

## CAPITOLO II

### RICOSTRUZIONE DEL FATTO

1. Alle ore 16,58 del 19.7.1992 un'esplosione in via Mariano D'Amelio causò la morte del dott. Paolo Borsellino e degli uomini della sua scorta (Catalano Agostino, Limuti Vincenzo, Traina Claudio, Loi Emanuele e Cusina Eddie Walter), il ferimento di numerose persone, la distruzione e il danneggiamento di quaranta autovetture e di alcuni immobili.

Il sovrintendente Vergara Raffaele - recatosi sul luogo, nell'immediatezza della esplosione (circa mezz'ora dopo) e quando già la zona era stata chiusa al pubblico, per eseguire i rilievi fotografici e una planimetria - ha così descritto il quadro che gli si è presentato: "C'era un macello e c'era una strada di 50 - 60 metri all'incirca disseminata di lamiera, vetri, calcinacci, tufo e, oltre, diciamo ai morti, quasi un 50 - 60 macchine in parte sventrate, in parte danneggiate, in parte, non so come... schiacciate... E davanti allo stabile dove abitava il giudice" (si tratta, in realtà, dell'abitazione della sorella del dott. P. Borsellino) "c'era un piccolo incavo nel manto stradale, poteva essere un metro e mezzo di diametro circa, due metri" (cfr. verb. ud. 17.11.1994, pag. 3 - 4).

I fascicoli dei rilievi tecnici e fotografici danno conto dei frammenti ritrovati nell'immediatezza, in una situazione in cui - c'erano già i vigili del fuoco che prestavano i primi soccorsi a persone "rimaste intrappolate in casa" e la strada era ricoperta da "uno strato di calcinacci, tufo, serrande, vetri, pezzi di lamiera" - non era possibile raccogliere tutti i reperti esistenti (cfr. rilievi tecnici, fotografici e planimetria, tra gli atti acquisiti al fascicolo del dibattimento nel primo grado del giudizio, vol. II, F. 452 - 620; cfr., anche, verb. ud. citata, pag. 13 - 15 e 17, dichiarazioni di Vergara Raffaele il quale, nel sostenere l'impossibilità di avere potuto operare una repertazione completa il 19.7.1992, ha affermato "Sì, noi abbiamo... sarebbe come dire? Essere un po' presuntuosi").

Un gruppo di consulenti tecnici, composto dal colonnello Vassale Roberto, dal dott. Renzo Cabrino, dal dott. Delogu Giovanni e dal perito chimico Egidi Paolo, fu incaricato dai magistrati inquirenti di effettuare prima un sopralluogo nella zona di scoppio e poi di eseguire una consulenza tecnica.

FC

I consulenti accertarono che il cratere - a forma di calotta sferica, del diametro di 2300 mm. x 2150 mm. e della profondità di 340 mm. - era stato formato da una carica esplosa non a contatto del manto stradale:

Essi formularono questa ipotesi sia perché la superficie non presentava "demolizioni talmente combinate degli strati di terreno da far pensare ad una carica appoggiata allo stesso" sia perché gli orli del cratere erano "particolarmente stonati" sia perché sul muretto vicino al cratere le tracce di schegge "si presentavano in posizione orizzontale quasi": tutto ciò dimostrava che la carica aveva un baricentro "piuttosto alto" (cfr. verb. ud. 23.11.1994, pag. 7 e verb. ud. 24.11.1994, pag. 43 - 44, dichiarazioni nel dibattimento di primo grado; cfr., anche, verb. ud. 7.1.1997, pag. 20 - 24, dichiarazioni rese davanti la corte di Assise nel processo c.d. "Borsellino bis" ed acquisite in questo grado del giudizio).

Alle ore 11,00 del 20.7.1992 i consulenti, dopo avere steso una mappa della zona, iniziarono la raccolta dei reperti finalizzata alla ricerca del "contenitore" dell'esplosivo; alle ore 13,00-13,30 essi trovarono, "pressappoco al centro della carreggiata" e vicino a una Fiat Croma azzurra (una delle autovetture di scorta), "un motore di un'autovettura piuttosto demolito", annerito e sporco di olio che usciva dalla testata, certamente "lesionato" (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 8 - 9 e verb. ud. 7.1.1997, pag. 26 - 28).

L'ispettore Egidi con un batuffolo di cotone pulì la superficie del motore dove viene stampigliato il numero di matricola, servendosi di acetone e poté rilevare il numero di matricola del motore.

Fu, inoltre, accertato che il motore rinvenuto non apparteneva a nessuna delle autovetture posteggiate in via D'Amelio (essendo queste tutte munite dei relativi propulsori e cioè dei motori), sicché trovò conferma l'ipotesi, originariamente formulata, che si trattasse del motore dell'autobomba (cfr., anche verb. ud. 24.11.1994, pag. 32 - 34, luogo in cui il dott. Cabrino ha ribadito che "tutte le auto che erano in via D'Amelio, comprese quelle più rovinate come la Marbella, la Panda e le altre vicine al punto di scoppio" avevano il motore e che "la Marbella e la Fiat Panda non avevano danni sufficienti del tipo corrispondente ad una carica che aveva determinato i danneggiamenti presenti in tutta la scena della esplosione").

