

31ª SEDUTA

MERCLEDÌ 11 OTTOBRE 1989

**Presidenza del Presidente GUALTIERI,
Indi del Vice Presidente BELLOCCHIO
e del Vice Presidente CASINI**

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

PRESIDENTE. Comunico, che nella riunione di ieri, l'Ufficio di presidenza allargato ai rappresentanti dei Gruppi ha deliberato all'unanimità di proporre alla Commissione di ascoltare i generali Bartolucci, Cottone, Pisano e Tascio in sede di testimonianza formale e in seduta segreta.

Comunico il testo della lettera che il ministro Martinazzoli mi ha inviato a seguito della richiesta nostra di conoscere le caratteristiche dei missili in dotazione all'epoca dell'incidente alle Forze armate di tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo:

«Caro Presidente,

mi riferisco alla tua lettera del 26 luglio ultimo scorso con la quale mi chiedi di conoscere le caratteristiche dei missili in dotazione, all'epoca dell'incidente, alle Forze armate di tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

In merito, ti comunico che mi è pervenuta la documentazione richiesta che è, in parte, classificata.

Ho già avviato la procedura per ottenere la declassifica di detta documentazione presso le autorità Nato e nazionali che l'hanno originata.

A tale ultimo riguardo, non mancherò di svolgere le azioni opportune per rendere il più spedito possibile il relativo *iter*, al fine di corrispondere quanto prima alla tua richiesta.

Cordiali saluti, Mino Martinazzoli».

TEODORI. Apprendo ora, Presidente, che l'Ufficio di presidenza alla cui riunione non ho potuto partecipare per altri impegni parlamentari, ha deliberato di ascoltare il generale Bartolucci in testimonianza formale ed in seduta segreta.

Voglio che sia trascritto a verbale il mio disaccordo con la decisione di tenere la seduta in forma segreta. Se la ragione di tale decisione è che potrebbero essere sollevate questioni coperte dal segreto istruttorio, si potrebbe tenere la seduta segreta solo nelle parti

in cui i testimoni si riferiscano a quelle questioni. Non vedo in generale invece la ragione per la quale tutta la seduta debba essere segreta. Del resto anche il segreto istruttorio, come i colleghi sanno, non è proponibile a questa Commissione; talvolta con la dizione «segreto» si possono far passare cose che invece non sono affatto segrete.

Ecco, non so se vi è il modo ed il tempo per rivedere la decisione (che mi sembra sia stata unanime), ma vorrei mettere a verbale il mio dissenso.

A questo proposito, se la seduta è segreta, chiedo che i suoi contenuti non siano trasmessi attraverso altri canali ad altre persone che siano fuori di questa stanza: se è segreta è segreta per tutti. Una voce (immagino ironica) riferiva ieri che il Presidente del Senato ha chiesto di ascoltare questa seduta; immagino che fosse una battuta, perchè se la seduta è segreta... Un collega mi ha riferito di questo ed è fonte autorevole.

PRESIDENTE. Prendo atto delle sue dichiarazioni, onorevole Teodori.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Anch'io vorrei riuscire a capire esattamente le ragioni per le quali svolgiamo questa seduta in forma segreta. I capi di Stato Maggiore vengono ascoltati in sede di testimonianza formale: evidentemente essi potrebbero dire cose coperte dal segreto istruttorio, ma credo che ove si presentasse la necessità nessuno di noi si opporrebbe, se la materia fosse davvero delicata, a passare alla seduta segreta. Invece, iniziare con la seduta segreta in un momento nel quale l'opinione pubblica ha bisogno di una certa trasparenza, mi sembra eccessivo. Comunque, prima di dare un giudizio che pende per il negativo, vorrei conoscere le ragioni specifiche per le quali è stato deciso di tenere la seduta segreta.

PRESIDENTE. Le ragioni le abbiamo esaminate ieri in una riunione appositamente convocata dell'Ufficio di presidenza allargato ai rappresentanti dei Gruppi.

Non sono gli auditi che possono imporci il segreto; siamo noi che decidiamo di tenere sedute riservate. Vi sono problemi che hanno spinto tutti i presenti nell'Ufficio di presidenza a prendere una decisione all'unanimità nel senso della segretezza, così come è stato deciso di assumere una testimonianza formale per poter porre domande puntuali agli auditi.

TEODORI. A norma di Regolamento, l'Ufficio di presidenza non può avocare a sé un potere che è della Commissione.

PRESIDENTE. Ho soltanto comunicato gli esiti della riunione dell'Ufficio di presidenza; ora la Commissione può deliberare.

BOATO. Non avrei preso la parola se non vi fosse stata questa breve discussione. Vorrei precisare il motivo per cui la decisione è stata assunta all'unanimità in sede di Ufficio di presidenza. Come ha già detto il Presidente, vi è stata dapprima una lunga discussione sull'opportunità

di procedere con una audizione libera o con una testimonianza formale ed è stata preferita questa seconda ipotesi anche da parte di chi inizialmente aveva delle obiezioni. Per quanto riguarda la pubblicità integrale delle sedute, in favore della quale mi sono sempre espresso, in questo caso vi era un problema di segretezza su alcuni aspetti che avrebbero potuto essere toccati in sede di audizione. Il rischio, cioè, era quello di realizzare una sorta di passerella pubblica per dichiarazioni di carattere generale per trovarci poi a dover obbligatoriamente passare in seduta separata ogni volta che la Commissione avesse toccato, in sede di testimonianza formale, dei temi particolarmente controversi e segreti. La esigenza di non creare questo dualismo di dichiarazioni pubbliche e di deposizioni segrete è stato il motivo che ha spinto verso la decisione assunta.

MACIS. Condivido le motivazioni alla base della scelta operata dall'Ufficio di presidenza che ha ora illustrato il senatore Boato. Vorrei però avanzare una proposta aggiuntiva. Il generale Bartolucci, che ci accingiamo ad ascoltare, fece delle dichiarazioni abbastanza stringate e sintetiche davanti alla autorità giudiziaria. Senza voler invalidare la decisione assunta in sede di Ufficio di presidenza, decisione che dobbiamo mantenere in linea generale per tutti coloro che ascolteremo in sede di audizione e che hanno già deposto davanti all'autorità giudiziaria, ritengo che nel caso di questa mattina, una volta confermate le dichiarazioni già fatte al magistrato e una volta manifestate le relative contestazioni, la Commissione possa proseguire in seduta pubblica secondo un costume di trasparenza che deve essere seguito anche in questa circostanza.

PRESIDENTE. Ricordo che alla base della decisione assunta dallo Ufficio di presidenza vi era proprio la difficoltà di scindere la parte dell'audizione da realizzare in seduta pubblica da quella da tenere in seduta segreta.

MACIS. In sede di Ufficio di presidenza è stata presa una decisione per la parte in audizione. Tuttavia questa mattina terremo una seduta formale per cui propongo che la parte del nostro interrogatorio relativa alle contestazioni del magistrato, che è l'unica per la quale esiste una giustificazione di segretezza, venga esaurita per poi successivamente passare ad una seduta pubblica.

PRESIDENTE. Credo che a questo punto, vista la presenza in Commissione di tutti i rappresentanti dei Gruppi facenti parte della Commissione, sia opportuno mettere ai voti la decisione assunta ieri dall'Ufficio di presidenza.

La metto ai voti.

È approvato a maggioranza.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL GENERALE LAMBERTO BARTOLUCCI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del generale Lamberto Bartolucci, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica all'epoca dell'incidente.

Viene quindi introdotto il generale Lamberto Bartolucci.

PRESIDENTE. Generale Bartolucci, la Commissione parlamentare di inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi ha in corso un'inchiesta sui fatti di Ustica. È nostra intenzione interrogarla su questi fatti e la avverto che lo faremo in modo formale.

Le faccio presente le responsabilità che ella si assume nel deporre in sede di testimonianza formale davanti alla Commissione.

Le rammento che in questa sede si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988 istitutiva della Commissione, le disposizioni dell'articolo 372 del codice penale che prevede contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti la reclusione da sei mesi a tre anni.

L'avverto che qualora dovessero ravvisarsi gli estremi di alcuno dei fatti di cui al citato articolo 372 del codice penale la Commissione trasmetterà il processo verbale all'autorità giudiziaria competente.

Generale Bartolucci, lei è stato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 24 aprile 1980 al 13 ottobre 1983.

BARTOLUCCI. No, dal 2 aprile 1980.

PRESIDENTE. Va bene. In seguito è stato Capo di Stato Maggiore della Difesa dal 14 ottobre 1983 al 9 gennaio 1986.

Lei è già stato interrogato dall'autorità giudiziaria nell'ambito dell'inchiesta su Ustica nel 1986, esattamente dal giudice istruttore Bucarelli. Abbiamo gli atti del suo interrogatorio. Oggi ci proponiamo di approfondire alcuni aspetti di quanto avvenne all'epoca dell'incidente di Ustica, in particolare il modo organizzativo e formale con cui la Aeronautica militare affrontò il caso. Le rivolgerò (e poi lo faranno gli altri colleghi) una serie di domande che saranno innanzitutto di chiarimento.

Vorrei allora sapere come era organizzato all'epoca il comando. Ho letto dalla sua deposizione al giudice Bucarelli...

BOATO. Possiamo leggere pubblicamente questo punto?

PRESIDENTE. Mi sembra inutile, perchè ciascuno di voi può leggerlo. D'altra parte non mi sembra che, oltre agli aspetti da approfondire che stiamo chiedendo, ci siano elementi di grande rilevanza.

In questa deposizione lei afferma che all'epoca dei fatti era Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e ricorda che quella sera il centro operativo dello Stato Maggiore venne informato della scomparsa di un aereo civile e, in relazione a questo fatto, fu disposto l'intervento del soccorso aereo. A proposito di questa fase iniziale, vorrei chiedere come era organizzato all'epoca il servizio che lei dirigeva e cosa era questo centro operativo che dipendeva direttamente dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica e come era collegato all'organizzazione territoriale. In seguito, le domanderò cosa sono i Roc e che compiti aveva il terzo Roc competente per la zona operativa in cui l'incidente avvenne.

BARTOLUCCI. Confermo quanto ho detto in quella deposizione. Questa centrale operativa, normalmente chiamata Cop, è una sede operativa dalla quale lo Stato Maggiore raccoglie - sia durante le ore di lavoro, ma soprattutto durante quelle non lavorative - tutte le notizie che possono interessare la condizione generale della forza armata; quindi tutte le notizie di rilevanza, come purtroppo è stato il caso di quell'incidente, pervengono immediatamente alla sala operativa, la quale provvede ad avvisare gli ufficiali direttamente interessati. Quella sera il centro ha funzionato regolarmente e, appena ricevuta la notizia, ha informato una catena di persone che dovevano essere messe al corrente, compreso me.

Non ricordo se fu proprio la centrale operativa o un ufficiale che a sua volta aveva avuto la notizia ad informarmi. Comunque ricevetti l'informazione a casa e la prima domanda che feci era rivolta a sapere se il soccorso era partito regolarmente. Mi assicurarono che il soccorso era già stato attivato.

PRESIDENTE. Vorrei precisare meglio. Questa catena che ha fatto affluire al centro operativo la notizia e che poi l'ha trasmessa a lei, come si è sviluppata quella sera? Dal basso?

BARTOLUCCI. Tutti gli enti dell'Aeronautica ed in particolare i Roc, vale a dire i centri operativi della regione, sono collegati con la suddetta sala operativa. Pertanto ogni comunicazione di rilievo viene immediatamente riportata al centro operativo, oltre che ai rispettivi comandi di regione. La notizia importante viene immediatamente riferita alla sala operativa, la quale dipende dal reparto operazioni dello Stato Maggiore che ne fa parte integrante.

PRESIDENTE. Vorrei capire meglio. La base territoriale più ampia, dopo questo centro operativo, nella zona in cui è avvenuto l'incidente, era il terzo Roc di Martina Franca?

BARTOLUCCI. Era il comando della terza Regione aerea, però il centro operativo che gestisce e soprasiede alle attività sia della difesa aerea che del soccorso, sia al controllo dei velivoli dell'Aeronautica in quella area, è il Roc, centro operativo regionale, che si trova a Martina Franca per la parte sud.

PRESIDENTE. Il comandante di quel Roc era il generale Mangani?

BARTOLUCCI. Esatto.

PRESIDENTE. Al terzo Roc affluirono le informazioni che provenivano da Marsala e dagli altri centri radar, ma non da Ciampino?

BARTOLUCCI. Anche da Ciampino.

PRESIDENTE. Ciampino trasmise la comunicazione a Martina Franca o al centro operativo dell'Aeronautica?

BARTOLUCCI. Il centro operativo regionale ha tre agenzie o centri di gestione. Uno è il Soc, cioè *Sector Operation Center*, centro operativo del settore, il quale presiede a tutta l'attività dei radar della difesa aerea e dei reparti intercettori nel caso debbano essere impiegati nell'area di competenza. Ora, l'area di competenza del terzo Roc, dividendo grosso modo l'Italia in due parti, riguarda la zona che va da Roma in giù. Quindi tutti i centri radar di tale zona, sia automatizzati che non, passano le informazioni a questo Soc e possono farlo anche utilizzando i video del settore operativo. Naturalmente non tutte le informazioni vengono inviate, ma solo quelle di interesse per la gestione della situazione aerea in quel momento.

Il sistema è automatizzato e quindi il collegamento è tramite video. Il centro può richiamare le informazioni oppure gli vengono inviate spontaneamente. Naturalmente non tutte, perchè altrimenti si snaturebbe il sistema. L'importante è avere la situazione aerea interessante aggiornata.

Colui che decide (a meno che non deleghi ad un centro radar quanto si deve fare) è proprio questo centro. Questa è la difesa aerea. Quindi il Soc ha la supervisione, il controllo, il comando dei centri radar della difesa aerea della sua zona ed in più delle cellule di allarme degli intercettori.

Ogni giorno, a rotazione fra i vari reparti, vi sono delle cellule d'allarme, pronte a decollare in cinque minuti per andare a controllare se una traccia non riconosciuta corrisponde ad un pericolo o ad altro e quindi ottemperano all'esigenza della difesa aerea. Questo è il Soc.

L'altro centro importante, nell'ambito del Roc è il Rcc (*Rescue Control Center*), un centro di controllo del soccorso. Per la parte sud tutto il soccorso fa capo a Martina Franca; da lì dipendono gli Srcc, che sono dei sottocentri, uno dei quali, molto importante, è quello di Ciampino, dove sono dislocati i velivoli e i mezzi di impiego primari per il soccorso.

Una volta ricevuta la notizia di un incidente aereo il centro ha il compito e l'obbligo di far intervenire i mezzi di soccorso. I mezzi di soccorso primario sono quelli del soccorso dell'Aeronautica, il 15° Stormo, formato da un gruppo di elicotteri HHF, adatti ad operare in tutte le condizioni di tempo, anche sul mare (possono ammarare anche in condizioni di mare forza 3 o 4), molto idonei e largamente autonomi.

In ogni caso l'Rcc può *taskare*, può comandare direttamente, o anche previo accordo, altri mezzi: per esempio, dei Vigili del fuoco, dell'Esercito, della Marina in particolare, con la quale vi è un accordo.

Quella sera, da quello che ricordo, il primo a decollare fu proprio un elicottero della Marina (non ricordo gli orari esatti, ma sono indicati nelle varie relazioni), un elicottero di stanza a Catania, a Sigonella, oltre a quelli di Ciampino.

Un altro ente che fa parte del Roc è l'Atcc (*Air Traffic Control Center*), che controlla il traffico militare (da non confondersi con il traffico civile): è il traffico operativo che si svolge su spazi non controllati oppure riservati all'Aeronautica. L'Atcc ha la situazione aggiornata dei velivoli in volo anche per evitare che vi siano conflitti di traffico. In caso d'emergenza questo centro si potenzia e gestisce le operazioni aerotattiche, assegna le missioni, eccetera.

DE JULIO. Tutti gli aerei dell'Aeronautica o anche quelli di altre forze?

BARTOLUCCI. Quelli dell'Aeronautica e quelli delle altre forze se si trovano sulle basi dell'Aeronautica. Comunque i velivoli Nato aerotattici (non quelli di trasporto) passano i piani di volo a questo centro, proprio per evitare conflitti di traffico operativo.

DE JULIO. E quelli della Marina?

BARTOLUCCI. Quelli della Marina, in genere, avvisano il Roc. Gli elicotteri della Marina e i velivoli «antisom» della Marina operano in addestramento, qualche volta, sotto gli ordini dell'Aeronautica; ma quando sono impegnati in un addestramento operativo sono sotto il controllo operativo della Marina.

PRESIDENTE. Se ho capito bene il percorso, dal basso verso l'alto, è il seguente: vi sono i centri radar, i Gram, che sono diretti e coordinati da Martina Franca; Martina Franca poi comunica al centro operativo centrale, quando è necessario. La catena è questa. I Gram che operavano in quel momento nella zona del medio e basso Tirreno, insomma i centri radar, quali erano nel 1980?

BARTOLUCCI. Nel 1980 i centri radar che operavano in quella zona erano: Marsala (che è il *lupus in fabula*), un sito radar automatizzato, quindi facente parte della catena Nadge; poi c'era il radar di Siracusa, fonetico-manuale ed in via di trasformazione.

CASINI. Che differenza c'è tra un radar automatizzato e gli altri?

PRESIDENTE. Vediamo prima quanti erano i radar, perchè sul tipo dei radar vi sono varie domande. Quanti erano allora i centri che operavano nel medio e basso Tirreno collegati a Martina Franca?

BARTOLUCCI. Dicevo di Marsala e di Siracusa. Vi era poi Otranto, un radar semiautomatizzato: all'epoca era automatizzato per la sorveglianza e la identificazione; ancora non era automatizzato, se ben ricordo, per la guida caccia. C'era poi Iacotenente, un radar situato presso il Gargano, anch'esso automatizzato e facente parte della catena Nadge. Infine vi era Licola, fonetico-manuale, dotato di un radar An/Fps 88, un radar un pochino più vecchio degli altri.

ANGELINI. E Poggio Ballone?

BARTOLUCCI. Poggio Ballone fa capo al Roc di Monte Venda. Era un radar automatizzato allora e faceva parte dell'altra catena di radar (Poggio Ballone, Novara, Lame di Concordia, Potenza Picena).

PRESIDENTE. Nella zona controllata da Martina Franca allora vi erano: Marsala, automatizzato; Licola, fonetico-manuale; Siracusa, in via di trasformazione; Otranto, automatizzato e Iacotenente, automatiz-

zato. Poggio Ballone invece non era tra quelli controllati da Martina Franca. E Monte Stella?

BARTOLUCCI. Monte Stella fa parte di un altro programma, quello del controllo del traffico aereo.

PRESIDENTE. Non ha radar?

BARTOLUCCI. Sì, ha un radar ma si tratta di tutt'altra cosa: si occupa del traffico aereo.

PRESIDENTE. Cos'è la rete Nadge? All'interno di questo gruppo di radar alcuni appartengono alla rete Nadge, altri no. Ci vuole dire la differenza?

BARTOLUCCI. La rete Nadge (*Nato air defence round environment*) è una automatizzazione dei sistemi di difesa aerea. Qui forse posso rispondere direttamente alla domanda. Inizialmente i radar erano dei sensori che inviavano i loro dati ad un video (PPI) di fronte al quale sedeva un operatore. Operavano in fonetico-manuale, il che vuol dire che il radar trasmetteva degli impulsi che colpivano l'oggetto volante per poi tornare indietro; in tal modo compariva una traccia, un *plot* sul PPI... L'operatore aveva la responsabilità di verificare se la traccia era reale o meno, se era in eco spurio e non spurio, dopo di che, per rappresentare la situazione a qualcuno che doveva avere la visione di insieme, trasmetteva questi dati indicandoli ad un ascoltatore, normalmente un aviere, posizionato dietro a un grande tabellone di plexiglass in cui veniva rappresentata tutta l'area di competenza con dei punti per stabilire le coordinate. L'aviere in questione viene definito ACDA ed è addestrato per trascrivere al contrario i dati sul tabellone. Dall'altra parte di questo, infatti, vi era un lettore, normalmente un sottufficiale e a volte un aviere, il quale ricopiava i dati su un brogliaccio, il famoso DA-1. So che sono state date delle interpretazioni secondo le quali in questo brogliaccio possono essere rappresentati degli errori. Certamente ciò può accadere in momenti di eccessiva calma o di particolare impegno; in quest'ultimo caso all'aviere vengono dettati dati in continuazione e quindi questi può scrivere o copiare male. Tuttavia una traccia nuova non identificata viene indicata. Il capo controllore guarda questo grande schermo e si regola per stabilire se una certa traccia non convince, se non è identificata come amica; in questo caso dà ordine alla caccia di intervenire per andare a verificare di chi si tratta. Dopo di che i dati vengono trasmessi al *software* e tramite il Soc o il terzo Roc viene dato alla cellula d'allarme più vicina l'ordine di decollare. Il radar poi condurrà i caccia verso il velivolo non identificato per qualunque azione si voglia intraprendere.

PRESIDENTE. Anche nel caso di Marsala, che è un centro automatizzato, quando si passa all'operazione Synadex, una parte delle *consolles* rimane sul fonetico-manuale; dai documenti a nostra disposizione risulta che due *consolles* su dieci hanno continuato ad operare in

fonetico-manuale. Allora anche il centro di Marsala ha operato nel modo da lei indicato e quindi deve esservi un DA-1 anche a Marsala.

BARTOLUCCI. Quando opera sì.

PRESIDENTE. Deve però esservi un brogliaccio che qualche traccia deve averla pur registrata.

BARTOLUCCI. Soltanto nel momento in cui è in corso l'esercitazione, altrimenti no.

PRESIDENTE. Poichè ritengo che anche a Marsala vi sia un maresciallo che registra nel periodo delle esercitazioni, vi dovrebbe essere un brogliaccio anche di quel minuto che ci interessa.

BARTOLUCCI. Sì, dovrebbe esserci.

PRESIDENTE. Il generale Mangani ha dichiarato alla stampa che dal centro di Martina Franca, cioè dai suoi quadri, dalle sue *consolles*, volendo si poteva vedere in tempo reale ciò che vedeva l'automatico di Marsala. Ciò vuol dire che teoricamente quello che vedeva Marsala lo vedeva anche Martina Franca?

BARTOLUCCI. Sì.

PRESIDENTE. E quella sera Martina Franca era allacciata in tempo reale oppure no?

BARTOLUCCI. Non lo so, non so se quel settore era allacciato.

PRESIDENTE. Il generale Mangani afferma che poteva vedere in tempo reale le stesse cose che vedeva Marsala.

BARTOLUCCI. Vi è questa possibilità.

PRESIDENTE. Vi è la possibilità di vedere in tempo reale quello che vedono gli automatici aperti?

LIPARI. Di fatto, questo collegamento per la visione diretta si determina oppure no?

PRESIDENTE. Vi è un *computer* a Martina Franca e quindi vi dovrebbe essere una registrazione anche lì.

BARTOLUCCI. