

**26ª SEDUTA**

GIOVEDÌ 20 LUGLIO 1989

**Presidenza del Presidente GUALTIERI***La seduta ha inizio alle ore 15,40.***COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca le audizioni dell'ammiraglio Antonino Geraci, del generale Benito Gavazza e del generale Giorgio Santucci sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica.

Prima di passare all'audizione dell'ammiraglio Geraci, comunico alla Commissione che il giudice istruttore Bucarelli ci ha chiesto la trasmissione degli stenografici relativi alle audizioni del ministro Formica e dell'onorevole Lagorio. Come è nostro costume, trasmetteremo al più presto tali atti all'autorità giudiziaria che ce li ha richiesti.

Sempre a proposito di trasmissione di atti, la Commissione difesa della Camera, nella persona del suo Vice Presidente, ci chiede di inviarle le relazioni Pisano e Pratis. A mio avviso, però, le Commissioni parlamentari dovrebbero richiedere più opportunamente tali documenti agli organi che li hanno redatti e pertanto, se la Commissione ne conviene, risponderai in tali termini alla richiesta formulata dalla Commissione difesa.

**BOSCO.** Sono pienamente d'accordo con lei, signor Presidente.

**MACIS.** Anch'io convengo con la sua proposta.

**PRESIDENTE.** Debbo anche informare la Commissione che il ministro Vassalli, alla richiesta da noi avanzata di informazione circa la posizione di fronte alla giustizia di Vincenzo Casillo e Corrado Iacolare all'epoca in cui «giravano» per le carceri, in quanto connessa alla deposizione del dottor Criscuolo, risponde che Vincenzo Casillo non risultava ricercato, mentre invece Corrado Iacolare era latitante. Il problema è che Criscuolo disse che Iacolare non era latitante, mentre poi di fronte al presidente del Tribunale di Napoli ha dovuto ammettere che in realtà Iacolare lo era. Ora il Ministro della giustizia ci conferma questa situazione. Quando nel gruppo di lavoro sul caso Cirillo riprenderemo la valutazione dei risultati, vedremo cosa contestare a Criscuolo.

Come sapete, noi mandiamo sempre gli stenografici a chi partecipa alle nostre audizioni, perchè siano sottoscritti. Ho sempre dato notizia alla Commissione delle correzioni formali apportate ai testi da noi

inviati. Il generale Mei, che è stato da noi interrogato, nel restituirci gli stenografici ha apportato delle correzioni che a mio avviso sono sostanziali e non formali. Infatti, io ed altri membri della Commissione chiedemmo al generale Mei se egli era stato responsabile - come ci risultava - dell'intero sistema delle intercettazioni telefoniche nel Servizio e come tale uomo molto informato. Nello stenografico originale risulta che la sua risposta fu negativa, mentre ora l'interessato ha corretto scrivendo che si interessava di ponti-radio. Devo dire di non essere disposto ad accettare una correzione del genere. Il generale Mei, infatti, può rispondere che non era addetto alle intercettazioni telefoniche, ma non che si occupava solo di ponti-radio, perchè in questo caso avrebbe dovuto dirci cosa faceva. Quindi, per il momento non accetterei questa correzione, riservandomi di scrivere al generale Mei una richiesta di precisazione.

Infine, ho ricevuto due richieste. La prima, formulata dal senatore Rastrelli, è quella di mettere in lista di rapida attesa per una audizione il capitano La Bruna, che ha dichiarato di essere disposto a parlare di fronte al tribunale, dicendo tutta la verità sui fatti da piazza Fontana in poi. Essendo proprio questo l'argomento dei nostri lavori, non possiamo non ascoltare il capitano La Bruna, sempre che parli. Quindi penso che questa richiesta debba essere accolta e quando parlavo di «rapida lista di attesa» volevo dire nel tempo più breve.

BELLOCCHIO. Chiedo che vengano acquisiti i verbali dell'interrogatorio cui il capitano La Bruna è sottoposto in questi giorni dal giudice Cudillo. In questo modo, al momento di ascoltare La Bruna, saremo più preparati.

PRESIDENTE. Va bene.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. In attesa che ci si decida di ascoltarlo in una audizione formale, vorrei pregare il Presidente di compiere passi formali nei modi che egli riterrà più opportuni affinché il capitano La Bruna sia tutelato, affinché goda di ottima salute fino a quando non lo ascolteremo.

PRESIDENTE. Farò presente questa sua preoccupazione a chi ha titoli per provvedere.

BOSCO. Vorrei capire la motivazione della richiesta del collega.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. La storia dei nostri Servizi segreti è costellata di strane sparizioni; oppure più o meno strane sparizioni, se vogliamo. Mi preoccupa quindi che il capitano La Bruna sia nelle condizioni di poterci rispondere.

CABRAS. Ma La Bruna è resistente. Sono vent'anni che resiste.

PRESIDENTE. Spero che dovremo dare atto che tutti i testimoni vanno protetti. In ogni caso farò presente il problema. Del resto, vorrei che le riunioni della nostra Commissione rimanessero sul terreno dei

fatti oggettivi, affinché non accada come nella Commissione antimafia dove c'è chi annuncia che in Sicilia a breve scadenza si verificheranno gravi fatti di sangue.

L'altra richiesta mi è stata avanzata dall'onorevole Zamberletti. Egli chiede di acquisire dalla magistratura tutte le lettere che l'assessore Cirillo ha mandato dal carcere brigatista. Poiché queste lettere sono agli atti, direi di acconsentire a questa richiesta che mi sembra molto corretta.

Questa mattina si è riunito il gruppo di lavoro sul disastro di Ustica. Innanzitutto, per quanto riguarda l'indagine sui Sios d'arma della quale abbiamo programmato la continuazione, comunico che oggi non potremo ascoltare il generale Tascio, avendo egli proprio in giornata il matrimonio della figlia: alla richiesta di un rinvio ho ritenuto di dover dare risposta positiva. Sono comunque presenti gli altri due responsabili dei Sios d'arma.

Avevamo inoltre in programma l'audizione dei medici che hanno avuto a che fare con il corpo del pilota del Mig libico, vale a dire l'anatomo-patologo e il cardiologo che lo videro dopo cinque giorni ed il medico condotto che fece il primo certificato di inumazione. Ho informato il gruppo di lavoro che per avere una audizione effettivamente utile mi sono premurato di domandare i nomi di un famoso anatomo-patologo e di un altrettanto famoso medico legale che aiutassero la Commissione a porre correttamente le domande e a valutare le risposte. Avendo l'audizione dei tre medici simili caratteristiche tecniche, non so come introdurre in Commissione i consulenti per una sola giornata, cioè questi medici specialisti. Questa mattina dopo aver valutato la situazione ed avendo constatato che alcune attività di approfondimento possono essere compiute anche dal gruppo di lavoro, per poi riversare quanto acquisito alla Commissione, compresa la trascrizione stenografica e integrale, mi domandavo se non fosse il caso di ascoltare questi tre medici nel gruppo di lavoro. Se ci sono obiezioni, non ho problemi a far tenere l'aduzione da parte della Commissione nel suo *plenum*.

Ritengo, tuttavia anche sulla base di valutazioni fatte in precedenza, che a questo approfondimento tecnico si possa procedere nella sede più ristretta del gruppo di lavoro, con l'avvertenza che ciascun membro della Commissione potrà parteciparvi.

ANGELINI. Riteniamo comunque opportuno ascoltare il generale Tascio prima della sospensione per le ferie estive.

PRESIDENTE. Il generale Tascio sarà ascoltato dalla Commissione la settimana prossima.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sono già stati scelti gli anatomo-patologi consulenti?

PRESIDENTE. Mi sono rivolto al senatore Bompiani perché mi indicasse alcuni nominativi. Egli stesso mi ha segnalato un anatomo-patologo del Policlinico Gemelli, che è una delle massime autorità in Italia in questo settore; si tratta del professor Dina.

CABRAS. E per quanto riguarda il medico legale?

PRESIDENTE. Sono stati indicati, dal professor Dina, i professori Giusti e Fiori; però, non abbiamo ancora preso contatto con loro.

CABRAS. Ci sarebbe anche il professor Merli, titolare di cattedra presso l'Università degli studi di Roma.

PRESIDENTE. Non vorrei allargare molto la lista. Mi è stato detto, comunque, che i nominativi segnalati sono di persone di estrema sicurezza e dignità.

CABRAS. Ci vogliono medici che abbiano una particolare esperienza nella datazione dei decessi.

PRESIDENTE. È chiaro che seguirò i vostri suggerimenti nella formazione della rosa di consulenti.

Sono oggi in programma le audizioni dell'ammiraglio Antonino Geraci, del generale Benito Gavazza e del generale Giorgio Santucci sulle vicende connesse al disastro di Ustica.

Se non si fanno osservazioni, sarà ascoltato per primo l'ammiraglio Geraci.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DELL'AMMIRAGLIO ANTONINO GERACI*

PRESIDENTE. Ringrazio l'ammiraglio Geraci, attualmente sottocapo di stato maggiore della Marina e all'epoca del disastro aereo di Ustica responsabile del Sios Marina, per aver accolto l'invito della Commissione.

Premesso che la Commissione ascolterà i tre responsabili dei Sios di Forza armata dell'epoca, rivolgerò all'ammiraglio Geraci alcune brevi domande, per così dire, di inquadramento.

Il 27 giugno 1980 si verificò l'incidente aereo di Ustica ed il 18 luglio dello stesso anno fu trovato sulla Sila un Mig libico. Non stiamo conducendo un'indagine sul ritrovamento del Mig libico, bensì sul disastro di Ustica; ad ogni modo, le date ci interessano per le varie possibili connessioni.

Vorrei sapere, innanzitutto, quale sia la differenza tra i servizi segreti, per così dire, ordinari e quelli di Forza armata. Inoltre, vorrei sapere come vi attivaste - o foste attivati - la sera dell'incidente aereo e nei giorni successivi e quali iniziative assumeste.

GERACI. Le competenze dei Sios di Forza armata sono fissate dalla legge n. 801 del 1977; si tratta di competenze tecnico-militari. I Sios di Forza armata sono dei reparti dello stato maggiore che hanno il compito di tenere aggiornata la situazione delle forze del Patto di Varsavia e delle nazioni rivierasche potenzialmente ostili. Il coordinamento dei tre Sios è attuato dal Sismi, ma solo nell'ambito strettamente tecnico-militare. I compiti del Sismi e del Sisde riguardano, invece, la

sicurezza interna ed esterna dello Stato. La legge n. 801 del 1977 è molto chiara al riguardo e fu approvata proprio per modellare rispetto alla realtà e alle funzioni ciò che ancora non era disciplinato da una specifica normativa.

Il Sios Marina ha il compito istituzionale di seguire quotidianamente tutte le attività delle forze aeronavali del Patto di Varsavia e dei paesi rivieraschi potenzialmente ostili, o «di interesse», tenendo aggiornata la situazione della dislocazione delle varie forze navali ed assumendo ogni informazione sulle caratteristiche dei mezzi in loro dotazione che possa servire alla Forza armata per la propria pianificazione.

Ogni giorno viene redatta dal Sios Marina una cartina recante le posizioni dei mezzi aeronavali (sia di superficie che subacquei) del Patto di Varsavia e dei paesi «di interesse». Tale documento fu approntato anche nei giorni 26 e 27 giugno 1980 e fu messo a disposizione di tutte le autorità che ne fecero richiesta.

Devo dire che, fortunatamente, per quel che ci risulta - ma direi che la credibilità è molto alta per un'esperienza ventennale e per una organizzazione ormai molto provata - nel Tirreno quel giorno non vi erano forze del blocco sovietico. Per cui la nostra posizione, in quanto Sios Marina, si estingueva in questo fatto, e cioè che non vi erano forze navali e quindi non c'era da affinare posizioni o distanze o possibilità missilistiche di queste navi, appunto perchè non vi erano forze navali sovietiche. Quando affermo queste cose, ciò è vero al novantacinque per cento per quanto riguarda le navi di superficie e un po' meno per quanto concerne forze subacquee che naturalmente richiedono una maggiore difficoltà di localizzazione.

Per quanto riguarda il discorso di Ustica, in quel periodo mi fu richiesta dal Sios Aeronautica, in particolare dall'allora colonnello Tascio, la possibilità di inviare sul luogo un nostro linguista per riconoscere l'aereo, le caratteristiche e le varie scritte in esso rinvenute. Noi mandammo il nostro linguista, il quale si recò sul luogo e fece il suo lavoro sul Mig caduto in Sila.

**PRESIDENTE.** Su questo fatto torneremo fra un momento; vorrei solamente non accavallare i discorsi.

Se ho ben capito, voi producevate una cartina aggiornata dei movimenti delle navi, diciamo, di campo avverso, o quanto meno di interesse.

**MACIS.** Sia di superficie che subacquee?

**GERACI.** Di superficie con molta precisione, mentre subacquee per quanto possibile.

**MACIS.** Voi facevate questi rilevamenti con le squadriglie antisom?

**GERACI.** Non li facevamo su tutte le fonti: navi, aerei, dalle informazioni che ci provenivano dall'Aviazione civile, cioè vi era tutto un insieme di notizie che ci portava a delineare una certa situazione.

MACIS. Se non ho capito male con una approssimazione del cinque per cento di errore non vi erano nemmeno sommergibili.

GERACI. Se un sommergibile viene perso per tre o quattro giorni e se naviga a una velocità di quindici nodi all'ora, avrà già percorso un vasto tratto di mare.

MACIS. Non vi è una carta dei sommergibili?

GERACI. Normalmente le posizioni dei sommergibili sono stimate. Quindi, l'attendibilità è bassa. Tra le altre cose, i sommergibili non sono dotati di missili superficie-aria.

CABRAS. In queste cartine che si fanno giornalmente non venivano e non vengono registrate le navi non appartenenti al Patto di Varsavia o a paesi, come lei dice, «potenzialmente ostili»? In queste cartine bisognerebbe tener conto di qualunque movimento!

PRESIDENTE. Io volevo rivolgere all'ammiraglio Geraci una ulteriore domanda, e cioè se il Sios Marina o qualche altro ufficio sempre della Marina tiene aggiornate le carte dei movimenti anche delle flotte amiche.

GERACI. Sì. Comunque, il controllo dei movimenti delle flotte amiche non rientra nei compiti del Sios. Come ufficiale di Marina e anche per l'incarico che ora ricopro, posso dire che i movimenti delle navi Nato, quelle francesi, inglesi, eccetera, normalmente vengono segnalate - maggiormente quelle americane - quando interessano porti nazionali. Infatti, anche gli americani devono chiedere il permesso alcuni giorni prima; bisogna vedere se la loro sosta è compatibile, se ci sono sommergibili a propulsione non convenzionale, eccetera. Quindi, per quanto riguarda le navi che hanno a che fare con i nostri porti, in particolare quelle americane, l'ufficio operazioni dello stato maggiore della Marina sa tutto.

Per quanto riguarda la flotta francese o inglese o tedesca in transito nel Mediterraneo, se noi non siamo interessati come porti di destinazione o di transito, la cosa può esserci comunicata per una sorta di cortesia, ma direttamente non dovremmo esserne interessati.

ANGELINI. Noi dobbiamo rivolgerci al Patto di Varsavia per sapere cosa fanno le navi Nato nel Mediterraneo!

PRESIDENTE. L'ammiraglio sta dicendo che per quanto riguarda le navi del Patto di Varsavia i nostri uffici hanno una certa informazione, mentre per le navi appartenenti alla Nato si conoscono informazioni di altro genere.

Questo argomento lo approfondiremo, perchè non rientra nei compiti del Sios Marina, ma dello stato maggiore della Marina. Io credo che, come ci è stato detto, vi sia un aggiornamento anche in questo caso delle cartine circa le presenze delle flotte Nato in navigazione nel Mediterraneo.

GERACI. Sì, però solo su loro comunicazione.

ANGELINI. Infatti, noi dobbiamo rivolgerci al Patto di Varsavia!

PRESIDENTE. Onorevole Angelini, non continui a fare la stessa battuta! (*Commenti del senatore Angelini*).

ZAMBERLETTI. Signor Presidente, è ovvio che il Sios dovendo spiare è ridicolo che spii le proprie forze. Qual è l'altra autorità che invece deve farlo? È forse lo stato maggiore della Marina che ha il quadro completo della forza navale dei paesi Nato?

GERACI. Come lei certamente sa, le forze Nato sono divise in forze assegnate e non assegnate. Noi sappiamo tutto, centimetro per centimetro circa la posizione di quelle assegnate. Invece, per quanto riguarda le forze non assegnate e che sono sotto il controllo nazionale, esse non hanno alcun obbligo di comunicarci cosa fanno e dove vanno.

REBULLA. Voi lo sapete?

GERACI. Non necessariamente. Se i francesi decidono di andare da Tolone a Gibilterra non hanno nessun obbligo di comunicarcelo.

CABRAS. Lo stato maggiore della Marina non informa il Sios dei movimenti di navi in occasione di incidenti come quello del Mig libico in Sila oppure del disastro di Ustica? Tutto ciò è strano!

GERACI. Non ho detto questo.

CABRAS. Da quel che ho capito la specializzazione del Sios Marina è una specializzazione di appartenenza che riguarda soltanto potenze ostili?

GERACI. È soltanto una pietra del mosaico, che è lo stato maggiore; vi è chi si occupa di una cosa e chi di un'altra, mentre lo stato maggiore nel suo complesso segue tutto. Ovviamente, come dicevo prima, lo stato maggiore può seguire ciò che gli viene comunicato. Noi, ad esempio, non seguiamo le navi francesi, perchè non sono un bersaglio. Solo se vengono nei nostri porti si tratta di un obbligo, altrimenti no.

PRESIDENTE. Un problema che a noi interessa è il seguente, anche perchè non facciamo domande a caso. Se per caso noi oggi avessimo bisogno di sapere - come è in realtà - quali navi si trovavano in un certo raggio di mare attorno ad Ustica quella sera, è possibile saperlo dalle carte di quel giorno, oppure di quello immediatamente dopo il disastro di Ustica, che alcuni enti produssero, quali il Sios per la parte esterna, oppure lo stato maggiore probabilmente per le navi che erano in movimento in una certa zona quella sera?

Ammiraglio, noi non le chiediamo la situazione dell'Alto Adriatico o dell'Atlantico, ma di quelle navi che si trovavano in quella zona.

GERACI. Allo stato maggiore è stata fatta una richiesta in tal senso e mi pare che informazioni di cui era a conoscenza le abbia fornite. Non sono a conoscenza di altri particolari.

PRESIDENTE. Noi le domandiamo se tuttora c'è la possibilità di acquisire - noi sappiamo che ciò probabilmente è nelle carte, ma se ci fossimo fidati solo di esse non staremmo ascoltando lei - le carte di quell'epoca in cui sono segnati anche i movimenti delle navi in una certa zona del Mediterraneo.

GERACI. Per quanto riguarda le navi Nato non vi è alcun dubbio; per le navi di altre nazioni, pur alleate ma con forze non assegnate, normalmente siamo a conoscenza dei loro movimenti perchè la cortesia vuole che vengano fatte queste comunicazioni. Ma - ora parlo come ufficiale di Marina e non come responsabile del Sios Marina, per cui la mia dichiarazione deriva da una certa esperienza - per quanto riguarda queste ultime navi la Marina normalmente sa quali di esse sono in navigazione, salvo navi in trasferimento che non toccano i nostri porti, e che quindi non ci vengono segnalate perchè non vi è nessun motivo.

PRESIDENTE. Quando è accaduto l'incidente di Ustica, che valutazione faceste di esso «a caldo», o meglio quando è sorta la polemica?

GERACI. Quando è sorta la polemica, noi controllammo la situazione di allora; d'altra parte, noi la conoscevamo già, perchè le nostre navi si trovavano nel porto di Cagliari, per cui non c'era bisogno di sapere la posizione di una certa nave in navigazione in una certa zona, e quindi se si trovava o meno ad una certa distanza da Ustica. Quindi lo stato maggiore nel *briefing* mattinale ha visto qual era la situazione; abbiamo riscontrato che le nostre navi erano in porto, se non vado errato, da due giorni.

ANGELINI. L'Andrea Doria, però, non era in porto.

GERACI. L'Andrea Doria, se non vado errato, mi sembra fosse alla fonda nel porto di Napoli. Posso affermare questo quasi con certezza dal momento che l'Andrea Doria - alla quale occorre dodici ore per essere approntata - rischiando di bruciare le caldaie, mi sembra sia uscita dal porto di Napoli dopo circa tre ore e mezza per effettuare le ricerche.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Oltre alle forze o alle navi potenzialmente ostili, quindi non appartenenti alla Nato, quali forze di altri paesi venivano sorvegliate?

Non le sto chiedendo un parere sul fatto se ritenga giusto o meno che si sappia ciò che avviene nel Mediterraneo, ma vorrei sapere, ad esempio, se le forze navali di Israele venivano sottoposte al controllo oppure no.

GERACI. Le forze navali di Israele normalmente non venivano sottoposte a controllo, in quanto erano considerate in un settore

eccentrico rispetto a quello di nostro interesse. Tuttavia che una nave di Israele possa essere stata in quella zona, personalmente, come responsabile del Sios Marina, non sono in grado di poterlo dire.

**BELLOCCHIO.** E per quanto riguarda la Libia?

**GERACI.** La Libia, poichè fa parte dei paesi rivieraschi di interesse, era ed è una nazione controllata. Quindi se vi fosse stata una nave libica avremmo dovuto saperlo.

La cartina che abbiamo fatto, con le percentuali di cui dicevo, è veritiera.

**PRESIDENTE.** Vi è la possibilità teorica che quella sera dalle navi, e non dagli aerei, siano stati lanciati radio-bersagli, qualcosa insomma che potrebbe aver colpito l'aereo?

**GERACI.** La risposta è molto semplice. Le navi erano nel porto di Cagliari; i missili di maggiore portata - parlo sul piano teorico - hanno una gittata che non supera i settanta-ottanta chilometri e questo non per tutte le navi missilistiche ma solo per alcune. Come è noto, inoltre, il porto di Cagliari è inserito nella città.

Di conseguenza, la partenza di un missile avrebbe avuto un tale fragore da creare subito problemi; tale ipotesi, pertanto, non è pensabile.

L'ipotesi concernente i radio-bersagli è ancor meno realistica, poichè hanno una quota di tangenza di tremila-tremilacinquecento metri di altezza, mentre il DC-9 viaggiava a circa novemila metri, a parte le distanze. Oggi esistono radio-bersagli con una quota di tangenza di quattromila metri, ma a quel tempo questa non superava, ripeto, tremila-tremilacinquecento metri, a prescindere dai problemi connessi alla distanza dell'obiettivo.

**PRESIDENTE.** Il ministro Zanone alla Camera ha affermato che dal poligono di Salto di Quirra non erano stati lanciati radio-bersagli nei cinque mesi precedenti l'incidente di Ustica, tuttavia nei rapporti successivi è venuto fuori che furono effettuati tre lanci nei giorni precedenti.

Era possibile lanciare radio-bersagli che avrebbero potuto colpire l'aereo dal poligono di Salto di Quirra e quest'ultimo era sotto il controllo della Marina?

**GERACI.** Il poligono di Salto di Quirra è sotto il controllo dell'Aeronautica; comunque lanciare un radio-bersaglio implica l'intervento di così tanto personale - più civile che militare, in particolare della Microselenia - che la cosa non si sarebbe potuta occultare nel modo più assoluto, prescindendo sempre dai problemi connessi alla distanza ed all'altezza dell'obiettivo.

**BOSCO.** Può fornirci qualche dato tecnico relativamente al problema dell'altezza?

GERACI. La quota dei radio-bersagli varia tra i tremila ed i quattromila metri di altezza. L'aereo viaggiava a novemila metri e quindi, anche se si fosse trovato sulla verticale o nella zona, i radio-bersagli non avrebbero potuto raggiungerlo.

ZAMBERLETTI. Nessuno dei radio-bersagli conosciuti ha una quota di tangenza superiore?

GERACI. No. Credo che ora la Meteor stia facendo radio-bersagli con una quota di tangenza di quattromilacinquecento metri, ma a quel tempo la loro quota di tangenza non superava i tremila-tremilacinquecento metri. Vi sono, inoltre i problemi relativi alla distanza che è un altro elemento da tenere presente.

PRESIDENTE. Ammiraglio Geraci, si dichiara che il Mig libico arrivò il 18 luglio. Per nove anni noi non abbiamo saputo che nelle ore in cui questo aereo penetrò era in corso una vasta esercitazione Nato che coinvolgeva trenta-quaranta intercettori di varia nazionalità, compresi quelli tedeschi di stanza in Sardegna, numerosi intercettori italiani, navi italiane Nato dinanzi alle coste, con il sistema radar pienamente attivato. L'esercitazione aveva l'obiettivo di fronteggiare una penetrazione di aerei nemici nel fronte meridionale.

Lei ritiene che nel pieno di un'esercitazione di questo tipo, con il sistema radar allertato, oltretutto anche per impedire interferenze elettroniche, con i radar delle navi attivati, con trenta-quaranta intercettori in volo, un aereo possa tranquillamente volare dritto (non aveva infatti misure di difesa volando con il pilota automatico ed a bassa velocità) ed arrivare nel pieno di un'esercitazione di questo tipo schiantandosi sulla Sila?

GERACI. La mia risposta non può che essere quella di un ufficiale di Marina, giacchè ben poco potevo conoscere dell'esercitazione. Certo, ne avrò avuto notizia otto anni fa al *briefing* mattinale che si fa allo stato maggiore, ma è un ricordo di qualcosa lontano nel tempo.

In qualità di ufficiale di Marina, posso dire che in queste esercitazioni accadono a volte le cose più strane, anche perchè per quanto possa essere notevole lo spiegamento di forze, se chi vuole violare il sistema di difesa ha qualche nozione di radar (anche queste forze fanno *intelligence* come noi e tra l'altro, nel caso specifico, si tratta di una *intelligence* seria, che viene dal Patto di Varsavia), alcuni lineamenti dell'esercitazione (che in ogni caso attraverso tanti canali si riescono ad avere: noi sappiamo esattamente quando i russi fanno una esercitazione e loro sanno esattamente quando la facciamo noi), se il servizio di informazione è abbastanza valido, c'è la possibilità che si possa penetrare ove il varco è più debole, volando a bassa quota, o in altri modi. Chi attacca ha sempre il vantaggio di sapere dove attaccare, mentre chi difende deve difendere tutto. Quindi anche con un numero notevole di velivoli in volo dislocati in quel settore dove c'era la controparte che fungeva da attaccante, ciò poteva accadere in quanto erano tutti concentrati in quella zona e non magari in un'altra.

Ripeto che la mia è una risposta di buon senso, come ufficiale di Marina e non come conoscitore del problema. Se era previsto, ad esempio, che l'attacco venisse dalle basi aeree della Sicilia, tutte le forze ovviamente saranno state puntate verso la Sicilia lasciando libero lo Jonio. In un'esercitazione c'è chi ha il ruolo arancione e chi ha il ruolo blu, si tiene ovviamente conto di dove arriva la minaccia.

CABRAS. È giusto ed è comprensibile quanto lei dice sul campo di esercitazione, comunque mi auguro che vi siano sempre sistemi di avvistamento, che cioè, anche nel corso di un'esercitazione, non restino sguarniti i corridoi non interessati dallo scontro tra blu e arancioni.

GERACI. La pianificazione - e questo non è un segreto - prevede un certo numero di radar e di altre strumentazioni, ma poi in realtà si fanno quelle cose che il bilancio ci consente di fare. Il solo fatto che esista una pianificazione non ancora del tutto attuata sta a significare che non è stato raggiunto l'obiettivo che ci si era prefissati. Quindi può capitare che un aereo di altra nazionalità penetri il sistema di difesa senza essere avvistato; d'altra parte non dimentichiamo che in caso di non allerta un aereo da tre soldi è atterrato nella Piazza Rossa e che pochi giorni fa un episodio simile a quello del Mig libico si è verificato in Belgio.

DE JULIO. La domanda del presidente Gualtieri non era tanto intesa a scoprire come mai un attacco possa essere avvenuto. Io ritengo, infatti, che quello che lei dice sia corretto, nel senso che un attacco può andare in porto anche se vi è una difesa allertata, il problema è se il Mig è stato visto o meno, che è una cosa ben diversa dall'intercettare o meno l'aereo che presumibilmente attacca. Si chiede soltanto, in sostanza, se, con lo stato di massima allerta che vi era, l'aereo sia stato avvistato.

PRESIDENTE. Vorrei completare la domanda dell'onorevole De Julio perchè in una relazione presentata alle Camere è scritto: «la presenza del Mig non è stata rilevata dal sistema di difesa aerea che, peraltro, al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta in tutti i suoi componenti». Si aggiunge, inoltre, che erano impegnati in questa esercitazione numerosi caccia italiani dalle basi di Gioia del Colle, Trapani, Lecce, Pratica di Mare, nonché caccia tedeschi da Gioia del Colle, unità della Marina nel golfo di Taranto e il sistema radar dalla Puglia alla Sicilia. Scopo dell'esercitazione era l'impiego di velivoli simultanti operazioni di penetrazione nel nostro territorio in presenza di disturbo elettronico e contro i quali intervenivano i velivoli intercettori. Questo è il quadro che ci è stato fatto dal Governo. In una successiva comunicazione, il ministro Lagorio ha ribadito che il sistema radar della difesa aerea era, al momento dell'incidente, efficiente, ma poi il capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare, generale Pisano, invece ammette una situazione di superficialità nell'esecuzione, quel giorno, delle attività di identificazione del sistema di difesa aerea. In ogni caso, le tracce si sono perse. Ebbene, a noi riesce difficile capire come un aereo penetri nel nostro territorio nel pieno di una esercita-

zione così complessa. Su questo punto non voglio però insistere, ci torneremo sopra quando interrogheremo i rappresentanti dell'Aeronautica.

GERACI. Vorrei dire una cosa che forse può chiarire la situazione. Premetto che parlo sempre come ufficiale di Marina coinvolto nel problema, nell'interesse di cercare di dare più lumi possibili anche al di fuori del campo di mia stretta pertinenza. Quando vi è un'esercitazione che dura due o tre giorni - io non so quanto sia durata effettivamente quella cui lei ha fatto riferimento - il fatto che vi siano quaranta velivoli impegnati in tale operazione non vuol dire che tutti e quaranta siano in volo contemporaneamente per i due giorni, ma soltanto che vi sono al massimo due o tre coppie sempre in azione. Pertanto, se uno pensa che cosa possono fare due o tre coppie, al massimo di velivoli per tutto l'arco che vi è da difendere si vede bene come la faccenda debba essere parecchio ridimensionata. Questo è un problema da tenere ben presente, tra l'altro, io che ho studiato molto a fondo questo discorso posso dire che per mantenere due velivoli in volo ad una certa distanza dalla costa sarebbe necessaria metà della nostra aviazione. Si tratta di velivoli che hanno due ore e poco più di autonomia e pertanto - ripeto - l'avversario che attacca, se non ha limiti d'orario, passa tranquillamente.

BOSCO. Vorrei sapere dall'ammiraglio Geraci cosa il sistema di difesa, a cui lui ha fatto in questo momento accenno, (grosso modo quello che poteva esservi nel 1980) consente di fare sul piano, ad esempio, del controllo marino-aeronautico.

GERACI. Rispondo sempre come ufficiale di Marina e per quanto di mia conoscenza. Innanzitutto va detto che, per quanto riguarda la difesa aerea, la Marina non vi concorre. È previsto che ciò accada in futuro con gli aerei che l'ultima legge ha permesso alla Marina di acquistare, ma per ora questo è ancora un discorso di là da venire. L'Aeronautica invece ha delle coppie di velivoli su *stand-by* pronte in pochi minuti ad intervenire e vi è inoltre un sistema di radar che localizza i bersagli. Naturalmente i radar sono strumentazioni che sono soggette alle condizioni meteorologiche, in particolare alle inversioni di temperatura e a tanti altri fattori. Quindi, che si possa verificare una penetrazione anche avendo radar in piena efficienza è normale. D'altra parte gli operatori che fanno la guardia la fanno come si fa in tempo di pace; in tempo di guerra non dorme nessuno e tutti stanno con gli occhi sbarrati, in tempo di pace invece anche l'operatore più allenato dopo due ore non ha lo stesso rendimento di quando ha iniziato a fissare lo schermo. Molte cose che si vedono nelle analisi che si fanno sulla base delle informazioni dei radar non si vedono in tempo reale in epoca di pace. Quando si fa l'analisi, cioè, si fa con apparecchiature *ad hoc*, vedendo anche quello che ad occhio nudo non si vede.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgerle, ammiraglio Geraci, due brevissime domande. In primo luogo, vorrei sapere come mai le fu richiesto

di mandare un suo ufficiale per la lettura delle scritte sui rottami del Mig. Forse che l'Aeronautica non aveva questa possibilità?

GERACI. Suppongo che l'Aeronautica non avesse un traduttore che riteneva idoneo e quindi, essendomi pervenuta una richiesta in tal senso, ho inviato sul luogo in cui cadde il Mig un traduttore competente, il quale ha fatto quello che doveva fare e poi ha steso il suo rapporto.

PRESIDENTE. Quindi esiste un rapporto di questo signore?

GERACI. Penso di sì, in ogni caso il rapporto lo ha fatto all'Aeronautica.

RASTRELLI. Ricorda il nome di questa persona?

GERACI. Il nome non lo ricordo, però è facilmente individuabile.

BELLOCCHIO. E quando fu inviato sul luogo?

GERACI. Circa due giorni dopo la caduta del Mig.

PRESIDENTE. Come lei sa, ad un certo momento si decise di recuperare il relitto dell'aereo dell'Itavia dal fondo del mare e a tale proposito vi fu inizialmente un'offerta della Marina americana di adoperare un suo batiscafo per l'operazione di individuazione e recupero. In un secondo momento invece fu scelta una ditta francese. Lei è a conoscenza del perchè fu scartata l'offerta americana o di altre ditte e fu scelta quella francese?

GERACI. Non ho alcuna idea del perchè la Marina non è stata chiamata a fare questa scelta. A noi fu soltanto chiesto se avevamo la possibilità di recuperare il relitto e la domanda era anche sensata perchè quando si verificò l'incidente di Punta Raisi la Marina contribuì notevolmente al recupero delle salme e del relitto e lo fece con mezzi propri. Operavamo però su fondali bassissimi (quaranta-cinquanta metri) sfruttando la nostra specializzazione relativa al salvataggio dei sommergibili in caso di incidente. In quella occasione quindi fummo in grado di dare un contributo effettivo; nel caso di Ustica invece il nostro intervento non era neanche pensabile, non vi erano assolutamente i mezzi adeguati per farlo ed inoltre era un'operazione estremamente specialistica.

MACIS. Desidero capire se ho inteso bene le risposte in ordine alle domande poste dal Presidente, che poi sono quelle che maggiormente interessano la nostra Commissione. Lo stato maggiore della Marina ha il quadro (faccio un'affermazione e poi le mi dirà se ho capito bene, altrimenti preciserà) delle forze navali dislocate nel Mediterraneo, in questo caso nel Tirreno, in forza di notizie che provengono: per quanto riguarda le forze navali del Patto di Varsavia o di nazioni potenzialmente nemiche o comunque «di interesse», da parte del Sios; per

quanto riguarda le navi appartenenti alla Nato, dalla conoscenza diretta dei movimenti per le navi assegnate e dalle comunicazioni di cortesia, se e in quanto vengano fatte, per le navi non assegnate.

GERACI. Esatto. A queste vanno aggiunte comunicazioni precise anche per le navi destinate a porti nazionali.

DE JULIO. Signor Presidente, non intendo far perdere tempo alla Commissione e desidero scusarmi per il ritardo con cui sono arrivato: se per caso ponessi delle domande che sono già state fatte, la prego di segnalarmelo e leggerò gli atti.

La prima domanda che voglio porre all'ammiraglio è la seguente: come descriverebbe lei la situazione internazionale del giugno 1980?

GERACI. È una domanda difficile. Non mi sento, davanti ad una Commissione così autorevole, di andare a memoria e ricostruire.

ANGELINI. Le abbiamo chiesto di venire per cercare di comprendere.

GERACI. Ma qui non mi si chiede di ricordare qualcosa di mia competenza: probabilmente la situazione politica la ricorderanno meglio i parlamentari.

DE JULIO. La domanda non era proprio questa, visto che io stesso, come lettore di quotidiani, ricordo parecchi fatti di quel periodo. Non mi permetterei certamente di esaminare se i suoi ricordi coincidano con i miei: a me interessa capire il punto di vista del Sios-Marina sulla situazione internazionale di quel particolare momento. Era una situazione di tranquillità o di emergenza? C'erano episodi che presupponevano uno stato di allerta o di massima tranquillità?

GERACI. Su questo posso rispondere non in ordine all'apprezzamento della situazione di tranquillità o meno, che deve essere stabilita dal Sismi, ma per dire che in quel periodo non avevamo alcuna predisposizione particolare derivante da situazioni non di *routine*.

ANGELINI. Ma non c'erano tensioni intorno a Malta in quel periodo? Non c'erano molte manovre?

GERACI. Come ho già detto il grosso della nostra flotta - che del resto non è composta di duecento unità - era fermo a Cagliari, a Taranto a La Spezia e qualche unità era ad Augusta.

DE JULIO. Non c'era stato un vertice Nato in quel periodo?

GERACI. Non so risponderle. Se ne ho avuta notizia in quel periodo, non me ne ricordo assolutamente.

DE JULIO. Non ricorda se per la questione della Libia ci fosse una situazione di fermento, anche apparente, che presupponesse quindi uno stato di attenzione?

GERACI. Penso di non tradire alcun segreto militare dicendo che in quel periodo l'attenzione verso la Libia c'era ma era di seconda priorità.

RASTRELLI. E qual'era la prima?

GERACI. Quella istituzionale: siamo nella Nato e quindi era il Patto di Varsavia.

DE JULIO. Desidero ora porle una domanda relativa alla portaerei americana «Saratoga». Come credo sia a tutti noto, questa unità era alla fonda nel porto di Napoli. A lei risulta ci fossero altre portaerei americane che incrociavano nel Mediterraneo in quel periodo?

GERACI. Non sono in grado di dirlo perchè non era il mio settore, nè oggi mi sono preparato su questo argomento.

DE JULIO. Ma per quanto è a sua conoscenza, quando una portaerei è alla fonda in un porto del Mediterraneo, di solito ce n'è un'altra in navigazione oppure no?

GERACI. Non necessariamente.

DE JULIO. Sappiamo che un *Breguet Atlantic* era in volo la sera del 27 giugno 1980. Questo volo corrispondeva ad una esercitazione in corso?

GERACI. Che io sappia - rispondo per nozione indotta vivendo nello stato maggiore - c'era un'esercitazione per la formazione di equipaggi davanti ad Augusta. Noi abbiamo degli aerei che servono alla formazione di equipaggi. Siccome questi equipaggi vengono formati normalmente alla base di Catania o a Elmas, essendo i sommergibili per l'addestramento normalmente ad Augusta, la zona era proprio quella in cui si trovava l'*Atlantic* in quel momento.

DE JULIO. Quindi per quanto è a sua conoscenza quell'aereo era in volo per addestrare un equipaggio?

GERACI. Sì, proprio nella zona del sommergibile presente ad Augusta.

ANGELINI. Addestramento con elicotteri ed obiettivi di superficie. Cosa sono gli obiettivi di superficie?

GERACI. Gli elicotteri hanno diversi compiti: quelli antisom richiedono un addestramento con i sommergibili; per quelli *stand off*, cioè di assistenza a lanci missilistici o a qualsiasi tipo di arma, l'addestramento

viene fatto prevalentemente con navi di superficie. L'addestramento dell'equipaggio è globale e quindi c'è una parte di superficie e una subacquea.

ANGELINI. Quindi era in corso una esercitazione davanti ad Augusta?

GERACI. Tenga presente che sto andando a memoria in un settore che non è il mio.

ANGELINI. Ma stiamo parlando della sera di Ustica. Questo aereo era in addestramento assieme ad elicotteri su bersagli di superficie. Cosa sono i bersagli di superficie?

GERACI. Quando si fa la lotta ad un sommergibile, questa è normalmente combinata tra navi ed elicotteri: una nave cerca di mantenere il sommergibile in contatto, oppure lo mantiene attraverso elicotteri.

PRESIDENTE. Noi siamo interessati al *Breguet Atlantic*.

GERACI. In questo settore esso opera come fosse un elicottero.

BELLOCCHIO. Per conto di chi operava in quell'esercitazione, per la Marina o per l'Aeronautica?

GERACI. I *Breguet Atlantic* operano sempre sotto il controllo della Marina.

ANGELINI. Non riesco a sapere che cosa sono i bersagli di superficie.

GERACI. Sarà una corvetta oppure una fregata.

ANGELINI. Quindi avevamo delle navi in giro lì quella sera?

GERACI. Davanti ad Augusta probabilmente sì, a meno che non si tratti di una delle pochissime esercitazioni in cui si fa il tallonamento di un sommergibile immerso con le boe.

ANGELINI. Mi sembra strano che i Sios non sapessero che lì c'era un'esercitazione in corso.

GERACI. Se c'è un *Atlantic* in volo c'è sicuramente una esercitazione.

ANGELINI. Allora c'erano delle navi lì?

GERACI. Può darsi ci fossero, anzi quasi sicuramente c'erano.

ZAMBERLETTI. Ma stiamo parlando di Augusta che è dall'altra parte della Sicilia.

ANGELINI. Lo so bene dov'è Augusta. Il problema è sapere che c'era un'esercitazione e che cosa c'era in giro quella sera.

PRESIDENTE. Nelle carte è detto che c'era una esercitazione con un *Breguet*.

DE JULIO. Spero che lei, prima di venire in Commissione, abbia provveduto a rinfrescarsi la memoria, visto che spesso dice di non ricordare.

GERACI. L'ho fatto sulla base della mia convocazione.

DE JULIO. La domanda specifica che le pongo è la seguente: il dipartimento della Marina militare del basso Tirreno coordinò le operazioni di soccorso oppure furono altri a provvedervi?

GERACI. Devo, purtroppo, ripetermi e ribadire di essere stato convocato come responsabile del Sios Marina all'epoca dell'incidente di Ustica. Se fossi stato responsabile del reparto operazioni mi sarei documentato anche su questa parte. Sono comunque pronto a tornare qui dopo essermi documentato anche su altri aspetti. A occhio e croce, direi di sì, poichè ciò rientrava nell'area di competenza del dipartimento di Napoli.

PRESIDENTE. Noi la stiamo ascoltando come responsabile del Sios Marina all'epoca del disastro aereo di Ustica. Avremo la possibilità di condurre ulteriori approfondimenti convocando un'audizione dei responsabili della Marina.

Dai documenti trasmessi alla Commissione risulta, comunque, che la sera del 27 giugno 1980, alle ore 22,20, il comando operativo della Marina del basso Tirreno fu avvertito di inviare soccorsi.

DE JULIO. Di orari, per la verità, ne sono riportati parecchi.

PRESIDENTE. Chiariremo la cosa con i responsabili dei reparti operativi della Marina.

DE JULIO. Ho voluto fare una domanda specifica anche per capire fino a che punto il Sios Marina fosse informato. Se lei dice che ciò non era di competenza del Sios Marina, ne trarremo la conclusione che lo stesso Sios Marina non era tenuto a ricevere o ad acquisire determinate informazioni. Non consideri dunque impertinente la mia domanda.

GERACI. Non la considero affatto impertinente. Quello che posso dirle è che quando c'è un'operazione di soccorso in mare la competenza è della Marina e specificatamente del dipartimento militare marittimo che ha giurisdizione nell'area in cui si è verificato l'incidente.

DE JULIO. Può dare una sua versione sull'orario in cui fu allertato?

GERACI. Gliela posso fornire solo a titolo di contributo come ufficiale di Marina e come italiano.

Quando si verifica un incidente aereo l'allarme non scatta immediatamente dopo che si è perso il contatto radar, a meno che il pilota non abbia avvertito che l'aereo sta precipitando. Nella prima mezz'ora c'è uno stato di «preoccupazione»; nella mezz'ora successiva sono allertati tutti i comandi che possono essere interessati e allo scattare della mezz'ora seguente iniziano le operazioni di soccorso. Questa prassi è dovuta alla necessità di evitare che scattino operazioni di soccorso quando non ve ne sia motivo. Se la segnalazione è arrivata alle 22,20, erano nei tempi ordinari.

BELLOCCHIO. Nella terza mezz'ora?

GERACI. Occorre considerare i tempi tecnici della chiamata. Come ripeto, è solo dopo un'ora che scatta in concreto l'allarme; le comunicazioni, inoltre, arrivano a seconda dell'efficienza. Bisogna poi tener presente che l'approntamento delle navi - specialmente di quelle a vapore, come è appunto l'Andrea Doria - richiede dodici ore. Il caso ha voluto che l'incidente si sia verificato alle ore 21,00, ragion per cui l'Andrea Doria è riuscito a lasciare l'ormeggio, anche a rischio di compromettere i motori, dopo solo tre ore dallo scattare dell'allarme, avendo comunque dovuto aspettare il rientro a bordo di almeno due terzi dell'equipaggio. Se l'incidente si fosse verificato alle ore 16,00, l'Andrea Doria non avrebbe potuto lasciare l'ormeggio dopo solo tre ore dall'allarme (e cioè con nove ore di anticipo sui suoi tempi di approntamento), poichè avrebbe compromesso i propri motori e sarebbe stata priva di buona parte dell'equipaggio. La prima nave a motore, del resto, uscì in mare dopo un'ora e mezza o due.

DE JULIO. Lei ha mai visto, in tutto o in parte, i risultati della perizia Blasi?

GERACI. No.

DE JULIO. È a conoscenza di qualcuno che li abbia visti?

GERACI. No.

DE JULIO. A che tipo di controlli sono sottoposti gli spazi aerei che interessano la zona di cui ci stiamo occupando, sia sotto il profilo della difesa nazionale che sotto il profilo della difesa Nato? Con quali strumenti vengono tenuti sotto controllo?

GERACI. Risponderò anche in questo caso come ufficiale di Marina. Sono sotto controllo radar, a diverse quote.

DE JULIO. È un controllo radar a terra?

GERACI. Sì, prevalentemente a terra. È chiaro che se una nave avvista un bersaglio sconosciuto in navigazione lo comunica a terra. Tuttavia, di norma i radar dell'Aeronautica (salvo che per il Garibaldi, il Vittorio Veneto e qualche altra nave) sono molto più potenti ed efficienti di quelli imbarcati.

DE JULIO. Quindi le unità marittime non hanno un mandato di copertura e di ispezione dello spazio aereo.

GERACI. Le unità navali no.

DE JULIO. Che indagini ha svolto il Sios Marina sulla vicenda di Ustica? A quali conclusioni è giunto? Si è attivato con una sua indagine specifica?

GERACI. No. Era totalmente al di fuori dei suoi compiti istituzionali.

PRESIDENTE. Nella zona in cui precipitò il Mig libico erano operativi i centri radar di Otranto, Marsala e Siracusa. I radar di unità navali italiane hanno registrato dati su quell'episodio?

GERACI. Non ricordo esattamente quale nave fosse in mare quel giorno; potrebbe trattarsi dell'Intrepido o dell'Indomito. Quando le navi concorrono alla difesa aerea per un'esercitazione specifica o per un'operazione specifica c'è un circuito di collegamento tra il comando di controllo dell'Aeronautica e le navi. C'è un *cross-telling* continuo. Le informazioni acquisite dalle navi vengono trasmesse all'Aeronautica militare.

PRESIDENTE. Lei, come responsabile del Sios Marina, era a conoscenza del fatto che il Sios Aeronautica il 30 giugno 1980 chiese se ad Otranto, Marsala e Siracusa esistevano dei tracciati radar relativi all'incidente di Ustica?

GERACI. Di questo non ho notizia nemmeno di riflesso.

PRESIDENTE. In relazione allo svolgimento dei lavori dell'Aula del Senato, sospendo la seduta.

*La seduta, sospesa alle ore 17, è ripresa alle ore 17,45.*

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione. Do la parola all'onorevole Bellocchio.

BELLOCCHIO. Signor Presidente rinuncerò a porre delle domande per quanto concerne la ricerca e i soccorsi, limitandomi a rivolgere all'ammiraglio alcune domande sui compiti d'istituto del Sios, partendo da un'affermazione che io definisco ridicola ma alla quale per comodità di intervento io mi rifaccio in questo momento, resa dall'onorevole

Lagorio, all'epoca ministro della difesa. Egli ha sostenuto in questa Commissione che, sebbene si fosse insediato al Ministero della difesa il 4 aprile del 1980, era già in grado di conoscere i disservizi dei nostri servizi segreti. Egli a tal proposito ha fornito un giudizio di clientelismo, di nepotismo e tutto questo prima che scoppiasse, come lei sa, nel 1981, il cosiddetto scandalo della P2.

L'onorevole Lagorio ha ribadito che egli si fidava esclusivamente dei servizi dello stato maggiore, e quindi solo dei Sios.

Io le chiedo: lei ha mai avuto qualche colloquio con il ministro Lagorio e di che tipo? Ha informato il Ministro, dato che non sono stati attivati i servizi segreti su *input* del Ministro, e che compiti specifici le ha dato sull'incidente di Ustica?

GERACI. Onorevole Bellocchio, mi dispiace, ma debbo dirle che non ho avuto nessun colloquio con il ministro Lagorio nella maniera più assoluta. Può darsi che il ministro Lagorio si sia rivolto allo stato maggiore della Marina, e quest'ultimo, nella persona del capo di stato maggiore, abbia risposto anche per il Sios in merito a quelle situazioni che ho precedentemente prospettato.

BELLOCCHIO. Lei è stato per caso investito dal suo capo di stato maggiore?

GERACI. No; il mio capo di stato maggiore mi ha chiesto tutti i chiarimenti di cui ero in possesso in base alle forze navali del Patto di Varsavia, ma mai, come mittente, che sia arrivato a me, c'era il ministro Lagorio. Può darsi che ciò si sia verificato, ma a me non risulta.

REBULLA. Signor Presidente, l'altra volta abbiamo notato che il ministro Formica ha detto cose diverse rispetto a quanto è stato affermato dal dottor Luzzatti. Io ho letto nuovamente le dichiarazioni rese dal ministro Lagorio, ma gradirei che i due Ministri venissero nuovamente sentiti in merito a tali questioni.

PRESIDENTE. Onorevole Rebutta, le dico subito che al termine di tutta una serie di audizioni noi dovremo valutare quali sono le incongruenze e gli eventuali fatti da accertare. Certamente non possiamo lasciare le cose così come si trovano allo stato attuale, alla luce di certe dichiarazioni. Quindi, ci riserveremo, al termine, di svolgere una valutazione complessiva.

BELLOCCHIO. Ammiraglio, lei mi scuserà se io insisto su questo argomento. Infatti, nonostante questo *input* dell'allora Ministro della difesa, onorevole Lagorio, di non investire i servizi, questi ultimi si mossero egualmente.

Quindi, io le chiedo se ci sono stati contatti o scambi di rapporti tra il Sios della Marina ed il Sismi in relazione al disastro di Ustica.

GERACI. Assolutamente no. Il Sismi era ed è - come è sempre stato e come è giusto - geloso delle sue prerogative. Noi siamo chiamati a collaborare nella fase tecnico-operativa ed il Sismi - potrei anche fare

esempi - ci ha chiesto alcune cose - posso anche ricordare le date, poichè mi sono documentato su tale questione - ma sempre, lo ripeto, nel campo strettamente tecnico-operativo, mai in quello delle ipotesi per la sicurezza dello Stato.

BELLOCCHIO. Lei a cosa si riferisce quando parla di campo tecnico-operativo?

GERACI. Poichè ho alcuni appunti sotto mano, le posso dire che nel 1980 non è stato praticamente detto nulla al Sismi, perchè non vi è stato alcun rapporto o richiesta di notizie a tal proposito. Invece, è stata inviata al Sismi una documentazione in un secondo tempo.

BELLOCCHIO. E ciò non le sembra strano in presenza di ottantuno vittime? L'onorevole Lagorio sostiene di aver investito i reparti dello stato maggiore, e quindi di conseguenza anche il Sios, e nessuno si occupa di una tragedia che ha avuto come conseguenza la morte di ottantuno persone?

PRESIDENTE. Tutto ciò è strano, ma ora ascoltiamo le date che ci stava leggendo l'ammiraglio.

GERACI. Nel 1980, non so se il Sismi si è o meno attivato, ma a noi non è stato richiesto nulla. Noi abbiamo trasmesso un documento il 2 agosto del 1980 alla procura di Roma ed il 18 dicembre 1980 è stato fatto un appunto al capo di stato maggiore della difesa, relativo alla dislocazione delle unità navali nazionali del 27 giugno 1980. A tal riguardo vi sono anche gli estremi.

La successiva argomentazione che ci è stata chiesta e che abbiamo fornito è del giudice istruttore Bucarelli, ma risale al 1986.

Il fatto che il Sismi non ci abbia chiesto nulla lo trovo normale, perchè è come chiedere una cosa ad un soggetto che non c'entra nulla. Infatti, ci sono state chieste delle cose di cui noi eravamo a conoscenza dal punto di vista operativo e non da quello *intelligence*.

Per essere preciso, tale documentazione ci è stata richiesta dal giudice Bucarelli e dal capo di Stato maggiore, non dal Sismi.

PRESIDENTE. Quindi, nel 1980 le chiesero la mappa delle unità navali allora presenti nella zona del disastro.

GERACI. Tra l'altro alla procura della Repubblica di Roma sono state inviate soltanto delle mappe relative al ritrovamento dei relitti e delle salme; infatti, ciò è stato possibile in quanto le nostre navi avevano recuperato le salme e disegnato la mappa del loro ritrovamento.

Successivamente, il 18 dicembre 1980 è stata inviata al capo di stato maggiore della difesa - quindi in seguito ad una sua richiesta - una mappa relativa alla dislocazione delle unità navali militari italiane relativa al 27 giugno 1980, cioè al giorno del disastro. Comunque, poichè giornalmente noi inviamo una copia di tali mappe al Sismi, lui

già l'aveva. Infatti, il capo di stato maggiore della difesa aveva le mappe dei giorni 26, 27, 28 e 29 giugno 1980.

**PRESIDENTE.** La successiva documentazione risale dunque al 1986, cioè sei anni dopo, inerente al recupero del relitto. Quindi, nei primi sei anni abbiamo soltanto due riferimenti iniziali, il 2 agosto e il 12 dicembre 1980...

**GERACI.** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** ... relativi alle mappe del ritrovamento dei relitti e delle salme.

**BELLOCCHIO.** Ammiraglio, lei saprà come tutti quanti che nel nostro paese in una certa epoca vi sono stati i cosiddetti servizi deviati. Chi si prende il lusso di leggersi la sentenza di Bologna sa che vi è un aggancio tra il disastro di Ustica e la strage alla stazione di Bologna.

Lei esclude che nella vicenda siano intervenuti i servizi segreti per deviare o depistare e quindi non far luce sulla verità?

**GERACI.** Per escludere occorre avere elementi concreti. Non sono in grado di fare un'affermazione di questo genere che sarebbe gratuita, giacchè esclusione vuol dire certezza.

**BELLOCCHIO.** Comunque cosa può dirci sul fatto che nel nostro paese vi siano stati dei Servizi deviati?

**GERACI.** Per quanto riguarda i miei contatti nel campo tecnico-operativo devo dire che il Sismi ha sempre delegato ai Sios di forza armata tutte quelle operazioni che in qualche modo potevano rientrare nel campo tecnico-operativo, se non altro per economia di sforzi.

Per quanto riguarda, invece, la parte politica, la parte difesa interna, non ho elementi di giudizio perchè non trattavo l'argomento nè facevo parte di alcuna commissione. Noi avevamo dei rapporti col Sismi in alcune riunioni, giacchè il Sismi, secondo la legge, doveva coordinare la parte tecnico-operativa.

**BELLOCCHIO.** Lei aveva rapporti col generale Musumeci?

**GERACI.** No, perchè non si occupava di questo. In un primo tempo ho avuto rapporti con un generale di cui non ricordo il nome (comunque se la Commissione lo ritiene opportuno lo farò avere), che io conosco molto bene - è attualmente consulente al Ministero dell'interno - che si occupava della parte elettronica, del *signal intelligence*, radar, comunicazioni e così via ed in un secondo tempo con il generale Tondi.

**BELLOCCHIO.** Non si esclude anche che Licio Gelli abbia avuto un certo ruolo nella vicenda.

**GERACI.** Questo non si può escludere.

BELLOCCHIO. Lei ha avuto rapporti con Licio Gelli?

GERACI. Per mia disgrazia, l'ho incontrato all'ambasciata argentina nel 1979 o nel 1980, ora non ricordo con precisione, dopo di che non ho più avuto a che fare con lui. D'altronde i guai che mi ha procurato sono noti.

BELLOCCHIO. Ammiraglio, non direi che ha avuto guai.

GERACI. Chi mi conosce per altre vie può dire se ho avuto guai o meno. Non abbiamo pareggiato i conti, io sei o sette anni li ho persi e non me li restituirà più nessuno.

BELLOCCHIO. L'Ammiraglio ha incontrato Licio Gelli più di una volta, perchè è iscritto nella lista P2, perchè ha pagato, perchè nell'elenco uruguaiano figura il suo nome, per una serie di notizie, insomma, che lo qualificano come «piduista doc».

PRESIDENTE. Non mi sembra che questo fatto abbia rilevanza per la nostra inchiesta.

BELLOCCHIO. Volevo sapere, dato il rapporto di dimestichezza che a mio avviso l'ammiraglio aveva con Licio Gelli e dal momento che quest'ultimo viene chiamato in causa per questo episodio, se nelle conversazioni avute con Licio Gelli questi gli avesse mai parlato della vicenda di Ustica.

L'ammiraglio dice di no ed io ne prendo atto.

GERACI. Signor Presidente, poichè sono stato formalmente accusato ed offeso, devo dire che se l'Italia è uno Stato di diritto, invito l'onorevole Bellocchio a leggersi le sentenze che sono state emesse a mio favore.

BELLOCCHIO. Certamente l'Italia è uno Stato di diritto, ma lei sa benissimo che Tommassuolo l'ha assolta sulla base della sua parola d'onore e che vi è stata poi un'inchiesta del generale Monastra e per un difetto di notifica, che è avvenuta oltre i sessanta giorni previsti, lei ha vinto il ricorso dinanzi al Tar. Ciò non significa, tuttavia, che lei abbia dimostrato di non essere iscritto alla P2.

GERACI. Questo è falso. Se lei legge la sentenza vedrà che sono stato assolto nel merito. Siamo in uno Stato di diritto e mi dispiace che in un'Aula così qualificata si possa affermare il falso.

Sono stato assolto nel merito, lo ripeto.

PRESIDENTE. Questo problema è stato sollevato, ma chiedo che resti circoscritto. Ammiraglio Geraci, se lei mi invierà tutti i documenti le darò atto di quanto afferma.

Voglio comunque ricordare ai colleghi che la credibilità del teste va accertata all'inizio. Le domande devono riguardare il merito dell'inchiesta che stiamo conducendo.

BELLOCCHIO. Ammiraglio Geraci, con riguardo al traduttore che lei ha inviato dietro richiesta del Sios Aeronautica, egli le fece una relazione al ritorno dal sopralluogo?

GERACI. No, in quanto io ho messo il traduttore al servizio del Sios Aeronautica e quindi è l'Aeronautica che ritengo abbia un verbale con l'esito della collaborazione.

BELLOCCHIO. Quindi lei non è a conoscenza di nessun documento?

GERACI. No, il traduttore è tornato dopo aver assolto il proprio compito, ma non doveva fare a noi alcuna relazione.

BELLOCCHIO. Sa se sono state sequestrate delle carte?

GERACI. Non lo so.

BELLOCCHIO. Mi sembra strano che il traduttore sia stato richiesto solo per delle sigle, ritengo che nell'aereo siano stati rinvenuti anche altri documenti.

GERACI. È possibile che abbia tradotto anche altri documenti, comunque credo che questa persona possa essere ascoltata dalla Commissione.

BELLOCCHIO. Comunque lei non lo esclude?

GERACI. Non posso escluderlo, perchè vorrebbe dire che sono certo che non è così. Posso dire che il traduttore ha decifrato tutti i documenti che gli sono stati sottoposti.

BELLOCCHIO. Lei non ricorda il nome del traduttore?

GERACI. No, ma sono in grado di accertarlo.

ANGELINI. Ammiraglio Geraci, lei ha affermato che i vostri compiti, nel rapporto con il Sismi, erano prevalentemente operativi. I centri di ascolto della Marina non riuscivano in quegli anni a registrare le comunicazioni radio che avvenivano nel Tirreno?

GERACI. Le comunicazioni radio avvengono su di una determinata frequenza. Le frequenze che noi seguiamo sono quelle dei paesi di interesse. Per seguire tutte le frequenze del Mediterraneo occorrerebbe un servizio quattro volte maggiore, perchè sono centinaia.

ANGELINI. Quindi le comunicazioni libiche erano ritenute di interesse?

GERACI. Per quanto riguarda le frequenze navali, le comunicazioni radio libiche erano di interesse.

ANGELINI. Quelle aeree no?

GERACI. Quelle aeree no perchè sono frequenze diverse. Noi ci preoccupavamo di fornire una situazione delle navi e non degli aerei.

PRESIDENTE. Onorevole Angelini, potrà fare questa domanda al responsabile del Sios Aeronautica.

ANGELINI. Con la Nato che rapporti c'erano nello svolgimento dei vostri compiti? C'era una collaborazione costante, uno scambio di informazioni?

GERACI. Sì, per la parte operativa c'è uno scambio di informazioni: si riceve quello che si dà, quindi se si segue una certa parte e le altre forze Nato ne seguono un'altra c'è uno scambio di informazioni.

ANGELINI. E sulla vicenda di Ustica non vi sono stati scambi di informazione coi servizi Nato?

GERACI. No, dal momento che noi eravamo a conoscenza di come erano allocate le navi Nato. Come dicevo, normalmente quando vi sono attivazioni Nato ne fa sempre parte una nostra nave o un nostro aereo, quindi è chiaro che sapevamo tutto.

ANGELINI. Ammiraglio Geraci, le portaerei hanno in qualche modo una copertura radar anche quando sono in porto?

GERACI. È difficile dirlo; si vede sempre l'antenna girare in quanto quei tipi di radar non vanno mai fermati per quanto riguarda l'alimentazione, che poi emettano o no è un altro discorso.

ANGELINI. Che portata aveva il radar della Saratoga in quegli anni?

GERACI. Si tratta di radar che hanno una portata notevole. Se le condizioni di propagazione sono almeno *standard*, arrivano almeno a centocinquanta-duecento miglia. Non vorrei però essere frainteso: c'è un problema di trascinamenti per cui quando una nave è vicina alla costa ci sono dei tali trascinamenti radar che la portata di duecento miglia può anche azzerarsi.

ANGELINI. Quindi teoricamente la Saratoga dal golfo di Napoli avrebbe potuto avere cognizione dell'incidente.

GERACI. In condizioni *super standard* sì, ma come ho detto la portata può essere notevolmente ridotta dai trascinamenti radar.

ANGELINI. Ed il radar dell'Andrea Doria che portata aveva?

GERACI. Di poco inferiore, dell'ordine di cento-centocinquanta miglia.

Si tratta di radar che hanno delle portate notevoli, se le condizioni di propagazione sono almeno *standard* arrivano anche a cento-centocinquanta miglia.

ANGELINI. Quindi l'Andrea Doria da Napoli avrebbe potuto vedere quello che accadeva ad Ustica?

GERACI. Sì, se avesse avuto i radar in funzione, ma in porto essi non vengono tenuti accesi.

PRESIDENTE. A questo proposito, vorrei farle una domanda. Noi abbiamo avuto su questo argomento due versioni: la prima, in base alla quale una portaerei quando è in porto è meno protetta che quando è in mare per cui ha i sistemi di allarme, tra cui anche i radar, in maggiore allerta. Sulla base di questa versione, dunque, la Saratoga è molto più in stato di allerta quando è in porto che quando è in mare. La seconda versione che ci è stata fornita sostiene invece che quando la Saratoga è in porto, proprio perchè causa disturbi alle televisioni e alle radio cittadine, disattiva i radar. Ebbene, di queste due versioni, lei quale ritiene più verosimile?

GERACI. A mio avviso, in porto un radar di quella potenza in funzione certamente dà fastidio. Basti pensare che quando due navi si riforniscono fermano anche i radar di navigazione, che sono quelli che hanno più bassa frequenza perchè si bruciano i cristallini a vicenda.

PRESIDENTE. Ma è possibile accertare se la Saratoga quella sera aveva i radar in funzione?

GERACI. Bisogna chiederlo agli americani e credere alla loro risposta. Non vi è altra soluzione.

PRESIDENTE. Comunque lei ritiene più probabile che i radar fossero disattivati?

GERACI. Credo di sì, anche perchè vi sono pure tutti i sistemi passivi di difesa che possono essere tenuti in funzione senza disturbare nessuno.

DE JULIO. Lei ha detto che i radar in funzione possono causare disturbi ed interferenze sulle onde radio e televisive ricevute dagli apparecchi privati. Ebbene, questo sta a significare che la frequenza usata dal radar è la stessa di quella delle onde radio e televisive?

GERACI. Assolutamente no, ma qualsiasi emissione di potenza ha innumerevoli riflessi secondari su tutte le frequenze, le più disparate.

ANGELINI. Lei ha affermato che nel Tirreno quella sera non vi erano navi. Dalla relazione Pratis, però, risulta che a Tunisi vi era un gruppo di navi sovietiche. Quella zona dunque doveva essere in qualche modo sotto controllo.

GERACI. Forse si trattava di navi in porto.

ANGELINI. Ma una nave può sempre uscire dal porto.

GERACI. Certo, e quando esce ricade sotto il nostro controllo.

ANGELINI. Ma per sapere quando esce dovremo pur tenere sotto osservazione anche il porto!

GERACI. Basta ascoltare, appena uno inizia a parlare si mette in moto il sistema di controllo.

ANGELINI. E se uno esce senza parlare?

GERACI. Non succede niente, infatti in silenzio radio e radar una nave cammina senza poter essere individuata, solo il satellite ci può far conoscere la sua posizione. Fra l'altro, in porto è proibito l'impiego di frequenze.

ANGELINI. Ammiraglio Geraci, mi perdoni l'insistenza, ma vorrei ritornare ancora sul seguente punto. Quando si dà un allarme perchè si verifica un grave incidente e vi è da portare un soccorso, come nel caso di Ustica, si usa la radio?

GERACI. No, si usano i collegamenti via filo poichè sono più rapidi.

ANGELINI. Però, se vi è da allertare tutto un sistema si userà pure la radio?

GERACI. No, si usano comunque i collegamenti via filo, a meno che per un qualche motivo ciò non sia possibile.

ANGELINI. Ma se vi sono degli aerei in volo, lei come fa?

GERACI. Per gli aerei in volo si usa la radio.

ANGELINI. Allora il *Breguet* poteva sentire quando è stato dato l'allarme? È questa la domanda.

GERACI. E difatti il *Breguet* è stato informato e dirottato.

ANGELINI. No, il *Breguet* non è stato nè informato, nè dirottato sul luogo dell'incidente. Questo è quanto viene fuori da altre informazioni che ci sono state fornite. Sto rivolendo appositamente questa domanda all'ammiraglio Geraci proprio perchè su questo punto vi sono delle contraddizioni ed ho piacere che lui dica che invece è stato informato e dirottato.

PRESIDENTE. Voglio essere preciso su questa questione. Il *Breguet* che era in volo su Augusta il 27 giugno 1980 non è stato dirottato sul

luogo dell'incidente perchè addirittura si dice che i centri di soccorso ignoravano che era in volo, il che a noi sembra piuttosto strano.

ANGELINI. Ma lui dalla radio non doveva sentire che allertavano gli altri?

GERACI. No, perchè le frequenze sono diverse.

PRESIDENTE. In una seconda versione poi si dice che non è stato dirottato quel *Breguet* perchè sono stati inviati sul luogo della sciagura gli elicotteri ed un altro *Breguet* che era più attrezzato. Pertanto, i *Breguet* di cui si parla quella sera sono due: uno che non fu dirottato ed uno che fu utilizzato insieme agli elicotteri. I primi rottami dell'aereo caduto furono trovati da due elicotteri alle cinque della mattina successiva.

GERACI. In ogni caso, essendo di notte, i sistemi di localizzazione di cui sono dotati i *Breguet* non consentivano l'individuazione dell'aereo.

ANGELINI. Ma se consentono di rilevare le masse ferrose, tanto che vanno alla ricerca dei sommergibili potranno pur anche trovare il relitto di un aereo?

GERACI. Il relitto di un aereo a tremila metri di profondità?

ANGELINI. Ma non sarà mica affondato perpendicolarmente, in ogni caso anche questo lo stabiliremo.

GERACI. Io credo che a distanza di un'ora dall'incidente, in ogni caso, il DC-9 fosse arrivato ad una profondità tale da non poter essere rilevato. È comunque bene precisare le cose. Un sommergibile è una massa ferrosa lunga centoventi metri con all'interno macchinari, motori diesel, eccetera. L'aereo invece ha masse ferrose limitatissime in quanto è costituito quasi esclusivamente da materiali leggeri e quindi ha permeabilità magnetica molto più ridotta. A parte questo, si tenga presente che già quando il sommergibile scende al di sotto dei trenta-cinquanta metri per l'aereo diventa un problema localizzarlo in quanto si dovrebbe abbassare a pelo dell'acqua, figuriamoci quindi se può individuare un relitto a tremila metri di profondità.

ANGELINI. Ammiraglio Geraci, vorrei sapere da lei un'altra cosa. Se questi aerei sono in missione di addestramento presumibilmente avranno la radio aperta e quindi se si verifica la necessità di un soccorso aereo perchè non devono essere avvertiti?

GERACI. Ripeto, parlo sempre come ufficiale di Marina, ma un aereo che è in volo e sta svolgendo una certa operazione, se opera in collegamento con una nave di superficie si collega e lavora esclusivamente con essa. Questo è l'unico collegamento che ha, poi ha in funzione la frequenza di soccorso che usano tutti gli aerei in caso di

necessità. Quindi, se quell'aereo avesse rivolto un appello sulla frequenza di soccorso l'avrebbero sentito tutti gli altri.

ANGELINI. Io sto parlando dell'Aeronautica che chiama i soccorsi.

GERACI. Quando si verifica un incidente aereo, l'Aeronautica chiede a tutti gli enti qual è il mezzo più vicino al luogo della sciagura e quello viene immediatamente inviato.

ANGELINI. Invece dalla relazione Pisano risulta che il *Breguet* in volo su Augusta non fu inviato sul luogo del disastro. Perché?

GERACI. Quello non fu inviato intanto perché era molto più lontano da Elmas di quanto non lo fosse l'altro *Breguet* interessato al discorso. Comunque, ripeto, gli aerei *Atlantic* non sono equipaggiati per il soccorso, a meno che non decollino specificamente per tale scopo. Il *Breguet* cui lei fa riferimento stava compiendo un'esercitazione e quindi era dotato di un equipaggiamento totalmente diverso.

ANGELINI. Però poteva dare una mano. Il mio amico Zamberletti mi ha fatto notare che l'*Atlantic* si trovava in volo su Augusta e che questa città si trova sulla destra rispetto al luogo dell'incidente, però esso rientra in Sardegna. Pertanto, se io traccio una linea da est di Augusta verso la Sardegna non giro molto lontano dalla zona di Ustica. Invece quell'aereo rientra in Sardegna verso le 0,30 senza sapere nulla della tragedia. Come è possibile tutto ciò?

GERACI. Questo argomento, onorevole Angelini, è stato largamente affrontato dallo stato maggiore della Marina, il quale ha fornito al giudice risposte puntuali che, se vuole, posso fornirle al più presto in modo tale da metterla in condizione di avere il quadro perfetto dei tempi, delle distanze, eccetera.

PRESIDENTE. Faremo così: se non l'abbiamo lo chiederemo.

BOSCO. Chiedo che ci venga inviato.

PRESIDENTE. Va bene.

BOSCO. Chiedo che venga richiesto che lo stato maggiore della Marina ce lo mandi. È strano che quando ci sono dei documenti importanti che possono servire a dare elementi di spiegazione alle questioni e ne abbiamo la disponibilità dobbiamo fare così tanti giri burocratici.

PRESIDENTE. Avevo l'impressione di avere già questo documento. In ogni caso se non lo abbiamo lo chiediamo. Si è forse verificato mai il caso di qualche documento che non abbiamo chiesto?

SERRA. Vorrei chiederle se ricorda il giorno in cui arrivò la richiesta per il linguista.

GERACI. Non ricordo il giorno preciso, comunque qualche giorno dopo il ritrovamento dell'aereo. Ci hanno chiesto un linguista russo e noi lo abbiamo mandato.

SERRA. Il giorno esatto non lo ricorda?

GERACI. Alcuni giorni dopo la notizia del ritrovamento di questo aereo.

PRESIDENTE. Poichè ci dice che è stato fatto un rapporto e che è possibile conoscere il nome dell'autore, sarà possibile conoscere anche la data.

GERACI. Non so se il rapporto è stato fatto proprio dal linguista: lui era quello che traduceva; ci sarà stato un responsabile che avrà fatto il rapporto.

SERRA. Vorrei conoscere il suo parere sul fatto che avendo il Sios-Aeronautica un reparto specifico per la Libia e quindi per la lingua araba, si è rivolto alla Marina. Perché?

GERACI. Le scritte erano in lingua russa. Anche loro hanno dei linguisti, ma ce ne sono di più o meno bravi: il Sios-Aeronautica ha ritenuto che il nostro fosse più bravo del loro e ce lo hanno chiesto.

BELLOCCHIO. E come facevano a sapere che era più bravo?

GERACI. I Sios lavorano insieme, c'è uno scambio di informazioni e di documenti. Si tratta di un apprezzamento fatto dal generale Tascio. Evidentemente la nostra risposta non poteva essere negativa.

SERRA. Lei ci ha detto prima che i radio-bersagli arrivano solo a quattromila metri.

GERACI. Quelli imbarcati, quelli della Marina.

SERRA. Perché ce ne sono anche tipi che arrivano oltre i quattromila metri?

GERACI. Su quelli che usa Salto di Quirra non ho elementi precisi, ma non credo siano molto più validi dei nostri anche se vanno certamente più in alto. La distanza è comunque da tener presente: Salto di Quirra dista dal punto dell'incidente qualche centinaio di miglia. Bisogna considerare che quando un radio-bersaglio non è più governato, cioè gli manca il segnale di guida, esplose una piccola carica, si apre il paracadute e scende. Non può camminare da solo: c'è un sistema a controllo negativo. Ciò è dovuto anche al fatto che si tratta di materiale molto costoso che va recuperato.

SERRA. Nella sera del disastro di Ustica c'erano aerei-radar di altre nazioni in volo sul Tirreno?

GERACI. Se si riferisce agli Hawacks, non ho elementi per poterlo dire.

SERRA. No, mi riferisco al Nimbrod britannico.

GERACI. Il Nimbrod è un tipo di aereo. Quelli veramente validi sono gli *Hawacks* della Nato che personalmente non mi risulta fossero in volo. Se comunque erano in volo penso lo sappia l'ufficio operazioni dell'Aeronautica.

ZAMBERLETTI. Non le faccio domande sulle operazioni di soccorso, sulle quali semmai dovrei dare risposte io. Vorrei però dire che sarebbe bene che la Commissione acquisisse documentazione generale sulle procedure. Se non si conoscono le procedure è poi difficile comprendere come avviene la attivazione dei mezzi aerei, la procedura del Sar, la responsabilità del sistema di soccorso dell'aeroporto e tutti quei meccanismi che consentono di verificare come si sono sviluppati i soccorsi. Poichè più volte questo tema è comparso e non solo nelle domande di oggi, forse la Commissione dovrebbe procurarsi questa documentazione che è semplicissimo ottenere, trattandosi di procedure in vigore. All'epoca, mi sono rotto la testa, perchè pensavo di poter arrivare ad un comando unico, per esempio, del sistema del soccorso aereo, attraverso anche la disponibilità in tempo reale dei mezzi.

GERACI. Manca la disponibilità.

ZAMBERLETTI. Questa è una delle ragioni per cui avvengono delle discrepanze difficilmente comprensibili.

Desidero fare alcune domande all'ammiraglio pregandolo di correggermi se sbaglio. Lei, come responsabile del Sios-Marina, aveva il compito istituzionale di ricostruire la presenza della flotta dei paesi del Patto di Varsavia nel Mediterraneo; ovviamente di quella in mare, perchè la lettura dei segnali che consente l'individuazione si ha se queste unità sono in navigazione. Se sono in porto ci sono altri mezzi, come l'osservazione aerea, che però noi non facciamo e viene gestita da altri. A lei risulta, oggi che è sottocapo di stato maggiore della Marina - ma anche allora - che si sia tentato di ricostruire il quadro, posto che era chiaro dov'era la flotta italiana e dove erano le unità Nato? Desidero avere una precisazione: quando al ministro Lagorio è stato chiesto se avesse avuto conoscenza della presenza di portaerei, al plurale, egli non mi ha corretto al singolare. Non sappiamo se nel Mediterraneo c'era una o più portaerei della sesta flotta americana. Lo stato maggiore della Marina ha fatto una ricostruzione della presenza delle forze Nato assegnate e di quelle conosciute, nonchè un tentativo di ricostruire la presenza di forze navali esterne alla Nato e di paesi rivieraschi della zona interessata all'incidente?

GERACI. Ritengo che questa ricostruzione sia stata fatta, dato che è stato chiesto alle varie Marine, le quali ci hanno risposto. Penso che dalla documentazione che è stata inviata al magistrato e alle varie Commissioni questo sia stato ampiamente documentato. Se ci fosse necessità di riproporre questa ricostruzione, non sorgerebbe alcun problema.

ZAMBERLETTI. Voglio avere da lei un'altra precisazione che ritengo necessaria. Le portaerei in porto o in rada non svolgono attività aerea?

GERACI. No.

ZAMBERLETTI. Possono svolgere attività aerea solo fuori dal porto?

GERACI. Sì. Stiamo parlando dell'attività aerea e non di quella degli elicotteri.

TEODORI. Ma non possono per ragioni tecniche o giuridiche?

GERACI. Per entrambi i motivi.

ZAMBERLETTI. Anche per ragioni tecniche, perchè se la portaerei è all'ancora non è direzionata al vento e non dà la possibilità di garantire sicurezza alla partenza dei velivoli.

GERACI. Si pensi che è persino proibito, assieme all'uso dei radar, anche l'impiego delle frequenze radio, le quali tutto sommato non fanno un danno così rilevante.

TEODORI. Questo a seguito di una convenzione internazionale?

GERACI. Credo di sì. Quando entriamo in un porto estero dobbiamo chiedere l'uso di determinate frequenze radio.

ZAMBERLETTI. L'attività di volo delle portaerei non è tecnicamente possibile se la nave è all'ancora. C'è poi anche il divieto in quanto questa attività è comunque pericolosa per l'esterno.

GERACI. Per quanto riguarda le possibilità tecniche, la nave quando è in navigazione a venti nodi in calma di vento è come se avesse venti nodi in prora. Se, stando all'ancora, ha venti nodi di vento è nelle stesse condizioni di quando naviga in calma di vento a venti nodi. Quindi, teoricamente è possibile. Tuttavia, è anche una questione di sicurezza. Ogni aereo che decolla da una portaerei non è nelle stesse condizioni di quando decolla da un aeroporto; infatti, c'è sempre un fatto traumatico da tener presente, poichè l'aereo impiega i motori al massimo della potenza. Se è proibito l'uso delle frequenze radar, a maggior ragione è proibito quello dei velivoli.

DE JULIO. E gli elicotteri?

GERACI. Per gli elicotteri deve essere chiesta un'autorizzazione.

DE JULIO. I motori degli aerei, però, li accendono!

GERACI. Lo fanno per facilitare la manovra. È un modo come un altro di distruggere gli aerei, ma serve ad agevolare la manovra. Qualcuno lo fa. Soprattutto, lo facevano i piloti degli aerei ad elica.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Le domande che le rivolgerò sono volte a comprendere meglio la situazione in relazione ai suoi compiti specifici all'epoca dell'incidente di Ustica. Partirò da alcune sue considerazioni.

Il Sios-Marina, che fa opera di *intelligence*, si occupa solo del controllo della posizione dei mezzi navali del Patto di Varsavia e di paesi rivieraschi potenzialmente ostili. Per quanto concerne le forze della Nato, le informazioni vengono trasmesse dallo stesso comando della Nato; per quanto riguarda, invece, altre forze navali, questo non avviene. È stato citato il caso di Israele. Potrei chiederle, ad esempio, se con riferimento alle unità francesi, che non appartengono alla Nato, vi fossero delle rilevazioni. È comunque una domanda che dovrei rivolgere ad altri e non a lei, che aveva dei precisi compiti di istituto, per cui non le veniva chiesto di controllare i movimenti nel Mediterraneo, che pure è un mare ritenuto comunemente abbastanza «caldo». Ad ogni modo, la sua esperienza nel Sios-Marina l'avrà senz'altro portata a considerare che organismi di altre nazioni omologhi al Sios italiano svolgono attività di *intelligence*. Mi riferisco, ad esempio, alla Francia, alla Spagna e alla Repubblica Federale di Germania. Non so se i compiti siano analoghi a quelli del Sios e se l'area di competenza sia maggiormente estesa.

C'è qualcosa che mi riesce difficile capire. Le farò un esempio banale, ma concreto. Poniamo il caso che si verifichi un fatto alla presenza di alcuni fotografi: uno italiano, uno tedesco, uno francese, uno americano, uno inglese, uno russo e così via. Il fatto non può essere documentato dal fotografo italiano perchè nel momento in cui si verifica sta cambiando il rullino della macchina fotografica. Ebbene, a nessuno è mai venuto in mente di chiedere agli altri fotografi se avessero scattato delle fotografie che aiutassero a capire cosa fosse accaduto?

La Saratoga era in porto e probabilmente il suo radar non era in funzione; lo stesso dicasi per l'Andrea Doria. Però, c'erano anche altre navi nel Tirreno, tra cui la Clemenceau, dotate tutte di potenti radar. È possibile che a nessuno sia venuto in mente di chiedere (mi riferisco, in questo caso, al Sios-Marina) se esistesse una documentazione che aiutasse a capire cosa fosse successo a quell'aereo, a bordo del quale erano ottantuno persone?

GERACI. Per quanto riguarda il Sios Marina, è da precisare che essendo ciò che vedevamo noi identico a ciò che vedevano gli altri (mi riferisco anche alla Spagna, alla Francia, alla Grecia e alla Turchia, il

cui obiettivo era comunque sempre quello di controllare le forze del Patto di Varsavia), ogni scambio di informazioni si sarebbe ridotto ad una sorta di monologo. La fotografia l'avevamo fatta anche noi.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. I paesi che aderiscono alla Nato non rinunciano certo alla propria sovranità. Come possiamo essere sicuri che i Sios di altri paesi non attuino controlli su uno spettro maggiore del nostro?

GERACI. Tra i paesi della Nato e quelli amici c'è un continuo scambio di informazioni. Se conosciamo l'esatta posizione delle navi sovietiche nel Mar Egeo è perchè sono i greci ad informarci; se gli altri paesi conoscono la posizione delle navi sovietiche nel Tirreno è perchè siamo noi ad informarli. L'oggetto del controllo è comunque costituito dalle forze navali del Patto di Varsavia e delle nazioni rivierasche potenzialmente ostili. Per quanto riguarda la Libia, non ci aiuta nessuno; lo facciamo noi perchè altri non sono interessati. Per quanto concerne, invece, i radar che potevano essere in funzione quando si è verificato l'incidente, abbiamo chiesto alle altre nazioni cosa avessero visto e ci hanno risposto in maniera esauriente. Non ricordo esattamente cosa ci fu risposto; comunque, il problema fu sollevato.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. A noi non risulta.

BELLOCCHIO. Leggo dalla relazione Pratis: «Sono state inviate istruzioni agli ambasciatori presso la Nato ed i governi britannico, francese, israeliano, libico, statunitense e tedesco intese ad appurare se la sera del 27 giugno 1980 e in momenti precedenti e seguenti l'incidente, nel presunto luogo dello stesso e precisamente nel periodo compreso tra le ore 18,45 e le ore 19,15 ... vi fossero aerei Nato o dei paesi interpellati in volo nella zona e nell'orario indicati; se vi fossero navi Nato o dei paesi interpellati nella zona e nell'orario indicati. Nelle predette istruzioni si chiedeva inoltre che cosa risultasse dai sistemi radar dei mezzi che eventualmente si trovassero nella zona e in altre zone vicine ... tale da permettere rilevazioni ... dei sistemi radar della zona dove si è verificato l'incidente».

Qual'è stata la conclusione? Che tranne la Libia, che non ha risposto a nessuno dei tre quesiti, le altre nazioni interpellate hanno risposto soltanto ai primi due. È questa l'anomalia.

GERACI. Io ricordo che il problema fu posto. Si può reiterare questa richiesta specifica.

PRESIDENTE. Mi risulta che esiste, presso la Marina, uno schermo elettronico costantemente aggiornato sulle posizioni di tutte le navi (anche di quelle mercantili) presenti nelle nostre acque. È esatto?

GERACI. Sì.

PRESIDENTE. Se questo è vero, c'è una sovrapposizione. Infatti, voi seguite le navi del Patto di Varsavia e dei paesi rivieraschi poten-

zialmente ostili, mentre la Marina segue complessivamente tutte le navi presenti nelle nostre acque. È esatto?

GERACI. Questo è esatto ma limitato. Questo quadro esiste altrimenti il coordinamento andrebbe a farsi benedire! In tempo di pace, e non in tempo di esercitazione, non è attivato un quadro che riproduca le navi mercantili e non insieme, anche perchè le notizie relative alle navi mercantili ci arrivano attraverso i Lloyds, le capitanerie di porto, per telegrammi - che ritardano però sempre vari giorni e qualche volta anche quindici giorni - e che danno le previsioni di arrivo anche con tre-quattro giorni di approssimazione.

Per quanto riguarda le navi militari, le posso dare la mia parola d'onore che presso lo stato maggiore della Marina vi è un grande tabellone in cui vi sono riportate sia le navi che «produce» il Sios che le posizioni di tutte le nostre navi italiane, mentre le navi appartenenti alle altre marine sono riportate solo quando approdano presso nostri porti. Qualche volta se vi è un'esercitazione che coinvolge navi di altri paesi, viene fornita la posizione anche di queste ultime.

PRESIDENTE. Signor ammiraglio, il problema è il seguente: la fotografia di un mare oggi avviene non solo per gli avvistamenti che vengono posti in essere attraverso le emissioni radio o le fotografie scattate dagli aerei; se non sbaglio oggi vi sono i satelliti che scrutano i movimenti che avvengono in mare. Quindi, a voi interessa ovviamente la differenza tra un grande mercantile o una petroliera rispetto ad un portaerei.

Ora, io non so se nove anni fa avevamo la possibilità di usufruire di un satellite e non le domando se oggi l'abbiamo - perchè ho il senso delle domande che le rivolgo -, ma avevamo allora la possibilità di conoscere per un complesso di accertamenti, di intercettazioni radio, di fotografie, di comunicazioni fatte o anche di satelliti il quadro delle navi che avevamo in movimento il giorno del disastro di Ustica?

GERACI. Esisteva questa possibilità teorica disponendo del satellite che invece non avevamo; ciò è a tutti noto, perchè i nostri programmi non sono più un segreto, in quanto sono sottoposti al vaglio del Parlamento.

PRESIDENTE. Quindi, noi non avevamo a disposizione alcun satellite?

GERACI. No, nella maniera più assoluta; anzi, aggiungo che non ne abbiamo neanche oggi. Il nostro unico satellite oggi lo abbiamo in collaborazione con i francesi, ma solamente per determinate zone e con registrazioni non in tempo reale.

PRESIDENTE. Io le ho rivolto questa domanda perchè la precedente che le è stata rivolta dall'onorevole Staiti tendeva a sapere quale tipo di conoscenza possiamo oggi avere a nove anni di distanza dal disastro di Ustica delle navi che in quel periodo avevamo in campo.

GERACI. Concludo la mia risposta affermando che ci dobbiamo affidare alla sincerità delle nazioni a cui abbiamo chiesto queste informazioni.

PRESIDENTE. Poichè non abbiamo altre domande da rivolgerle, la ringrazio per la collaborazione che ci ha dato, pregandola di inviarci quei documenti che lei si è impegnato a fornirci per conoscere il reale movimento delle nostre navi in quel periodo. Se avremo altre cose da chiederle ci permetteremo di richiamarla presso questa Commissione.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE  
DEL GENERALE BENITO GAVAZZA*

PRESIDENTE. Innanzitutto ringrazio il generale Gavazza per aver accettato il nostro invito. Mi scuso per il ritardo con cui inizia questa audizione, ma abbiamo tuttora dei contrattempi per la nostra attività legislativa in qualità di parlamentari.

Lei è stato qui convocato perchè all'epoca del disastro di Ustica, che avvenne il 27 giugno 1980, era il responsabile del Sios Esercito, cioè uno dei tre Sios di forza armata. Voi rispondevate del vostro operato allo stato maggiore dell'Esercito con il coordinamento del Sismi a seguito di precise direttive emanate da quest'ultimo.

GAVAZZA. Sì, comunque è tutto regolato da una legge dello Stato. Io assunsi questo incarico il 3 giugno 1980.

PRESIDENTE. In questa sede ci è stato detto dal rappresentante del Sios Marina quali erano i compiti di quel servizio.

Ci può brevemente illustrare le competenze specifiche del suo servizio in quel periodo?

GAVAZZA. Sarò senz'altro più sintetico dell'ammiraglio Geraci, perchè ritengo che egli abbia già delineato un quadro completo della situazione.

L'attività del Sios Esercito si sviluppava nella ricerca e nella elaborazione di notizie per quanto di competenza specifica dell'Esercito. Attraverso la valutazione di queste notizie noi cercavamo di ricostruire lo scenario di quelle che potevano essere le possibili forze terrestri contrapposte - e per forze terrestri contrapposte mi riferisco a quelle del Patto di Varsavia, della Jugoslavia e dell'Albania - sussidiati in ciò anche dall'attività che veniva svolta tramite l'intercettazione delle emissioni radio e l'intercettazione e localizzazione delle centrali radar, e quindi delle emittenti avversarie. Per precisare debbo dire che il termine «avversarie» è inesatto, perchè sarebbe bene parlare di «contrapposte».

Attraverso una valutazione ed uno studio comparativi si giunge a ricostruire il quadro di battaglia delle ipotetiche forze di possibile contrapposizione con competenze specifiche e tecniche militari.

Inoltre, quale responsabile del Servizio informazioni operative e sicurezza dell'Esercito, ero responsabile dell'attività della polizia mili-

tare interna delle Forze armate, della ricerca di possibili fonti di tensione, e così via, ed inoltre responsabile per la parte addestrativa nello specifico settore.

Questi erano i miei compiti in breve.

**PRESIDENTE.** Signor generale, nel giorno in cui avvenne il disastro di Ustica probabilmente, dei tre Sios, il suo era quello che aveva una responsabilità minore. Noi però sappiamo che i vari Sios, anche per i rapporti che hanno redatto, si sono attivati. Lei ricorda il modo in cui apprese la notizia del disastro e come operò lo stesso giorno dell'incidente e in quelli seguenti?

**GAVAZZA.** Signor Presidente, devo subito fare una precisazione. Io non fui attivato nè dovevo esserlo. La mia parte di competenza specifica era solamente di carattere tecnico-militare della forza armata Esercito. Ci fu soltanto un'attivazione dopo un po' di tempo da parte del Sios Aeronautica che ci chiese a proposito di un reperto ritrovato vicino a Messina - se ben ricordo - se poteva trattarsi del relitto di un elicottero o di un radiobersaglio.

Questo reperto fu esaminato da un centro specializzato dell'Esercito e fu stabilito che non si trattava di un elicottero.

**PRESIDENTE.** Ricorda la data di questi fatti?

**GAVAZZA.** Sicuramente ci sarà qualcosa agli atti, ma penso che ciò avvenne qualche mese dopo il disastro.

Signor Presidente, vorrei aggiungere che la collocazione del nostro Sios è focalizzata sull'attività specifica dell'Esercito come forza armata, e ciò portava per antonomasia ad escludere qualsiasi riferimento che non fosse strettamente pertinente. Aggiungo anche che non vi fu, nè allora nè in seguito nè mai, una richiesta di intervento in questo settore.

**PRESIDENTE.** Quindi, lei conferma alla nostra Commissione che non vi fu alcuna attivazione da parte esterna, e da parte vostra ne anche un'auto-attivazione.

**GAVAZZA.** No. Quando si ha notizia di un disastro di qualsiasi natura, le attivazioni possono scaturire o dalla necessità di intervenire per esigenze di soccorso - io sono intervenuto più volte e credo che l'onorevole Zamberletti lo ricordi - o per un interesse specifico di forza armata. In un incidente di questo genere non era riscontrabile un interesse specifico della forza armata Esercito.

**PRESIDENTE.** Quindi per i soccorsi circa l'incidente di Ustica non foste attivati?

**GAVAZZA.** Non era di nostra competenza.

**PRESIDENTE.** Non partecipò all'azione nessun aereo dell'Esercito, o elicotteri?

GAVAZZA. Gli elicotteri intervengono per azioni di soccorso, ma fanno capo ad organi che esulano dalle mie competenze, cioè dai centri di coordinamento del soccorso aereo.

PRESIDENTE. Generale Gavazza, circa venti giorni dopo l'incidente cioè il 18 luglio, fu ritrovato dai carabinieri di Crotone un aereo Mig 23 libico, precisamente a Castel Silano, in un burrone a circa seicento metri di altitudine.

Sul luogo accorsero vari elementi dei Sios delle varie forze, oltre ad elementi del Sismi.

Lei ebbe subito notizia di questo fatto?

GAVAZZA. Non fui interessato, in quanto il fatto in sè stesso era di competenza dell'Arma territoriale dei carabinieri, i quali svolgevano la loro attività di polizia militare, e del Sios Aeronautica. Ritengo che il responsabile del Sios Aeronautica potrà fornirvi elementi di maggior interesse.

Nulla toglie, tuttavia, (fatto di cui però non sono a conoscenza) che avrebbe potuto esservi un intervento del Sismi ed è probabile che vi sia stato. Comunque, come Sios Esercito, per la parte tecnico-militare di nostra competenza, non vi fu attivazione.

PRESIDENTE. Quindi, sia nel caso dell'incidente di Ustica che nel caso del Mig 23 il Sios esercito non fu attivato, non ha fatto rapporti, non è mai intervenuto?

GAVAZZA. Dirò di più. Se questo aereo libico, per ipotesi, non fosse precipitato al suolo e da esso fossero sbarcati paracadutisti, vi fosse cioè stato un lancio di possibili incursori, sarebbe stata nostra competenza attivarci per stabilire il come, il dove, il perchè. Trattandosi, invece, di un fatto puramente aeronautico esulava dalle nostre competenze.

PRESIDENTE. Quindi lei non fece rapporti in quei giorni.

GAVAZZA. È esatto.

PRESIDENTE. La ringrazio, generale Gavazza, anche a nome della Commissione, per la sua collaborazione e dichiaro conclusa la audizione.

*(Il generale Gavazza esce dall'aula).*

TEODORI. Signor Presidente, prima di iniziare l'audizione del generale Santucci vorrei far presente che sarebbe forse opportuno avere, prima di iniziare le audizioni, una scheda sulla persona da audire e sull'argomento trattato. Più volte abbiamo avanzato tale richiesta, che è sempre rimasta lettera morta.

Ciò consentirebbe a tutti i commissari di svolgere debitamente il proprio compito.

PRESIDENTE. Onorevole Teodori, le ricordo che questa mattina, alle 12, si è tenuta una riunione del gruppo di lavoro su Ustica, proprio per mettere a punto le domande da rivolgere nel corso di queste audizioni.

TEODORI. Signor Presidente, il gruppo di lavoro su Ustica non è un organo istituzionale di questa Commissione, qualità che spetta alla Commissione nel suo plenum, ma è uno strumento tecnico-operativo.

Quindi, prima di svolgere le audizioni, dobbiamo essere messi tutti in grado di avere elementi sia sulla persona da audire - e ciò è stato più volte richiesto - sia sull'argomento trattato. Che vi siano poi gruppi tecnici, di esperti, è cosa che non ha rilievo istituzionale e non riguarda i membri della Commissione.

PRESIDENTE. Li riguarda, invece.

TEODORI. Io non so nulla del lavoro svolto da questo gruppo se non mi viene passata una documentazione.

PRESIDENTE. Lei ha persino partecipato alle riunioni del gruppo di lavoro.

TEODORI. Non sono mai intervenuto perchè non riconosco i gruppi di lavoro: o questi svolgono un lavoro che viene trasmesso a tutti i membri della Commissione, o si tratta di una attività che non ha alcuna influenza sui nostri lavori.

CABRAS. Noi non abbiamo gli strumenti di lavoro, quindi la richiesta dell'onorevole Teodori è opportuna.

MACIS. Signor Presidente, vedrei con estremo favore una attuazione di quanto richiesto dall'onorevole Teodori, anche sotto il profilo della funzionalità e della speditezza dei nostri lavori. Infatti conoscendo già preventivamente alcuni dati sulla persona da audire e sull'argomento saremmo messi in condizione di evitare alcune domande che non hanno attinenza con l'oggetto della audizione.

PRESIDENTE. Vedremo di assolvere a questo nuovo compito.

TEODORI. Signor Presidente, le ricordo che in una precedente seduta si è già stabilito che, per quanto riguarda le persone da audire, avremmo dovuto avere tutto il materiale a disposizione, questo anche per quanto riguarda il merito degli argomenti trattati.

PRESIDENTE. Onorevole Teodori, la sua richiesta verrà senz'altro soddisfatta.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DEL GENERALE GIORGIO SANTUCCI*

PRESIDENTE. Rivolgo, anzitutto, al generale Santucci un vivo ringraziamento per aver aderito alla richiesta da noi avanzata.

Se non vado errato, generale, lei è attualmente comandante della II regione aerea di base a Roma ed era, all'epoca dell'incidente, addetto aeronautico e per la difesa presso l'Ambasciata italiana a Washington.

SANTUCCI. È esatto.

PRESIDENTE. Come lei sa, stiamo cercando di fare luce sulle vicende relative all'incidente di Ustica e, di conseguenza, stiamo prendendo in esame le situazioni che allora si crearono immediatamente dopo il fatto, i movimenti sui tracciati radar, le acquisizioni di materiale. Il magistrato emise dei decreti di sequestro, alcuni dei quali furono eseguiti dopo un certo numero di giorni, altri, invece, con molto ritardo. Nel frattempo, altro materiale circolava.

Dalla documentazione che abbiamo acquisito, risulta che, in data 25 aprile 1989, lei ha rilasciato al capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, la seguente dichiarazione:

«In merito all'incidente in oggetto ritengo doveroso riferire due episodi: il primo si riferisce al periodo in cui ero a Washington in qualità di addetto aeronautico e per la difesa. Dopo l'incidente, credo alcune settimane, arrivò a Washington il dottor Saverio Rana, mio buon amico da molti anni e in quel periodo presidente del Registro aeronautico italiano; in tale occasione il dottor Rana era accompagnato da un signore che si qualificò come funzionario del Rai o dell'Aviazione civile - non ricordo con precisione. Il motivo del viaggio a Washington del dottor Rana era una visita presso la «Federal Aviation Agency» allo scopo di far esaminare da alcuni tecnici specializzati il nastro di una registrazione radar che si riferiva all'incidente in oggetto.

Rammento con precisione che proprio la segreteria del mio ufficio rintracciò il competente funzionario della Faa, fissando l'appuntamento a nome e per conto del dottor Rana. Io personalmente accompagnai i due ospiti presso la Faa incontrando con loro alcuni funzionari americani che li stavano aspettando. In un successivo incontro, nel corso di una conversazione, io stesso udii gli stessi tecnici della Faa affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del velivolo DC9; di ciò sono certo perchè in tale occasione mi adoperavo quale traduttore aiutando gli ospiti che non avevano molta familiarità della lingua inglese.

Tuttavia non è questo il punto, poichè non sapevo allora con precisione, come non so oggi, di quale registrazione radar si trattasse, di Ciampino, di Marsala o altro; il punto è che gli ospiti italiani, che non erano certamente magistrati, portavano con loro ed affidavano ad altri con grande disinvoltura una registrazione, presumibilmente molto importante ai fini dell'inchiesta; tale registrazione, a mio giudizio, poteva essere inquinata o sostituita con grande facilità. A questo punto mi domando: siamo certi che il signor Rana, che nella sua veste di presidente del Rai poteva essere in qualche maniera responsabilizzato dell'incidente (per esempio in caso di cedimento strutturale per fatica dell'aeromobile), fosse stato debitamente autorizzato dalla competente magistratura alla conservazione e al trasporto in USA di tale registrazione? Vorrei che questo episodio fosse reso noto alle competenti autorità ed eventualmente chiarito.

Secondo episodio. Alcune settimane or sono, questa volta in qualità di comandante della II Regione Aerea, ho autorizzato la visita di alcuni componenti della «commissione dei periti» dello stesso incidente presso il 22° Gram di Licola; gli ospiti erano il professor Blasi ed il professor Lecce i quali tuttavia, in tale occasione, erano accompagnati da un «perito della parte civile», un certo comandante Plantulli.

A Licola, nel corso della visita, è stata offerta a tutti gli ospiti la piena e completa disponibilità da parte di tutto il personale dell'aeronautica militare; come pure sono state date complete ed esaurienti risposte, senza remore di alcun genere, a tutti i quesiti avanzati; di ciò mi è stata data piena assicurazione telefonica dal professor Lecce, insieme ai suoi ringraziamenti, e risulta anche agli atti della relazione del comandante del 22° Gram; ad un solo quesito, che riguardava la richiesta di visionare i quaderni originari dei plottaggi eseguiti nel giugno 1980 dagli operatori radar, non è stato possibile fornire il riscontro dei documenti originari, in quanto tali quaderni originari (Mod. DA-1) risultavano distrutti da qualche anno; ciò tuttavia, ed è da sottolineare, da rendere noto e da pubblicizzare, non perchè vi fosse qualcosa da nascondere, ma in ottemperanza a precise direttive emanate a suo tempo dallo stato maggiore della II regione aerea (addirittura nell'anno 1966), e confermate negli anni '80 dalle competenti autorità militari.

È da ribadire inoltre che i documenti in questione furono conservati quattro anni anzichè un solo anno (Mod. DA-1) e prima che fossero distrutti, le parti salienti e relative all'episodio in oggetto furono accuratamente trascritte. Di tutto ciò nel corso della visita furono naturalmente informati i periti della commissione e fu anche data copia delle disposizioni dell'aeronautica militare che regolavano e regolano tuttora la conservazione di tali documenti.

Orbene, il giorno seguente, alcuni quotidiani fornivano all'opinione pubblica notizie false e tendenziose asserendo che nel corso della visita a Licola le autorità militari della Aeronautica militare non erano state in grado di fornire ai periti risposte ai quesiti avendo distrutto, senza ragione, i relativi importanti documenti».

**PRESIDENTE.** Prima di passare alle domande, generale Santucci, vuole fare qualche precisazione iniziale?

**SANTUCCI.** Lei, signor Presidente, ha inizialmente detto: «in qualità di addetto aeronautico e per la difesa», mentre vorrei precisare che offrii il mio aiuto al dottor Rana a titolo personale in quanto egli era un civile, ex ufficiale dell'Aeronautica e mio buon amico. Pertanto, non era nella mia veste ufficiale di addetto aeronautico che svolsi questo compito.

**PRESIDENTE.** Io mi sono attenuto a quanto scritto nella sua dichiarazione e ho preso atto del fatto che lei in quel periodo ricopriva tale carica, dalla quale è difficilmente disgiungibile la parte che faceva ufficialmente da quella che svolgeva ufficiosamente.

**SANTUCCI.** Lei ha ragione, signor Presidente, in ogni caso sottolineo il mio dovere innanzitutto e il mio piacere di collaborare con questa Commissione.

PRESIDENTE. Signor generale, vorrei farle prima un breve quadro del motivo per cui questa visita del generale Rana riveste una certa importanza per la Commissione e di conseguenza capirà meglio le domande che le rivolgeremo.

Innanzitutto, è importante per noi stabilire con precisione, se possibile, in che data il generale Rana si recò negli Stati Uniti; in secondo luogo, chi lo accompagnava; in terzo luogo, di quali nastri disponeva ed infine chi glieli aveva affidati. Lei stesso, nella seconda parte del suo documento, dice che questo nastro era importante e non poteva essere affidato irregolarmente. Voglio premettere che il presidente della commissione di inchiesta, dottor Luzzatti, ha dichiarato qui in Commissione che il generale Rana, anche se responsabile del Registro aeronautico italiano, non aveva titolo e diritto di disporre dei nastri con i quali circolava in America, sempre che fossero quelli di cui parliamo.

Questo ci interessa perchè il magistrato ed il presidente della commissione di inchiesta ebbero la prima parte di questa documentazione e di questi nastri il ventiseiesimo giorno dopo l'incidente; la documentazione residua - quella di Marsala e Licola - riuscirono ad averla cento giorni dopo. Quindi, se il generale Rana arrivò in America prima del ventiseiesimo giorno, significa che aveva con sè documenti e nastri che ancora non erano stati acquisiti nè dal magistrato, nè dal presidente della commissione di inchiesta. Se arrivò dopo, bisogna vedere chi glieli aveva dati. Ovviamente dovremmo capire anche chi glieli aveva dati anche se arrivò prima. Operiamo in un campo in cui la sua memoria e la sua collaborazione ci saranno preziose. Quindi le domando: è in grado di ricostruire il periodo in cui venne da lei il generale Rana?

SANTUCCI. Questo argomento è sorto quando il capo di stato maggiore ha informato tutti i generali di squadra non soltanto dell'importanza dell'argomento, ma della necessità che ciascuno di noi contribuisse a fornire qualche elemento.

TEODORI. Quando vi ha informato?

BELLOCCHIO. Nel momento in cui Pisano ha avuto l'incarico di fare una inchiesta?

SANTUCCI. No, fu prima ancora. Si discusse in una riunione dei generali di squadra. Accadde forse dieci-quindici giorni prima.

PRESIDENTE. Qui c'è la data del 20 aprile 1989.

SANTUCCI. Su questo fatto si può essere comunque precisi, perchè c'è un verbale della riunione e quindi anche la data.

BELLOCCHIO. Pisano ebbe l'incarico il 19 marzo.

SANTUCCI. Accennai subito all'episodio, precisando però che forse sarebbe stato molto difficile rammentare con esattezza le date, la cui

importanza non sfugge a nessuno, così come i nomi delle persone, tra le quali quelle con cui abbiamo avuto questo incontro.

È iniziata quindi una ricerca. Ho telefonato a Washington all'allora segretaria, che lavora tuttora in ambasciata, e a quello che era il mio assistente aggiunto, il colonnello Caminiti che ora presta servizio allo stato maggiore della Difesa, per vedere di ricollegare esattamente le date. La cosa si è rivelata fin dal principio molto difficile perchè sono passati otto anni, anche se entrambi ricordavano l'episodio. Ho fatto presente ciò al generale Pisano fin dall'inizio ed ho redatto questo documento tentando di essere quanto più possibile preciso. Ho scritto per esempio: «alcune settimane» dopo averci ragionato sopra. Infatti con tutta onestà non rammento se è stato prima o dopo il 20 luglio, in quanto ricordo con precisione che feci un periodo di licenza in Italia, ma su questo non ho riscontri da nessun documento.

Il documento comunque è stato scritto nell'onesto intento di portare un contributo alla ricerca della verità.

Uguualmente non riesco a ricordare chi abbiamo incontrato. Ricordo perfettamente che siamo andati alla Federal Aviation Agency e lo ricordo perchè non c'ero mai andato, quella è stata la prima volta ed io o la mia segretaria abbiamo cercato l'indirizzo di questo organismo.

**PRESIDENTE.** Fu il generale Rana che le chiese di andare?

**SANTUCCI.** Certo. Anzi, nessuno mi chiese ufficialmente di andare, ma tutti, compreso il capo di stato maggiore, mi avevano detto di dare sempre una mano a tutti gli italiani per qualunque ragione; questo era il mio precipuo dovere. In particolare il dottor Rana era un amico, un pilota militare, il presidente del Registro aeronautico italiano e quindi aiutarlo era contemporaneamente un dovere ed un piacere. Quindi, accompagnai di persona il dottor Rana al secondo o terzo piano della *Federal Aviation Agency*, insieme con quest'altro signore che era certamente o del RAI o dell'Aviazione civile. Li lasciai lì il primo giorno ed essi tornarono in taxi al mio ufficio. Riandarono lì in taxi il giorno dopo ed io andai a riprenderli perchè mi telefonarono. Qui sorge la mia precisa affermazione, visto che scendendo le scale tradussi al dottor Rana, che non conosceva l'inglese o ne aveva una conoscenza molto elementare, le parole di un signore, di cui non ricordo il nome, anche se in questi giorni ho cercato di reperirlo per venire qui con delle notizie più precise, il quale disse distintamente: «Siamo spiacenti di non potervi aiutare, perchè in questo nastro - la parola usata fu «tape» - non si vede assolutamente nulla».

Ho tenuto a sottolineare questo episodio anche se non con la dovuta precisione, perchè pensavo di dover contribuire. Ancora sto cercando dati perchè immaginavo che prima o poi mi avreste chiamato e comunque avrei fatto presente la situazione.

**MACIS.** Dove si svolse questo colloquio?

**SANTUCCI.** Si svolse sulle scale e sul portone della *Federal Aviation Agency*.

TEODORI. Durante l'incontro tra il generale Rana e questi signori, chi traduceva?

SANTUCCI. Quando sono rimasti lì c'era quest'altro signore, che io ritengo fosse un funzionario. Tengo a precisare che Rana veniva spesso negli Stati Uniti.

TEODORI. Ma visto che non conosceva l'inglese, chi traduceva durante l'incontro?

SANTUCCI. Era sicuramente quest'altro signore. Io mi sono trovato lì l'ultimo giorno per una decina di minuti, perchè come ho detto il primo giorno li ho lasciati lì.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Come è arrivato negli Stati Uniti il generale Rana?

SANTUCCI. Credo con l'aereo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Allora potremo avere sicuramente maggiori informazioni.

PRESIDENTE. Vedrete che ci sarà la possibilità di definire le date con maggior precisione.

Il generale Rana fu ospitato da lei a casa sua?

SANTUCCI. Sì, dormiva a casa mia.

TEODORI. Anche il suo amico?

SANTUCCI. Non credo, non ricordo con precisione. Il generale Rana sicuramente sì. La casa era molto grande, ho ospitato molte persone e quindi onestamente non ricordo se anche l'altra persona è stata mia ospite.

PRESIDENTE. Lei ci ha detto di averlo aiutato non nella sua qualità di addetto militare aeronautico, ma come privato cittadino. Vedo però che ha utilizzato la sua segretaria ed il suo assistente per prendere questi appuntamenti. Quindi ha usato gli uffici dell'ambasciata.

SANTUCCI. Più che altro ciò avvenne allo scopo di individuare l'ufficio e la persona. Ricordo che anche la segretaria, che era mezzo americana, aveva qualche problema ad individuare l'ufficio, e quindi qualcuno ci ha aiutato.

PRESIDENTE. Rimasero alcuni giorni negli uffici della Federal Aviation Agency?

SANTUCCI. Il primo giorno li ho accompagnati e non ho assistito all'incontro. Neanche il secondo giorno ho assistito, ma sono andato a

riprenderli e uscendo ho sentito questo brano di colloquio mentre al generale Rana veniva restituito il nastro, della grandezza di una pizza cinematografica. Tanto è vero che poi parlammo a lungo con il generale Rana di questo incidente e delle sue possibili cause. Io sono pilota collaudatore.

**PRESIDENTE.** Lei scrive: «Io personalmente accompagnai i due ospiti presso la Faa incontrando con loro alcuni funzionari americani che li stavano aspettando». Quando li ha incontrati esattamente?

Lei stesso prosegue: «In un successivo incontro, nel corso di una conversazione, io stesso udii gli stessi tecnici della Faa affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla».

**SANTUCCI.** Li ho accompagnati entrambi e ricordo che, salite le scale, abbiamo incontrato dei signori: quelli che loro cercavano. Non ho detto di aver assistito all'incontro e al colloquio: ho semplicemente assistito alla loro presentazione, dopo di che me ne sono andato e il giorno dopo sono tornato a riprenderli.

**TEODORI.** Era un contatto preventivamente stabilito dall'Italia?

**SANTUCCI.** Sì. L'appuntamento però lo prendemmo insieme quando vennero, tramite la mia segretaria.

**CABRAS.** Perché il generale Rana non fece una richiesta formale? Lei aveva allora un incarico importante e, in quanto addetto aeronautico a Washington, era un grande esperto. Come mai non ci fu una richiesta ufficiale a Washington per ottenere una collaborazione, trattandosi di un evento per il quale erano in corso indagini anche a livello ministeriale? Sembra quasi che il viaggio del generale Rana e la sua stessa ospitalità si siano ridotte ad un fatto di rapporti privati. Il generale Rana, in fondo, era presidente del Rai, mentre lei era l'addetto aeronautico a Washington.

**SANTUCCI.** «Come mai», non lo so con certezza; potrei arguirlo. Come addetto aeronautico e per la difesa, dipendevo dal Ministero della difesa e prendevo ordini dal capo di stato maggiore della Difesa, dal segretario generale e dal capo di stato maggiore dell'Aeronautica. Quindi, per intraprendere un'azione ufficiale presso il Pentagono, il Dipartimento di Stato e le Agenzie americane presso le quali avevamo interessi per acquisti di materiali prendevo ordini dalle tre autorità che ho citato. Se il generale Rana, che come presidente del Rai dipendeva dal Ministero dei trasporti, avesse dovuto o potuto intraprendere un'azione ufficiale, presumibilmente avrebbe dovuto seguire i canali ufficiali dell'ambasciata e non rivolgersi agli addetti militari.

**RASTRELLI.** Il generale Rana aveva le credenziali, i titoli, il personale? Cosa le disse esattamente?

**SANTUCCI.** Il generale Rana mi espose le sue perplessità sulle cause dell'incidente; ne discutemmo insieme. Le dirò, francamente, che

la mia prima idea - lo sottolineo: «idea» - fu quella di una «fatica» strutturale, del velivolo anche perchè lo stesso generale Rana mi disse che l'aereo era stato acquistato dalle Hawaiian Airways e che aveva fatto moltissimi cicli di volo in clima e aria salmastri. Lui però non credeva a questa ipotesi, mentre io stesso pensavo che non fosse da rigettare completamente, anche perchè, come è noto, di incidenti aerei per fatiche strutturali se ne sono verificati diversi.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Mai nel caso di un DC9.

SANTUCCI. C'è stato un caso: quello di un cono di coda su un aereo DC9 della *Canadian Airways*, se non erro proprio in quegli anni. Un altro caso è quello recente delle Hawaii.

PRESIDENTE. E il generale Rana cosa pensava?

SANTUCCI. Il generale Rana mi accennò anche all'ipotesi dell'esplosione di bombole subacquee imbarcate sull'aereo; se ci fosse stata una bombola carica, avrebbe potuto deflagrare nella stiva.

BOSCO. Ricorda le sue argomentazioni?

SANTUCCI. Mi disse che probabilmente erano state imbarcate a bordo delle bombole subacquee. Se una bombola è caricata sotto pressione anzichè essere scarica, come invece prevedono le norme, costituisce un potenziale pericolo. Poi, fece l'ipotesi dell'esplosione di una bomba. Fu una discussione accademica. Essendo stato io stesso presidente di commissioni di inchiesta su incidenti aeronautici, facemmo insieme una gamma di ipotesi, da buoni amici e da piloti.

MACIS. Non parlò di missili?

SANTUCCI. No, assolutamente e in nessuna circostanza. Tengo a sottolinearlo perchè ci ho pensato a lungo.

MACIS. Il ministro Formica ha detto esattamente il contrario.

SANTUCCI. Lo so perchè ho letto la relazione. Io vi sto esponendo la verità e non mi permetterei mai di dire cose che non ricordo con precisione.

DE JULIO. Non credo che un privato cittadino che si presenti alla Faa sia tranquillamente ricevuto. Il generale Rana, quindi, si avvale della sua carica. Se io telefonassi alla Faa chiedendo un appuntamento non so se riuscirei ad ottenerlo entro breve tempo.

SANTUCCI. Mi consenta alcune precisazioni. L'appuntamento era stato preso dall'Italia. Il generale Rana aveva preso l'appuntamento con una persona o con un ufficio della Faa fin dall'Italia, lo ripeto. Io non conoscevo nè ho mai conosciuto nessuno alla Faa, nè mi sono qualifi-

cato come addetto aeronautico. L'ho semplicemente accompagnato, come ho già detto.

BELLOCCHIO. Lei ha detto che l'appuntamento fu fissato tramite la sua segretaria.

PRESIDENTE. Probabilmente, quello era l'appuntamento formale. Ha ragione quando dice che l'incontro fu fissato dall'Italia.

L'Itavia, poche settimane dopo l'incidente, si rivolse alla Ntsb, scegliendo un altro ente di certificazione. Che titoli scientifici aveva la Faa? Poteva decifrare i nastri?

SANTUCCI. Anche questo fu argomento di conversazione. Essendo stato per quindici anni alla «Sperimentale» e conoscendo le attrezzature di cui dispone, chiesi al generale Rana come mai fosse venuto in America per vedere qualcosa che certamente in Italia avremmo saputo vedere molto bene. Egli stesso mi rispose che, secondo lui, c'erano degli specialisti che avevano apparecchiature che forse potevano vedere più delle nostre.

PRESIDENTE. Quindi fu indirizzato a questo ente.

SANTUCCI. È venuto molte volte e mi ha telefonato.

PRESIDENTE. Era la prima volta, per quanto riguarda l'incidente di Ustica?

SANTUCCI. Certo. Lo ricordo perchè era ospite a casa mia.

PRESIDENTE. Lei ha parlato di un nastro; quindi, avrà visto anche la scatola che lo conteneva. Non aveva con sè anche dei tracciati su carta?

SANTUCCI. Io ho visto soltanto una scatola, che conservava sul cassetto della sua camera, più o meno delle dimensioni di quelle che contengono le pellicole cinematografiche. Se poi egli stesso o il suo collaboratore avessero con loro anche dei documenti o dei tracciati, non posso nè escluderlo nè confermarlo.

RASTRELLI. Il funzionario della Faa si riferì ad un nastro?

SANTUCCI. Si riferì ad un *tape*, cioè ad un nastro. Su questo non ci sono dubbi.

MACIS. Non c'è dubbio che si trattasse di un nastro; però, non si sa di quale.

TEODORI. La Faa è un'agenzia civile?

SANTUCCI. Sì, è un'agenzia civile.

TEODORI. Comunque, dipende dal Governo federale.

SANTUCCI. Credo di sì. Ad ogni modo, è l'agenzia *factotum*.

PRESIDENTE. Signor generale, se oggi ufficialmente ci rivolgesimo attraverso l'ambasciata a questa agenzia, si potrebbe fare piena luce su quella visita?

SANTUCCI. Presumo di sì. Io non ho alcuna autorità in proposito, ma a voi certamente ciò sarebbe possibile.

PRESIDENTE. Io ho parlato di un passo ufficiale da parte di questa Commissione direttamente presso l'ambasciata.

SANTUCCI. Presumo di sì. La visita c'è stata sicuramente. Ora, se questa visita ha avuto un certo livello di importanza io non potrei affermarlo con precisione.

DE JULIO. I nomi vengono sempre registrati?

SANTUCCI. Sì, ma non so se a distanza di qualche anno ne sia rimasta traccia. Tante volte ho fatto personalmente guardare dall'ambasciata il diario di determinati appuntamenti per vedere di risalire a certe date, perchè io ho immaginato una domanda di questo genere da parte della vostra Commissione. Purtroppo, dopo cinque anni i documenti vengono distrutti; questo è il punto.

BOSCO. Signor generale, questi *tapes* sono manipolabili?

SANTUCCI. Onestamente non le so rispondere, però noi abbiamo degli esperti che potrebbero accorgersene, e peraltro si tratta di ufficiali che ricoprivano posti di responsabilità in questo episodio; sono certamente tra le persone che più ne capiscono in campo europeo.

BOSCO. E chi sono?

SANTUCCI. Sono il tenente colonnello Cespa e il tenente colonnello Montinaro.

PRESIDENTE. Nelle carte che noi abbiamo c'è scritto che l'Aeronautica ha protestato varie volte per il fatto che riteneva di avere istituti altamente specializzati in questo campo.

TEODORI. Signor Presidente, il generale ci ha detto una cosa ben diversa, e cioè che persone di grande esperienza e di grande capacità erano in quei giorni in posti di responsabilità rispetto all'incidente.

SANTUCCI. Io ho poc'anzi fatto due nomi: il tenente colonnello Cespa e il tenente colonnello Montinaro. Mi sembra - devo dirlo con formula ipotetica perchè come avrete capito mi trovavo negli Stati Uniti - di aver capito dalla relazione Pisano, che io ho letto, che questi due

ufficiali fossero entrambi o controllori o capicontrollori, o comunque persone che lavoravano in siti *radar* correlati all'incidente. Inoltre, a mio giudizio, sono entrambi degli esperti, cioè delle persone che potrebbero contribuire all'inchiesta e fornirvi delle precise risposte.

PRESIDENTE. Mi scuso, ma non avevo capito la domanda precedente. Comunque, questi nomi sono stati acquisiti e verranno utilizzati al più presto.

TEODORI. Sempre in maniera interlocutoria, vorrei aggiungere un'altra cosa. Probabilmente, facendo una ricerca presso il Rai è possibile individuare la rosa di quei collaboratori che accompagnarono il generale Rana negli Stati Uniti d'America?

PRESIDENTE. Se ciò non fosse interpretato come un anticipo delle decisioni che dovrebbe adottare questa Commissione mi sono già premurato di chiedere queste carte.

Signor generale, quello che non capisco bene è che lei ad un certo punto dice che fece l'interprete, ma mi sembra che non lo abbia fatto durante queste audizioni ufficiali.

SANTUCCI. Signor Presidente, io ho fatto da interprete nella fase finale della visita, praticamente nel commiato, quando sentii una frase che pressappoco suonava così: mi dispiace di non averla potuta aiutare perchè qui non si vedeva nulla.

PRESIDENTE. Comunque, non posso accettare il fatto che lei sia stato l'interprete di un'intera «spedizione».

SANTUCCI. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Non vorrei che ciò venisse interpretato in un certo modo e che noi la ritenessimo un interprete in quella circostanza.

Vorrei aggiungere un'altra cosa. In quel periodo, magari in via più ufficiale, arrivarono dall'Italia anche magistrati e uomini di alcune commissioni di inchiesta, compresi membri dell'Aeronautica; addirittura giunsero negli Stati Uniti una decina di questi personaggi in una sola volta portando con loro alcuni nastri al Ntsb per farli esaminare.

Lei, come addetto aeronautico non ha mai sentito parlare di queste «spedizioni» ufficiali?

SANTUCCI. Presumibilmente esse non erano dirette e non partivano dai miei organi superiori, per cui non ne ero stato responsabilizzato. Quindi, non ne so nulla.

PRESIDENTE. Quindi, lei non è a conoscenza di visite effettuate da commissioni, eccetera.

SANTUCCI. No, presumibilmente esse saranno sempre state dirette da altri appartenenti all'ambasciata. Bisognerebbe rivolgersi a loro.

PRESIDENTE. Io le domandavo questo per vedere se la sua memoria ricordava qualcosa in proposito.

SANTUCCI. Le ripeto che per quanto mi riguarda non ne so nulla.

TEODORI. Generale Santucci, nell'ambasciata italiana negli Stati Uniti c'erano uomini del Sismi?

SANTUCCI. A questa domanda io non so rispondere; potevano anche esserci, ma onestamente non lo so.

Poco fa stavo facendo una precisazione a livello di elemento informativo che credo possa interessarvi. Io ho letto su qualche relazione, credo quella del professor Luzzatti, che si fa riferimento ad un centro Sar di Martina Franca. A tal proposito vorrei precisare che a Martina Franca non vi è alcun centro Sar, ma un *Regional operational center* (Roc) e il generale comandante in quel periodo, il generale Romolo Mangani dell'Aeronautica, non è stato mai sentito. Egli era l'uomo al quale arrivavano tutte le comunicazioni di tutti i radar che noi, compresa la stampa, nominiamo. Si tratta del posto dove si decidevano determinate azioni di intervento, di soccorso, eccetera.

Credo che sarebbe interessante sentire il generale di Divisione aerea Mangani, ora in pensione; ma lo si può rintracciare in meno di quarantotto ore.

PRESIDENTE. Signor generale, nell'ultima parte di questa sua prima dichiarazione lei afferma che nutrì una qualche preoccupazione e un qualche sospeso per il fatto che questo nastro che «circolava con grande disinvoltura» - questo è quanto lei afferma - potesse non essere stato acquisito regolarmente. Poichè anche noi abbiamo avuto sentore della non perfetta regolarità del possesso di questo nastro, lei non ha mai parlato di questo con il generale Rana in quel periodo? Non gli ha mai domandato come se l'era procurato?

SANTUCCI. No, non mi sono neanche posto la domanda.

Avendo letto alcune notizie inesatte sulla stampa ed avendo visto il giusto interesse della nazione per risolvere questo caso, è stato mio dovere come cittadino e come militare portare il mio contributo. Tuttavia a posteriori mi sono posto tale quesito, altrimenti non avrei presentato questo documento, che ho redatto proprio per fornire un contributo all'accertamento della verità che voi cercate.

CABRAS. Generale Santucci, in questa dichiarazione lei afferma che, a suo avviso, la registrazione poteva essere inquinata o sostituita con grande facilità. Tuttavia lei ha affermato di non essere in grado di precisare in che misura sia possibile alterare o inquinare una registrazione.

Vorrei, allora, che lei fosse più preciso relativamente a questa parte della sua relazione.

SANTUCCI. Non sono in grado di dire come tecnicamente si può effettuare un inquinamento di una registrazione, ma è noto che qual-

siasi nastro si può inquinare, si possono simulare delle tracce, o addirittura si può sostituire il nastro stesso. Tale è il quesito che ho portato alla vostra attenzione.

CABRAS. Lei non fece parola con nessuno dei suoi superiori di questa preoccupazione?

Comprendo che lei ebbe notizia di tale evento in termini assolutamente non formali, non ufficiali...

SANTUCCI. Mai e poi mai ho pensato che l'Aeronautica potesse essere minimamente responsabilizzata, se non come contributo alla verità, in un incidente del genere. Ho ripensato a questi fatti pochi mesi fa, dopo otto anni, e questa è anche la ragione dell'imprecisione, altrimenti sarei venuto qui con il nome, il cognome e l'indirizzo di tutte le persone interessate. Nessuno di noi poteva immaginare che l'Aeronautica potesse in qualche modo essere accusata - come lo è stata da qualcuno - di una cosa del genere.

Devo dire che il primo servizio apparso alla televisione mi ha fatto gelare il sangue, sia come cittadino italiano che come ufficiale.

BELLOCCHIO. Generale Santucci, il generale Rana venne da lei in visita privata e lei, come amico e come cittadino, si prestò per fornirgli assistenza. Quando poi lei seppe che dall'esame del nastro fatto dalla Faa non risultava nulla - al di là del vincolo, cui in questo momento si riferiva il senatore Cabras, di avvertire i suoi diretti superiori militari - come mai non fece cenno neppure all'ambasciata di questa visita del generale Rana, presidente del Registro aeronautico, cui lei aveva prestato assistenza? Tanto più che nell'incidente erano morte ben ottantuno persone e comunque anche se questo non coinvolgeva la responsabilità diretta dell'Aeronautica militare vi era tuttavia da accertare la verità su questa tragedia.

Lei non ha sentito il bisogno come militare, quindi come uomo d'onore, di fare una relazione, almeno all'ambasciatore o al ministro? Non le sembra strano questo comportamento?

SANTUCCI. Onorevole Bellocchio, più che dare il mio contributo di pensiero, di affetto, di ospitalità ad un amico ed a un funzionario, non potevo fare; non potevo interferire.

BELLOCCHIO. Generale, si era verificato un incidente in cui avevano perso la vita ottantuno persone; il generale Rana si reca in America per cercare di avere qualche lume sulle cause della tragedia; lei sente, scendendo le scale, che gli americani escludono l'esistenza di qualsiasi traccia sul nastro (mentre attraverso la testimonianza di alcuni militari dell'Aeronautica le posso dire che qualcosa si vedeva) e non avverte nessuno?

SANTUCCI. Tengo a precisare di aver sentito un signore americano, del quale presumibilmente non conoscevo neppure il nome, o che comunque non ricordo, fare una affermazione in merito ad un

nastro che non avevo identificato e che non avevo alcun titolo per identificare.

MACIS. Ma adesso lei lo identifica?

SANTUCCI. Il dottor Rana mi disse che era un nastro relativo a quell'incidente.

BELLOCCHIO. Era chiaro, però, che il nastro da esaminare si riferiva all'incidente di Ustica.

SANTUCCI. È esatto.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il generale Santucci è uno dei pochi che ha sentito l'esigenza di mettere per iscritto dei fatti che ci possono aiutare. Non accusiamolo, non aggrediamolo.

BELLOCCHIO. Io vedo la precisione con cui il generale si è espresso; dice addirittura di aver partecipato ai colloqui fungendo da interprete. Dopo di che, invece, veniamo a sapere che non ha avuto questa funzione ma ha solo sentito una frase scendendo le scale. Questa è una cosa diversa da quanto è scritto e quindi vuol dire che nella relazione è scritto il falso.

PRESIDENTE. Il generale avrebbe potuto anche non scrivere nulla. Ci ha chiarito che quanto scritto nella relazione va interpretato in un certo modo, vi prego quindi di adoperare modi diversi.

Non possiamo non riconoscere che qui abbiamo una testimonianza, che è nata in un certo modo, di cui siamo grati, e che approfondiremo, ma non mi sembra proprio il caso di chiedere al generale come mai non abbia sentito allora il dovere morale di parlare della cosa.

MACIS. Questa, Presidente, è la sua opinione, personalmente ho un'opinione diversa.

BELLOCCHIO. Allora, concludiamo dicendo che avremmo preferito che queste cose fossero state dette quando il generale Rana era ancora vivo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, ritengo che questa audizione sia stata utilissima. Infatti, generale, quando abbiamo avuto notizia di queste dichiarazioni rilasciate al generale Pisano ciò ha avuto l'effetto di una bomba.

Oggi, in seguito alle precisazioni che lei ha fornito, le cose assumono un aspetto alquanto diverso. Perché quelle dichiarazioni ebbero l'effetto di una bomba? Perché risultava che il generale Rana arrivò a Washington (abbiamo ora chiarito che l'appuntamento fu preso dall'Italia presso la Faa), che non conosceva l'inglese e che non lo conosceva neppure il suo accompagnatore. Quindi furono da lei accompagnati nella sede della Faa dove lei - questo risulta dal tenore

della lettera - svolse la funzione di interprete. Oggi apprendiamo, invece, che è vero che lei li accompagnò, ma che comunque l'accompagnatore del generale Rana conosceva l'inglese...

SANTUCCI. Immagino che conoscesse l'inglese. Certamente, ripeto, il generale Rana non era in grado di sostenere una conversazione in quella lingua. Ecco perchè personalmente l'ho aiutato, ma solo in ultimo, al momento del congedo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Nei due incontri svoltisi presso la Faa lei non era presente. È presumibile che tra il generale Rana, il suo accompagnatore ed i tecnici dell'ente non si sia svolto solo un colloquio di gesti.

SANTUCCI. Non escludo che vi fosse qualcuno che parlava l'italiano.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quindi il generale Rana era nella condizione di poter intendere esattamente quello che si stava dicendo.

Infatti, nella sua lettera lei dice: «mi adoperavo quale traduttore aiutando gli ospiti che non avevano molta familiarità con la lingua inglese», mentre oggi qui ha affermato: «non escludo che il suo accompagnatore sapesse l'inglese». Come pure, lei scrive: «in un successivo incontro, nel corso di una conversazione, io stesso udii gli stessi tecnici della Faa affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla», mentre adesso, in base alle sue precisazioni, scopriamo che l'incontro non è altro che un accompagnamento sulle scale e «i tecnici» altro non sono che un personaggio che lei non è in grado di identificare. Ebbene, questo fa assumere alle sue dichiarazioni un aspetto e una veste diversi. Ora la data in cui questa lettera è stata scritta - e lei ha spiegato oggi anche il motivo per cui è stata scritta - poteva far nascere qualche sospetto poichè erano sorte delle polemiche giornalistiche di un certo tipo. A questo proposito, mi permetto di dire sommessamente, da cittadino componente di quella nazione a cui ribolle il sangue di fronte alle ottantuno vittime di questo incidente, che a me pare che il generale Rana abbia fatto tutto quello che poteva fare e si sia attivato per tentare di ottenere tutte le risposte possibili in merito alle cause dell'incidente. Pertanto, affermare oggi, dopo la sua morte, che egli aveva un interesse personale a far emergere ipotesi diverse da quelle del cedimento strutturale, di cui poteva essere responsabilizzato, non mi pare sia un ottimo servizio reso al presidente del Rai, di cui lei si dice amico, il quale - a mio modo di vedere - ha avuto il solo torto di cercare a tutti i costi la verità e di non avallarne una preconfezionata, come in quei giorni si stava cercando di fare.

Ebbene, io vorrei che su questo ridimensionamento si facesse un po' di chiarezza perchè le cose che lei ha detto oggi sono molto diverse rispetto all'impressione che suscitava la sua lettera al primo impatto.

MACIS. Signor Presidente, vorrei avanzare la richiesta che la Commissione accerti, attraverso i suoi uffici, la data della missione del generale Rana a Washington ed il nome del suo accompagnatore.

PRESIDENTE. Tale richiesta è già stata da me inoltrata sia al Rai che alla nostra ambasciata a Washington.

TEODORI. Vorrei sapere dal generale Santucci se, in seguito all'incidente di Ustica, vi siano stati scambi di informazioni tra le autorità statunitensi e quelle italiane tramite l'ambasciata a Washington; cioè, se vi sia stata una qualche misura sia in un senso che nell'altro, soprattutto per iniziativa americana perchè, nel qual caso, non vi è dubbio che tali informazioni dovessero comunque passare tramite lei, che era l'addetto militare presso l'ambasciata. In sostanza, vorrei chiederle quando, quanto e chi ha parlato della vicenda di Ustica in sede di ambasciata.

SANTUCCI. Innanzitutto, vorrei precisare che l'ambasciata a Washington ha una sede distaccata da quella degli addetti militari. Pertanto, se l'ambasciata sia stata interessata con il suo ufficio cifra e tramite i suoi canali di formulare richieste agli americani o sia accaduto il contrario, non sono in grado di dirlo. Escludo però totalmente e completamente che vi sia stata una qualsiasi richiesta da parte delle autorità militari italiane affinché io mi interessassi presso gli organi americani e viceversa.

DE JULIO. Supponiamo che il governo italiano voglia chiedere qualcosa alle Forze armate americane, qual è la procedura?

SANTUCCI. La procedura è la seguente: il Ministero della difesa interessa gli addetti militari dell'ambasciata, i quali rimbalzano le eventuali richieste al Pentagono.

DE JULIO. Quindi, si può concludere che almeno per i canali ufficiali non è mai stato richiesto nulla alle Forze armate americane?

SANTUCCI. Tengo a sottolineare che ciò non è mai avvenuto attraverso i canali militari, che sono stati da me vagliati nella mia duplice qualità di addetto alla Difesa e di addetto all'Aeronautica. Non posso però fare la stessa categorica affermazione per quanto riguarda gli altri canali dell'ambasciata.

TEODORI. Non v'è dubbio che un qualsiasi argomento che possa anche lontanamente interessare una questione militare passi attraverso l'addetto militare dell'ambasciata. Mi pare che questo sia fuori discussione. Lei fino a quando ha rivestito la carica di addetto militare?

SANTUCCI. Per tre anni, dall'ottobre 1978 all'ottobre 1981.

TEODORI. Quindi, dal momento dell'incidente fino a quando lei ha lasciato il suo incarico, tramite l'ambasciata italiana non vi sono state richieste di comunicazione o di informazioni riguardo ad Ustica nè in un senso, nè in un altro?

SANTUCCI. No, che siano transitate attraverso l'ufficio dell'addetto militare. Tengo a sottolineare questa precisazione perchè - ripeto - vi sono in ambasciata due canali completamente distinti. Pertanto, posso affermare nel modo più assoluto che attraverso l'ufficio che io rappresentavo, non è transitata alcuna richiesta di questo genere. Se per caso, però, all'ambasciatore, al primo ministro o all'addetto commerciale fosse stata fatta una qualsiasi richiesta io non ne potevo venire a conoscenza, a meno che non mi avessero informato i diretti interessati.

TEODORI. Rispetto all'incidente di Ustica non v'è dubbio che la questione militare è direttamente o indirettamente interessata, per cui una qualsiasi richiesta di informazioni, in un senso o nell'altro, sicuramente sarebbe dovuta passare attraverso la sua conoscenza.

SANTUCCI. Nel caso della tragedia di Ustica, devo dire molto onestamente, pur avendo un grosso peso nel cuore per quello che è accaduto, che purtroppo le autorità militari non hanno mai interessato noi di alcun quesito.

TEODORI. La sua è una risposta tassativa, che è molto singolare per il suo contenuto, però noi prendiamo atto di ciò che ci ha detto.

E vengo ora ad un'altra domanda. Il Sios Aeronautica le ha richiesto informazioni o l'ha informata di una qualsiasi questione riguardante Ustica in diretto rapporto con la materia di sua competenza, vale a dire quella del collegamento con il paese alleato?

SANTUCCI. Assolutamente no.

TEODORI. Quindi non ci sarebbe stato dubbio che il Sios, che è un organo che si occupa di queste faccende in termini informativi, avrebbe dovuto fare una richiesta.

SANTUCCI. Bisognerebbe vedere la legge relativa ai servizi di sicurezza. Comunque escludo che il Sios mi abbia fatto domanda diretta o indiretta, correlata all'incidente di Ustica.

TEODORI. La terza domanda è quella che facevo prima e che poteva sembrare impertinente o comunque non pertinente. Questo può essere avvenuto attraverso il canale del Sismi, che sicuramente ha una sua presenza in una ambasciata come quella di Washington? Che a lei risulti, ovviamente, perchè può anche non risaltarle.

SANTUCCI. No. Ripeto: che a me risulti; perchè se alle mie spalle hanno comandato ad un sottufficiale di fare una azione, sarebbe stato improprio, ma...

TEODORI. E neppure da parte dei servizi di informazione statunitensi nei confronti della nostra ambasciata?

SANTUCCI. Assolutamente no.

ZAMBERLETTI. Approfittando del fatto che lei è un tecnico, oltre che essere stato addetto aeronautico a Washington, vorrei ricostruire questa vicenda.

Rana è responsabile del Registro aeronautico e le chiede di fissare la parte definitiva dell'appuntamento, dal momento che questo è stato già fissato prima. Viene da lei; lei lo ospita; non è un cittadino qualsiasi o semplicemente un suo amico; è il responsabile del Rai e quindi di un settore delicato dello Stato. Quindi non si è trattato di un semplice gesto di amicizia, era anche un suo dovere.

Allora, lei stabilisce questo contatto. È anche logico che il generale Rana si preoccupi perchè il Registro aeronautico, nel caso di un cedimento strutturale di un velivolo, ha la responsabilità oggettiva dello stato di conservazione e del funzionamento degli aerei. Se non sbaglia, il Registro aeronautico è preposto al controllo della funzionalità. È logico quindi che Rana cerchi di capire che cosa è successo, visto che ha una responsabilità ben precisa: non è solo una curiosità personale di funzionario al servizio del paese, ma c'è anche un problema di funzionalità del proprio ufficio.

C'è questo colloquio al quale lei non assiste, salvo nella parte finale, sulle scale, quando dicono: «mi spiace, ma non si vede niente». Lei ci ha detto poi che avete parlato a lungo, in quanto piloti, di un incidente che ha impressionato l'opinione pubblica italiana ed anche noi. Nel corso del colloquio non fate mai riferimento a questo fantomatico *tape*? Sarebbe logico che se ne parlasse perchè quel nastro non è estraneo al fatto.

SANTUCCI. Non se ne è parlato più perchè l'argomento *tape* era finito. Da esso non si vedeva niente e quindi semmai si discuteva di altre ipotesi. Per esempio del fatto che una settimana prima in un atterraggio aveva battuto la coda.

ZAMBERLETTI. Quindi anche lui, dopo il colloquio, al *tape* non ha fatto più riferimento.

SANTUCCI. Con me no.

ZAMBERLETTI. Vorrei cercare di capire di quale nastro si trattava. È sicuro che fosse un nastro, perchè altrimenti avrebbero detto «documenti» o «carte». I nastri non erano infiniti: o era quello di Ciampino, o era quello di Licola...

PRESIDENTE. No. Licola non aveva nastro.

ZAMBERLETTI. Un momento. A Licola c'è il fonetico-manuale, quindi non c'è un nastro visivo, ma c'è il nastro della conversazione, che ha registrato tutto il dialogo.

SANTUCCI. Non lo so.

ZAMBERLETTI. Questo è un dato molto importante da chiarire. I centri di difesa aerea, anche se hanno il fonetico-manuale, non hanno il nastro delle immagini ma quello del parlato.

SANTUCCI. Non lo so.

PRESIDENTE. Sul nastro del parlato non c'è mai stato problema.

SANTUCCI. Le registrazioni terra-bordo-terra sono sempre ricostruite.

ZAMBERLETTI. Anche quelle della difesa aerea?

SANTUCCI. Certo.

ZAMBERLETTI. Questo lo dico perchè nel caso di aerei in volo di nazionalità italiana, il dialogo tra la coppia in volo e la difesa aerea è costante. Non c'è solo la costanza della immagine, ma anche quella del dialogo, da centro radar a centro radar.

Allora poteva essere soltanto il nastro di Ciampino o del radar della difesa aerea di Marsala.

PRESIDENTE. Se mi permette, dovrei dirle di no per Marsala, perchè per sbloccare Marsala ci sono voluti notevoli interventi. Soltanto nel dicembre il giudice Santacroce volando a Palermo riuscì ad impossessarsi dei nastri di Marsala. Quindi il solo nastro possibile era quello di Ciampino.

ZAMBERLETTI. Quindi è inesatto dire che non sappiamo di quale nastro si parla.

MACIS. Questa mi sembra una affermazione singolare, perchè, a rigore, non poteva essere neanche quello di Ciampino. Rana non poteva avere nemmeno quello.

ZAMBERLETTI. Quindi non poteva avere nessuno dei due.

PRESIDENTE. Ma se lo avesse avuto, con ogni probabilità...

MACIS. Quello che voglio dire è che si tratta di un capitolo da accertare e credo che il generale Santucci non ci possa aiutare.

ZAMBERLETTI. Dobbiamo arrivare all'accertamento di quale dei due nastri ha portato con sè. Infatti era impossibile per lui avere entrambi. Quindi se la possibilità si è verificata poteva essere sia l'uno sia l'altro.

PRESIDENTE. È teoricamente così, però in quei giorni, come abbiamo letto in precedenti dichiarazioni, dei nastri furono fatti alcuni duplicati. L'originale fu dato alla Selenia, le copie furono date agli

americani, alla Douglas e all'Alitalia. Quindi c'erano molti nastri in circolazione. Stiamo tuttora cercando di capire dov'è l'originale e chi lo ha avuto, nonchè di quale nastro poteva disporre Rana. Ma se di qualcosa poteva disporre, era solo di quello.

Vorrei passare ora alla seconda parte della sua dichiarazione. Quando recentemente il giudice ha chiesto il fonetico-manuale di Licola ha appreso, andando sul posto, che il materiale era stato distrutto alcuni anni prima. Nella sua dichiarazione lei si riferisce a questa o ad altra distruzione di nastri.

SANTUCCI. Mi riferisco a quella, ma non a una distruzione di nastri. Mi riferisco alla visita recente del professor Blasi, il professor Lecce e questo perito di parte civile, credo che sia il comandante Plantulli.

PRESIDENTE. Ma questo si inquadra nella richiesta di acquisizione da parte del magistrato del materiale di Licola, che era già stato sequestrato anni prima. Quando nel 1988 il magistrato cercò di acquisirlo apprese che era stato distrutto quattro anni prima. Lei si riferisce a questo fatto?

SANTUCCI. Sì. Ho portato con me (poichè credo che giustamente vogliate saperne di più) un modello DA-1.

Ora, cosa avveniva a Licola? A Licola c'era un sottufficiale (o anche un ufficiale) davanti ad un tubo catodico, collegato via radio con altre due persone: una di esse era generalmente un aviere, che compilava il modello DA-1, mentre l'altra era anch'essa un aviere, oppure un primo aviere o un sottufficiale, che riportava su una lavagna di plastica trasparente i «punti» relativi al velivolo (o alle tracce, dato che si trattava di una postazione di difesa aerea). Di modelli DA-1 se ne potevano fare uno al giorno, uno ogni due giorni oppure uno in venti minuti; infatti, su ciascuna linea vengono riportati gli orari in cui compare e in cui si perde la traccia. Si tratta comunque, di una trascrizione fatta in maniera molto rudimentale e approssimata, spesso scarabocchiata. Ciò che è valido (soprattutto ogni volta che vi siano un'esercitazione o una richiesta, come nel caso in oggetto) è il documento sottoscritto dal comandante del Gram. Si tratta di una trascrizione del modello DA-1 effettuata con il comandante capo controllore e alla presenza dell'aviere che aveva compilato il modello DA-1; è una trascrizione ufficiale, battuta a macchina e firmata dal comandante del centro, che la trasmette poi a chi ne abbia fatto richiesta.

Nel caso specifico, il modello DA-1, dopo pochi giorni, su richiesta dell'autorità giudiziaria (così mi sembra di ricordare; ad ogni modo, le relative informazioni sono riportate nel rapporto Pisano), venne accuratamente e integralmente trascritto e firmato dal comandante del Gram e dal comandante capo controllore. Il documento ufficiale (di cui è disponibile l'originale custodito in cassaforte) è stato inviato alla procura della Repubblica, al comandante del Roc di Martina Franca e allo stato maggiore della II Regione aerea, che mi onoro di comandare, dopo sette-otto giorni, credo in data 11 o 7 luglio. Tengo a ribadire che il documento valido, agli occhi di una persona esperta, non è tanto il

modello DA-1, quanto la sua trascrizione ufficiale regolarmente sottoscritta dal comandante del centro. Infatti, nel caso del modello DA-1, potrebbe anche trattarsi di un falso, del resto l'aviere non lo firma. Pertanto, come ripeto, è valido il documento sottoscritto dal comandante del Gram.

Ora questi documenti originali furono mandati (ed io non soltanto ho l'originale in ufficio in cassaforte, ma ho portato la copia qui) dopo sette-otto giorni dall'incidente. Il famoso libretto arancione con i modelli DA-1, insieme a tutte le altre centinaia di libretti che mensilmente si facevano, devono, secondo una direttiva dell'Aeronautica del 1966 (peraltro allegata alla relazione Pisano), essere distrutti dopo un anno. Nel caso specifico, invece, il modello DA-1 venne distrutto dopo quattro anni, stando almeno a quanto mi è stato riferito dagli ufficiali. La trascrizione, regolarmente sottoscritta, è stata trasmessa alla magistratura, al Roc di Martina Franca e allo stato maggiore della II Regione aerea. Una copia è dunque custodita anche nel mio ufficio. Ho voluto ribadirlo perchè secondo quanto riportato dalla stampa, sembrava che l'Aeronautica avesse volutamente sottratto dei documenti.

PRESIDENTE. È un problema che riguarda soprattutto il magistrato, che avendo posto sotto sequestro tutta la documentazione riteneva che non potesse essere distrutto nemmeno un foglio di carta. Anche noi, però, abbiamo lo stesso problema; infatti, il confronto tra il modello DA-1 e la trascrizione avrebbe potuto rivestire un certo interesse. Il magistrato ha constatato che non gli era stata data comunicazione della distruzione del modello DA-1, che pure aveva posto sotto sequestro.

ZAMBERLETTI. Ma i dati non sono registrati anche su nastro?

SANTUCCI. No. La trascrizione viene eseguita con il sistema che ho descritto poco fa. Che io sappia, comunque, non ce ne sono. Prenda però la mia risposta con il beneficio di inventario; infatti, non ho mai prestato servizio in un sito radar ed ho appreso queste procedure in accademia.

DE JULIO. Sono fogli sciolti?

SANTUCCI. No, sono numerati pagina per pagina.

DE JULIO. Sono vidimati?

SANTUCCI. No. Vi mostrerò comunque copia dei documenti trasmessi all'autorità giudiziaria e sottoscritti dai comandanti responsabili, nonché alcuni modelli DA-1.

*(Il generale Santucci mostra alla Commissione alcune registrazioni su modelli DA-1 e copia della trascrizione ufficiale dei dati radar del centro di Licola relativa al giorno dell'incidente).*

PRESIDENTE. Lei ci ha poi mostrato la trascrizione dell'originale, relativo al giorno del disastro di Ustica, inviato l'11 luglio successivo.

SANTUCCI. Il termine usato dal comandante è quello di «plot-taggi»...

PRESIDENTE. Comunque, quello che a me interessa e che deve risultare a verbale è che lei ci ha fatto vedere questo documento che non è stato distrutto, di cui esiste ancora l'originale che è quello che solitamente gli ufficiali, con l'assistenza dei sottufficiali e degli avieri, ricostruiscono sulla base dei registri immediatamente scritti uno o due giorni dopo la redazione dei modelli DA-1, per essere conservati un anno.

SANTUCCI. In questo caso sono stati conservati quattro anni.

PRESIDENTE. In questo caso furono conservati quattro anni perchè erano stati posti sotto sequestro.

Ella, generale Santucci, ci ha detto che i registri di base, dove gli avieri trascrivono immediatamente ciò che vede l'operatore, sono stati distrutti tre anni dopo l'anno di vigenza. L'episodio al quale ci si riferisce è che quando la magistratura si è accorta di questo è sorto un «incidente». La magistratura ha specifici motivi per essere irritata, perchè su una questione del genere il confronto aveva motivo di essere svolto. (*Commenti del generale Santucci*). Dico queste cose anche se non sono un tecnico.

BOSCO. Ai sensi della procedura dell'Aeronautica il documento che fa fede è solo quello che viene sottoscritto da un ufficiale e solo per motivi di tranquillità si conserva il brogliaccio, il quale non essendo firmato da nessuno non ha alcun valore.

SANTUCCI. Talvolta esso è firmato dagli avieri responsabili, mentre altre volte non è firmato affatto, per cui ha un valore relativo.

BOSCO. Quindi, se non ho capito male ciò che è stato detto, il documento ufficiale è redatto con una certa procedura, cioè viene firmato al termine da una persona responsabile.

SANTUCCI. Viene firmato dal comandante che se ne assume la piena responsabilità.

BOSCO. Quindi, questa procedura dà ufficialità, secondo la procedura dell'Aeronautica, poi il magistrato ha sequestrato questi modelli...

PRESIDENTE. Senatore Bosco, ciò avviene nei casi normali. Qui invece stiamo parlando di un incidente che ha fatto sì che la magistratura ponesse sotto sequestro del materiale.

ZAMBERLETTI. Vorrei capire la questione. Vi è un operatore che si trova davanti allo schermo e che vede le tracce. Se il *target* è italiano, cioè un velivolo della difesa aerea nazionale, quell'operatore è anche il responsabile del guida-caccia?

SANTUCCI. Non le so rispondere onestamente perchè non me ne intendo; ho approfondito le mie nozioni solamente per questa prima parte. Io credo che il tutto passi ad un altro schermo radar, dove c'è il guida-caccia.

ZAMBERLETTI. Comunque, che gli operatori siano uno o due, l'altro fa sempre il guida-caccia. Ma quale traccia viene lasciata della sua funzione di guida-caccia? È scritta, orale o incisa su nastro nel fonetico-manuale?

SANTUCCI. Onestamente non lo so, ma se mi consente le risponderò per iscritto con la massima precisione, perchè non ho mai lavorato in questo campo.

PRESIDENTE. Generale, il documento ufficiale che poi rimane, dimostra che era stata vista un'unica traccia, oppure altre tracce?

SANTUCCI. Dimostra che non è stata vista alcuna traccia.

PRESIDENTE. Lasciamo stare Fiumicino o Marsala; relativamente a Licola, da questo documento ufficiale firmato allora, oggi non risultano altre tracce?

SANTUCCI. No.

PRESIDENTE. Lei quindi dice che non risulta nulla!

SANTUCCI. A tal proposito vi sono le dichiarazioni dei comandanti.

PRESIDENTE. Generale Santucci, lei conferma che tra coloro che si presentarono al 22° Gram di Licola c'era anche un perito di parte civile, il comandante Plantulli?

SANTUCCI. Sì, si presentò in qualità di perito di parte civile.

BOSCO. Perchè questa persona si trovava tra i periti?

SANTUCCI. Mi fa piacere che mi sia stata rivolta questa domanda. Io ho avuto ordine dal sottocapo di stato maggiore, generale Meloni, di fornire tutta la massima collaborazione in maniera completa ed assoluta; e quest'ordine è stato trasmesso al comandante del centro, cioè al comandante Pagliacci, tuttora in carica. A quest'ultimo io ho dato anche l'ordine di relazionare completamente in merito alla visita, agli orari, eccetera.

Il comandante Pagliacci mi ha relazionato il giorno 8 marzo in questi termini: «Il giorno 6 marzo alle ore 16 sono stati ricevuti nell'ufficio dello scrivente il professor Blasi, il professor Lecce della commissione di Ustica e il comandante Plantulli perito di parte civile della commissione stessa».

A quel punto io in persona ho chiamato il professor Lecce dicendogli che avevo ricevuto l'ordine di fornire la massima collaborazione,

ma poichè questo Plantulli peraltro era un ex controllore poi diventato pilota ed anche un ex militare, gli ho detto di riferirmi per favore a quale titolo era intervenuto il comandante Plantulli. Il professor Lecce di persona mi disse che il perito di parte civile aveva diritto di andare con loro.

A quel punto, avendo avuto l'ordine di dare la massima collaborazione non mi sono opposto.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il generale Santucci per la sua cortese collaborazione. Se dovessimo avere bisogno di lei la chiameremo nuovamente.

Dichiaro chiusa la presente audizione.

*La seduta termina alle ore 20,30.*