FC-

Attraverso l'aiuto di tecnici, inviati dallo stabilimento della Fiat di Termini Imerese (e, in particolare, del tecnico Bellomonte Ciro), si poté stabilire che il motore apparteneva a una Fiat 126.

Ha, infatti, dichiarato l'ispettore Egidi: "venuto lì sul posto" (il tecnico) "ci ha confermato che era un motore bicilindrico di una Fiat 126" (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 9 - 11 e verb. ud. 7.1.1997, pag. 36 - 38).

La ricerca fu, quindi, indirizzata - con l'aiuto del tecnico Bellomonte Ciro - al ritrovamento di frammenti appartenenti a questa autovettura e proseguì per tutto il pomeriggio del 20.7.1992 (sulla metodologia della ricerca effettuata partendo dal punto di scoppio verso la zona circostante cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 17 e 24 - 26 e verb. ud. 7.1.1997, pag. 38 - 40 e 44 - 46).

Nella stessa area in cui fu rinvenuto il blocco motore (tra una Fiat Uno, la Croma azzurra e una Giulietta) furono anche ritrovate la marmitta e la sospensione destra della Fiat 126 (cfr. verb. ud. 7.1.1997, pag. 41 - 42).

Nel "cratere" furono trovati "pezzi di balestra e tutto quello che sta nella parte inferiore dell'autovettura in corrispondenza del portabagagli" (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 28 e verb. ud. 7.1.1997, pag. 53).

I reperti della Fiat 126 sono stati fotografati dai consulenti tecnici (cfr. relazione, depositata il 19.1.1993, con allegati rilievi fotografici, acquisiti - nella non opposizione delle parti - nel dibattimento di primo grado con ordinanza pronunciata nell'udienza del 23.11.1994: cfr. verb. ud. citata, pag. 94 e 95).

Fu, inoltre, rinvenuta - intorno alle ore 18,00 dello stesso pomeriggio - una targa sotto il vanobagagli di un'Alfa Romeo Giulietta, nel tratto antistante il porticato del palazzo del numero civico 68 di via M. D'Amelio; la targa venne consegnata al responsabile del Gabinetto Regionale della Polizia Scientifica (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 13 - 14; verb. ud. 24.11.1994, pag. 46 in cui il dott. Egidi ha precisato che, rinvenuta la targa "una volta repertata la abbiamo estesa con una pinza, l'abbiamo allargata e resa com'è originariamente; l'abbiamo pulita ed abbiamo letto la numerazione" e verb. ud. 7.1.1997, pag. 46 - 47).

Furono, infine, rinvenute - quel pomeriggio - due schede elettroniche (una ricevente e una di decodifica che facevano parte di un apparato ricevente e di sistema trasmittente, prodotti dalla TELCOMA di Treviso) che, assieme ai cavi di antenna - che saranno

FG

rinvenuti nei giorni successivi - dimostravano l'impiego di un radiocomando (cfr., anche, verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 19, 77, 82 - 86 e 90 - 93).

L'operazione continuò anche l'indomani e proseguì - con l'intervento pure della "F.B.I." - sino al 24.7.1992; furono ritrovati altri reperti della Fiat 126 tra cui - nell'area verde denominata dai consulenti "giardino incolto" e a ridosso del muro perimetrale alle spalle dell'edificio di via M. D'Amelio - un frammento della parte alta della portiera destra che imprigionava un tratto di cavo di antenna; furono anche trovati, sotto le macerie della guardiola, un tratto di antenna radio e, nella scala che conduce all'ingresso principale dell'edificio del n. 19 di via M. D'Amelio, un altro pezzo di antenna con uno spinotto.

Fu trovata gran parte dei frammenti appartenenti alla parte posteriore della Fiat 126, riferibili sia alla carrozzeria sia alla parte meccanica; dai frammenti si poté risalire al colore dell'autovettura.

Ha, infatti, affermato il colonnello Vassale: "Apparve subito evidente il colore, si trattava di un colore bordeaux, e di questi pezzi ne trovammo tantissimi di colore bordeaux" (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 26; cfr., anche, verb. ud. 24.11.1994, pag. 17 - 18, luogo in cui il dott. Cabrino, su domanda di un difensore, ha precisato che "al di sotto della vernice bordeaux non c'era nessun altro strato di vernice", che l'esplosione, ove ci fossero stati degli "strati sovrapposti" di vernice, ne avrebbe provocato il distacco e che non c'era alcuna vernice bianca; pag. 36 in cui il dott. Cabrino ha ribadito che non vi erano "due strati di vernice di colore diverso" ma non era possibile accertare se l'autovettura fosse stata "riverniciata" con lo stesso colore).

Tutto il materiale rinvenuto fu messo in sacchi e trasportato nella sede della polizia scientifica; i "pezzi" consistenti della Fiat 126, rinvenuti dai consulenti, furono il motore, il cambio, tratti di balestre, le ruote, la marmitta e i mozzi (cfr. verb. ud. 7.1.1997, pag. 59).

I frammenti della Fiat 126 vennero, poi, trasferiti a La Spezia dove, con l'aiuto di Bellomonte Ciro, fu ricostruita l'autovettura usata come autobomba.

