci sa dire questo ordigno come, dove poteva essere posizionato, ha detto che comunque quell'area 3, quella zona 3, dove tutto questo si potrebbe... potrebbe essere accaduto, oltre che all'ipotesi bomba, può essere determinata quell'apertura dall'impiego di un missile, dall'urto di un aereo, tipo Caccia, ma comunque lui la esclude, senza spiegarci perché, quindi la tesi di Protheroe non ha trovato conferma neanche nei ritrovamenti, perché lui ci indica, dice: "andiamo lì, andate lì che trovate i relitti del DC9 e risolviamo tutto quanto e in realtà troviamo un serbatoio appartenente ad un aereo diverso dal DC9 sicuramente ad un aereo militare, e contrasta con tutte le emergenze delle perizie collaterali, delle perizie dei Collegi", in pratica sia Protheroe, sia il Collegio Santini hanno fondato le loro ipotesi non da un presupposto certo, cioè non sono partiti da un presupposto certo, verificato, quali per esempio, la presenza di segni primari o di segni secondari, di esplosione, ma da un non presupposto e cioè dal fatto, da un punto di

vista probabilistico anche incerto devo dire, che i segni tipici dell'esplosione, sarebbero sui pezzi del velivolo ancora non recuperati, e cioè secondo una tecnica che se io non vedo una cosa, c'è ma è nei pezzi mancanti, non nei pezzi in cui vedo... cioè c'è anche se non la vedo, perché sui pezzi che io non ho recuperato, quindi anziché dire, ci sono questi pezzi, questi segni, questi elementi di esplo... riconducibili ad un'esplosione, ad un fenomeno esplosivo, hanno detto: "c'è stata un'esplosione, noi non riusciamo a dirvi nient'altro, volete le prove dell'esplosione, noi non ve le possiamo dare, perché sono sepolte in mezzo al mare, in fondo al mare", non si sono mai chiesti se loro non vedendo nulla potevano fare un diverso ragionamento e cioè che non poteva essere per esempio un ordigno, un ordigno esplosivo, oppure che non vedendo, appunto non vedendo segni tipici di esplosione la risposta più banale e più semplice era non li vediamo perché non c'è stata alcun ordigno, alcuna botta, ma probabilmente questa risposta non li soddisfaceva nel senso che dovevano sostenere un'altra tesi e quindi, non potevano dire quello che probabilmente era più

semplice dire, cioè la mancanza di un ordigno. Quindi il percorso argomentativo avrebbe dovuto essere un altro, cioè abbiamo acquisito degli elementi tipici di segni primari caratteristici di un esplosione, se li abbiamo acquisiti, se li abbiamo trovati, va bene, allora si va alla ricerca di ulteriori elementi, altrimenti no. Cioè non si può dire, se noi non lo abbiamo trovato c'è perché lo abbiamo perduto, cioè io onestamente se io facessi, se io dovessi avallare una tesi di questo genere, veramente non saprei come poterla giustificare in qualche modo anche da un punto di vista codicistico, cioè io dico, tu hai degli elementi per dire che c'è stata una esplosione, ce li hai? Me li elenchi, lo dici e sulla base di quegli elementi incontrovertibili, inconfutabili, si può sostenere questa tesi, si può arrivare ad una condanna e si può arrivare ad una assoluzione, ma non si arriva sulla base di elementi verificabili di elementi che possono essere consegnati al Giudice, ma immaginatevi il contrario, cioè io sto dicendo una cosa, io dico la tesi della bomba, dell'ordigno nella toilette, se vogliamo sostenerla, sosteniamola in altro modo, non sosteniamola con il dire le prove di...

l'ordigno c'è stato le prove di quella bomba noi non le abbiamo trovato perché sono in fondo al mare, cioè se solo io mi azzardassi a dire che gli imputati dovessero essere in ipotesi condannati su... con questo ragionamento, ma la Difesa avrebbe veramente motivo per lamentarsi, perché mi dice: ma come tu mi vuoi far condannare", per esempio, per l'ipotesi che c'è stato un ordigno nella toilette e tu come Pubblico Ministero mi porti, e la prova quale sarebbe, che non le hai trovate perché nei pezzi... in fondo al mare. Cioè come si fa ora a voler sostenere che tutto questo, che la caduta del DC9, è dovuta ad una bomba, collocata nella toilette e poi mi si viene a dire che la prova di questa, della presenza di questo ordigno, io non ve la posso dare, non ve la posso dare, perché sta in fondo al mare, cioè questa è un'argomentazione, diciamo, difensiva per dire, comunque la bomba c'era, anche se io non riesco a dare gli elementi per provarla perché stanno in fondo al mare, ma io se solo ribaltassi per solo un momento, dicendo, facendolo mio questo ragionamento, la Difesa, mi direbbe, ma come mi vuoi far, mi vuoi dire tu che la bomba non ci...

se solo lo sostenessi io questa tesi che la bomba c'è, ma anche se non so, se non riesco a dare le prove, ma la Difesa avrebbe motivo di indignarsi, perché se io dico che c'è stata la prova di una... se io dico che c'è stata una bomba nella toilette, gli devo dare quanto meno un principio di prova, gli devo dare degli elementi sui quali sostengo quella mia tesi, e allora come io non posso chiedere a voi, in ipotesi di dire c'è la bomba nella toilette, anche se non abbiamo trovato gli elementi ma state tranquilli, perché gli elementi stanno in fondo al mare, quindi come io non posso fare questo ragionamento, è un ragionamento che analogamente non potrà fare la Difesa, non vi potrà convincere che il fondamento dell'ipotesi bomba, poi lo vedremo quando parleremo approfonditamente dell'ipotesi bomba nella toilette, che il fondamento dell'ipotesi bomba è in fondo al mare, no, forse nella realtà sarà anche così, ma noi dobbiamo, cioè la realtà vera e la realtà processuale sono due cose diverse, voi dovete decidere dovrete decidere tra qualche mese sulla base di elementi che Voi potete verificare, sugli elementi che voi avrete, e Voi potete fare una Sentenza nella quale dite,

qui non c'è stata né quasi collisione, non c'è stato missile, non c'è stato niente, voi dovrete dire al popolo italiano che il DC9, è caduto perché c'è stato un ordigno collocato all'interno della toilette, no, e quando voi andrete a sostenere questo, dice: "le prove quali sono?" le prove però noi non ce le abbiamo perché sono in fondo al mare, perché le evidenze, i segni primari, i segni secondari di quella esplosione all'interno della toilette, purtroppo quei pezzi non li abbiamo recuperati. Questo è quello che potreste scrivere qualora accettaste la tesi dell'ordigno collocato nella toilette, perché non avete un elemento, un elemento per poter scrivere due righe a sostegno di questa tesi, non ce le avete. Presidente se vuole io passo ad analizzare le varie perizie, però possiamo andare...

**PRESIDENTE:** no, no, rinviamo a domani. **PUBBLICO**

**MINISTERO AMELIO:** va bene. **PRESIDENTE:** quindi la Corte rinvia all'udienza del 16 dicembre ore 9:30, invitando gli imputati a ricomparire senza altro avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla  
O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a  
r.l. ROMA - ed è composta di nn. **127** pagine.

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