

27ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 26 LUGLIO 1989

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

PRESIDENTE. Passiamo alle informazioni preliminari. Comunico che il senatore Coco è stato nominato sottosegretario alla giustizia. A nome della Commissione gli rivolgo un augurio di buon lavoro nel suo nuovo incarico.

BELLOCCHIO. Consenta di estendere identico augurio al collega Rebullà diventato anch'egli sottosegretario; lo stesso vale per Paganelli e Grippo.

PRESIDENTE. A tutti i colleghi Coco, Rebullà, Paganelli e Grippo rivolgo lo stesso augurio e un affettuoso saluto.

Voglio informare anche la Commissione che dall'ultima seduta è pervenuta, dalla Rai, la videoregistrazione dello «Speciale Tg1» del 30 settembre 1986 con l'intervista del ministro Amato che più volte ricorre. Sempre dalla Rai è pervenuta la videoregistrazione della trasmissione «Telefono giallo» del 6 maggio 1988 dedicata ad Ustica; sempre dalla Rai la videoregistrazione della trasmissione «Tg1 sette» del 1° novembre 1988 con l'inchiesta su Ustica.

Dal Tar del Lazio mi è stata mandata la decisione del 27 ottobre 1987 sul ricorso proposto dall'ammiraglio Geraci contro il provvedimento del Ministero della difesa di sospensione. Per essere più preciso è stato l'ammiraglio Geraci a far pervenire (altrimenti sembrerebbe una nostra richiesta) questa decisione contro il provvedimento del Ministero della difesa di sospensione dall'impiego per motivi disciplinari della durata di cinque mesi per iscrizione alla P2.

Su questo c'era stato non dico un incidente ma un contrasto all'interno della Commissione; adesso abbiamo acquisito questo documento e poi vedremo come affrontare anche questo problema. Non ho esaminato questo documento, ma vorrei farlo esaminare; con esso si sostiene che nel merito il Tar del Lazio ha detto che egli non apparteneva alla P2.

Potremmo nominare qualcuno, con le garanzie che potremmo vedere anche nell'Ufficio di presidenza, per un esame interno di questo problema; oppure potremmo procedere attraverso altre procedure.

Inoltre c'è un esposto del signor Piero Castro, un esposto di tipo esoterico anch'esso a disposizione della Commissione.

BELLOCCHIO. Se non fosse stato l'ammiraglio Geraci mi sarei preoccupato io di far pervenire alla Commissione la sentenza del Tar. Voglio raccomandare ai colleghi di farne una attenta lettura perchè a mio avviso il motivo maggiore di doglianza dell'ammiraglio Geraci verte sul fatto che la punizione gli è stata notificata dopo i 90 giorni; quindi il Tar si è pronunciato per l'accoglimento proprio in virtù di questa violazione dello statuto del pubblico impiego.

A mio avviso restano ferme tutte quante le considerazioni che ho fatto sull'appartenenza alla P2 dell'ammiraglio Geraci.

TEODORI. Come è noto sono molto interessato alle questioni relative alla P2 e dintorni tanto è vero che ho proposto che in fondo questa Commissione svolgesse l'attività principale su questa faccenda rimasta aperta. Per esempio interrogare immediatamente Ortolani e Gelli, cosa sulla quale non capisco perchè non si faccia un passo avanti.

PRESIDENTE. Il passo avanti l'abbiamo fatto. Ho attivato immediatamente il gruppo di lavoro su Gelli che, all'unanimità dei presenti, ha già avviato la costruzione del meccanismo di interrogatorio di Gelli stesso.

TEODORI. Parlavo di un passo avanti nel senso dell'audizione vera e propria dei due personaggi.

Questa era solo una premessa per dire che sono interessato a conoscere se i vari personaggi sono veri piduisti, mezzi piduisti, tre quarti di piduisti, piduisti con patente; però mi pare che perdere tempo a vedere se il bollo di piduista dell'ammiraglio Geraci è vero o non è vero e nominare una sottocommissione mi sembra un'attività che non rientri nel compito di questa Commissione, anche se per molti di noi è un tema appassionante.

PRESIDENTE. Ho solo detto che tra i documenti arrivati c'era anche questo e poi avremmo visto come leggerli perchè se l'onorevole Bellocchio sollevasse il problema formale...

TEODORI. Non credo che questa Commissione abbia il compito di confermare o meno il bollo di piduista.

PRESIDENTE. C'è stato una specie di incidente in Aula. Se non avesse mandato questo documento l'ammiraglio Geraci l'onorevole Bellocchio ha detto che lo avrebbe fatto lui; dunque lo metto a disposizione dei commissari.

TEODORI. Siccome ha detto che voleva nominare una sottocommissione, dico che questo non mi sembra il caso, non sia pertinente e non ci aiuti nei nostri compiti istituzionali.

BELLOCCHIO. Avrà letto, signor Presidente, dalla stampa negli ultimi giorni che c'è stata una rinuncia da parte dell'avvocato Montorzi al suo mandato in difesa delle vittime della strage di Bologna; si tratta di un ex ufficiale dei Carabinieri, iscritto al Fuan e via discorrendo. Avendo letto gli articoli della stampa, mi sembra che siamo in presenza di una rinuncia ambigua. Proprio per avvicinarci come approccio al caso Gelli le chiedo di fissare un'audizione nel corso della quale possiamo sentire questo avvocato Montorzi e vedere quali motivi lo hanno indotto dopo 9 anni a rinunciare al suo mandato in difesa delle vittime della strage di Bologna.

Questa richiesta la avanzo formalmente a nome del Gruppo comunista.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sono stato preceduto dal collega Bellocchio, tuttavia volevo sollevare un altro aspetto che potrebbe riguardare la stessa questione.

Prima della rinuncia dell'avvocato Montorzi alle parti civili, c'è stato un incontro tra il pubblico ministero Mancuso, del processo di Bologna, e Gelli. Di questo incontro è stata pubblicata una piccola notizia sul «Resto del Carlino» e, essendovi stato un processo di primo grado ed essendo stato fissato recentemente il processo d'appello, non si riesce a capire cosa stia a significare questo incontro tra il pubblico ministero Mancuso e Gelli, che precede la rinuncia dell'avvocato Montorzi alle parti civili.

Vorrei pregare formalmente il Presidente di accertare questo fatto e attivare tutti gli strumenti per capire qualcosa di più sull'argomento.

PRESIDENTE. Se non ci sono obiezioni alla richiesta che ha avanzato prima l'onorevole Bellocchio e poi l'onorevole Staiti di Cuddia, potremmo prendere contatti per effettuare questa audizione di Montorzi che si collega anche ad un'altra, diversamente strutturata, che è quella che avevamo già concordato del capitano La Bruna per tutto il periodo delle stragi. Naturalmente questo dovrebbe avvenire dopo le vacanze perchè la settimana prossima c'è la chiusura e non credo di essere in grado di organizzarla per questa settimana.

Se non ci sono obiezioni prendo l'impegno di portare avanti queste due convocazioni.

Per ultimo voglio informare la Commissione che l'onorevole Lagorio nel restituirmi, per le correzioni formali, il resoconto della sua audizione ha apportato una correzione che considero non formale e, per accettarla, devo avere l'autorizzazione della Commissione perchè mi sembra che spostati in qualche modo i termini.

Esattamente l'onorevole Lagorio aveva detto: «Solo a dicembre, a seguito di una denuncia pubblica di fronte al paese della caduta di un velivolo colpito da un missile, la cosa prese consistenza, ma a luglio si trattava soltanto di una voce che mi sono tenuto nel foro interiore, diramandola soltanto all'interno delle Forze armate. Non vi era però alcun riscontro che l'avvalorasse». Adesso, nel restituirci il testo della sua audizione, egli cancella la frase: «diramandola soltanto all'interno delle Forze armate». Ora, poichè ha una certa importanza il fatto che egli l'abbia diramata o meno, io non posso accettare senza il vostro

consenso o dissenso una correzione di questo tipo, che muta profondamente il significato di una risposta.

BOSCO. Signor Presidente, vorrei far notare che l'istituto della correzione dei resoconti stenografici comporta anche al Senato e alla Camera che talvolta si modifichino alcuni pensieri o alcune cose dette. Pertanto, se ad una più attenta riflessione, l'audito vuole lasciare solo quella dichiarazione non riesco a capire perchè noi dobbiamo impedirglielo. D'altra parte, sono passati nove anni dal momento dei fatti in questione e quindi non consentire un'ulteriore riflessione mi pare veramente una formalizzazione eccessiva. Pertanto, sono assolutamente favorevole all'accettazione di questa correzione.

PRESIDENTE. Innanzitutto, vorrei farvi presente che non ho espresso alcun parere in merito alla questione che vi ho sottoposto e quindi vorrei ricordarvi che il nostro Regolamento recita: «Alle persone ascoltate sarà sottoposto, appena possibile, il resoconto stenografico della audizione o della deposizione perchè lo sottoscrivano. Delle eventuali richieste di rettifica il Presidente informa la Commissione che delibera in merito». Era mio dovere, dunque, sottoporre alla Commissione tale correzione che mi è sembrata non puramente formale. Se la Commissione ritiene che essa sia ammissibile, io non ho espresso alcun parere contrario in proposito.

BOATO. Signor Presidente, vorrei fare una proposta. È evidente che questa correzione modifica nella sostanza e non nella forma quello che l'allora ministro Lagorio ha detto. È altrettanto evidente però, a prescindere dal fatto che egli l'abbia detto in buona o cattiva fede, cosa su cui non possiamo che esprimere un giudizio politico, che è diritto dell'onorevole Lagorio fare questa rettifica. Pertanto, io proporrei alla Commissione di accettare tale correzione però facendo risultare a verbale che essa modifica nella sostanza la precedente dichiarazione. Quindi, acconsentiamo che il ministro Lagorio apporti la sua modifica, perchè magari ha ricostruito meglio le circostanze, però sottolineiamo che essa corregge la versione che lui aveva dato dei fatti e non soltanto la forma letteraria.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, io non sono d'accordo con il collega Boato perchè ritengo che una persona come l'ex ministro Lagorio, avendo avuto a disposizione molti anni per riesaminare i fatti, nel momento in cui depone o si fa audire da una Commissione parlamentare, ha il dovere e il diritto di pesare molto attentamente le parole, soprattutto in un passaggio che assume un significato estremamente rilevante. Se venisse accolta l'ipotesi di accettare questa correzione, io mi vedrei obbligato a chiedere formalmente che l'onorevole Lagorio torni qui a spiegare per quale ragione ha ritenuto di modificare questa affermazione, a mio modo di vedere, di notevole rilevanza.

DE JULIO. Io credo che la proposta di mediazione del senatore Boato possa essere accolta, però soltanto in maniera molto limitata. Il

verbale della volta scorsa, cioè, non deve essere modificato perchè ciò che ha dichiarato l'onorevole Lagorio va registrato fedelmente per quanto attiene alla sostanza. Noi possiamo però nel verbale di oggi, come peraltro verrà comunque fatto, prendere atto che l'onorevole Lagorio ci ha comunicato che non intendeva fare una certa affermazione, il che è cosa ben diversa dal modificare il resoconto dell'audizione: In questo modo, non vi è alcuna difficoltà da parte nostra ad accogliere la modifica.

BELLOCCHIO. Intanto qui è stato citato il caso dei parlamentari che correggono il testo dei propri interventi alla Camera e al Senato. Ebbene, vorrei far notare che in questo caso ciò avviene nell'immediato, nel senso che subito dopo aver pronunciato un discorso il parlamentare ha sotto mano il testo per rivederlo. Qui siamo invece in un caso del tutto diverso in quanto il verbale è stato mandato al ministro Lagorio dopo otto giorni e dopo altrettanti giorni egli ce l'ha restituito. Tuttavia, mi rendo conto che egli è stato sentito da noi in audizione libera e non formale e quindi bisogna prendere atto del ripensamento che l'onorevole Lagorio ha avuto sull'argomento.

In virtù di queste considerazioni, dunque, sono d'accordo con coloro i quali sostengono che il testo del resoconto stenografico non possa essere modificato, ma che tuttavia noi oggi prendiamo atto del ripensamento che il ministro Lagorio, a distanza di alcuni giorni dalla audizione, ha ritenuto fare in merito alle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Se non vi sono difficoltà ad accettare questa impostazione, così resta stabilito.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DEL GENERALE ZENO TASCIO

PRESIDENTE. Signor generale, la ringrazio per aver accettato il nostro invito. Noi l'abbiamo convocata dinanzi alla nostra Commissione, che in questo momento sta indagando sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica, nella sua qualità di responsabile del Sios Aeronautica all'epoca dell'incidente. Noi abbiamo ascoltato la volta scorsa i responsabili del Sios Marina ed Esercito e siamo stati lieti in quella occasione di accogliere la sua richiesta di rinvio dell'audizione in quanto quel giorno coincideva con le nozze di sua figlia.

Signor generale, noi, come abbiamo fatto con i suoi colleghi, vorremmo innanzitutto capire quali erano i compiti istituzionali del Sios Aeronautica all'epoca in cui avvenne l'incidente di Ustica e il mese successivo quando si verificò la caduta del Mig libico.

TASCIO. La ringrazio, signor Presidente, e saluto gli onorevoli membri della Commissione. Prima di cominciare, vorrei chiederle una cortesia dal momento che sono passati alcuni anni dai fatti oggetto della vostra indagine e che in questi anni ho assolto diversi incarichi. Pertanto, ho preparato una mia memoria, fermando i miei ricordi al momento dei fatti, della quale darei lettura, con il suo permesso, per

poi essere a disposizione di eventuali domande su quello che ho o non ho detto.

PRESIDENTE. Proceda pure, signor generale.

TASCIO. Desidero esprimere vivo ringraziamento a lei, signor Presidente, ed agli onorevoli membri della Commissione per il privilegio che mi si offre di rendere conto delle attività da me svolte in occasione dell'incidente al velivolo DC9 su Ustica il 27 giugno 1980 e dell'incidente al velivolo Mig 23 a Castelsilano il 18 luglio 1980.

Desidero portare all'attenzione degli onorevoli parlamentari i fatti a mia conoscenza relativamente ai due episodi, nel quadro delle attribuzioni di responsabilità che allora mi competevano come capo del 2° reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, comunemente denominato Sios: incarico da me ricoperto dal 10 aprile 1979 al 16 dicembre 1981, nel grado di generale di brigata aerea.

Preciso che le competenze assegnate al 2° reparto hanno carattere tecnico-operativo, come già illustrato dall'ammiraglio Geraci e dal generale Gavazza, e nel caso del Sios Aeronautica consistono, di preminenza, nel mantenere aggiornata la situazione e le caratteristiche delle forze aeree dei paesi costituenti minaccia per la Nato e di paesi potenzialmente ostili, a raffronto con le forze aeree schierate nei paesi alleati e nel territorio nazionale.

BOATO. Domando scusa, il riferimento alle due deposizioni precedenti da dove lo ricava?

TASCIO. Ho letto il resoconto sommario di quella seduta.

PRESIDENTE. Proseguia pure nella lettura della sua memoria, generale.

TASCIO. Nell'esercizio delle mie funzioni sono stato interessato al tragico incidente del velivolo DC9 dell'Itavia ed in epoca successiva al rinvenimento di un velivolo libico Mig 23 in territorio del comune di Castelsilano: in merito a questi eventi riferisco quanto di mia personale esperienza e conoscenza.

Per quanto riguarda l'incidente al velivolo DC9 Itavia del 27 giugno 1980, la situazione delle Forze armate al momento dell'incidente, in termini di organizzazione, di forze, di mezzi disponibili, con l'indicazione delle norme e delle procedure in vigore, è stata evidenziata nella relazione sulla inchiesta affidata al Cisma dal signor Ministro della difesa il 17 marzo 1989 e consegnata nel mese di maggio scorso.

Come emerge in detta relazione il 2° reparto Sma non ha compiti assegnati per un simile evento: gli organi istituzionalmente preposti al controllo dell'attività di volo in corso ed al soccorso hanno svolto nel merito tutte le azioni spettanti come specificato dal capo di Stato Maggiore Aeronautica.

In merito all'incidente sono stato, in epoca successiva, interessato per i seguenti aspetti ed ho sviluppato le azioni che di seguito specifico.

1. *Materializzazione su carta geografica degli avvistamenti dei radar di Licola e Marsala il giorno 26 giugno 1980 dalle ore 18 alle ore 21*

In data 11 luglio 1980, i Comandi del centro radar di Licola e di Marsala, trasmettevano ai Comandi superiori i dati relativi agli avvistamenti radar effettuati il giorno 27 giugno 1980 tra le ore 18 e le ore 21: i dati venivano notificati in forma alfa-numerica e necessitavano di una trasposizione in coordinate geografiche per essere evidenti anche a persone non esperte di procedure di difesa aerea.

Il Sismi, anch'esso destinatario di questi dati, richiedeva al 2° reparto dello Stato Maggiore Aeronautica la trasposizione degli stessi su cartine geografiche: in data 14 agosto il 2° reparto trasmetteva quanto richiesto.

2. *Identificazione «rottami» rinvenuti nel tratto di mare interessato dell'incidente*

In data 4 luglio 1980 il colonnello Bompreszi ed il maresciallo Zecchini, del 2° reparto Sma, effettuarono, insieme al tenente colonnello Argiolas dell'Ufficio sicurezza volo del 3° reparto Sma, un sopralluogo sull'aeroporto di Boccadifalco per verificare se alcuni materiali recuperati nel Tirreno dopo l'incidente, appartenessero al velivolo coinvolto.

Alla presenza di altro personale i materiali disponibili furono esaminati e parte di essi furono riconosciuti come appartenenti certamente al velivolo, altri presumibilmente come carico a bordo del velivolo, mentre altri ancora come materiale proveniente da navi in transito: non fu esaminato altro materiale recuperato in quanto già sistemato in scatoloni sigillati a disposizione della Commissione di inchiesta.

Della visita fu redatta relazione firmata dal tenente colonnello Argiolas e da me trasmessa al gabinetto del Ministro della difesa in data 9 agosto 1980.

3. *Precisazione al sostituto procuratore dottor Giorgio Santacroce*

In relazione a notizie pervenute agli organi di stampa in termini talvolta distorti, lo Stato Maggiore Aeronautica inviava a Stamadifesa ed al gabinetto del Ministro alcune precisazioni circa:

- la mancanza di esercitazioni aeree nell'area al momento dell'incidente;
- la non presenza di navi e velivoli della 6^a flotta nell'area dell'incidente, come affermato dal competente comando statunitense;
- la mancanza di attività sul poligono di Salto di Quirra al momento dell'incidente;
- l'assenza di tracce radar sconosciute in prossimità della zona dell'incidente, rilevata dai radar di Licola e Marsala;
- il regolare funzionamento del radar di Marsala al momento dell'incidente e l'interruzione del servizio di avvistamento 4 minuti dopo;

- l'avvenuto ritrovamento di un relitto nelle acque di Messina, identificato inequivocabilmente come un bersaglio superficie-aria lanciato tra il 7 giugno 1979 ed il 22 gennaio 1980.