Ha, infatti, affermato il colonnello Vassale: "A La Spezia, dopo averli esaminati nel dettaglio e sempre con l'aiuto del tecnico della Fiat, si ricostruì, per quanto era possibile, la 126 autobomba. Abbiamo organizzato un telaio, con dimensioni uguali a quelle della 126, e su questo telaio abbiamo riportato tutti i pezzi nella posizione

originale ed è risultato, come poi vedremo, che buona parte della macchina era stata distrutta” (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 26 - 27).

Non furono repertate schegge di metallo ripetitive non riconducibili alla Fiat 126 o involucri di contenitori metallici ” (cfr. verb. ud. 24.11.1994 citata, pag. 75).

In relazione all’esplosivo impiegato i consulenti, dopo avere descritto le operazioni di raccolta dei frammenti più vicini al punto di scoppio (e, quindi, più significativi per le analisi tendenti ad accertare il tipo di esplosivo impiegato), della loro conservazione attraverso appositi lavaggi e delle analisi (cromatografia a fase liquida ad alta efficienza e gascomatografia con rivelazione spettrometrica di massa) eseguite sia presso la polizia scientifica sia in un laboratorio inglese di Scotland Yard, hanno concluso per la presenza certa di pentrite, T4 e tritolo (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 27 - 30 e 36, luogo in cui il consulente Delogu afferma: “...noi riteniamo che la stragrande quantità di esplosivo fosse costituita o da un unico tipo di esplosivo che contenesse pentrite e T4 o da esplosivo che contenesse pentrite, altro esplosivo che contenesse T4 in massima parte e poca quantità di tritolo”).

Pentrite e T4 si trovavano nell’esplosivo “Semtex-H” di fabbricazione cecoslovacca; erano utilizzati per esplosivi plastici prodotti all’estero e acquistati in Italia da forze militari (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 37 - 38 e 65 - 72).

Esplosivo “Semtex” fu trovato nella villa di Rieti di Pippo Calò, in un deposito di San Giuseppe Iato e in un altro deposito in contrada “Malatacca” (cfr. verb. ud. 7.1.1997 citata, pag. 89).

Non è stato possibile accertare se nella strage di via M. D’Amelio fosse stato impiegato il “Semtex” o fossero stati usati due esplosivi (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 38 e consulenza tecnica, pag. 80).

Il sistema di innescamento dell’esplosivo era il solito: una ricevente che chiudeva un circuito a cui erano collegati, da una parte, i detonatori e, dall’altra, l’alimentatore.

Chiuso il circuito, i detonatori esplodevano e facevano esplodere il resto della carica (cfr., anche per il sistema di innescamento, consulenza citata, pag. 80 - 81).

Stabilito il tipo di esplosivo impiegato e le specie chimiche contenute nell’esplosivo, i consulenti determinarono il peso della carica dell’autobomba, partendo prima da calcoli teorici (in base al volume del cratere scavato e alla demolizione prodotta nella parete di fronte alla Fiat 126) e facendo, poi, delle prove pratiche per verificare l’esattezza dei calcoli.

FC-

I consulenti avevano valutato, a un primo esame, la quantità di esplosivo tra i 50 e i 100 chilogrammi e - in base ai resti del motore e al volume di carica - avevano ipotizzato che l'esplosivo fosse stato messo nel portabagagli della Fiat 126 (anche per questo motivo la ricerca fu indirizzata al ritrovamento di frammenti della parte posteriore dell'autobomba; il portabagagli nella Fiat 126 è nella parte anteriore del mezzo).

I consulenti per determinare con certezza la quantità di esplosivo impiegata nella strage fecero tre prove di scoppio (in due furono utilizzati contenitori metallici a forma di parallelepipedo con 50 e con 75 chilogrammi di esplosivo gelatinato ad alto contenuto di nitroglicerina, un po' inferiore in termini di potenza al C4 e di dirompenza paragonabile al tritolo; nella terza prova di esplosione fu impiegata una Fiat 126 e venne usato un plastico al C4 "di dirompenza praticamente analoga a quello ipotizzato di via D'Amelio": cfr., anche, verb. ud. 23.11.1994, pag. 51 - 52).

Fatto esplodere il contenitore con 50 chilogrammi di esplosivo, si accertò che "il cratere aveva parametri inferiori a quelli di via D'Amelio" (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 48).

La seconda prova, con il contenitore di 75 chilogrammi di esplosivo, fece ottenere parametri vicini a quelli di via D'Amelio.

L'esplosivo fu allora messo in una Fiat 126; il colonnello Vassale ha così descritto la prova: "...allora nella 126 abbiamo posizionato novanta chilogrammi di esplosivo plastico. Alla 126 abbiamo asportato la ruota di scorta, quindi il vano bagagli della 126, come ha detto il capitano Delogu, è venuto ad assumere in sezione longitudinale una forma di L. Questa forma di L ha comportato il convogliamento di parte dell'energia su una retta; retta che similmente in via D'Amelio aveva creato sul fondo del cratere un solco parallelo al cordone del marciapiede ed era una cosa estremamente identificante questo solco, perché di lì se n'è dedotto che anche alla 126 impiegata quale autobomba era stata tolta la ruota di scorta, anche per poter mettere i novanta chili di esplosivo. Nello scoppio abbiamo ritrovato un cratere praticamente sovrapponibile a quello di via D'Amelio con un solco uguale".

E più avanti: "La prova di scoppio oltre che definire il peso di carica, sulla base del cratere ricavato, ha avuto anche lo scopo di esaminare la frammentazione della 126 presa a confronto e alla fine abbiamo mappato, cioè riconosciuto sul terreno, nella zona della prova di scoppio, i frammenti generati dall'esplosione, similmente a quanto avevamo fatto in via D'Amelio, abbiamo trovato il motore ed altre parti e abbiamo

ricostruito un'altra 126 con questi frammenti su un altro telaio ed abbiamo confrontato i due risultati che sono risultati, appunto, sovrapponibili. In particolare i due motori, quello di via D'Amelio e quello inerente a questa prova, praticamente erano uguali in termini di dislocazione, distanza e dislocazione dal punto di scoppio e deformazioni in essi osservati" (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 48 - 50, 53 e 58 - 63; cfr., anche, verb. ud. 24.11.1994, pag. 61 in cui il colonnello Vassale ha precisato che da "un'indagine fatta ieri sera ha fatto emergere" il numero di telaio dell'autovettura impiegata nella prova di scoppio ed ha aggiunto che "il numero è nella stessa posizione osservata in quello di via D'Amelio..." e pag. 77 in cui conferma che il numero di matricola del motore dell'autovettura usata nella prova di scoppio è risultato leggibile dopo l'esplosione; cfr. verb. ud. 7.1.1997, pag. 29 - 30, in cui il dott. Egidi conferma tale circostanza e pag. 100 - 115 e in cui il colonnello Vassale conferma che i dati erano "sovrapponibili" e descrive in termini di perfetta analogia "le demolizioni" riscontrate nell'autobomba usata in via D'Amelio e nella Fiat 126 fatta esplodere con la prova di scoppio).

L'esito delle prove consenti di stabilire "con un intervallo di certezza praticamente sicuro" (secondo l'espressione usata dal colonnello Vassale) che la carica era sui novanta chilogrammi (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 36 - 30) e che l'esplosivo era contenuto nel portabagagli della Fiat 126 da cui era stata tolta la ruota di scorta (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 41 - 42 e verb. ud. 7.1.1997, pag. 95 - 99 anche per la descrizione della forma delle "cariche cave", a forma di L.).

I consulenti hanno, poi, dichiarato che l'esplosivo caricato sulla Fiat 126 ben poteva essere trasportato per le strade della città: il rischio di un'esplosione era costituito soltanto da un incidente stradale grave; i sobbalzi del mezzo non davano nessun rischio (cfr., anche, verb. ud. 24.11.1994, pag. 30 - 32).

Per preparare l'autobomba non occorre eccezionali capacità ma erano necessarie e sufficienti le competenze di un "fuochino di cava" e di un elettrotecnico; efficiente, invece, doveva essere la squadra che operava sul posto dell'attentato (cfr. verb. ud. 23.11.1994 citata, pag. 73 - 74, 87 e 105 - 106 e verb. ud. 24.11.1994, pag. 11 - 12, 15 - 16 e 20 - 21; cfr., anche, verb. ud. 7.1.1997, pag. 122 - 123).

CC -

2. Sulla base del sopralluogo e delle dichiarazioni rese dai consulenti tecnici nel giudizio di primo grado e nel dibattimento relativo al c.d. "Borsellino bis" (i cui verbali sono stati acquisiti al processo) devono già ritenersi compiutamente dimostrate - nella esecuzione della strage in via M. D'Amelio - le seguenti circostanze:

1) Fu impiegata un'autobomba e, in particolare, una Fiat 126 di colore bordeaux o rosso scuro.

2) Fu utilizzato o un solo esplosivo contenente pentrite e T4 (il Semtex-H) o due esplosivi di cui uno conteneva pentrite e l'altro conteneva, in massima parte, T4 e - in minima quantità - tritolo.

3) L'esplosivo fu collocato nel portabagagli della Fiat 126 e ne fu impiegata una quantità intorno ai 90 chilogrammi.

4) L'esplosivo caricato sulla Fiat 126 ben poteva essere trasportato per le strade della città: il rischio di un'esplosione era costituito soltanto da un urto violento o da un forte impatto; i sobbalzi del mezzo non davano nessun rischio.

5) Fu utilizzato un radiocomando per provocare l'esplosione (questa circostanza, in particolare e come si vedrà in maniera più approfondita in seguito, ha trovato una precisa conferma nelle dichiarazioni dei collaboratori di giustizia).

3. Attraverso il numero di matricola del motore rinvenuto vicino alla Fiat Croma (n. 9406531) si poté risalire all'autovettura utilizzata come autobomba: una Fiat 126 - con il numero di telaio ZFA 126000878619 - che era stata inviata dalla FIAT di Torino all'area di Catania ed era stata poi trasferita alla società "SIRVA S.p.A." di Cefalù.

L'autovettura era stata immatricolata il 25.10.1985 a nome di D'Aguanno Maria e ne era stato denunciato il furto da Valenti Pietrina il 10.7.1992.

L'identificazione dell'autovettura consentirà - come si illustrerà in un successivo capitolo - l'individuazione certa dell'autore e dei mandanti del furto.

4. La targa rinvenuta sotto l'Alfa Romeo portava il numero 878659 e apparteneva alla Fiat 126 di Sferrazza Anna Maria.

Della targa - rinvenuta sotto l'Alfa Romeo - era stato denunciato il furto la mattina del 20.7.1992 da Orofino Giuseppe, titolare - assieme ai cognati Agliuzza - dell'autocarrozzeria situata nella via Messina Marine di Palermo, dove il mezzo si trovava per essere riparato.

5. Appare opportuno esaminare, sin d' adesso anche per maggiore chiarezza espositiva, le questioni sollevate con l'atto di appello dal difensore di Profeta Salvatore in ordine alla nullità della consulenza tecnica eseguita dal dott. Cabrino, dal colonnello Vassale, dal capitano Delogu e dal perito chimico Egidi e alle richieste istruttorie di una nuova perizia esplosivistica e dell'esame del consulente di parte, prof. A. Ugolini.

Le questioni relative alla dedotta nullità della consulenza tecnica sono state già affrontate dalla Corte che ne ha rilevato l'infondatezza con l'ordinanza pronunciata il 26.9.1997.

Si era, in quella sede, osservato che anche per il vigente codice processuale penale vale il principio dell'autonomia delle azioni penali secondo cui le nullità per violazione dei diritti della difesa incidono sul rapporto processuale esclusivamente per quanto concerne la parte nei cui confronti si è verificata la violazione di legge e non nei confronti delle altre parti.

Era stato, inoltre, rilevato che dalla certificazione prodotta dal Pubblico Ministero nel primo grado di questo giudizio era emerso che l'unica persona iscritta nel registro degli indagati, sino al momento del deposito della relazione, era l'imputato Scarantino Vincenzo il quale non ha mai sollevato nel giudizio di primo grado alcuna eccezione di nullità in relazione ad eventuali violazioni del proprio diritto di difesa.

Deve, dunque, essere ribadito anche in questa sede che - avuto riguardo al principio dell'autonomia delle azioni penali a ciascuna delle quali corrisponde un rapporto processuale indipendente dagli altri - l'eventuale nullità, anche assoluta, concernente una delle parti non può essere estesa alle altre.

Nel caso di specie, la dedotta nullità per violazione del diritto della difesa (omesso avviso ai difensori di Scarantino Vincenzo dell'espletamento delle operazioni tecniche da parte dei consulenti nominati dal Pubblico Ministero) avrebbe potuto determinare la inutilizzabilità della relazione di consulenza nei confronti del solo Scarantino e non degli altri imputati, valendo il principio secondo cui le nullità delle violazioni del diritto di difesa incidono sul rapporto processuale esclusivamente contro la parte nei cui confronti si sia verificata la violazione di legge.

Va, peraltro, rilevato che i difensori di Scarantino Vincenzo non hanno mai sollevato - nel giudizio di primo grado - alcuna eccezione di nullità per violazione del diritto di difesa: eccezione che, anche per carenza d'interesse, non può essere sollevata dai difensori degli altri imputati.

Si osserva, infine, che nei confronti di Scarantino Vincenzo - il quale non ha proposto appello avverso la sentenza del 27.1.1996 della Corte di Assise di Caltanissetta che lo ha ritenuto responsabile del delitto di strage e degli altri reati contestatigli e lo ha condannato alla pena complessiva di anni 18 di reclusione e lire 4.500.000 di multa - la sentenza è divenuta irrevocabile, sicché, in questo grado del giudizio, non è proponibile da parte di questo imputato alcuna questione concernente le statuizioni penali e, *a fortiori*, l'eccezione di nullità per violazione del diritto della difesa.

6. Il difensore di Profeta Salvatore ha chiesto l'espletamento di una nuova perizia esplosivistica, deducendo genericamente " un palese stridente contrasto tra i C.T. del P.M. ed il C.T. della difesa circa la sussistenza di due diversi ordigni esplosivi, desumibile e documentata fotograficamente, dalle coeve riprese filmate dei luoghi, da parte della polizia di Stato e della RAI, da posizioni aeree" (così nell'atto di appello, pag. 3).

La Corte, con l'ordinanza del 26.9.1997, ha rigettato la richiesta di esperire una nuova perizia e di riesaminare il consulente di parte così motivando: "Appare superflua una perizia sulle modalità dell'esplosione e l'ordigno impiegato, alla luce del complesso probatorio acquisito in primo grado, attraverso l'audizione dei consulenti del Pubblico Ministero e del consulente di parte prof. Ugolini e potendo il contrasto tra i consulenti essere risolto sulla base delle prove già acquisite in primo grado. Per le stesse considerazioni non può essere accolta la richiesta di audizione del prof. Antonio Ugolini già esaminato dalla Corte di Assise nell'udienza del 25.7.1995".

Va confermata la suddetta ordinanza non essendo necessario, ai fini della decisione, assumere le prove richieste dal difensore di Profeta Salvatore, sulla base delle dichiarazioni rese nel dibattimento di primo grado dai consulenti e dei verbali delle dichiarazioni rese dagli stessi consulenti anche nel c.d. "Borsellino bis".

Si deve, poi, osservare che i consulenti del Pubblico Ministero, esaminati nell'udienza del 30.11.1995, hanno escluso l'esistenza di un secondo ordigno (una bombola) che sarebbe stato sistemato - secondo il consulente di parte - vicino all'autovettura Audi 80 e avrebbe provocato la proiezione di schegge contro la parte destra della stessa Audi e verso il corpo di Cucina.

FC

I consulenti hanno rilevato che “una bombola piena di gas liquido non detona, non esplose. Si rompe normalmente dando origine a schegge molto grossolane e soprattutto non determina un cratere sul punto in cui essa è posata” (cfr. verb. ud. citata, pag. 44).

A sostegno della loro tesi i consulenti del Pubblico Ministero hanno portato una prova che non lascia adito a dubbi: la registrazione di un apposito esperimento con una bombola di 10 chilogrammi di gas liquido, innescata con una carica di 160 grammi di C4 plastico.

La prova (registrata su una cassetta) ha dato il seguente risultato: “Abbiamo proceduto all’esplosione. La bombola si è rotta in corrispondenza della carica, il gas è fuoriuscito, si è miscelato con l’aria e poi è bruciato ma nessun cratere è stato originato da questo tipo di ordigno né tanto meno schegge” (cfr. verb. ud. citata, pag. 47).

Gli stessi consulenti hanno, inoltre, messo in rilievo l’inconsistenza della tesi del prof. A. Ugolini, secondo cui sarebbe rimasta integra la base della bombola, osservando che - sprigionandosi l’energia dall’alto verso il basso - l’esplosione avrebbe dovuto necessariamente provocare la disintegrazione della base della bombola.

Non dunque della base di una bombola si trattava ma in realtà di un faro di un’autovettura (della stessa Audi 80).

Gli stessi consulenti hanno, poi, dimostrato che sulla fiancata sinistra dell’Audi 80 vi erano fori di entrata da schegge provocate dall’esplosione della 126 (vi era conficcato un mozzo od un semiasse della 126) mentre nella fiancata destra vi erano i fori di uscita, riconoscibili, questi, dagli orli “slabbrati verso l’uscita”: anche, in questo caso, l’assunto del consulente di parte secondo cui i fori sulla fiancata destra erano stati prodotti da schegge provenienti dallo scoppio della bombola si è rivelato infondato per la natura dei fori che dimostrava trattarsi di fori d’uscita e non di entrata (cfr. verb. ud. citata, pag. 48 - 53 e 57, luogo in cui si afferma: “Inoltre quello che viene definito come un fondo di bombola è probabilmente la parabola con relativa cornice del faro destro dell’Audi, che si vede mancante di fatti in questa fotografia sopra”).

Anche l’affermazione del consulente di parte, secondo il quale i fori nella fiancata destra della autovettura Audi 80 non potevano essere fori di uscita perché le schegge non avrebbero avuto l’energia sufficiente a perforare la parte destra del veicolo, è stata smentita da un esperimento eseguito a Sassetta da cui era emerso che le schegge avevano perforato il guardrail che ha uno spessore di 3,5 millimetri, di gran lunga

FC

superiore a quello della fiancata dell'autovettura il cui spessore è tra gli 0,6 e gli 0,7 millimetri (cfr., in particolare, verb. ud. citata, pag. 51).

Dagli stessi consulenti è stato, poi, messa in rilievo l'inconsistenza dell'opposta tesi secondo cui la bombola avrebbe provocato degli effetti sulla Giulietta (che era più lontana dal secondo ordigno) e avrebbe, invece, lasciato integra proprio la parte di carrozzeria dell'autovettura Audi 80 che era poggiata sul preteso cratere.

I consulenti hanno, inoltre, dimostrato che l'escavazione - attribuita dal consulente di parte ad un cratere - era stata invece causata dallo spostamento e dal trascinamento dell'autovettura Audi con mezzi meccanici per consentire i primi soccorsi, com'era provato anche dal fatto che il veicolo era stato trovato in posizione obliqua rispetto alla strada e non nell'originaria posizione in cui era stata parcheggiata (cfr. verb. ud. citata, pag. 53 - 57 e 101 - 109).

Né va sottovalutato - ai fini di escludere l'esistenza di un secondo ordigno - che se l'esplosione fosse avvenuta nella posizione in cui si trovava la Audi 80 la bombola avrebbe dovuto essere collocata "al centro della strada": in un luogo, vale a dire, facilmente visibile da chiunque si fosse trovato a passare per via D'Amelio e, a maggior ragione, dagli uomini di scorta addetti alla sicurezza del dott. P. Borsellino (una scelta da parte degli esecutori materiali della strage che appare difficilmente comprensibile, data la professionalità da loro dimostrata nella preparazione e nell'esecuzione dell'eccidio).

Sotto il profilo tattico e data come mera ipotesi che l'obiettivo fosse stato l'eliminazione del maggior numero di persone, essendovi il concreto pericolo e, comunque, il rischio che la bombola non esplodesse o che, esplodendo, non producesse schegge, gli autori della strage avrebbero dovuto collocare non già una bombola collocata al primo ordigno (come sostenuto dal prof. A. Ugolini) bensì una diversa carica occulta autonomamente radiocomandata.

A maggior ragione ed essendo il vero obiettivo della strage l'eliminazione del magistrato, la collocazione della bombola come secondo ordigno si rivelava del tutto inutile (cfr. verb. ud. citata, pag. 57 - 59).

Sulla base delle argomentazioni dei consulenti (esaminati come testi nel dibattimento di primo grado e dei quali sono stati anche acquisiti i verbali delle dichiarazioni rese nel processo c.d. "Borsellino bis"), appare, dunque, del tutto superfluo, ai fini della decisione,

FC-

disporre una nuova perizia per accertare la presenza di un secondo ordigno o esaminare nuovamente il consulente di parte.

Si deve, infatti e con certezza, escludere la presenza di un secondo ordigno per tutte le considerazioni in precedenza svolte, apparendo le argomentazioni dei consulenti dotate di estremo rigore logico e scientifico e contrastando la presenza di un secondo ordigno - nel luogo e nella posizione indicati dal prof. A. Ugolini - anche con gli esperimenti eseguiti dagli stessi consulenti.

La presenza di una bombola è, inoltre, esclusa dalla mancanza di qualsiasi reperto riconducibile a un tale tipo di ordigno.

La stessa collocazione di un secondo ordigno al centro della strada e in una posizione che avrebbe destato sospetti in chiunque si fosse trovato in via M. D'Amelio e negli uomini addetti alla sicurezza del magistrato e l'inutilità - sotto il profilo tattico e posto che l'obiettivo degli autori della strage era costituito dall'eliminazione fisica del dott. P. Borsellino - di un secondo ordigno depongono, anche sotto il profilo logico, per l'inesistenza di una bombola che - secondo il consulente di parte - sarebbe stata messa in via M. D'Amelio.

E', peraltro, significativo che nell'atto di appello - pur essendo stata avanzata la richiesta di una perizia e dell'esame del consulente di parte - nessun argomento sia contenuto per contrastare le puntuali considerazioni svolte dai consulenti anche sulla base di prove sperimentali e gli argomenti contenuti nella sentenza impugnata.

La completezza e il rigore scientifico delle indagini eseguite dai consulenti sono, inoltre, dimostrati dalla precisione delle risposte date ai rilievi mossi dal prof. A. Ugolini nell'udienza del 30.11.1995, nel corso della quale sono state affrontate tutte le questioni sollevate - a volte contro ogni evidenza fattuale - dal consulente di parte.

La sentenza impugnata ha, invero, dettagliatamente affrontato i rilievi sollevati dal prof. Ugolini Antonio, esaminato in primo grado nell'udienza del 25.7.1995 e non presentatosi alla successiva udienza del 30.11.1995 - nella quale era stato disposto il contraddittorio con i consulenti del Pubblico Ministero - senza addurre un tempestivo impedimento (cfr., al riguardo, verb. ud. 30.11.1995, pag. 45 - 47 e 109 - 111).

Alle pagine della sentenza impugnata (vedi, in particolare, pag. 73 - 91) può, dunque, farsi rinvio relativamente a tutti i punti per i quali non vi sono specifiche contestazioni.

Non appare, tuttavia, superfluo ripercorrere, sia pure per sintesi data la mancanza di specifiche contestazioni, i quesiti posti ai consulenti che hanno così potuto confermare:

FC-

1) che l'ottanta per cento dei reperti era costituito da pezzi di lamiera e molti dei pezzi erano di colore bordeaux (il consulente di parte aveva contestato che i reperti fossero del colore indicato dai testi).

“Probabilmente” - hanno osservato i consulenti e la loro considerazione non può che essere condivisa - “il consulente di parte ha visto delle fotocopie in bianco e nero, non ha visto gli originali” (cfr. verb. ud. citata, pag. 2 - 3; 83 - 84, luogo in cui i consulenti escludono di avere repertato frammenti di una Fiat 126 di colore rosso brillante e confermano che i frammenti erano di colore “rosso bordeaux, un rosso un po' più scuro, un rosso vino invecchiato” e 100 - 101).

2) La lamiera trovata dal consulente di parte sul cratere dov'era la Fiat 126 non era - come sostenuto dal prof. A. Ugolini - “imbottita” (vale a dire, stampata sul fondo del cratere) ma era stata solo appoggiata sul cratere; era, inoltre, un “pezzo troppo grosso” per essere una lamiera dell'autobomba.

La lamiera non poteva, infine, essere un contenitore dell'esplosivo perché non sarebbe residuo un pezzo di tale consistenza (la lamiera aveva le dimensioni dai 50 ai 60 centimetri) ed era incompatibile con il cratere così come si era formato.

I consulenti - che avevano notato la lamiera - hanno fondatamente sostenuto che questa era ricaduta sul cratere ed era stata probabilmente spostata la stessa sera dalla strage dalla polizia che aveva fatto “una prima repertazione dei materiali di superficie del cratere”.

Essa faceva parte del cofano di una delle autovetture vicine all'autobomba (cfr. verb. ud. citata, pag. 3 - 7).

3) Anche la “grata”, trovata vicino al cratere, non aveva influito minimamente sulla formazione del cratere stesso, la cui profondità (poche decine di centimetri) escludeva la possibilità di uno sfondamento delle condutture del sottosuolo, anche per la mancanza di segni di infissione di schegge.

Hanno, infatti, affermato i consulenti: “...non c'era nessuna conduttura schiacciata o rotta né c'era sul fondo del cratere, che abbiamo pulito arrivando al limite di compressione del terreno, alcun segno di sfondamento di condutture esistenti...Questo, quindi comportava che il cratere aveva interessato, e si vedeva chiaramente, solo l'asfalto superficiale, la massicciata sotto l'asfalto ed uno strato di 5-10 centimetri di terreno sottostante alla massicciata. Quindi una stratigrafia era del tutto inutile” (cfr. verb. ud. citata, pag. 7 - 13).

Del tutto ininfluyente deve, dunque, ritenersi - alla luce delle considerazioni svolte dai consulenti e ai fini di stabilire la correttezza delle indagini da costoro eseguite - la mancanza di attività di carotaggio del terreno, di analisi dei progetti per la esecuzione delle strade e di verifica dello spessore dei reperti: attività del tutto inutili sol che si consideri che la provenienza dei "pezzi" dalla Fiat 126, utilizzata come autobomba, era stata verificata con l'aiuto dei tecnici inviati dalla FIAT di Termini Imerese.

4) I consulenti hanno, inoltre, escluso la possibilità di una contaminazione dei reperti a seguito di un loro "dilavamento" o dell'incendio seguito all'esplosione, rilevando - tra l'altro - che molti reperti erano stati trovati lontano dal luogo dell'esplosione o dal punto di scoppio e non erano stati, dunque, minimamente interessati dall'incendio.

Essi hanno pure escluso la possibilità di "un inquinamento" nella raccolta dei reperti contenenti tracce di esplosivo non soltanto perché essi avevano raccolto i reperti servendosi di guanti ma anche perché - a differenza dei residui di colpi d'arma da fuoco - le tracce di esplosivo sono aderenti al metallo ed è, dunque, meno probabile un loro spostamento.

I consulenti hanno, soprattutto, osservato che, ai fini di stabilire la posizione della carica, l'eventuale trasporto da un frammento all'altro della 126 sarebbe stato del tutto ininfluyente.

Essi hanno, infatti, affermato: "Ma la posizione della carica è stata valutata in base alle proiezioni delle schegge ed in base alle demolizioni che avevano subito i pezzi della 126 una volta che erano bene evidenziate dalla sistemazione sul telaio della 126. E si vedevano proprio le linee di forza di proiezione di questi frammenti, delle linee di rottura, che originavano tutte dalla zona anteriore del portabagagli. Quindi non è la mappatura, diciamo, dei residui di esplosivo che porta alla posizione della carica, ma in quel caso sono proprio gli effetti meccanici e la proiezione delle schegge che portano alla posizione della carica" (cfr. verb. ud. citata, pag. 22 - 29 e 39 - 43).

5) E' stata, inoltre, esclusa la possibilità di fluidificazione dell'esplosivo all'interno della autobomba a causa del caldo.

I consulenti hanno, infatti, osservato che il plastico C4 viene impiegato ad una temperatura compresa tra i meno 49 gradi centigradi e più 70 gradi centigradi.

La temperatura all'interno del cofano dell'autovettura - anche tenendo conto della giornata particolarmente calda - non può superare i 70 gradi centigradi, altrimenti la

persona che sale sul mezzo andrebbe incontro ad ustioni e molti componenti interni in plastica del veicolo non resisterebbero.

I consulenti, a sostegno della loro affermazione, hanno prodotto la registrazione di un esperimento attraverso il quale è stato accertato che il plastico C4, portato in una stufa a una temperatura intorno a 68 gradi centigradi, non si era fluidificato e che la sua forma era rimasta inalterata (cfr. verb. ud. citata, pag. 29 - 38 e 92 - 94).

6) I consulenti hanno, poi, confermato di avere trovato il motore della Fiat 126 nel luogo raffigurato nelle fotografie acquisite alla relazione (accanto alla Fiat Croma celeste targata PA 889985) da loro prodotta senza escludere che, subito dopo la strage, il motore sia stato spostato per consentire le operazioni di soccorso.

Essi hanno, tuttavia, confermato che ciò che il consulente di parte definiva un "ammasso di lamiere grigie" era in realtà il cambio con il differenziale della Fiat 126 da loro, invece, trovato sul marciapiede di via M. D'Amelio opposto a quello dell'ingresso dei numeri civici 19 e 21 (cfr. verb. ud. citata, pag. 62 - 67 e 71 - 72).

7) I consulenti hanno, infine, dichiarato di avere eseguito una prova da cui emergeva che una Fiat 126 ben poteva viaggiare con un carico di esplosivo intorno a novanta chilogrammi.

Ha, infatti, affermato il dott. Cabrino: "...la macchina cammina tranquillamente con 90 chili e più dentro il portabagagli, l'ho guidata per 5 o 6 chilometri, anche veloce, e non ha avuto nessun problema" (cfr. verb. ud. citata, pag. 74).

7. La completezza delle indagini, l'estremo rigore nell'analisi e le convincenti risposte (fondate anche su prove sperimentali) su tutte le questioni loro poste escludono, anche sotto questo profilo, la necessità di una nuova perizia esplosivistica.

Non sussiste, per le stesse ragioni, la necessità di un nuovo esame del prof. A. Ugolini già esaminato dalla Corte di Assise, tanto più se si considera che il consulente - come ha osservato il giudice di primo grado - non si è neppure presentato (e non ha addotto un tempestivo impedimento) nell'udienza fissata per essere esaminato in contraddittorio con i consulenti del Pubblico Ministero.

FC