Copia di queste precisazioni è stata da me inviata al sostituto procuratore dottor Santacroce in data 23 dicembre 1980.

4. Identificazione di un relitto ripescato il 20 settembre 1980

Nel settembre 1980, personale del 2° reparto Sma ha effettuato un sopralluogo al fine di identificare un relitto ripescato nelle acque di Messina.

Il relitto fu chiaramente identificato come parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo Becchcraft AQM - 370. Tale tipo di bersaglio è stato utilizzato dalla Meteor sul poligono di Salto di Quirra nel corso del programma Helip-Oplo relativo alle prove di tiro in Europa del missile S/A «Improved Hayk».

In quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 7 giugno 1979 - 22 gennaio 1980: la società Meteor ed il comando del poligono hanno all'epoca confermato che nessun altro bersaglio di questo tipo è stato lanciato dopo il mese di gennaio 1980.

Queste informazioni le ho trasmesse al gabinetto del Ministro e con esse concludo la mia esposizione relativamente all'episodio del DC9. Proseguirei allora a parlare della questione del Mig 23.

Il giorno 18 luglio 1980 nelle ore pomeridiane mi trovavo in riunione con altri capi reparto nell'ufficio del sottocapo di Sma, generale Ferri; alle ore 16 circa il generale Ferri mi informava del rinvenimento in località Castelsilano di un velivolo di nazionalità sconosciuta e mi incaricava di recarmi sul posto al fine di assumere immediate informazioni sull'accaduto.

Nell'assegnarmi l'incarico il sottocapo precisò che testimoni oculari avevano visto volare il velivolo a bassissima quota, avvertendo subito dopo il rumore di una sorta di esplosione: gli stessi testimoni avevano informato i locali Carabinieri i quali, recatisi subito sul posto, avevano individuato, secondo quanto assicuratommi dal generale Ferri, e piantonato, i rottami di un velivolo con scritte in lingua straniera rinvenendo il corpo di un pilota morto con tratti somatici chiaramente non italiani.

Sono atterrato all'aeroporto di Lamezia Terme e di lì ho raggiunto Castelsilano a bordo di una vettura del locale Comando carabinieri: sono arrivato a Castelsilano dopo le ore 21 e quindi nella impossibilità di vedere subito i rottami. Ho incontrato la stessa sera il sindaco ed alcuni civili e militari che non conoscevo: l'ufficiale dei Carabinieri in loro presenza mi rese noto che il signor pretore aveva nello stesso pomeriggio autorizzato la rimozione della salma del pilota e ordinata la sua sepoltura.

Lo stesso ufficiale dei Carabinieri, alla presenza di altri militari e civili, mi mostrò il «processo verbale di descrizione, ricognizione e sezione di cadavere»; lessi il documento firmato dal pretore di Castel Silano dottor Ruggeri e dal cancelliere signor Sabaterrale (questo è, perlomeno, il nome che io decifro, per cui potrebbe non essere quello

esatto), ove sulla scorta della perizia fatta dal dottor Scalise, medico condotto, gli stessi affermavano che (do lettura testuale di quanto scritto in questo verbale): «alle ore 17 del giorno 18 luglio 1980 è stato rinvenuto un cadavere di sesso maschile, dall'apparente età di 25 anni, bocconi con le braccia aperte e gambe divaricate di colorito scuro ma di razza bianca, capelli ondulati neri (crespati) corti» (*omissis*). Dopo aver citato indumenti ed oggetti rinvenuti e consegnati ai Carabinieri verbalizzanti, il documento prosegue: «spogliato con la dovuta cautela il cadavere, il perito dà atto che è di sesso maschile, presenta schiacciamento di tutte le ossa craniche con fuoriuscita di materia cerebrale, nonchè fratture varie ed esposte con brandelli di carne su tutte le parti del corpo. Incipiente stato di decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento per spapolamento delle viscere addominali».

Preciso di non aver esaminato la salma, già avviata al locale cimitero per il seppellimento, e che non ho elementi di scienza diretta per riferire in proposito. Ho dovuto tuttavia prendere atto, anche per la mia totale ignoranza in materia di medicina legale, delle risultanze della perizia secondo cui la morte nella fase attuale per referto espresso e sottoscritto: 1) «è da attribuire a frattura cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente duro»; 2) «la stessa morte è avvenuta presumibilmente verso le ore 11,30 circa di oggi 18 luglio 1980» (cito testualmente dal verbale).

Al proposito nessun dubbio mi era dato di nutrire in ordine a tali dichiarazioni, sottoscritte dal pretore, dal cancelliere e dal medico condotto.

Nel corso del colloquio con l'ufficiale dei Carabinieri mi fu riferito che: il cadavere presentava traumatizzazioni multiple che per alcune parti del corpo potevano essere assimilate ad una sorta di depezzamento; la temperatura esterna, notevole in quella stagione in tutta l'area, era rilevante sul luogo di ritrovamento del cadavere per il copioso incendio di sterpaglie in zona limitrofa; la zona di caduta del velivolo, molto impervia, era infestata di insetti e di animali randagi e nocivi; lo stato di talune parti del corpo più traumatizzate, esposte ai fattori di cui sopra, rendevano pienamente appropriata la richiesta del medico sanitario di seppellimento della salma.

All'alba del mattino seguente sono stato accompagnato sul luogo dell'incidente ed ho notato lungo il tragitto la presenza di numerosi Carabinieri che presidiavano l'interno perimetro della zona nell'intento di impedire l'avvicinarsi di estranei. Dagli stessi Carabinieri che mi accompagnavano mi fu riferito di tentativi di sciacallaggio posti in essere da taluni che sono stati intercettati ed allontanati dalle forze dell'ordine.

I rottami del velivolo erano distribuiti in area relativamente circoscritta ed il loro stato consentiva di identificare chiaramente ed inequivocabilmente un Mig 23, aviogetto delle forze aeree del Patto di Varsavia, in uso anche presso aeronautiche di paesi arabi: nell'area si era sviluppato un incendio propagatosi nelle vicinanze per la combustione di sterpaglia.

In considerazione della necessità di decifrare alcune scritte in caratteri arabi e della mancanza di personale dell'Aeronautica militare

esperto in lingua araba, chiesi ed ottenni dal capo del 2° reparto della Marina militare, ammiraglio Geraci, la disponibilità di un linguista; la Marina militare disponeva di un esperto che fu reso disponibile e che ha consentito la traduzione di alcuni scritti ritrovati nel luogo dell'incidente.

Il tipo di velivolo, i caratteri delle scritte, la documentazione rinvenuta con l'equipaggiamento del pilota, una carta geografica di parte del territorio libico ed una carta manoscritta con indicati i dati di una navigazione a circuito chiuso da Beninà-Bengasi (nota base di rischieramento di velivoli Mig 23 in Libia) hanno consentito di attribuire alla Libia la nazionalità del pilota e del velivolo (signor Presidente, mi riferisco sempre ad un rapporto di prima impressione). In relazione a tale nazionalità, il fatto poteva avere tre possibili spiegazioni: la tentata esecuzione di un atto ostile; la tentata fuga del pilota; un errore di pilotaggio.

Al fine di assolvere il compito assegnato (dare una di queste tre possibili spiegazioni con effetto immediato) e di produrre con urgenza un sintetico rapporto di prima impressione, effettuai alcuni voli con un elicottero dei Carabinieri, pilotato dal capitano Santoliquido, atterrando in posti raggiungibili con grande difficoltà con altri mezzi, al fine di interrogare i pastori della zona, dei quali mi assicurarono l'abitudine a pascolare in giorni successivi sempre nelle immediate vicinanze (quella zona è molto impervia). Lo scopo era anche quello di accertare se il velivolo - nel suo tratto finale, prima dell'impatto - fosse stato visto volare in senso rettilineo oppure avesse effettuato virate nell'aria. Furono acquisite testimonianze dal capitano dei Carabinieri, alla mia presenza, debitamente verbalizzate: alcune di esse erano riferibili a persone che avevano visto l'aereo schiantarsi nella zona il mattino del giorno 18 luglio 1980. Apparve anche molto chiaro - e venne verbalizzato - che nessuno aveva visto il velivolo virare, che nessuno aveva sentito il rumore del motore e che molti sostenevano la rettilinearità della traiettoria di volo.

Dall'esame del relitto emersero i seguenti elementi che riepilogo con le relative considerazioni: il velivolo era chiaramente identificato come un Mig 23, aviogetto monoposto denominato in campo Nato Flogger-E (versione da esportazione): il velivolo era in dotazione a tutti i paesi del Patto di Varsavia ed a numerosi stati arabi; sui resti del velivolo erano chiaramente visibili coccarde di colore verde olivo, che identificano i velivoli militari libici; il velivolo disponeva di cannone a bordo ma era sprovvisto di proiettili; il cannone non aveva sparato in quanto non sono stati rinvenuti i bossoli che dopo lo sparo non vengono di norma espulsi, ma si raccolgono in apposito contenitore interno al velivolo; non sono stati osservati nè rinvenuti i travetti (chiamati *pylon*) su cui vengono montati i missili ed i serbatoi esterni: il travetto è solidale con il velivolo e la sua mancanza non consente il trasporto in volo di carichi esterni, siano essi missili o serbatoi; non sono state rinvenute apparecchiature elettroniche atte a disturbare e/o ingannare i radar nè apparecchiature fotografiche da ricognizione; accanto al pilota sono state ritrovate carte di volo relative alla regione nord-orientale della Libia ed un piano di volo con prue e tempi per una navigazione a circuito chiuso tra aeroporti libici nella regione menzio-

nata; il pilota non era in possesso di alcuna carta geografica dell'Italia o di qualsiasi documento con indicazioni di obiettivi militari, di aeroporti o di frequenze radio italiane; nell'area dell'incidente non vi erano obiettivi militari italiani.

Emersero inoltre i seguenti elementi: l'apparente continuità di direzione mantenuta ed osservata nelle ultime fasi del volo, unitamente alla silenziosità ascoltata, accreditavano la tesi dello spegnimento motore prima dell'impatto, da attribuirsi a mancanza di combustibile; per quanto riguarda l'incendio, fu unanime la valutazione che, pur in mancanza di carburante sufficiente ad alimentare il motore, la violenza dell'impatto ed i circuiti elettrici alimentati dalla batteria di bordo avessero innescato l'incendio del carburante comunque residuo nei serbatoi e nei circuiti di alimentazione, come pure la combustione dell'olio idraulico e dell'olio motore copiosamente disponibili a bordo e dell'alcool di raffreddamento del radar e dei pneumatici; l'assenza di azioni del pilota al verificarsi dello spegnimento del motore e la mancata utilizzazione del dispositivo di lancio come il paracadute (aveva un seggiolino eiettabile) tendevano ad accreditare l'ipotesi di uno stato emotivo confusionale o addirittura di un malore da parte del pilota.

Gli elementi e le considerazioni di cui sopra, trasmesse integralmente alla commissione d'inchiesta già nominata, mi inducevano a riferire al sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che il velivolo non era allestito per il compimento di un atto ostile, causa la mancanza di armamento a bordo; che la quantità di carburante disponibile su quel velivolo non avrebbe consentito il rientro alla base di partenza, dopo il sorvolo del territorio italiano; che era lecito formulare una ipotesi di fuga da parte del pilota, tragicamente conclusasi per difetto di navigazione e conseguente innesco di uno stato emotivo che induceva fatali errori di pilotaggio: parlo sempre di conclusioni formulate alla data del 20 luglio 1987, cioè prima ancora che la commissione d'inchiesta avesse completato la sua indagine, che in seguito non avvalorò completamente questa ipotesi. Riferii infine che l'analisi del *flight recorder*, volgarmente denominata scatola nera, rinvenuto e consegnato da me alla commissione d'inchiesta, avrebbe contribuito a confermare queste ipotesi ed a formulare conclusioni più approfondite ed esatte: per completezza di informazione, riferisco che la commissione d'inchiesta, alla conclusione dei lavori, trasmise la relazione anche alla procura della Repubblica di Crotone ed al gabinetto del Ministro della difesa in data 21 ottobre 1980.

Nei mesi successivi ho trattato per dovere d'ufficio alcuni sopralluoghi al relitto da parte di ditte incaricate di effettuare il recupero dei rottami, come da autorizzazione del Gabinetto del Ministro della difesa; in data 18 ottobre 1980, il 2° reparto, a firma del sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, notificava al Gabinetto del Ministro il termine delle azioni di recupero al 3 ottobre 1980 e l'avvenuto trasporto dei rottami in Libia nei giorni 6 e 8 ottobre a mezzo di due velivoli C 130 libici.

Nel ringraziare per l'attenzione, resto a disposizione per ogni eventuale chiarimento in ordine alle dichiarazioni stesse, riservandomi di rispondere se possibile subito, diversamente previa consultazione

degli atti d'ufficio. Sono qui venuto, lieto di portare il mio modesto contributo al chiarimento delle vicende all'esame di codesta Commissione e resto disponibile a tal fine per ogni altra futura esigenza.

PRESIDENTE. Le rivolgerò alcune domande e i colleghi faranno altrettanto. Se permette, rovescio l'ordine, cominciando dall'ultimo fatto da lei toccato, vale a dire il ritrovamento del Mig libico.

Questo Mig venne trovato il 18 luglio, cioè 22 giorni dopo la tragedia di Ustica. La nostra Commissione è interessata non all'episodio dell'aereo libico per se stesso, ma alle connessioni di data. Non stiamo conducendo un'inchiesta sul Mig libico, non avendo titoli per farlo, nè dovendo farlo. Avremmo però bisogno della certezza della data di caduta di quest'aereo. Questa certezza può derivarci da due prove: la prima è che l'Aeronautica avesse avvistato con i suoi radar automatici nelle ore in cui questo aereo è caduto e avesse registrato l'arrivo dell'aereo dalle zone di provenienza; la seconda ci potrebbe derivare dagli esami tesi ad accertare l'ora ed il giorno della morte del pilota.

Mi permetto di sollevare il primo caso, cioè quello della capacità dell'Aeronautica di fronteggiare penetrazioni di aerei potenzialmente ostili, che dovrebbe essere compito del reparto Sios. Vostro compito era l'aggiornamento e l'osservazione dei movimenti di questi velivoli, come compito dell'ammiraglio Geraci era di seguire il movimento delle navi. Della caduta di questo aereo abbiamo la versione libica: l'aereo si era alzato alle 9,45 del mattino da un aeroporto vicino a Bengasi, Benina, se non sbaglio, in coppia con un altro aviogetto. L'aereo si porta a 9.000-10.000 metri e, dopo alcuni contatti radio regolari con la base, improvvisamente perde quota e si porta a 5.000, 6.000, 7.000 metri. Il pilota dell'altro aereo lo richiama e questo risale ma poco dopo ha uno scatto in salita di altri 2.000 metri. Viene nuovamente richiamato e la base ordina al pilota dell'altro aviogetto di mettersi davanti, a segnalare con le ali al pilota dell'aereo in questione, il quale, però, secondo il suo collega, non dava segni di vita. Dalla base dicono che questo pilota ad un certo punto aveva pronunciato frasi sconnesse: abbiamo il testo in inglese del dialogo tra la torre di controllo libica ed il pilota del secondo aereo. Si parla di un malore o di qualcosa di simile. Ad un certo punto, l'altro pilota, esaurite le scorte necessarie per il rientro, abbandona il compagno e rientra. Così il caccia continua volando con il pilota automatico finchè arriva sulla Calabria e cade attorno alle 11 di mattina.

C'è un problema, che dovremo chiarire in seguito, circa l'autonomia di questo aereo, perchè nei vari documenti si riscontrano dei dubbi sulle capacità di un aereo privo di serbatoi supplementari. E lei stesso esclude che l'aereo potesse avere autonomia sufficiente per arrivare in Calabria.

Comunque, l'aereo arriva; la nostra rete di radar non lo vede. Era un aereo che volava attorno ai 9.000 metri, che non si sottraeva con manovre ai radar, che non aveva in atto meccanismi elettronici di disturbo. In quel momento la nostra rete radar era attiva. Il ministro Lagorio nel riferire alla Camera dice che la nostra rete radar in quel giorno era «attiva ed efficiente». È possibile che un aereo arrivi alle 10-10,30 della mattina e non venga visto dai nostri radar?

La prima domanda che desidero farle è: quali stazioni radar in automatico erano attive in quel momento? Otranto?

BOSCO. Vorrei sapere se stiamo facendo un'inchiesta sul Mig.

PRESIDENTE. No, ma ci interessa la data: se il radar l'avesse visto la data sarebbe accertata.

BOSCO. Mi sembrava che le audizioni di stamattina avessero tolto i dubbi.

PRESIDENTE. Ho detto che abbiamo due elementi di prova e se tutti e due risultassero le cose sarebbero più facili. Sto domandando se per caso non ci siano elementi che possano far vedere la data attraverso una registrazione dell'Aeronautica. Non faccio inchieste sui radar, sto chiedendo se per caso avevamo stazioni aperte in automatico quel giorno.

TASCIO. Sono stato convocato nella qualità di capo del 2° reparto e a quell'epoca non dipendevano da me le stazioni radar; quindi non sono titolato a rispondere a una domanda del genere. La mia esperienza di ufficiale pilota dell'Aeronautica mi consente tuttavia di darle una risposta che non è quella di responsabile della difesa che, come credo sia stato già detto, era sotto le dipendenze del generale Mangani comandante del terzo Roc di Martina Franca che aveva la giurisdizione.

Il radar che nell'area poteva avere capacità di avvistare il velivolo è quello di Otranto che opera in automatico, è un radar Nage, per lo meno credo fosse automatizzato all'epoca.

PRESIDENTE. Lo era, risulta dagli atti.

TASCIO. Non so se è già stato spiegato all'onorevole Commissione ma penso che un esperto possa illustrare compiutamente meglio di me, ancorchè io abbia esperienze nella difesa aerea, che il radar avvista una traccia grezza mentre il *software* realizza dopo un certo numero di battute che questa è una traccia reale, la riporta in sintetico al controllore che ha il dovere di identificarla. Come si identifica questa traccia? Correlando gli eventuali piani di volo di altri velivoli che si sa che sorvolano la zona e correlando il tempo, la quota, la velocità con questi dati del piano di volo si fa una identificazione. Come pure si può fare una identificazione elettronica con dei dispositivi chiamati IFF che sono degli interrogatori di carattere elettronico dei quali dispone il radar di terra e il velivolo in volo.

PRESIDENTE. Oltre ad aver fatto con l'elicottero questi atterraggi nelle zone per interrogare i pastori se avevano visto l'aereo, questo radar automatico è stato interrogato? È stato visto il nastro?

TASCIO. Non ho visto questo nastro, ma è stato acquisito dalla commissione di inchiesta presieduta dal comandante Ferracuti che ha relazionato su questo.

PRESIDENTE. Mi sembra di ricordare dalle carte che quando si è andati a cercare l'originale di questo nastro di Otranto, esso aveva subito un infortunio.

Generale, quel giorno abbiamo appreso da una relazione dell'Aeronautica che sul luogo era in corso una grossa manovra aerea e navale Nato che simulava proprio la penetrazione di aerei nemici dal Mediterraneo verso il nostro fronte. Erano in volo caccia italiani da varie basi, caccia tedeschi, partecipavano delle navi, il sistema radar era aperto con dimostrazioni di disturbo elettronico. In questo giorno, quindi, la nostra rete radar non era in una giornata normale, ma era particolarmente attenta e attiva perchè da giorni era in corso una grossa operazione. Tutto questo non aumenta la probabilità che questo aereo dovesse essere visto? Proprio la manovra intera era fatta per avvistare gli aerei.

TASCIO. Le posso confermare che il velivolo non è stato visto dalla difesa aerea perchè se lo fosse stato avrebbero mandato in volo degli aeroplani per identificarlo perchè una difesa aerea intanto esiste in quanto ha a disposizione delle coppie di velivoli pronti al decollo per intercettare tutto ciò che non è identificato. La prova che nessuno è andato in volo ad identificarlo è quella che dimostra che la difesa non ha visto.

Che poi a posteriori siano stati riepilogati questi dati, che poi si debba investigare perchè non sia stato visto questo è un altro ragionamento, ma il dato di fatto è che il velivolo non è stato visto della difesa aerea. Che possa essere un errore, che possa essere una colpa, che possa essere un fatto spiegabile o comunque giustificabile questo è un altro discorso, ma non è stato visto.

DE JULIO. Generale, non riesco a capire bene la questione. Lei dà una giustificazione indiretta: siccome nessun intercettore della difesa aerea si è alzato in volo, deduco che l'aereo non è stato avvistato. Mi sembra che non dia conto di una indagine diretta da parte del Sios Aeronautica sugli strumenti primari e delle eventuali disfunzioni di questi strumenti. Ho capito bene oppure no?

TASCIO. No.

BOSCO. Mi appare un po' strano questo discorso che complessivamente stiamo facendo. Se non ho capito male il generale è stato avvertito ad un certo punto dal sottocapo di Stato Maggiore che era caduto un aereo il giorno stesso ed è stato immediatamente inviato sul posto. Arrivato sul luogo ha trovato i rottami dell'aereo, ha verificato, ha parlato, ha sentito, ha avuto la conferma che l'aereo era caduto quel giorno e, siccome era stato inviato con queste modalità e per queste circostanze, è tornato con l'assoluta convinzione di avere acquisito il dato fondamentale di questa vicenda che adesso ha riferito complessivamente alla Commissione.

In quei giorni, nei confronti del mandato che gli era stato affidato, per quale motivo egli doveva appurare se il radar di Otranto aveva visto o meno? Per quale motivo non si poteva verificare che il radar di

Otranto non avesse visto perchè l'aereo passava a 500 o a 1000 metri? Chi indica la quota?

PRESIDENTE. Presumo che l'Aeronautica militare sia un organismo così complesso che oltre alla prova sul posto ne cerchi altre. (*Interruzione del senatore Bosco e del deputato Angelini*). Non sto facendo alcuna inchiesta, sto solo cercando di vedere se non c'era la possibilità, anche *a posteriori*, quando sono nati i problemi, perchè ne sono nati (la scatola nera è stata guardata nei mesi successivi)...

BOSCO. La scatola nera è stata consegnata alla commissione di inchiesta, se non ricordo male.

PRESIDENTE. Questo è accaduto in data successiva. A me interessa sapere se i compiti di istituto del Sios davano la possibilità di andare a vedere se la rete radar avesse visto l'aereo. Non mi sembra una domanda del tutto impropria, nè irriguardosa. (*Interruzioni del senatore Bosco e del deputato Staiti di Cuddia delle Chiuse*).

Senatore Bosco, leggendo i giornali dell'epoca che sono andato a rivedere (tutti abbiamo queste ponderose rassegne stampa) ho visto che nei giorni in cui è durata questa manovra Nato molti aerei libici furono intercettati ai margini della manovra perchè la venivano a spiare. Questo fatto dimostra che c'era un'attenzione della Libia sulla manovra e quindi dimostra che ci doveva essere un'attenzione vostra e come nei giorni precedenti erano stati scoperti 4 aerei libici che erano venuti ai margini della manovra, probabilmente... Non sto dicendo niente di irriguardoso.

TASCIO. Avverto tutto il peso della responsabilità di vestire una uniforme e rappresentare in questa sede l'Aeronautica, in un certo senso. Personalmente, arrivato il 18 luglio presso Castelsilano, un pretore, il cancelliere, l'ufficiale dei Carabinieri, una massa notevole di persone asseriscono, firmano e controfirmano...

Per quanto riguarda il resto, la mia esperienza di ufficiale dell'Aeronautica mi porta a dire che il Mig non è stato visto. Non è, però, certamente compito del 2° reparto accertare il funzionamento della rete radar, che dipende dal comandante del Roc, che è istituzionalmente preposto a far funzionare e a dar conto del funzionamento di tale rete.

DE JULIO. Io capisco questa risposta, signor generale. Quello che noi vorremmo cercare di capire è se è possibile avere elementi di certezza circa una data. Naturalmente, questo ci porta a fare delle domande sulla difesa aerea, sul funzionamento dei radar, eccetera. Debbo dire, però, signor generale, molto francamente che qui non ci troviamo in presenza di un «vu'cumprà» libico ucciso a lupara sulla Sila, ma di fronte ad un aereo militare di un paese non alleato che cade sul territorio nazionale. Da quello che ho capito, il Sios svolge funzioni di *intelligence* e quindi immagino che in un episodio di questo genere - vorrei essere smentito - si dovrebbe attivare perchè - come ho detto - vi è stata l'intrusione nel territorio nazionale di un aereo militare di un

paese non alleato. Mi sembra strano, debbo dire, che il tutto si riduca ad interrogare alcuni contadini e alcuni cittadini locali in merito ad una vicenda che ha un suo carattere di gravità. Allora, fino a che punto si attiva un Sios in una situazione abbastanza grave - a me sembra - come questa?

TASCIO. Io ero a capo di una organizzazione di carattere tecnico-operativo; ero, con il mio personale, l'esperto per individuare che tipo di velivolo fosse, che tipo di volo stesse cercando di fare questo signore, che tipo di equipaggiamento avesse a bordo, quali fossero le sue intenzioni. Questa era la mia titolarità. Mi sono recato sul posto, ho riconosciuto chiaramente il velivolo e ho investigato su tutte le sue componenti. Se vi fosse stata una apparecchiatura elettronica di ricognizione l'avrei saputa individuare, così come sarei stato in grado di trovare delle eventuali munizioni. Di tutto questo non ho individuato alcunchè e le posso anche garantire nel modo più assoluto che, per quello che ho visto, non vi erano lanciamissili, che sono travetti sui quali si attaccano i missili.

Quanto poi al funzionamento della difesa aerea, chiunque creda che il 2° reparto possa esserne responsabile commette un errore. Le informazioni provenienti dal mio reparto tendono, sulla scorta di quello che possiamo recepire attraverso una serie di indicazioni, a mantenere aggiornata la situazione, cioè, a dire al 3° reparto che, ad esempio, in Libia risultano essere arrivati trenta Mig 23, con certe caratteristiche, dotati di un certo armamento e idonei a certe tecniche di combattimento, in modo tale che i nostri piloti siano addestrati a fronteggiare questa minaccia. Questo è il nostro compito.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Io ho capito abbastanza esattamente quali erano i compiti specifici che le sono stati assegnati in merito alla caduta del Mig libico e quali i compiti istituzionali del Sios da lei diretto. Io però mi rivolgo in questo momento ad un ufficiale dell'Aeronautica, che quindi ha ovviamente una competenza in materia maggiore della mia. Ebbene, nel caso in cui vi sia il ritrovamento di un aereo non alleato, appartenente ad una nazione per così dire ostile, quale possiamo considerare la Libia, una volta accertato che l'aereo appartiene a tale paese, che è caduto nel modo che lei ha detto e che non è stato rilevato dai radar, non scatta un'inchiesta per capire come mai il nostro sistema di avvistamento non lo abbia individuato? È vero che un aereo è atterrato sulla Piazza Rossa senza che nessuno se ne accorgesse, però in quella occasione credo sia «saltato» il capo del Kgb o il Ministro della difesa. Ebbene, non è scattata alcuna inchiesta per capire come mai era stata possibile un'intrusione nel nostro territorio non segnalata nè dalla nostra attrezzatura radar, nè da nessun'altra? Questo è quello che vorrei capire sulla base della sua esperienza, non in qualità di responsabile del Sios.

TASCIO. Onorevoli, loro credo abbiano già avuto occasione di sentir parlare di difesa aerea. Innanzitutto, va detto che l'Italia fa parte dello schieramento Nato, il quale fronteggia la minaccia che viene dal Patto di Varsavia. Quindi, tutto ciò che avviene lungo la frontiera

orientale costituisce l'origine della minaccia. La Libia è un paese che viene considerato turbolento, ma non potenzialmente ostile, perlomeno nei piani governativi, laddove si considerano i paesi ostili o meno, la Libia non compare come tale. Di conseguenza, tutta la difesa del fianco meridionale, della quale l'Aeronautica si è fatta carico da moltissimi anni, non è altrettanto curata.

ANGELINI. E se l'attacco viene da Sud?

TASCIO. Ma l'Aeronautica è proprio questo che sostiene, cioè che l'attacco può essere a 360 gradi, di conseguenza bisogna finanziare una rete di avvistamento e di difesa aerea che copra l'intero raggio. Questa rete di difesa a 360 gradi però costa; il paese se la può permettere, non se la può permettere, preferisce avere la frontiera Nord-orientale più difesa a terra? Questi sono discorsi che spetta al Governo e al Parlamento fare, comunque i finanziamenti concessi all'Aeronautica non hanno consentito, per quanto riguarda il fronte Sud, di affinare la rete di avvistamento in maniera tale da assicurare la perfetta non permeabilità del sistema. In ogni caso, lei saprà onorevole, che il sistema di penetrazione attraverso la rete radar consiste in una navigazione a bassissima quota. Oggi come ieri, se un aereo vola a 100 metri dal suolo nessun radar lo può avvistare.

Ritornando al Mig, l'aereo libico non è stato visto.

ANGELINI. Però, uno che sta male presumibilmente non è in grado di controllare perfettamente un aereo.

TASCIO. Tenga presente, onorevole, che vi era un'esercitazione e quindi poteva trattarsi di un aeroplano impegnato in tale operazione. Chiunque abbia un radar davanti, infatti, vede degli aerei che compaiono e che scompaiono, li identifica attraverso i piani di volo, ma, se vi è un'esercitazione in corso, li identifica attraverso il sistema IFF. Se però chiaramente qualcuno simula di essere la forza contrapposta spegne il suo IFF e quindi lei vede queste tracce soltanto quando si materializzano al di sopra di una certa quota o all'interno di una certa distanza.

DE JULIO. Quindi l'ideale è sferrare un attacco durante un'esercitazione?

TASCIO. Ciò è avvenuto più volte nella storia.

BELLOCCHIO. Vorrei porre una domanda al generale. Egli ha detto che rientrava tra i suoi compiti d'istituto individuare quale tipo di volo stesse cercando di fare il pilota e quali fossero le sue intenzioni. Ebbene, a proposito della scatola nera, vorrei sapere chi l'ha sviluppata e che cosa è emerso da tale sviluppo.

TASCIO. Io ho rinvenuto la scatola nera, che registra un certo numero di dati relativi al volo, e l'ho consegnata alla commissione di inchiesta che era stata nel frattempo nominata. Tale commissione

provvide a svilupparla e diede conto di tale sviluppo nel verbale che consegnò al gabinetto del Ministro e alla procura della Repubblica di Crotone. È stato ricostruito esattamente tutto il tragitto del velivolo dalla verticale di Benina fino all'impatto.

CIPRIANI. Vorrei domandare al generale se la ricostruzione fatta sulla base della scatola nera è in grado di definire anche la data del volo.

TASCIO. Non mi risulta fosse registrata la data. La si può registrare, ma dipende dal tipo di *flight recorder* che viene utilizzato. Attualmente in quello che usiamo noi vi è la registrazione della data, ma non so se vi fosse nel 1980.

PRESIDENTE. Abbiamo ascoltato le varie parti interessate ed abbiamo avuto la sensazione di una certa fretta nel chiudere l'episodio del Mig 23. Questo è stato dichiarato anche dal Ministro.

Sono però in possesso di alcuni dati che non coincidono con quelli che lei ha letto. Negli atti risulta che la salma del pilota era stata restituita già il 27 luglio e che in settembre venivano consegnati alla Libia i resti dell'aereo, i documenti a bordo e gli abiti del pilota. Al deposito rimasero solo alcune parti di minore importanza, mentre il motore - conficcato molto profondamente nel terreno - fu lasciato sul posto e rimosso in un secondo tempo.

Lei invece ha sostenuto che il 6 e l'8 ottobre fu compiuto il trasferimento con aerei libici, partendo da Ciampino.

TASCIO. I miei dati sono quelli che ho comunicato al Ministro relativamente a quanto è avvenuto il 6 ottobre 1980.

PRESIDENTE. Quindi oggettivamente dalla ricostruzione del radar non abbiamo la prova della data. Voi vi siete basati, come noi adesso, sull'esame del corpo del pilota, sulla datazione che i medici hanno stabilito e sulle testimonianze raccolte sul posto.

L'ultima mia domanda è la seguente: quando nel 1986-87 fu riaperto il caso, in base ad alcune dichiarazioni rilasciate da medici che cercavano di anticipare la data del rinvenimento del cadavere, lei sa se sono state svolte inchieste per questo episodio che vi doveva interessare, in quanto eliminava l'unico aspetto certo di cui eravate in possesso?

TASCIO. Forse non sono stato sufficientemente chiaro, ma il giorno 18 luglio a Castel Silano, tra le 11 della mattina e le 7 della sera, ci saranno state almeno 400 persone e si tratta di un dato per difetto. Vi furono anche tentativi di sciacallaggio, perchè qualcuno pensava ci fosse materiale da rubare; del resto è una zona impervia, ma pur sempre raggiungibile. Non vi è stato dunque dubbio di sorta che il velivolo fosse caduto in epoca precedente.

Quando poi la commissione di inchiesta ha ordinato la perizia necroscopica si è fatta maggiore luce: se loro hanno occasione di acquisire agli atti i verbali dell'interrogatorio che il magistrato ha

condotto nei confronti di due medici che si erano lasciati andare a certe dichiarazioni, troveranno una descrizione assolutamente impossibile. Un giudice, mettendo agli atti certe dichiarazioni, ha anche messo in ridicolo un professore che aveva affermato simili cose.

PRESIDENTE. L'11 maggio 1981 il generale Santovito, che dirigeva il Sismi, ha inviato al capo del 2° reparto dell'Aeronautica una lettera, in cui si diceva che le caratteristiche tecniche del velivolo in questione e il sistema di armamento proprio del Patto di Varsavia costituivano vivo interesse sia per il Sismi che per l'Alleanza Nato. Si diceva peraltro che era importante acquisire le notizie delle inchieste già sollecitate, in quanto questo aereo era molto importante e ne circolava una versione che gli americani avrebbero fatto di tutto per portare via dalla Libia. Perchè allora fu restituito in tutta fretta?

TASCIO. Si trattava di un rottame di nessuna utilità. Era un velivolo a geometria variabile ed oggi abbiamo solo il Tornado con queste caratteristiche. Gli americani lo possedevano già, perchè si diceva lo avessero preso in Corea o in Vietnam, ma noi non l'avevamo mai visto.

Il velivolo era importante, perchè si trattava di un mezzo che i nostri piloti avrebbero potuto trovarsi davanti. In effetti il rottame fu analizzato ed inviammo la documentazione richiesta dal generale Santovito.

PRESIDENTE. Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, rispondendo ad un quesito posto dallo Stato Maggiore della Difesa, fa presente, negli allegati alla relazione Pisano, che non si può affermare con certezza che il Mig libico precipitato in Sila fosse privo di attacchi per i missili, perchè sulla parte fissa dell'ala era presente un dispositivo utilizzabile solo per armamento, mentre nella parte posteriore della fusoliera erano presenti ugualmente travetti atti all'armamento. Ciò non è in contrasto con quanto lei ha dichiarato?

TASCIO. Mi riferisco al 20 del mese di luglio, vale a dire quando è stata ritrovata la scatola nera ed il rottame dell'aereo. In quella data non ho trovato travetti o alcunchè atto all'armamento. Tutto ciò che è successo in un secondo momento, dopo cioè l'incarico conferitomi dal capo di Stato Maggiore, ho cercato di precisarlo e spero di essere stato sufficientemente chiaro. Del resto non può escludersi che tali pezzi siano stati successivamente ritrovati anche ad una certa distanza dal relitto, che si era schiantato al suolo con estrema violenza. In ogni caso non sono mai stati rinvenuti rottami di missili.

BELLOCCHIO. Per quanto riguarda il problema del linguista, non ne avevate uno a disposizione?

TASCIO. Non abbiamo fondi sufficienti per mantenere un linguista a nostra disposizione.

BELLOCCHIO. Neanche oggi lo avete?

TASCIO. Oggi lo abbiamo temporaneamente, perchè mandiamo ufficiali o sottufficiali per periodi determinati sul posto, che imparano la lingua, ma che non assicurano la loro funzione stabilmente al nostro reparto.

CIPRIANI. Riferendomi all'udienza di questa mattina, vorrei precisare che è emerso come uno dei dati fondamentali siano le fotografie fatte al pilota. Voi eseguite fotografie?

TASCIO. Non ho eseguito fotografie.

CIPRIANI. Quando lei è arrivato, il corpo del pilota non era più dentro l'aereo?

TASCIO. Non ho visto la salma. Ho trovato un pretore, un cancelliere ed un medico che avevano visto e descritto la salma, facendo il relativo referto.

Il mio scopo era quello di accertare se il pilota deceduto stava lì insieme al suo aeroplano per commettere un atto ostile oppure se era caduto per motivazioni diverse. Questo era quanto io dovevo accertare. Pertanto, il fatto di vedere la salma implicava poco o niente; io ero interessato ad accertare se vi fosse armamento a bordo, se ci fossero delle apparecchiature di ricognizione, se questo velivolo avesse virato. Infatti se il velivolo aveva virato voleva dire che il pilota a bordo era cosciente, magari tentava di fuggire e stava cercando un aeroporto che non trovava. Il pilota non si era lanciato e questo era uno dei comportamenti anomali. Il mio scopo era quello di individuare quali fossero le intenzioni del pilota perchè il Governo doveva pure avere, tramite alcuni canali (Stato Maggiore e Gabinetto del Ministro), una risposta per quelle che erano le relazioni internazionali dell'epoca. Questo era il mio scopo. La salma aveva un'importanza del tutto marginale e il suo esame l'ho lasciato ai periti e alla commissione, che poi hanno rilasciato le proprie dichiarazioni.

Io non ho avuto alcun dubbio - e con me tutti coloro presenti in quella sede - che il pilota fosse caduto quel giorno. Non era possibile che fosse caduto in un altro momento.

CIPRIANI. Generale Tascio, lei prima ha dichiarato qualcosa che mi ha colpito: lei ha detto di aver scritto nella sua nota introduttiva quello che ha visto (e, quindi, tanto per intenderci che non c'erano gli attacchi per i missili). In seguito il Presidente ha invece letto quel documento dal quale risulta che c'erano. Lei, in un certo modo, può lasciare intendere che qualcuno poi li abbia attaccati all'aereo?

TASCIO. No, perchè il cannone, per esempio, nell'urto si era sotterrato. Lei dovrebbe considerare un momento la regione dell'Aspromonte, la parte interna che è molto scoscesa: i pezzi del motore sono stati ritrovati da una parte e quelli dell'aeroplano da un'altra. Non era facile ritrovare tutti i pezzi. Quindi, con il tempo, una ricerca più accurata e a tappeto è probabile che abbia potuto...

CIPRIANI. Lei presuppone che siano stati trovati sparsi per la montagna?

TASCIO. Sì. Uno degli scopi, per esempio, era quello di vedere se l'aereo era scoppiato in volo e quindi se alcuni pezzi fossero a distanza di chilometri.

CIPRIANI. Comunque vi sono i supporti, ma non avete mai trovato pezzi di missile?

TASCIO. Io supporti non ne ho mai visti.

CIPRIANI. Volevo dire: sono stati trovati supporti, ma rottami di missili o missili non utilizzati non sono stati mai trovati?

TASCIO. No. Anzi, se lei mi consente, onorevole Cipriani, vorrei aggiungere una breve considerazione. Lei mi ha rivolto una domanda sulla autonomia; io sono in grado di dirle qual è l'autonomia di questo velivolo senza *pylon* e serbatoi esterni: sono 1.400 chilometri volando a 10.000 metri e si riducono sui 900 chilometri se la navigazione viene fatta parte in quota e parte vicino terra. È noto che il consumo del carburante diminuisce con la quota. In questo caso il pilota aveva fatto un circuito chiuso, triangolare sulla Libia, e poi era partito con una prua di 330 gradi infrangendosi. Benina dal punto di impatto era distante circa 850 chilometri; quindi considerando che prima di partire da Benina avesse fatto altri minuti di volo eravamo al limite dell'autonomia. Per questo motivo ho detto che chiaramente il pilota non sarebbe mai potuto tornare indietro: nessuno poteva pianificare una missione (e questo è un altro elemento) di danno al territorio italiano almeno se non fosse un *kamikaze* (il pilota parte, procura il danno e poi si lancia). Il pilota non avrebbe mai potuto tornare e non aveva l'autonomia per puntare ad un attacco al territorio italiano.

PRESIDENTE. Torniamo all'altro problema principale: l'abbattimento dell'aereo dell'Itavia il 27 giugno. Lei, nella sua breve relazione, ci ha detto cosa ha fatto in quella circostanza. Io desidero chiederle alcuni chiarimenti aggiuntivi. L'aereo dell'Itavia è stato seguito dai radar primario e secondario di Roma-Ciampino, che è di controllo. Successivamente è stato seguito dal radar di Marsala e dal radar di Licola (che non era in automatico). La torre di controllo di Ciampino ha prodotto un nastro su cui ci affanniamo di scoprire il percorso. Da diversi documenti abbiamo letto che, subito dopo la comunicazione della dispersione dell'aereo, i Carabinieri di Ciampino hanno circondato la torre di controllo e praticamente l'hanno isolata (non dico sigillata) per impedire l'ingresso e l'uscita. Volevo sapere se una simile azione dei Carabinieri è un'azione normale in caso di incidenti aerei o se è un'azione straordinaria. Inoltre, desidero sapere se questi Carabinieri dipendevano dal Sios o da altri comandi.

TASCIO. Non erano carabinieri del Sios. Non sono a conoscenza di questo episodio.

PRESIDENTE. Lei svolge una funzione sugli aeroporti?

TASCIO. No. La sicurezza degli aeroporti è in mano al comandante dell'aeroporto che dispone di un servizio di vigilanza. In alcuni aeroporti vi sono alcuni elementi del Sios, ma con delle competenze di polizia militare e non di sicurezza.

PRESIDENTE. Lei ha mai sentito dire che il Sios abbia svolto delle operazioni quella sera?

TASCIO. No.

PRESIDENTE. Quindi di che carabinieri si trattava...

TASCIO. A Ciampino c'è una compagnia di comando dei Carabinieri dell'Aeronautica militare. Esiste un comando dei Carabinieri dell'Aeronautica militare (il cui comando è a Palazzo della Aeronautica) che ha diramazioni in tutti gli aeroporti (e anche su quasi tutti i depositi); si articola in gruppi che stanno presso il comando di ciascuna regione aerea. Poi hanno delle compagnie (di cui una era ed è tuttora a Ciampino) ed infine dei comandi di stazione. Quindi, lei troverà in tutti gli aeroporti (Grazzanise, Grosseto, Ciampino, eccetera) un comando di stazione di carabinieri dell'Aeronautica che dipendono da un colonnello dei carabinieri, che a sua volta dipende dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Dipendono dall'Aeronautica militare?

TASCIO. Sì.

PRESIDENTE. Nella notte di Ustica, che cosa ha fatto come servizio?

TASCIO. Niente.

PRESIDENTE. Quando si è attivato?

TASCIO. Mi sono attivato esattamente in relazione agli episodi a cui mi sono riferito nella mia relazione. Il 2° reparto assolutamente non aveva competenze sull'incidente in quanto si era verificato in una aerovia civile. Pertanto si è attivato il 3° reparto dello Stato Maggiore (ufficio operazioni) da cui dipende l'avvistamento radar ed in maniera particolare il soccorso. Quindi, come 2° reparto, non ho avuto competenze se non queste che...

PRESIDENTE. Tuttavia, poco dopo, le è stato richiesto dai suoi superiori di fornire...

TASCIO. Sempre nei compiti...

PRESIDENTE. ...per sapere se c'erano aerei militari, anche stranieri, in volo.

TASCIO. No, è stato il 3° reparto dello Stato Maggiore che ha fatto una richiesta...

PRESIDENTE. Quindi è stata rivolta anche a lei?

TASCIO. No, perchè io non ho conoscenza di velivoli stranieri (io seguo la minaccia). I velivoli sono seguiti operativamente dal Roc, dai radar e dal 3° reparto. Anche se sono velivoli nemici, la difesa aerea reagisce perchè è un suo compito di istituto.

PRESIDENTE. L'ammiraglio Geraci, quando parlava dei compiti del Sios Marina, ha detto: «Noi fissiamo sulla carta il movimento delle navi potenzialmente nemiche».

TASCIO. In Marina è possibile...

PRESIDENTE. Voi non avete questo tipo...

TASCIO. Se ci fosse un ponte aereo - come si è verificato tempo fa quando velivoli russi andavano in Libia - allora noi ci attiveremmo per essere particolarmente sensibili e per vedere quanti velivoli passano, che tipo di velivoli, che cosa può significare questo ponte aereo, che cosa possono portare a bordo. Comunque non possiamo seguirlo perchè l'aereo passa e scompare. Invece, penso di poter dire che le navi russe che stazionano nel Mediterraneo, attraverso i Dardanelli, rimangono lì per mesi o per settimane e quindi possono essere seguite. L'aereo riguarda un lasso di tempo di una o di due ore. Noi diciamo ai radar che i velivoli che seguono hanno determinate caratteristiche, una determinata velocità, fanno determinate manovre, dispongono di determinate apparecchiature di inganno, eccetera. Questo è quanto facciamo.

PRESIDENTE. Ovviamente noi siamo interessati alla vicenda dei nastri. Lei dice che del nastro di Ciampino non ha avuto mai il controllo.

TASCIO. No.

PRESIDENTE. Poi le è stato richiesto di fornire elementi sui nastri di Marsala e di Licola.

TASCIO. Nei nominativi della traccia vi sono due lettere A e G; poi dei numeri (0030). Per l'esperto questo significa che questa traccia, individuata in quella certa maniera, era in una certa posizione (e ovviamente non per il personale che non ha questa dimestichezza). A me è stato chiesto, allora, dal Sismi di portare su una carta geografica questi...

PRESIDENTE. Proprio su questo aspetto le volevo porre una domanda. Noi abbiamo due documenti agli atti in cui si dice che nel verbale di sequestro disposto dal giudice Santacroce, eseguito il 22 luglio, risulta che il nastro venne consegnato alla autorità giudiziaria corredato di *listing plot* e con traiettorie, e questa è una cosa.

TASCIO. Questa è un'altra cosa, signor Presidente.

PRESIDENTE. Poi dice che in una lettera, in data 6 agosto 1980, del Sismi, a firma Notarnicola, diretta al generale Santovito si afferma che il Sios Aeronautica, conoscitore dell'interpretazione dei dati dei plottaggi radar, ha permesso di ricostruire in via approssimativa la rotta del DC 9 nonché quella dell'altro aviogetto percorrente la rotta più prossima a quella del suddetto aereo.

L'accenno all'altro aviogetto ha per noi una importanza molto rilevante. È stato il suo servizio a ricostruire il tracciato?

TASCIO. No. Intanto devo precisare che si tratta di due cose diverse. In data 11 luglio 1980 i due comandi inviano non i nastri (nella fattispecie Marsala che poteva farlo) ma un documento sul quale sono riportate le tracce avvistate dalle 18 alle 21 del 27 giugno. Quindi non viene inviato un nastro, ma una trascrizione. Licola, che non aveva nastri, ha riportato ugualmente su un documento le tracce avvistate. Questo documento scritto va al comando di regione ed anche al Sismi.

I servizi di sicurezza, in possesso di queste simbologie così strane, hanno chiesto al 2° reparto di cosa si trattasse. Noi abbiamo preso queste tracce e le abbiamo riportate su una carta geografica con l'aiuto degli esperti: questa traccia sta in questa determinata posizione, con questa determinata quota. Ma non siamo entrati nel merito. Io non ho analizzato che tracce fossero, se fossero in conflitto o meno, perchè non era assolutamente nelle mie competenze, nè avevo alcun interesse a farlo. Ho inviato semplicemente una traduzione, come se mi avessero dato un testo in greco ed io lo avessi restituito in italiano. Nel merito del contenuto, però, non ho fatto alcuna considerazione.

PRESIDENTE. Però il Sismi nel suo rapporto parla di un secondo aviogetto.

TASCIO. Evidentemente hanno fatto una valutazione, per la quale bisognerebbe sentire loro.

PRESIDENTE. La data è precedente all'impossessamento da parte della magistratura del nastro di Marsala, dato che qui si parla dell'11 luglio, mentre la Magistratura ha ottenuto il nastro a novembre-dicembre.

ANGELINI. Proprio in relazione alla questione dei tracciati, leggo tra gli atti della relazione Pisano una lettera di trasmissione da parte della 3ª regione aerea, Comando operativo di regione, 3° Roc, allo Stato Maggiore della Difesa Rud, 2° reparto: eravate voi, vero?

TASCIO. No, il Rud fa parte del Sismi.

ANGELINI. Nella lettera c'è scritto: «A seguito della richiesta verbale del maresciallo dei Carabinieri Cosimo Maraglino, distacco di Taranto, si consegna allo stesso: n. 1 copia della carta concernente il ritrovamento dei relitti relativi agli incidenti in titolo; n. 1 copia delle registrazioni dei tracciamenti radar delle stazioni di Marsala e Licola relativi al periodo di tempo interessato dall'incidente in questione». Allora giravano delle registrazioni, dei nastri? Qui c'è scritta la parola «registrazioni» e non tracciati alfanumerici, come li ha chiamati lei, signor generale, che evidentemente sono qualcosa di diverso dalle registrazioni.

Allora desidero chiederle innanzitutto: cosa stava accadendo in quel momento?

PRESIDENTE. Questa sua domanda tocca un aspetto che affronteremo successivamente. Nel frattempo desidererei porre un'ultima domanda. È stato scritto che i Servizi non erano stati attivati, mentre poi troviamo lettere che abbondantemente testimoniano della loro attivazione. Oltre a questa lettera del 6 agosto ce n'è una successiva dell'8, sempre del Sismi, un Servizio non attivato, come qui è stato detto. In questa lettera si dice che il direttore del Sismi, generale Santovito, chiese al capo del Sios Aeronautica di acquisire con urgenza l'interpretazione ufficiale degli organi tecnici dell'Aeronautica dei dati radar di Licola e di Marsala dalle ore 18 alle ore 21,15 del 27. Il generale Santovito ha aggiunto: «In particolare necessita una materializzazione su carta per aeronavigazione delle rotte dei velicoli intercettati, nonché l'esatta identificazione degli stessi, con specifico riferimento al plottaggio n. 9. Poi ci sono i dati tecnici: AS-407 ed AG-303. Questo plottaggio n. 9 è uno di quelli che ha fatto pensare ad un altro aereo. Si parla poi del plottaggio n. 20, identificato come AG-301, e del n. 24, effettuato dal radar di Licola.

Oggi lei qui ci ha detto di aver evaso questa richiesta. I suoi uffici hanno sviluppato questi dati?

TASCIO. Sì.

PRESIDENTE. L'interpretazione è quella che lei ha trasmesso senza commento?

TASCIO. Non ho commentato, ho fatto solo questa operazione meccanica.

PRESIDENTE. A noi risulta che l'8 agosto questi plottaggi erano sotto sequestro giudiziario. Dobbiamo perciò desumere che queste fuoriuscite per linee interne sono avvenute nonostante il sequestro. La magistratura infatti non riusciva ad entrare in possesso dei nastri di Licola e di Marsala: c'è riuscita soltanto 100 giorni dopo la caduta dell'aereo. Quindi l'attivazione del Sismi, in questa sede negata, e la lettura di documenti contenenti giudizi - anche se non li dava lei - sono fatti singolari. Come aveva avuto lei questa copia dei tracciati?

TASCIO. Innanzitutto penso sia necessario operare una distinzione, un conto sono le registrazioni che vengono riportate, trascritte leggendo dai nastri, ed un conto sono i nastri stessi. Per quanto riguarda le nostre procedure, noi trascriviamo i dati dai nastri su carta e li ci fermiamo, perchè per noi sono estremamente validi. I documenti di cui sto parlando io sono estrazioni dal nastro, che l'11 luglio 1980 e su richiesta dei comandi di regione son stati inoltrati agli stessi e per certi canali anche al Sismi. Parlo dell'11 luglio 1980 e quindi della trascrizione di ciò che era contenuto nei nastri. Questi dati sono quelli emersi anche dalla registrazione, che non è stata consegnata, come è ben noto alla Commissione, perchè esistevano i problemi di riservatezza, di sicurezza. Se ciò sia stato giusto o sbagliato, non sta a me dirlo.

PRESIDENTE. Quando il giudice è andato giù lo ha ottenuto e non ci sono state ragioni di sicurezza che glielo impedissero.

BELLOCCHIO. Lei conosce certamente le posizioni del ministro Formica e del ministro Lagorio in ordine all'utilizzo dei Servizi e quindi non voglio tornare sopra.

TASCIO. Le ho lette sui giornali.

BELLOCCHIO. Credo le abbia lette anche nei resoconti: come ha letto le dichiarazioni dell'ammiraglio Geraci, credo avrà letto anche quelle dei due Ministri.

Ci ha detto che in data 12 agosto ha inviato dei documenti al Sismi ed in data 9 agosto 1980 al ministro Lagorio. In virtù dei suoi compiti istituzionali, ha avuto dei contatti personali con i dirigenti del Sismi e con il ministro Lagorio?

TASCIO. No.

BELLOCCHIO. Si è limitato solamente ad una corrispondenza epistolare.

TASCIO. Sì.

BELLOCCHIO. Ha conosciuto il generale Rana?

TASCIO. Sì.

BELLOCCHIO. In che epoca?

TASCIO. L'ho conosciuto nel 1968-1969 quando era tenente colonnello e lavorava con il sottosegretario Guadalupi.

BELLOCCHIO. Avrà appreso anche lei dai giornali che il generale Rana avvicinò il ministro Formica quando si accingeva a rispondere al Senato subito dopo l'incidente di Ustica e gli «soffiò» l'ipotesi del missile, ipotesi avvalorata da una certa perizia. Chiedo, essendo egli

presidente del Rai, quindi non in servizio nell'arma, questa notizia o questa soffiata chi ha potuto fornirgliela?

TASCIO. Intanto preciserei che generale lo si diventa anche in pensione per effetto di due avanzamenti successivi e quindi il solo ed esclusivo titolo di generale non autorizza a ritenere che la persona che si fregia di questo titolo sia competente in materia che i generali normalmente trattano, o viceversa. Ho conosciuto il tenente colonnello Rana, che era un pilota che viaggiava con i velivoli da trasporto e credo non avesse mai pilotato un caccia. Credo non avesse mai avuto occasione di sapere in cosa consiste un missile aria-aria, come si spara, cosa fa, quali siano i suoi effetti devastanti e via dicendo; non penso facesse parte del bagaglio di conoscenze del generale Rana.

BELLOCCHIO. Questo a maggior ragione sta a significare che qualcuno deve avergli fatto una soffiata, essendo egli un incompetente.

TASCIO. Lei mi fa una domanda che non mi compete come titolarità, in relazione al motivo per il quale sono stato chiamato. Se posso le rispondo con la massima franchezza.

Il generale Rana a quell'epoca era titolare della Presidenza del registro aeronautico che, come la Commissione sa, è titolare del controllo della manutenzione dei velivoli, di cui è responsabile assieme al Ministro dei trasporti. Il generale Rana ha risposto attribuendo l'incidente verosimilmente a qualcosa che egli poteva ritenere, ma che era frutto esclusivo della sua personale interpretazione e della sua immaginazione.

BELLOCCHIO. Abbiamo un Ministro immaginifico e anche un Presidente del Rai immaginifico.

TASCIO. Lascio a lei questa definizione, ma se mi chiede se il colonnello Rana avesse potuto avere qualche notizia da qualcuno...

BELLOCCHIO. Ritengo che essendo un incompetente, la notizia o la soffiata da qualcuno all'interno dell'arma la deve avere avuta.

TASCIO. Ho detto questo?

BELLOCCHIO. Non l'ha detto, ma lo deduco.

(Interruzione del senatore Bosco)

PRESIDENTE. Per cortesia, intanto parliamo di una persona che non può difendersi da un giudizio di competenza o incompetenza. Poteva essere diventato uno studioso privato di missilistica, per quello che ne possiamo sapere.

Il vero problema è un altro, è stato domandato se il generale Tascio è a conoscenza che qualcuno possa avere passato informazioni o materiale al generale Rana relativo all'incidente che potessero avvalorare la tesi che un missile aveva colpito l'aereo.

TASCIO. No, non ne sono a conoscenza e mi sembra che ci sia della gente che si debba difendere da quello che si asserisce abbia detto il generale Rana e non viceversa.

TEODORI. Cosa vuol dire questa affermazione?

BELLOCCHIO. Secondo la tesi del generale Tascio, Rana avrebbe lanciato una calunnia che oggi ricadrebbe sull'Aeronautica, la quale si deve difendere. Questa è la tesi.

TASCIO. Non è una tesi, è un'osservazione che mi sono permesso di fare.

BELLOCCHIO. Io l'ho interpretata così.

Non sono pratico nè di radar, nè di codici. Mi può dire quali sono i numeri dei codici che vengono ritenuti significativi per la difesa aerea?

TASCIO. Potrebbe essere più chiaro?

BELLOCCHIO. Mi riferisco ad una testimonianza resa al magistrato in cui si dice: «Prendo altresì atto che sempre dall'analisi dei tracciati risulta una traccia identificata con il codice 56, significativa per la difesa aerea». Questa è la testimonianza di un capitano dell'Aeronautica.

TASCIO. Non sono in grado rispondere.

BELLOCCHIO. Non sono pratico nè di radar nè di codici, sto chiedendo al suo supporto se può dire alla Commissione questo codice 56, di cui si fa menzione in questo verbale reso dal capitano, a cosa si riferisce.

TASCIO. Mi permetto di rispondere dandole l'indirizzo dell'ispettorato delle telecomunicazioni retto dal generale Pugliese che è titolato a fornire a questa onorevole Commissione il personale specializzato per dare tutte le risposte del caso.

BELLOCCHIO. Mi sembra un pò strano che lei, tra i compiti di istituto e quelli della sicurezza aerea, non mi sappia rispondere circa questo codice 56.

TASCIO. Sono stato un dirigente della difesa aerea, non sono stato un controllore della difesa aerea.

BELLOCCHIO. Quando si eseguono esercitazioni simulate, sia predisposte tempo prima che improvvisamente, come lei sa si adoperano sempre nastri vergini. Vorrei una conferma.

TASCIO. Onestamente non so risponderle perchè non sono un tecnico di operazioni di difesa aerea; sono un pilota che ha volato per la

difesa aerea e ha diretto un centro radar, ma non so come si inserisce un nastro.

BELLOCCHIO. Lei ha diretto un centro radar e non conosce la prassi?

TASCIO. Ho diretto il centro radar di Licola che non era automatizzato e non aveva nastri. Mi dispiace, non sono competente a risponderle.

BELLOCCHIO. Le chiedo perchè quella sera per le esercitazioni Synadex venne utilizzato non un nastro vergine ma uno contenente delle registrazioni effettuate nella mattina dello stesso giorno. Qual è la sua spiegazione? O mi dice che non lo sa, che non è competente e allora risulterà a verbale questa sua risposta.

TASCIO. Non vorrei che lei attribuisse alla mia reticenza la mia risposta. Onestamente non sono in grado di rispondere. Se vuole, conosco un notevole numero di ufficiali che sono in grado di darle una risposta precisa e tecnica.

BELLOCCHIO. La commissione Pratis tramite le Ambasciate presso la Nato ha chiesto ai paesi stranieri (Gran Bretagna, Francia, Israele, Libia, Stati Uniti, Germania) se quella sera vi fossero aerei Nato o dei paesi interpellati, navi Nato o dei paesi interpellati, e si chiedeva cosa risultasse dai sistemi radar dei mezzi che si trovassero nella zona o in zone vicine. Signor generale, tranne la Libia che non ha risposto a nessuno di questi quesiti, tutti hanno risposto solo ai primi due quesiti circa gli aerei e le navi che si trovassero in zona: al terzo quesito, come per una tacità omertà, nessuno ha risposto. Eppure di mezzi ce n'erano, mi riferisco sia alla Saratoga che alla Clemenceau: come spiega questo silenzio univoco da parte di questi paesi?

TASCIO. Io non sono in grado di rispondere.

BELLOCCHIO. Dalla relazione del capo di Stato Maggiore si apprende che il comando della Marina militare a Napoli fu avvertito con oltre un'ora di ritardo (ore 22,20). Non si apprende invece se e quando fu avvertito il comando della Marina militare in Sardegna, tenendo conto che a Cagliari erano in porto quattro navi, dotate di elicottero antisommersibile, idonee all'impiego notturno. Sempre nella relazione del capo di Stato Maggiore si legge al paragrafo f), dedicato alle operazioni di soccorso, che l'aereo Breguet Atlantic, che stava effettuando operazioni aeronavali insieme ad un elicottero nelle acque di Augusta, non venne inviato nella zona del disastro. Lei concorderà con me sul fatto che la presenza di quell'aereo sarebbe potuta risultare importante e determinante per tutte le operazioni successive in quanto avrebbe potuto consentire di localizzare immediatamente i rottami dell'aereo, nonchè i corpi delle vittime e pertanto avrebbe reso possibile l'attuazione dell'operazione nel corso della notte stessa. Ma nella relazione si legge che il centro di soccorso di Martina Franca non

ipotizzò l'impiego del velivolo in quanto non a conoscenza della missione in atto. Ebbene l'aereo, a parte il collegamento radio con il centro di ricerca, era certamente in collegamento radio anche con il comando operativo militare della Sicilia, che quindi avrebbe potuto avvertirlo e comunque indirizzarlo sul luogo dell'incidente. Perché questo non avvenne, signor generale?

TASCIO. Onorevole, cerco di risponderle per non darle l'impressione che cerchi di trincerarmi dietro il silenzio. A questo proposito debbo far rilevare che la relazione del capo di Stato Maggiore in un passo successivo a quello da lei citato afferma che forse il Breguet Atlantic non è stato allertato per il soccorso in quanto vi erano molti mezzi nella zona.

PRESIDENTE. A questo proposito, infatti, vi è una contraddizione perchè non si può dire che il Breguet non è stato allertato perchè non si sapeva che fosse in volo e subito dopo affermare che è stato scartato perchè, pur sapendo che era in volo, vi erano già troppi aerei in circolazione.

TASCIO. Lei ha ragione, signor Presidente, e infatti il capo di Stato Maggiore conclude dicendo che è stato preso atto di questo inconveniente e che sono state date disposizioni atte a che esso non si ripeta più in futuro. Lo stesso generale Pisano, dunque, riconosce che è stato commesso un qualcosa che non avrebbe dovuto essere commesso.

BELLOCCHIO. Ed è stato punito chi, al soccorso, si è dimenticato che il Breguet era in volo?

TASCIO. Personalmente non sono in grado di darle una risposta, ma penso che il capo di Stato Maggiore possa farlo.

TEODORI. Signor generale, innanzitutto vorrei ricapitolare la sua carriera.

TASCIO. Io, dopo aver comandato il 36° stormo caccia a Gioia del Colle, sono stato capo ufficio operazioni dello Stato Maggiore dell'Aeronautica presso il 3° reparto, ho frequentato il Casd, quindi sono stato promosso generale di brigata e ho comandato la 46^a aerobrigata a Pisa. In seguito sono stato nominato capo del 2° reparto, poi sono stato trasferito all'ispettorato dell'Aviazione per la Marina e quindi sono diventato capo ufficio del capo di Stato Maggiore della Difesa, poi ispettore dell'Itav ed infine attualmente ricopro l'incarico di ispettore logistico dell'Aeronautica.

TEODORI. Quindi, lei ha una grossa esperienza in vari settori?

TASCIO. Ho trentanove anni di servizio.

TEODORI. Dunque le domande che le rivolgerò, signor generale, la pregherei di considerarle non solo nella sua veste di responsabile del

Sios Aeronautica all'epoca dell'incidente di Ustica, ma anche in virtù della notevolissima esperienza da lei acquisita negli altri settori in cui ha operato.

Lei ci ha detto, analogamente ai suoi colleghi del Sios Marina e del Sios Esercito, che il compito istituzionale del Sios Aeronautica era quello del controllo degli aerei nemici. Quello che non è stato mai chiaro è in che misura il Sios avesse anche il controllo o l'informazione sugli aerei amici, ossia sulla situazione degli aerei alleati, in particolare americani e francesi. Lei ci può dire, pertanto, qual era il grado di conoscenza del Sios Aeronautica in quel momento in merito alla situazione degli aerei di nazioni amiche nella zona dell'incidente? Se aveva a proposito informazioni dirette o derivanti dalle comunicazioni - credo d'uso - che gli aerei amici fanno al nostro servizio informazioni?

TASCIO. Onorevole, la situazione operativa della forza armata è seguita dai due Roc, che si trovano uno a Monte Venda e l'altro a Martina Franca. Essi riferiscono di questa loro attività al centro operativo di pace che è situato presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica (3° reparto operazioni). Il 2° reparto non segue, nella maniera più assoluta, alcuna attività aerea; esso sa, viceversa, che nei paesi del Patto di Varsavia un gruppo di Mig 23 si è spostato dal punto A al punto B, quando riesce a saperlo; sa che in Italia il 40° gruppo si è trasferito ad Aviano, che gli F-16 sono a Crotone. Mantiene, cioè, aggiornate queste situazioni, ma non segue l'operatività di questi mezzi.

TEODORI. In secondo luogo, vorrei sapere da lei qual era la valutazione che in quel momento il Sios dava dalla Libia.

La considerava un paese che poteva rappresentare una minaccia secondaria rispetto al Patto di Varsavia, oppure no?

TASCIO. Onorevole, la Libia - era cosa risaputa - aveva in atto a quell'epoca un processo di armamento eccezionale, stava acquistando armi, velivoli, navi che erano decisamente esuberanti rispetto a quelli che potevano essere i normali e possibili interessi di tale nazione. Pertanto, era un paese che poteva creare dei forti fastidi.

TEODORI. Quindi rappresentava quello che in termini tecnici si chiama, se non sbaglio, «paese di interesse»?

TASCIO. Sì, poteva definirsi «paese di interesse», ma va chiarito che ciò è cosa ben diversa dalla definizione di paese ostile. Si tratta, quindi, di un paese che andava seguito con la massima attenzione, nel senso che questa esuberanza di armamento, dal punto di vista rivierasco, costituiva una fonte di preoccupazione.

PRESIDENTE. Dobbiamo tenerla riservata questa informazione?

TASCIO. Ripeto che non si trattava di un paese ostile, anche perchè comprò velivoli dall'Italia.

PRESIDENTE. Lei però mi ha detto che certe notizie sarebbe opportuno darle riservatamente.

TEODORI. Se non sbaglio alcuni componenti del Sios facevano parte anche del comitato sull'esportazione di armi istituito presso il Ministero del commercio estero.

TASCIO. Nossignore.

TEODORI. Quindi non sa se nel corso del 1980 vi fu un blocco delle esportazioni di armi verso la Libia?

TASCIO. Non so, nessuno dei miei ufficiali faceva parte di quel comitato.

TEODORI. Le risulta che nel 1980 paesi amici o alleati avevano dato informazioni sul passaggio di un carico di armi nel nostro spazio aereo?

TASCIO. Dovrei consultare gli atti e darle la risposta in un secondo momento, anche per dirle se queste informazioni fossero classificate o meno.

TEODORI. Quale era il giudizio che si dava in quel momento, nel 1980, nel corso di un periodo abbastanza breve in cui vi era stata la visita di Carter a Roma, il vertice dei paesi industrializzati a Venezia e la riunione ad Ankara dei Ministri della Nato, della situazione geostrategica dell'area mediterranea? Era considerata una situazione normale o calda?

TASCIO. Non avevamo particolari preoccupazioni: non saprei come risponderle, onestamente. Si trattava di una valutazione globale, ma non eravamo preoccupati per un motivo particolare. I responsabili dello Stato Maggiore della Difesa potrebbero rispondere meglio di quanto non possa fare io.

TEODORI. Il problema è che vi è una frammentazione nelle valutazioni, perchè ognuno è a conoscenza di una piccola parte del problema.

TASCIO. Sono fermamente convinto che ciascuno di noi abbia proprie competenze. Va quindi ascoltata la persona giusta. non si possono fare domande a coloro che non hanno le informazioni giuste, altrimenti succede ciò che è accaduto con il generale Rana.

TEODORI. Lei aveva relazioni speciali con la Libia? Ad esempio, nel momento in cui era comandante dell'aerobrigata di Pisa, quando c'era il reclutamento dei piloti italiani per la Libia, lei aveva un ruolo particolare? Pisa era un canale di smistamento, sia per l'industria bellica italiana, sia dal punto di vista militare, e di collegamento con la

Libia? L'Aeritalia e la Siai-Marchetti cercavano specialisti da inviare in Libia e si rivolgevano al suo comando come tramite?

TASCIO. Vi era una società partecipata della Siai-Marchetti che reclutava direttamente i piloti senza interpellare o interessare l'ufficio di comando.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Non siamo in possesso dei nomi dei responsabili della Siai-Marchetti.

TASCIO. Posso farveli avere per iscritto.

TEODORI. Il comando di Pisa era utilizzato per il reclutamento di quel personale?

TASCIO. Assolutamente no.

TEODORI. Lei aveva rapporti istituzionali con il Sismi ovviamente.

TASCIO. Sì, vi erano questi rapporti.

TEODORI. Con quali funzionari in particolare all'interno del Sismi? Ci può fare dei nomi?

TASCIO. Tenemmo delle riunioni nelle quali furono analizzati problemi di nostra pertinenza. Eravamo tributari di certe valutazioni in campo aeronautico e dovevamo trasmettere anche al Sismi.

PRESIDENTE. Se non sbaglio, il Sismi è il coordinatore dei tre Sios. I rappresentanti degli altri due Sios hanno dichiarato che il Sismi era una specie di collettore.

TASCIO. In effetti, riceveva le informazioni tecniche che gli venivano trasmesse.

Personalmente ho conosciuto il generale Santovito, il generale Mei e il colonnello Notarnicola, ma non posso dire che vi fossero dei rapporti: ci sono state semplicemente occasioni nelle quali ci siamo incontrati.

TEODORI. E quindi dei rapporti istituzionali li ha avuti con il comandante, il generale Santovito, con il suo vice, generale Mei, e con il colonnello Notarnicola, direttore della sezione controspionaggio.

Quando ha saputo dell'incidente di Ustica e dove era quella sera del 27 giugno? Dove ha avuto la prima informazione e conoscenza?

TASCIO. Dovrei rivedere i diari e le agende dell'epoca.

TEODORI. È un dato abbastanza importante.

BOSCO. Perché importante?

TEODORI. Si tratta del servizio informazioni dell'Aeronautica: era avvenuto un incidente e si chiede perchè sia importante conoscere questo dato?

PRESIDENTE. Mi si lasci decidere dell'ammissibilità delle domande.

TASCIO. Non avevo nessun compito in merito.

TEODORI. Lei era del servizio informazioni dell'Aeronautica ed era avvenuto un incidente drammatico che coinvolgeva l'Aeronautica: il capo del servizio informazioni dovrebbe saperlo! Dal momento che conduciamo un'inchiesta, dovremmo sapere anche noi quando, da chi e come lei lo ha saputo. Ne è venuto a conoscenza nella giornata stessa oppure il giorno dopo?

TASCIO. Non ho ricevuto alcuna comunicazione di servizio relativa all'incidente.

PRESIDENTE. Credo di capire che l'ufficio del generale allora non aveva direttamente competenza sulle questioni operative e quindi le informazioni le acquisiva direttamente, non gli venivano date d'ufficio.

TASCIO. Quando ero capo dell'ufficio del servizio operativo venivo immediatamente informato di certi fatti, perchè da me dipendeva anche il soccorso. Era il capo del 3° reparto a dover essere immediatamente avvertito, ma non il comandante del servizio informazioni.

PRESIDENTE. Chi era responsabile del servizio operativo?

TASCIO. A capo del Roc di Martina Franca era il generale Mangani.

TEODORI. Non sto parlando di responsabilità, ma mi meraviglio che il servizio informazioni di un'Arma non venga avvertito quando cade un aereo.

TASCIO. Quando è caduto un aereo sconosciuto in Aspromonte, trattandosi di un velivolo straniero sul territorio nazionale, sono stato avvisato per primo ed era una questione rientrante nei miei compiti specifici.

TEODORI. Ma ad Ustica non si sapeva se fosse un aereo amico o no, civile o militare.

TASCIO. Non è vero, si sapeva che era un aereo dell'Itavia e che bisognava allertare i soccorsi.

PRESIDENTE. Se il generale Mangani era comandante del Roc di Martina Franca, chi era allora il comandante del 3° reparto?

TASCIO. Il generale Melillo.

TEODORI. Lei ha partecipato ad una trasmissione televisiva dedicata alla tragedia di Ustica; mi riferisco alla trasmissione «Telefono giallo» del 6 maggio 1988. Quale tesi ha sostenuto in quella occasione?

TASCIO. In quella trasmissione, per esempio, si asseriva che Marsala aveva avuto un buco in ordine all'incidente. Questo è stato reiteratamente detto in quella trasmissione per fare presa sull'opinione pubblica. Io ho reiteratamente cercato di far presente che non era vero perchè al momento dell'incidente il radar funzionava, è stata fatta l'esercitazione quattro minuti dopo, eccetera. Quindi la mia tesi era quella di confutare questa divulgazione di notizie tendenziose, per lo meno quelle che io ritenevo tali e per le quali avevo degli elementi per poter dire che erano tendenziose.

PRESIDENTE. Generale Tascio, perchè lei, che adesso ci dice che non aveva competenze dirette e che faceva tutt'altra cosa, ha accettato di prendere parte alla trasmissione «Telefono giallo» e non è andato, invece, chi poteva dare delle risposte più puntuali?

TASCIO. Le rispondo senza nessun tranello.

PRESIDENTE. Le stiamo rivolgendo delle domande per cercare di capire. Siccome la trasmissione di Rai Tre «Telefono giallo» è uno dei nostri punti...

TASCIO. Io le rispondo: sono stato convocato in questa sede come capo del 2° reparto. Quindi ho avuto sempre la responsabilità di risponderle in questa maniera ed in questo senso, signor Presidente. Alla trasmissione «Telefono giallo» io non sono andato come capo del 2° reparto ma come rappresentante della Aeronautica. Per quale motivo sono andato? Il giorno precedente il capo di Stato Maggiore era assente. Il sottocapo, generale Meloni, fu avvertito di questa trasmissione alla quale si disse che partecipavano tre Ministri (il ministro Amato, il ministro Formica e il ministro Lagorio). Tra di noi (io ero l'unico generale di squadra) si decise che, per rispetto a queste autorità ministeriali, dovesse partecipare un ufficiale di rango elevato (questa per lo meno fu la nostra considerazione). Tra gli ufficiali di rango elevato presenti a Roma c'ero io, che nel corso della mia attività (come vi ho appena illustrato) ho avuto diverse esperienze. Pertanto, se lei mi interroga in relazione alla mia esperienza, io le posso dare certe risposte; se lei mi interroga come capo del 2° reparto (come sta avvenendo in questa sede) io le posso dare solo quelle risposte.

TEODORI. Mi scusi se la interrompo, ma il Presidente mi correggerà se dico una cosa non esatta. Noi la stiamo interrogando come il generale che in quel momento aveva quella responsabilità. Ciò non prescinde dal fatto che lei, con tutte le sue esperienze, ci dia delle risposte che aiutino a fare opera di verità e di conoscenza globalmente. Lei non può rispondere settorialmente; lei deve rispondere in base a tutto quello che conosce, come ha fatto nella trasmissione «Telefono giallo».

PRESIDENTE. Quando lei ha detto che non era in grado di darci una risposta, noi lo abbiamo accettato.

TEODORI. Lei è andato in un luogo di grande comunicazione di massa, come la televisione, a dire una serie di cose che sono importanti. Lei aggiungerà sulla base della sua esperienza, sulla base della sua conoscenza diretta, sulla base della sua conoscenza documentale; quello che vuole. Adesso lei qui si ferma dicendo che come rappresentante del Sios si deve fermare a questa soglia.

TASCIO. Onorevole, io non mi sono fermato. Io ho risposto precisando quando rispondevo in virtù dell'incarico che ho ricoperto e quando rispondevo semplicemente in base alla mia esperienza di ufficiale dell'Aeronautica.

TEODORI. Allora io le rivolgo di nuovo la domanda: quale tesi di fondo lei ha sostenuto sulla ragione dell'incidente, non su Marsala.

TASCIO. Sulle ragioni dell'incidente?

TEODORI. Sì.

TASCIO. Io me ne guardo bene. Io non ho fatto parte della commissione d'inchiesta sul DC9, non sono andato a spargere notizie strane, quindi io non ho una tesi.

TEODORI. Io le chiedo in quella sede.

TASCIO. Non ho avuto una tesi sull'incidente in quella sede.

TEODORI. Non ha neppure delle ipotesi?

TASCIO. No, onorevole. Non mi permetto.

TEODORI. Io glielo chiedo e poi controlleremo...

TASCIO. Io le rispondo che non ho ipotesi, nè mi permetto di farne, perchè non ho partecipato alla commissione d'inchiesta. Non conosco tutti i particolari, non conosco i dettagli, per cui sarebbe sciocco, vanitoso e pericoloso da parte mia rispondere.

TEODORI. Io le sto soltanto chiedendo se lei in quella sede non parlamentare, anche se in maniera dubitativa ha...

TASCIO. Io le ho risposto.

PRESIDENTE. Ha risposto in questo modo.

TEODORI. Generale Tascio, desidero rivolgerle un'ultima domanda. Lei sa che il collegio Blasi ha redatto una specie di albero delle

possibilità sulle ragioni dell'incidente o albero delle probabilità sulla base di tutti i dati emersi.

TASCIO. Non ho letto la perizia Blasi.

TEODORI. Vorrei chiederle, riferendomi alla sua vasta conoscenza, se sulla base di un certo albero delle probabilità, si potrebbe ipotizzare che il velivolo sia stato colpito da un missile di questi due tipi: un Matra R 550 Magis o molto più probabilmente da un Sidewinder del tipo da AIM 9D a AIM 9L (lei sicuramente conoscerà questi elementi), un modello a frammentazione anulare (cioè dal tipo di figura dei fori a dimensione di pompelmo disposti in figura geometrica di tipo circolare). L'albero delle probabilità ci fa risalire a questo missile, cioè ad un missile Sidewinder di uno dei modelli a frammentazione anulare dal tipo AIM 9D fino al tipo AIM 9L. Io vorrei chiederle chi possedeva, in quella epoca, in quel momento, questo tipo di missile. Le domando se lei, in base alla sua esperienza, è in grado di darci una indicazione. Se lei non è in grado di darci una risposta, è possibile rivolgere in maniera ipotetica questa domanda ad un organo (e a quale organo) che ci dia una fotografia della situazione dell'epoca su chi possedeva questo tipo di missile nel 1980?

TASCIO. Se il Presidente me lo consente, mi riservo di trasmetterle entro 24 ore una risposta scritta.

PRESIDENTE. Desidero dire che, in seguito alle richieste fatte, ho già richiesto con lettera al Ministro della difesa che ci venga trasmesso l'elenco di tutti i missili che nel 1980 erano a disposizione delle forze armate dei paesi dell'area del Mediterraneo.

TEODORI. Mi scusi, signor Presidente, ma la domanda che ho rivolto al generale era diretta a sapere se è a conoscenza di quale paese possedeva in quel periodo questo missile; mi riferisco al missile Sidewinder a frammentazione anulare del tipo da AIM 9D a AIM 9L (con minori probabilità al Matra R 550 Magis). Volevo sapere se il generale è in grado di darci già una indicazione.

TASCIO. Entro 24 ore le trasmetto una risposta scritta.

PRESIDENTE. Va bene una risposta scritta.

TASCIO. Volete sapere quali nazioni possedevano questi modelli di missili?

PRESIDENTE. Nell'area del Mediterraneo.

TEODORI. In generale.

PRESIDENTE. Ho detto l'area del Mediterraneo perchè presumibilmente non ci interessa sapere se la Finlandia possedeva un simile

missile nel 1980. D'altra parte sarebbe molto più complessa una risposta se ci riferiamo a tutti i Paesi del mondo.

ANGELINI. Generale Tasco, ha partecipato alla redazione della relazione Pisano?

TASCIO. No.

ANGELINI. Comunque ho potuto notare che la conosce molto bene.

TASCIO. L'ho letta. Il capo di Stato Maggiore l'ha inviata a tutti gli ufficiali.

ANGELINI. Mi sembra naturale. Desidero ritornare un attimo ad un aspetto a cui il Presidente si è riferito: la lettera di trasmissione della 3ª regione aerea al secondo reparto Rud.

In contemporanea il suo Servizio traduce su carta questi segnali alfanumerici. Il 1º agosto 1980 - vorrei sottolinearlo - il 3º Roc trasmette copia delle registrazioni dei tracciamenti radar delle stazioni di Marsala e Licola.

La mia prima domanda è la seguente: come facevano ad avere queste registrazioni?

TASCIO. Torno sempre a questa distinzione. Posso prendere da un nastro tutto ciò che c'è scritto e che leggo, lo scrivo su un pezzo di carta, lo considero una registrazione, lo firmo e lo mando. Quando riferisco dal comando Crc di Marsala cosa ho visto al comando di Martina Franca, non invio il nastro, ma ciò che c'è scritto sul nastro.

ANGELINI. Permetta una interruzione: del resto, io faccio il mio mestiere e lei il suo. Ma se una volta si parla di trasmissione agli uffici superiori in forma alfanumerica ed un'altra si parla di registrazione, ci sarà pure una differenza.

TASCIO. Ho parlato io di forma alfanumerica e non il documento da lei letto. Lei lo ha sentito dire da me, mentre i dati in suo possesso parleranno sempre di registrazione. Sto cercando di spiegare che quando Marsala manda a Martina Franca le registrazioni delle tracce non manda il nastro, ma la traduzione, la visualizzazione di queste tracce che - aggiungo io - erano in forma alfanumerica. Qualcuno al comando avrà poi tradotto, come ho fatto io per il Sismi, dalla forma originale ad un tipo di rappresentazione grafica su carta geografica.

ANGELINI. Secondo lei perchè in contemporanea il Sismi si faceva inviare da una parte il lavoro svolto dal reparto da lei comandato e dall'altra parte lo stesso materiale da Martina Franca?

TASCIO. Non ho conoscenza del materiale di cui parla. Da quello che mi sembra di capire stiamo parlando dello stesso materiale. Quello che da Marsala è andato a Martina Franca e da qui allo Stato Maggiore

e al Sismi. In questi posti ognuno aveva il personale adatto per la traduzione. Il Sismi, non avendolo, si è rivolto al 2° reparto. Tutti comunque hanno avuto bisogno di tradurlo.

ANGELINI. La cosa strana è che da una parte il suo Servizio si eccita perchè deve trasmettere al Sismi questo materiale (l'ha detto lei che il 14 agosto il 2° reparto trasmetteva i risultati)...

TASCIO. Sì, ma senza eccitarsi, perchè era un'operazione veramente banale.

ANGELINI. Ho detto «si eccita» nel senso di «si attiva».

PRESIDENTE. Il problema è che noi abbiamo una situazione giuridica da seguire. Infatti su questi nastri e sulle registrazioni era scattato un sequestro giudiziario. Il Sismi non era attivato e troviamo lettere del Sismi a pioggia; i nastri non dovevano uscire e vanno in giro; il Sios non aveva competenze e traduce. C'è tutta una situazione da chiarire: per questo prima mi sono fermato.

TASCIO. Se mi permette tento di chiarire.

PRESIDENTE. La polemica non è rivolta contro di lei, ma investe tutta una situazione, considerando che ci sono nastri che circolano in America, altri in Italia ed in più delle trasposizioni: non siamo ancora riusciti a capire quanti ce ne fossero in giro e perchè.

TASCIO. Innanzitutto va detto che tra i nastri del traffico aereo e della difesa aerea c'è una differenza notevole. Infatti mentre i primi sono conservati per questioni di carattere giuridico, in quanto dal nastro si deve riuscire a ricostruire, in caso di incidente, le cause dello stesso, invece il nastro della difesa aerea non ha queste finalità.

PRESIDENTE. Ma dal momento che l'autorità ha posto il sequestro, questo va osservato.

TASCIO. Il nastro del traffico aereo è predisposto proprio al fine di analizzare tutto ciò che è avvenuto in un certo momento ed attribuire le eventuali responsabilità. Il nastro della difesa aerea è un mezzo che si è aggiunto quando questa è stata automatizzata (Licola, per esempio, non lo aveva) al fine di vedere alcune caratteristiche del radar che sono sotto riservatezza.

PRESIDENTE. Ma quando il magistrato si è presentato a Marsala ha avuto l'originale, perchè il problema non era conoscere la portata dei radar, ma avere un documento che testimoniava se quella sera sul percorso del DC9 dell'Itavia c'era un altro aereo, oppure più aerei o nessun altro velivolo. La Magistratura inseguiva un dato oggettivo e non il segreto militare, che poi non è venuto fuori.

Il vero problema è comprendere perchè tanti nastri sono stati registrati nel periodo precedente, mentre l'autorità giudiziaria e la commissione d'inchiesta avevano così grande difficoltà a reperirli.

TASCIO. Sono stati inviati i dati contenuti nei nastri attinenti gli avvistamenti; non sono stati mandati in giro i nastri. Tutti quelli di cui parlo io sono gli avvistamenti tratti da questi nastri e riportati su carta.

PRESIDENTE. Dal punto di vista dei documenti posti sotto sequestro era la stessa cosa.

ANGELINI. Insisto, signor generale, perchè non riesco davvero a capire perchè il 2° reparto Sios si dedichi a questa attività mentre in contemporanea allo Stato Maggiore, a seguito di richiesta verbale, si trasmette da parte del 3° Roc gli stessi nastri o qualcosa di simile.

TASCIO. Non riesco a seguirla.

ANGELINI. Se il Sismi chiede di fare questo lavoro e poi ha chiesto ad un altro organo di fare lo stesso lavoro, ci sarà pure una spiegazione.

TASCIO. Perchè il Sismi lo ha fatto fare a due organi diversi? Questo lo apprendo da lei.

ANGELINI. Io lo apprendo dalla relazione Pisano.

Inoltre vorrei sapere perchè, secondo lei, la richiesta verbale viene fatta da un maresciallo dei Carabinieri del distaccamento di Taranto. Il Sismi per chiedere questo materiale al 2° Roc deve passare per i Carabinieri di Taranto?

TASCIO. Non so risponderle. Comunque secondo me si sta parlando sempre degli stessi documenti.

ANGELINI. Desidero ora rivolgermi alle sue conoscenze maturate con l'esperienza, più che ai compiti che allora svolgeva. In caso di incidente aereo, nel momento in cui scattano i soccorsi, se si valuta necessario chiedere l'aiuto di altri paesi, perchè le dimensioni dell'incidente sono grandi o perchè il campo sul quale intervenire è molto grande, qual è la procedura attraverso la quale si opera?

TASCIO. Presso i Roc ci sono degli organismi che si chiamano Rcc che sono gli enti di coordinamento di soccorso che hanno dei contatti con i loro limitrofi. Esistono degli accordi internazionali con la Spagna, la Jugoslavia, la Francia e ci sono delle reti specifiche di comunicazione attraverso cui avvengono queste richieste.

ANGELINI. Anche con gli Usa?

TASCIO. Con la VI flotta sì, perchè sono sotto il governo dello stesso Rcc.

ANGELINI. Allora mi deve aiutare a capire quest'altra cosa della relazione Pisano. All'allegato G, pagina 70, leggo questo brano testuale: «È da rilevare che alle ore 22,27 del giorno 27 giugno perviene al Rcc una comunicazione che riporta una possibile attività americana in zona secondo quanto riferito dal personale in servizio all'Acc di Roma. Nel merito l'ufficiale di servizio al momento della comunicazione ha rilasciato la dichiarazione in annesso 2. Tale notizia è stata successivamente verificata sentendo il personale di servizio all'Acc di Roma la sera dell'incidente senza tuttavia poter trovare nessun tipo di conferma da parte di alcuno».

Chiedo scusa al Presidente se porto via qualche minuto, ma mi sembra un elemento importante; do lettura dell'annesso 2: «Dichiarazione. Io sottoscritto colonnello Nello Barale a chiarimento dell'annotazione riportata sul quaderno di stazione del Rcc di Martina Franca relativa al giorno 27 giugno 1980 alle ore 22,27 locali pongo le seguenti domande: 1) da chi proveniva la comunicazione; 2) chi ha effettuato l'annotazione; 3) perchè si chiedeva di interessare eventualmente l'ambasciata Usa; 4) quale azione è stata intrapresa?» Le domande sono rivolte al capitano Giovanni Smelzo che al momento dell'incidente era di servizio al Rcc di Martina Franca, il quale ha così risposto: «Dal Rsc di Ciampino nella persona del maresciallo Bruschini, che aveva ricevuto la notizia dall'Acc di Roma; 2) il maresciallo Marzulli di servizio presso l'Rcc; 3) per chiedere eventualmente l'intervento dei mezzi Usa in supporto alle operazioni di soccorso». Anche a me è apparso incredibile che si possa passare attraverso l'ambasciata per andare a chiedere di soccorrere chi è caduto in mare.

TASCIO. Ci sono delle forze normalmente assegnate all'organizzazione della Nato, quindi quando parlo di questi accordi parlo di forze assegnate alla Nato. Ad Aviano c'è un gruppo americano che fa parte della Nato e automaticamente partecipa al soccorso senza chiederlo all'ambasciata; ma se c'è una portaerei che è nel Mediterraneo per i fatti suoi sotto il comando operativo degli americani, per dare l'autorizzazione ad impiegare dei velivoli ci vuole l'ordine degli americani, non della Nato.

MACIS. Ha detto che la VI flotta collabora.

TASCIO. La VI flotta fa parte della Nato, ma se c'è una portaerei qualsiasi che non fa parte della VI flotta c'è bisogno dell'autorizzazione americana. Probabilmente sarà stato un caso di questo genere.

MACIS. Quale portaerei era presente?

TASCIO. Non so quale portaerei o quale nave potesse essere presente: come faccio a saperlo? Sto apprendendo da lei questo particolare e tento di dare una spiegazione.

ANGELINI. È lei l'ufficiale del Sios, non noi.

TASCIO. Allora non sono riuscito a spiegarmi. Come capo del Sios non sapevo quali navi americane erano presenti nel Mediterraneo.

PRESIDENTE. Devo chiedere un po' di cortesia ai colleghi perchè la ripartizione dei compiti fa sì che l'ammiraglio Geraci avrebbe potuto rispondere a questa domanda, non il generale Tascio.

ANGELINI. E se si trattava di aerei? Chi l'ha detto che era una portaerei?

PRESIDENTE. Siccome avete parlato di portaerei...

ANGELINI. Non l'ho fatto io, lo ha fatto il generale.

TASCIO. Ho appena detto che non ho mai avuto la situazione delle forze navali.

ANGELINI. Non ne ho parlato io, nè il mio collega. È stato sollevato dal generale ed è comprensibilissimo, ma la mia obiezione è se si fosse trattato di un aereo decollato da Sigonella o da una altra nave.

TASCIO. La sua domanda era relativa ad una nave.

ANGELINI. No, non ho fatto domande relative ad una nave.

TASCIO. Se a Sigonella c'è un aereo americano che non fa parte dell'organizzazione della Nato, per poter prendere parte ad un soccorso deve avere un ordine della sua autorità e non della base. Perchè il compito umanitario c'è per tutti, però c'è chi può eseguirlo. Se quell'aereo per esempio stava facendo una missione particolare per il Pentagono, il Pentagono avrebbe potuto rifiutare l'intervento.

ANGELINI. Un'ultima domanda sull'argomento. Mi chiedo anche perchè si debba andare, nel caso di un incidente e della necessità di intervenire, a pensare se c'erano degli aerei (che non ci risulta che ci fossero) che fossero esterni alla Nato per cui non potessero essere utilizzati senza intervenire presso l'ambasciata. Come ipotesi mi sembra quanto meno avventurosa.

TASCIO. Lei sa che sul luogo dell'incidente sono andati tutti gli elicotteri e gli aeroplani disponibili, non è che c'è stata una carenza di soccorso: non so a cosa tenda la sua domanda.

ANGELINI. Così come la domanda che precedentemente ha fatto Bellocchio, altrimenti la facevo io, voglio sapere perchè il Breguet Atlantic non sia andato sul luogo dell'incidente; al di là delle questioni del soccorso poteva aiutare essendo presente in zona.

TASCIO. C'è un concetto di utilizzazione delle forze di soccorso necessarie alla ricerca che impone di utilizzare velivoli attrezzati e non velivoli qualsiasi che non riescono a prestare opera di soccorso.

BOSCO. Su questo abbiamo già avuto informazioni, sappiamo tutto.

ANGELINI. Il generale Geraci deve mandarci il materiale. Se Bosco sa tutto è pregato di informarci.

Un'ultima domanda. Nella sua esperienza di direttore di un centro radar è a conoscenza dei rapporti di servizio di una sala operativa?

TASCIO. Sì.

ANGELINI. Pongo questa domanda perchè, sempre dall'allegato della relazione Pisano, nel rapporto della sala operativa relativo al 27 giugno, al di là della corrispondenza dei minuti che in questo momento non è in questione, non trovo notizia della esercitazione Synadex. Ci sono tutti gli orari dalle 17,45 fino alle 6 del mattino successivo: non vengono registrate normalmente nei rapporti di sala operativa anche le esercitazioni?

TASCIO. Per risponderle vorrei vedere la documentazione, qualsiasi risposta io possa dare potrebbe essere presa in una certa maniera.

ANGELINI. Ecco gliela porgo. La mia domanda ha un perchè, senatore Bosco.

TASCIO. Si tratta di una registrazione di comunicazioni radio di azioni; non comprende il fatto che fosse in corso una esercitazione che non andava menzionata in questi rapporti. È una cosa del tutto normale, qui si parla di controlli e attività di sala operativa.

ANGELINI. È per questo che mi sono posto la domanda e l'ho posta a lei.

TASCIO. Ma vi è un altro registro su cui compaiono i dati cui lei ha fatto riferimento. Le ho già precisato, onorevole, ma torno a farlo, che il mio comando è stato soltanto di Crc manuale, ma lei non pensi che con questo io non voglia risponderle. Il fatto è che non ho mai asserito in questa sede di avere avuto conoscenze dirette in merito al funzionamento di una sala operativa di un centro radar automatico. Io ho diretto nel 1963 il centro di Licola che era manuale, così come lo era al momento dell'incidente. Quindi, io non so come si faccia ad infilare un nastro, a registrare i dati o a toglierlo.

CIPRIANI. Vorrei sapere dal generale Tascio se la custodia del materiale, definito classificato, compete al Sios.

TASCIO. Ciascun comando può avere materiale classificato della cui custodia è responsabile.

CIPRIANI. Le ho fatto questa domanda perchè dalla relazione Pisano risulta che il nastro della registrazione radar di Marsala doveva essere depositato in una cassaforte a Padova, ma che, quando in un successivo momento si è cercato di recuperarlo, ci si è accorti che era scomparso. Io le ho chiesto se era compito suo custodire materiale classificato perchè si è fatto un gran mistero attorno a questo nastro che poi è sparito. La relazione del capo di Stato Maggiore, al riguardo, afferma: «Esso era contenuto in un plico sigillato, conservato presso la brigata Cta-Da di Borgo Piave, all'atto dell'apertura dello stesso, il plico è risultato mancante». Vorrei dunque sapere da lei se sa che fine ha fatto questo nastro, visto che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica non l'ha più trovato.

TASCIO. Mi pare che il capo di Stato Maggiore sia stato molto chiaro. Come le ho detto poco fa, ciascun comando ha la responsabilità di conservare il materiale classificato e quindi in questo caso il comando della brigata di Borgo Piave aveva questo compito e questa responsabilità.

CIPRIANI. Pertanto, non è stato neanche attivato il Servizio per scoprire chi aveva rubato il nastro?

TASCIO. Questo non glielo so dire, anche perchè a quell'epoca non ero più in servizio presso il Sios.

CIPRIANI. Ma se lei ha il compito di tutelare la sicurezza interna dell'Aeronautica, non avrebbe dovuto attivarsi di fronte a un simile episodio?

TASCIO. Onorevole, lei a che epoca si riferisce?

CIPRIANI. Leggo testualmente dalla relazione Pisano: «Al riguardo si precisa che una copia della registrazione del centro radar predetto, autorizzata nel 1980 dal giudice, dottor Santacroce, che in un primo tempo sembrava fosse contenuta in un plico sigillato, conservato presso la brigata Cta-Da di Borgo Piave, all'atto dell'apertura dello stesso plico è risultata mancante». È ovvio quindi che qualcuno l'abbia presa.

TASCIO. È quello che dice il capo di Stato Maggiore.

CIPRIANI. Ma a lei non competeva custodire questo materiale e verificare che nessuno lo rubasse?

TASCIO. A Borgo Piave, onorevole, vi è un comandante, il quale è responsabile di tutto ciò che accade nella sua giurisdizione e dipende dal comandante della 2ª regione aerea; il 2º reparto non c'entra niente.

CIPRIANI. Vorrei rivolgerle, signor generale, un'altra domanda. Io non voglio sapere missile per missile, ma lei è in grado di dirmi - perchè mi pare di aver capito che questo rientrasse tra i suoi compiti -

quali sono i tipi di esplosivo che vengono impiegati nei missili aria-aria e superficie-aria in dotazione dei paesi Nato?

TASCIO. Si tratta di esplosivi classici, onorevole, ma per essere più puntuale nella risposta le farò pervenire entro 24 ore un appunto scritto relativo alla composizione esatta di questi esplosivi.

PRESIDENTE. A questo proposito, ricordo ai colleghi che abbiamo già fatto una richiesta in tal senso al Ministero della difesa affinché ci fornisca un'informativa generale di carattere tecnico sui missili in dotazione di tutti i paesi mediterranei nel 1980.

CIPRIANI. Signor generale, mi pare che lei nella sua dichiarazione introduttiva abbia detto che tra i suoi compiti rientrava anche quello di controllare i movimenti delle forze nemiche e di quelle amiche. Ora, sempre nella relazione del capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, leggo la seguente frase, che non è molto chiara: «... con alcuni paesi Nato per il co-uso della base di Decimomannu...». Ebbene, quali sono questi paesi?

TASCIO. La base di Decimomannu ha ospitato aerei della Germania federale, della Gran Bretagna e, per un certo periodo, anche degli Stati Uniti.

CIPRIANI. Che lei sappia, signor generale, le forze americane che fanno parte della Nato e quelle che invece ne sono al di fuori usano le stesse basi e gli stessi poligoni?

TASCIO. Non so se ho capito bene la domanda, comunque provo a risponderle. Esiste un accordo, chiamato «ombrello», tra i governi italiano e americano, in base al quale si conviene la utilizzazione di un certo numero di aeroporti.

PRESIDENTE. Questo accordo è valido anche attualmente?

TASCIO. Sì, signor Presidente.

CIPRIANI. Vorrei rivolgere al generale un'ultima domanda. La Francia come si colloca nell'ambito Nato? Le risulta che la Francia abbia basi proprie e poligoni di esercitazione nel Mediterraneo?

TASCIO. La Francia non fa parte dell'Alleanza Nato e quindi non sono in grado di rispondere.

CIPRIANI. In effetti la Francia ha una sua autonomia, ma lei non è in grado di dirmi quali basi e poligoni aveva all'epoca nel Mediterraneo?

TASCIO. Non sono in grado di riferire su questi fatti. La Francia è un paese amico, anche se non fa parte della Nato.

CIPRIANI. Dagli amici mi guardi Dio...

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Mi atterrò a quanto detto da lei, generale. Lei ha sostenuto di aver consegnato la scatola nera del Mig libico per la decodificazione. Lei non ha più saputo quale risultato ha dato tale decodificazione, a parte la data?

TASCIO. La decodificazione è contenuta nella relazione della commissione d'inchiesta italo-libica trasmessa al magistrato, al procuratore generale di Crotone e al Gabinetto del Ministro. In quella relazione vi è la traduzione del *flight recorder*.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Normalmente i rapporti tra Sios e Sismi quali erano? Vi era un'attivazione del Sios da parte del Sismi: era normale o automatica o richiedeva qualche procedura particolare?

TASCIO. Il rapporto tra Sios e Sismi - a mio avviso - ingenera qualche errore di interpretazione. Il Sios è un reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica e quindi dipende integralmente dal capo di Stato Maggiore in base a finalità e compiti stabiliti dalla legge. Esistono poi rapporti funzionali nei confronti del Sismi in base alla legge n. 801 del 1977, che assegna ai Sios delle Forze armate determinate competenze tecnico-operative, che possono essere utilizzate dal Sismi. Ciascuna forza armata può fornire al Sismi tali competenze tecnico-operative nel quadro delle attività assegnate.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. La richiesta da parte del Sismi al Sios di tradurre (scusi se utilizzo dei termini non tecnici, ma, a parte un po' di lanci con il paracadute, non ho esperienza in materia) la registrazione radar era una richiesta ordinaria?

TASCIO. Era normale si procedesse così, perchè si chiedeva all'esperto cosa significasse - per fare un esempio macroscopico - Mach 1.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Cosa risultava in questa traduzione inviata al Sismi?

TASCIO. Vi era una cartina geografica con delle frecce espresse in codice alfa-numeric, che indicavano certe traduzioni.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. E cosa significavano quelle frecce?

TASCIO. Non espressi valutazioni sull'operazione tecnica effettuata sul tracciato; mi limitai a tradurre «dal greco all'italiano».

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quando si traduce dal greco all'italiano, anche non avendone l'intenzione, tuttavia il significato della frase si comprende. Quel tipo di traduzione condotto sulla cartina

geografica aveva un significato, soprattutto alla luce di un incidente che aveva provocato la morte di 81 persone.

TASCIO. Vi erano altri organismi a cui spettava questo compito e lo stavano svolgendo accuratamente. Tale competenza non era assegnata al 2° reparto, che si è limitato all'opera di traduzione, non per sottacere l'importanza del fatto, ma perchè altri organi delle Forze armate stavano compiendo quell'operazione.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. In quella traduzione, oltre al tracciato del DC9, vi erano tracce diverse?

TASCIO. Non vi fu alcuna valutazione da parte del 2° reparto, ma fu compito di altri che hanno già riferito o riferiranno alla Commissione.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha sostenuto di aver partecipato alla trasmissione «Telefono giallo» per sostenere che non era vero che erano mancati quattro minuti della registrazione radar di Marsala corrispondenti al momento dell'incidente, ma che al contrario questi quattro minuti erano successivi al verificarsi dell'incidente stesso.

TASCIO. Ho partecipato alla trasmissione «Telefono giallo» per dovere di ufficio e per fornire precisazioni su informazioni date in maniera distorta, tra cui quelle relative al funzionamento del radar di Marsala, dove la sostituzione del nastro avvenne quattro minuti dopo l'incidente e non a cavallo dello stesso. Era un fatto già noto, ma, nonostante le mie precisazioni, per quattro volte da parte di personaggi presenti fu ripetuta l'informazione in maniera distorta.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sicuramente lei ha avuto notizia, leggendo i giornali, di un tracciato radar in possesso del generale Rana, che lo mostrò al ministro dei trasporti Formica. Da dove ritiene provenga quel tracciato radar?

TASCIO. Non ne ho idea.

DE JULIO. Le do atto, signor generale, della sua disponibilità a rispondere alle domande, anche se non rientranti nelle sue competenze di capo del 2° reparto all'epoca dei fatti, e della sua disponibilità a collaborare con questa Commissione. Spero di poter trarre vantaggio da questa sua disponibilità anche per le domande che intendo rivolgerle.

Devo dire tuttavia che mi è rimasta una sorta di angoscia nel cercare di capire i compiti del Sios. La formula magica, stando alle dichiarazioni fatte, starebbe nella definizione di «compiti tecnico-operativi», che per me rimangono una specie di parola misteriosa. Dalle specificazioni che ci sono state fornite mi sono fatto l'idea che questi compiti tecnico-operativi (e trovo coincidenza tra la sua deposizione e

quella del suo collega nella seduta precedente) consistono nell'aggiornamento della mappa della dislocazione delle forze degli altri paesi e basta.

Poi lei stesso ha citato, sempre molto attento nelle risposte che dava (se le dava nella sua responsabilità all'epoca di capo del 2° reparto), una lettera da lei sottoscritta come capo del 2° reparto mandata anche al giudice Santacroce (se non ricordo male) in cui parla di esercitazioni, di presenza di navi, del poligono di Salto di Quirra, delle tracce, del cambio del nastro, del vento che si registrava in quota all'ora dell'incidente, eccetera; cioè di tutta una serie di questioni che mi hanno di nuovo fatto dubitare delle mie comprensioni di quali fossero questi compiti. Infatti, su tutte queste questioni specifiche, man mano che le sono state rivolte le domande, anche se lei ha risposto alla maggior parte, ha dichiarato di non averne la competenza, per lo meno all'epoca. Come si concilia il fatto che lei abbia sottoscritto una lettera mandata al giudice istruttore che riguarda proprio quei contenuti che - se ho capito bene - non dovevano essere di sua competenza?

TASCIO. Lei ha gli atti perchè ne parla con molta...

DE JULIO. L'ha citato lei stesso.

TASCIO. Ha gli atti perchè nella lettera che le ho citato la faccenda del vento non l'avevo ricordata. Per quanto riguarda i compiti del 2° reparto, lei li ha individuati esattamente.

Lei non può affrontare delle operazioni contro paesi che si dimostrano ostili se non sa in che cosa si può materializzare questa ostilità, attraverso quali forme, attraverso quali tecniche, attraverso quali mezzi. Quindi, lei non sa come ammodernare e come potenziare il suo patrimonio bellico (chiamiamolo così) - se il governo e la nazione hanno deciso di averlo - se non conosce quale è la minaccia contro la quale si contrappone. Pertanto è di fondamentale importanza che lei cerchi di sapere come questo suo potenziale avversario è armato, come potenzia il proprio armamento e come addestra il suo personale, in maniera che lei stesso possa seguire, con questa specie di *escalation* di cui parlano i giornali, i suoi armamenti, il suo personale, eccetera. Direi che questa è l'attività primaria dalla quale poi discende tutto il funzionamento della forza armata alla quale lei si riferisce.

A questi compiti naturali (che lei ha percepito bene) si aggiungono i contatti con la Magistratura, con i Carabinieri, per tutto ciò che riguarda la polizia militare nella forza armata. Nella fattispecie, la lettera che lo Stato Maggiore - come ho precisato - aveva mandato al gabinetto del Ministro, al capo di Stato Maggiore della Difesa, eccetera, conteneva delle citazioni, a fronte degli articoli di giornale e di illazioni che gettavano delle ombre non tanto sull'operato delle Forze armate quanto sull'operato di alcune persone, per cui si potevano rinvenire in determinati articoli della stampa gli estremi di alcuni reati commessi dal personale delle Forze armate. Allora, è stato avvertito il procuratore della Repubblica competente in ordine alle indagini che risultavano alle Forze armate ed in base a queste la procura è stata avvertita della conferma che la forza armata dava dell'operato del suo personale.

Pertanto, il 2° reparto non ha valutato questi fatti: ha trasmesso al procuratore, al fine di collocare queste informazioni nell'ambito delle notizie che trasparivano dalla stampa, quei dati che lo Stato Maggiore aveva rilevato.

DE JULIO. Mi scusi se la interrompo, ma ciò lo comprendo fino a un certo punto. Più volte abbiamo chiesto se lei ha avuto modo di analizzare (o il suo reparto) tracciati e quant'altro connesso con i radar, eppure lei nella sua comunicazione fa una valutazione: per esempio che non c'erano altre tracce di altri velivoli. Allora vuol dire che un'analisi di questi tracciati è stata fatta.

TASCIO. È chiaro e l'ho appena detto, onorevole De Julio: è stata fatta dallo Stato Maggiore ed è stata compiutamente documentata. Quindi, io non ho fatto altro che riferire i risultati di questa indagine fatta dallo Stato Maggiore.

DE JULIO. In seguito ad una domanda dell'onorevole Teodori, mi sembra che si sia arrivati a concordare che la Libia fosse una nazione «di interesse» per - come lei citava - l'eccessivo armamento...

TASCIO. Non eccessivo. Ho detto per la rilevante quantità.

DE JULIO. Sì, per la rilevante quantità; quindi, spettava al Sios fare questa valutazione (da quanto ho capito). Quale era la conseguenza di questa valutazione, anche se poi magari non più di competenza del Sios? C'era uno stato di particolare allerta quando una nazione veniva definita «di interesse»?

TASCIO. Non sono in grado di rispondere.

DE JULIO. Per esempio a quel tempo c'era (non so se coincidono le date) un conflitto vero e proprio tra Libia e Ciad in cui era attivata credo anche l'Aeronautica francese.

TASCIO. Onorevole De Julio, vorrei farle un esempio banale. Lei va a fare un viaggio in un territorio ed io, quale esperto di quella zona, le dico che su una strada si sono verificati degli incidenti. Lei, comunque, quale titolare della propria volontà, poi prende una macchina...

DE JULIO. Io prendo atto che non era di competenza del Sios. Ho capito, ma le chiedo adesso se ci poteva dire il tipo di allerta che viene esercitato in circostanze di questo genere. Può darci qualche indicazione in merito?

TASCIO. Sempre nell'ambito di colui che conduce il gioco operativo dell'allerta, delle predisposizioni, eccetera, mai di quello che informa. Un conto è informare, un conto è assumere le azioni conseguenti che sono valutate a livello Stato Maggiore Difesa e ancor più a livello parlamentare e ministeriale.

DE JULIO. Di questo lei non è a conoscenza?

TASCIO. No.

DE JULIO. In un articolo de «L'Espresso» del febbraio di quest'anno, veniva data una delle tante interpretazioni di cui la letteratura giornalistica è ricca sull'incidente di Ustica. In questo articolo si parla di una telefonata che ad un pilota dello stormo aereo di Trapani sarebbe arrivata da un alto ufficiale dell'Aeronautica militare per chiedere se si erano levati in volo da Trapani (per motivi di difesa aerea immagino). Lei è a conoscenza di questa notizia?

TASCIO. No.

DE JULIO. Se lei, generale, è così cortese di soddisfare la mia curiosità, le vorrei chiedere che cosa significa la sigla Costarmaereo.

TASCIO. Direzione generale delle costruzioni e degli armamenti.

DE JULIO. Quali sono i suoi compiti?

TASCIO. È preposta all'approvvigionamento di tutti i mezzi aerei, missili e tutto ciò che è necessario alle forze armate. È una direzione generale interforze; quindi, provvede all'approvvigionamento di aerei, missili, cioè tutto ciò che serve per l'attività di volo.

DE JULIO. Rientra nei compiti della Costarmaereo indagare sugli incidenti aerei?

TASCIO. Ha delle competenze tecniche. Quindi Costarmaereo è l'organo che definisce, sulla scorta dei requisiti operativi, le normative tecniche alle quali il contratto deve sottostare e lo stesso prodotto finito. Quindi controlla che i mezzi siano aderenti alle norme tecniche (di esso fanno parte tutti ingegneri).

DE JULIO. Le risulta che fu attivato per il disastro di Ustica?

TASCIO. Non lo so.

DE JULIO. Le risulta che c'è un rappresentante Costarmaereo nel consiglio di amministrazione del Rai?

TASCIO. In base a quanto io so, sì. Mi risulta perchè si tratta di competenze analoghe. Costarmaereo è preposto al controllo del servizio di manutenzione nelle Forze armate, così come il Registro aeronautico è preposto a farlo per l'aviazione civile.

DE JULIO. Non c'è alcuna intenzione arcana dietro a questa domanda.

TASCIO. Naturalmente per avere una conferma basta chiederlo al direttore di Costarmaereo.

DE JULIO. Il mio tentativo è quello di scoprire o tentare di capire da chi il generale Rana poteva avere avuto quel tipo di informazioni di cui si è parlato più volte.

TASCIO. Perché, siamo convinti che lui l'ha avuta?

DE JULIO. Per lo meno un Ministro della Repubblica lo ha dichiarato. Al momento penso di poter dar credito a questa dichiarazione, al momento, per quanto mi risulta, è come se il generale Rana l'avesse dichiarato in questa Commissione, fino a prova contraria.

PRESIDENTE. È stato detto che è arrivato con le registrazioni delle intercettazioni (non è che gli abbia telefonato). Anzi in un primo momento mi ero sbagliato; poi sono andato a consultare i verbali e risulta che il Ministro ha dichiarato che Rana era andato con le registrazioni, registrazioni che - come ha detto Luzzati - Rana non aveva alcun titolo e diritto di avere.

DE JULIO. Tuttavia tra le notizie che ci provengono sempre dal Ministro dell'epoca, onorevole Formica, c'è anche quella di una informazione che avrebbe assunto il generale Rana nell'ambito dell'Aeronautica militare, oltre ad aver visionato direttamente alcuni tracciati. Mi chiedo se lei...

TASCIO. Le riconfermo che se dopo 39 anni di servizio facessi delle ipotesi sull'incidente di cui si sta parlando sarebbe da parte mia del tutto pretestuoso e presuntuoso. Infatti, soltanto chi ha osservato tutti i pezzi ed ha condotto l'inchiesta può farsi un'idea. Ciascuno di noi conosce solo una parte della vicenda. Chiunque abbia azzardato un'ipotesi senza aver fatto parte della commissione di inchiesta secondo me «ciurla nel manico».

DE JULIO. Io ho una valutazione molto diversa. Qui stiamo parlando anche di difesa aerea oltre che di responsabilità penali rispetto a certe situazioni. Io non mi sorprenderei affatto; anzi mi meraviglio proprio del contrario e cioè che la difesa aerea nelle sue varie articolazioni non si sia attivata con indagini proprie, indipendentemente dalla Magistratura, per comprendere cosa fosse accaduto. A me non risulta che nell'ambito militare ogni volta che succede un fatto che attiene ai militari si aspetti sempre...

BOSCO. Ma si trattava di un aereo civile.

TASCIO. Se mi permette vorrei fare un'osservazione come cittadino. Come mai non esiste ancora in Italia un'equivalente del National Transportation Safety Board? Per fare le inchieste bisogna saperle fare: occorre avere a disposizione tecnici superesperti. Noi nell'Aeronautica

militare abbiamo questo tipo di personale, ma esso indaga sui nostri incidenti.

PRESIDENTE. Quando presenteremo la nostra relazione al Parlamento probabilmente diremo che siamo rimasti molto sorpresi che il meccanismo tecnico-istituzionale messo in opera in occasione di disastri aerei non dia sufficienti garanzie. Questo è stato rilevato anche dal magistrato Pratis nella pagine finale della sua relazione e lo si rileva dal fatto che in Italia non esistono uffici competenti e bisogna ricorrere agli esperti americani o inglesi. È necessario dotarci di una struttura di cui ci si possa fidare.

TASCIO. Tutto ciò rientra nell'area delle competenze del Registro aeronautico.

DE JULIO. Secondo la sua esperienza, cosa è da intendersi per «originale» delle registrazioni?

TASCIO. Quanto una persona qualsiasi ha trascritto riprendendolo da una lavagna. Lei immagini che di fronte a me ci sia un grande schermo, sul quale è riprodotta l'Italia con delle coordinate. Alle spalle di questo schermo c'è del personale con delle cuffie che trascrive quanto viene loro detto da coloro che sono addetti a leggere le tracce. Poi c'è un altro che riporta la traccia sul registro.

DE JULIO. Ho avuto modo di vedere questo registro, che peraltro è sottoscritto anche dall'aviere che fa questa trascrizione. Tenuta presente la descrizione che lei ci ha fatto, che mi sembra molto semplice da comprendere, ne risulterebbe che questo è l'originale della registrazione - chiamiamola così - sia pure manuale. Su questo mi sembrava che lei concordasse.

Viceversa, credo venga troppo minimizzato il fatto che queste registrazioni siano state distrutte, facendo traslare la definizione di originale a quella ulteriore trascrizione, sottoscritta a sua volta dal responsabile del centro, che forse ha il vantaggio di essere battuta a macchina, di avere un timbro ed appunto di essere sottoscritta. È così?

TASCIO. Non concordo perchè, intanto, non sono state distrutte subito ma dopo quattro anni, quando erano già state date alla Magistratura, questa ne aveva avuto il pieno possesso. Poteva ordinare il sequestro.

DE JULIO. Era stato ordinato.

TASCIO. Se l'avesse ordinato sarebbe stato eseguito. È stato consegnato tutto quanto doveva essere consegnato e dopo quattro anni questo registro DA-1 è stato distrutto. Lo stesso capo di Stato Maggiore riconosce che forse meglio sarebbe stato dal punto di vista dell'opportunità non distruggerlo. Non le so dire se sono stati presi dei provvedimenti disciplinari.

Ma mi si consenta di aggiungere che tra un sistema manuale ed uno automatico la differenza di costi è notevolissima. Questi costi vengono sopportati proprio perchè con il sistema automatico non si hanno inconvenienti del genere.

DE JULIO. Salvo quello di una interruzione.

TASCIO. Che non c'è stata.

DE JULIO. Ci può dire la sua opinione in merito a questo elenco nominativo dei militari di Marsala? È stato reso disponibile poi un elenco completo dei militari di Marsala?

TASCIO. Non ne sono a conoscenza. Non ho mai trattato questo problema; l'ho letto sui giornali.

DE JULIO. Debbo farle ora una domanda di natura tecnica. A che tipo di controlli sono sottoposti velivoli di interesse per la difesa nazionale? Per farle comprendere il senso della domanda: ci possono essere i radar a terra, quelli sulle navi, ci possono essere i satelliti oppure gli aerei in volo. C'è una molteplicità di strumenti di controllo: è così o no?

TASCIO. Lo spazio aereo nostro e altrui è suddiviso in zone. Secondo una normativa internazionale valida per i paesi occidentali esistono delle aerovie destinate ad un traffico civile e militare, nelle quali si seguono determinate regole. Nello spazio globale nazionale esistono poi delle aree riservate per le attività militari. Oggi - e non nel 1980 - tutte le aerovie sono sotto controllo radar civile. Nelle zone militari c'è il controllo dei radar militari laddove è possibile, perchè un F-104, per esempio, che non avesse il sistema di transponder attivato e che ha un «sigma», un coefficiente di riflessione radar, molto basso e la prua verso un certo radar, non viene visto. Se non gli funziona questo attrezzo, non viene visto. Però quella zona è regolamentata.

DE JULIO. Dalla sezione che offre il radar.

TASCIO. Sì.

DE JULIO. Allora probabilmente un altro radar offre una sezione diversa.

TASCIO. No, perchè ci sono delle zone di sovrapposizione, ma ce ne sono altre dove un solo radar controlla. Un radar ha delle portate: non è possibile finanziare dei radar che coprano le stesse aree.

Esiste però un contatto radio. Il pilota che è in quella zona è in contatto radio con un centro radar sotto la cui giurisdizione ricade l'area nella quale sta operando. Il pilota dichiara di essere quella certa missione e di essere in quell'area, che conosce bene perchè è in condizioni di volo visuali. Quindi dà la sua posizione al radar. Ogni

volta che traversa l'aerovia, si mette in contatto col centro radar civile. Può anche attraversarla senza contatto.

DE JULIO. Lei quindi fa riferimento solo al controllo di radar a terra. Non ci sono altri sistemi.

TASCIO. Ci sono gli Awacs.

DE JULIO. Certo. E non c'è anche una copertura, un controllo dello spazio aereo attorno all'Italia?

TASCIO. Con il satellite?

DE JULIO. Con il satellite o con aerei.

TASCIO. No, assolutamente. Compartecipiamo al programma Awacs, in una certa percentuale, che all'epoca non esisteva.

DE JULIO. Lei ha detto di non aver visto i risultati della perizia Blasi. Viceversa, lei è a conoscenza di qualcuno dell'Aeronautica militare che ne ha preso visione? Mi risulta che da parte della Magistratura sia stata trasmessa copia di questa perizia.

TASCIO. Sono attualmente ispettore logistico dell'Aeronautica militare. Presumo che qualcuno l'abbia vista, comunque non è a mia conoscenza.

DE JULIO. Mi scusi se torno un attimo sulla questione su cui ci siamo molto dilungati all'inizio circa il Mig libico. Ebbe un ruolo nella restituzione dei resti del Mig alla Libia?

TASCIO. Come è scritto nella relazione, ho autorizzato alcuni sopralluoghi di ditte autorizzate dal Gabinetto del Ministro della difesa ai fini di esaminare le possibilità di recupero; dopo di che le ditte sono andate, non accompagnate da me ma da altro personale, hanno effettuato i sopralluoghi, il Gabinetto ha autorizzato il prelievo, eccetera.

DE JULIO. Chiarisco meglio la mia domanda. Oltre a quanto era già a nostra conoscenza, anche stamattina è venuta la conferma da parte dei periti medici di un clima di pressione a far presto. In altre parole la perizia necroscopica è stata fatta in maniera affrettata e grossolana, come è stato detto molto chiaramente stamattina, perchè veniva percepita una sorta di pressione sui periti a far presto. Questo coincide con le notizie che sono in possesso di questa Commissione circa una sorta di pressioni esercitate per una restituzione rapida dei resti del Mig alla Libia.

Siccome lei ha dichiarato nella sua relazione e ha confermato successivamente che era presente in quei giorni in Sila a Castelsilano, ci può confermare che c'era questa atmosfera di fretta, a far presto, di pressione?

TASCIO. No, non mi risulta.

DE JULIO. Le risulta che in particolare in queste sollecitazioni a far presto sia entrato in qualche modo il generale Santovito?

TASCIO. Non mi risulta, nè ho avuto fretta da parte di chiunque, nè personalmente l'ho fatta nei confronti di chiunque altro alle mie dipendenze sia andato in quei luoghi.

DE JULIO. Un'ultima domanda molto generica. Nella trasmissione «Telefono giallo» a cui abbiamo fatto più volte riferimento credo che il sottosegretario Amato abbia detto quasi testualmente che la storia del Mig libico è un pasticciaccio». Questa parola non l'ha usata una sola volta, per cui si potrebbe immaginare che l'abbia detto in uno stato di tensione momentanea, ma la ha pronunciata almeno altre due volte nel corso della trasmissione.

Lei, in qualche modo conviene con questa definizione del sottosegretario Amato?

TASCIO. Il significato che l'onorevole Amato dà alla parola «pasticciaccio» non so quale possa essere. Sono stato sul posto, ho visto i rottami e ho fatto quelle cose che ho esposto nella relazione alla Commissione; a mio avviso è una cosa chiara ed evidente. Se poi a questo si aggiunge il verbale con il quale la procura di Crotona recentemente in fase istruttoria ha chiamato i due medici, li ha sottoposti ad interrogatorio e il magistrato di Crotona ha concluso nella maniera che si può leggere, penso che la vicenda non si possa definire pasticciaccio.

DE JULIO. Una curiosità per completare gli aspetti curriculari. All'epoca del disastro di Ustica era colonnello?

TASCIO. No, ero generale di brigata.

DE JULIO. Però in questa lettera viene citato sempre come colonnello. Quindi si tratta di un errore.

TASCIO. Non lo so. Però alcune lettere sono firmate d'ordine; quindi c'è il timbro del generale di brigata Tascio e la firma del colonnello d'ordine.

DE JULIO. Forse dovremmo correggere alcuni documenti.

PRESIDENTE. Forse l'errore è derivato quando chiedemmo delle informazioni ai Sios.

CIPRIANI. Quando lei invia le trascrizioni dei nastri radar, cioè questi fogli con un linguaggio numerico di qualunque tipo, se non ho il nastro originale in mio possesso, lei su questi fogli può scrivere quello che vuole. Se manda solo la trascrizione ed io non sono in possesso del

nastro, lei può scrivere quello che vuole su questo foglio. Naturalmente non sto dicendo che sia stato lei a far questo.

TASCIO. Vorrei pregarla di ritornare all'11 luglio 1980, quando chiaramente l'atmosfera non era quella che in questi anni si è venuta alimentando. Siamo in presenza di un centro radar il cui comando trasmette gli avvistamenti tra le ore 18 e le ore 21 fatti in coincidenza con il tragico evento. Questi avvistamenti trasmessi in una certa maniera vengono riportati su carta materializzando la direzione.

Se mi consente è una cosa di una banalità difficile da tradurre.

CIPRIANI. Vorrei che mi rispondesse con un sì o con un no.

TASCIO. È una domanda che si autorisponde, è retorica. Ha ragione.

CIPRIANI. Mi dica sì o no.

TASCIO. Certamente possono aver scritto delle tracce che non ci sono sul nastro.

PRESIDENTE. Prima di ringraziare il generale vorrei dire che certo mi interessano alcuni particolari. La parte istituzionale è quella che mi interessa di più. Il rapporto tra Stato Maggiore, Sios Aeronautica, Sismi e Ministero della difesa è una questione sulla quale speravo di avere una spiegazione più chiara. Il Ministro ha detto qui che non attivò i Servizi ed il Sismi e fece capire che si fidava dei Sios. Abbiamo appreso dai tre Sios che non avevano compiti di vera e propria *intelligence* nell'Arma ma semplicemente di aggiornamento delle forze contrapposte e altri compiti. Adesso si apprende dai documenti che abbiamo acquisito dalla Presidenza del Consiglio che il Sismi in quei giorni di luglio ed agosto si attivò più volte proprio anche con una ragione specifica; cioè l'8 agosto si attivò in ragione delle note polemiche apparse sulla stampa su cose che fin dall'8 agosto cominciavano ad emergere. Il Sismi per avere dei riferimenti si rivolse al Sios Aeronautica.

TASCIO. Non per avere dei riferimenti.

PRESIDENTE. Per avere i nastri e le traduzioni.

TASCIO. Una traduzione, non i nastri. Una traduzione di elementi che sono pervenuti per altre strade.

PRESIDENTE. Quando il Sismi scrive al Sios Aeronautica, si risponde: il caporeparto del Sios Aeronautica interessato direttamente in merito alle tracce radar ha confermato l'esistenza di tale documentazione e cioè tutta la documentazione di Licola e Marsala.

Eravate quindi un organo quasi di supporto del Sismi in questa vicenda? In sostanza, dunque è il Sismi che conduce l'inchiesta: quello che mi interessa chiarire è che vi è un'inchiesta del Sismi che precede

quella del magistrato e della commissione ministeriale, perchè viene fatta prima ancora che i nastri ufficiali vengano acquisiti.

TASCIO. Mi consenta, signor Presidente, una brevissima replica. Nella mia illustrazione preliminare ho cercato di spiegare il più chiaramente possibile come nella vicenda del Mig23, che implicava aspetti tecnico-operativi, il 2° reparto abbia agito in prima persona, chiaramente riferendo anche al Sismi. Per quanto riguarda invece la vicenda del DC9, vi possono essere anche altre motivazioni che hanno spinto il Sismi ad attivarsi.

PRESIDENTE. Ma io sono l'ultima persona, signor generale, che si meraviglia dell'attivazione del Sismi, anzi è un suo dovere istituzionale farlo. Io critico chi dice di non averlo attivato, non il fatto che ciò sia avvenuto.

BOSCO. Signor Presidente, il ministro Lagorio ha affermato di non aver attivato il Sismi, ma ciò non esclude che esso possa essersi attivato autonomamente.

PRESIDENTE. Sì, infatti, so che può farlo. Il vero problema è che i nastri di Ciampino, Licola e Marsala sono stati letti. Io posso anche pensare che la lettura fatta da parte dell'Aeronautica fosse un atto in un certo senso dovuto, ma avrebbe dovuto pur essere registrato. Noi invece facciamo sempre una gran fatica a individuare chi ha letto per primo questi nastri e che fine abbiano fatto i loro originali, anche perchè - come diceva l'onorevole Cipriani - soltanto avendo a fianco il nastro si può avere una lettura corretta delle trascrizioni.

Le faccio un'ultima domanda, signor generale. Il supporto tecnico che voi forniste al Sismi, attivato giustamente - lo posso dire - in quel periodo, foste in grado di darlo in quanto in possesso di dati che vi procuraste o che vi vennero forniti dall'Aeronautica stessa o dal Sismi. Se trasponete su richiesta del Sismi le trascrizioni radar del centro di Marsala, qualcuno deve pur avervele fornite.

TASCIO. Noi abbiamo avuto dal Sismi la copia dei dati, specificati in forma alfanumerica, dei quali il Servizio chiedeva la traduzione, non li avevamo avuti d'ufficio.

PRESIDENTE. Quello che emerge, dunque, è che vi è stata fin dal primo giorno una costante attenzione su questa vicenda da parte del Sismi, come ritengo naturale.

TASCIO. Se però lei, signor Presidente, mette in dubbio la attendibilità di quella trascrizione, allora deve mettere in discussione la veridicità di tutte le trascrizioni.

PRESIDENTE. Io non sto mettendo in dubbio nulla, voglio soltanto trovare i nastri. Tra l'altro, il National Transportation Safety Board afferma che se avesse avuto i nastri originali avrebbe potuto procedere alla loro lettura, che forse ci avrebbe aiutato a far luce sull'accaduto.

TASCIO. Ma lei sta parlando dei nastri di Ciampino.

PRESIDENTE. Generale, io sto dicendo che noi abbiamo un complesso di prove. Vi sono tre centri radar attivi (Ciampino, Licola e Marsala) e dal complesso di questi tre centri scaturisce una lettura di documenti. Ebbene, saremmo tutti tranquilli se questa lettura concordasse in un certo modo. D'altra parte, non sto facendo domande per mettere in difficoltà l'Aeronautica, bensì per farla uscire a fronte alta da questa vicenda. Non stiamo infatti facendo un'inchiesta sull'Aeronautica o contro di essa, la nostra è una Commissione che deve accertare alcuni fatti, prima li accerta con sufficiente chiarezza, meglio è per tutti.

In ogni modo, ringrazio il generale Tascio per la sua collaborazione e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle ore 19.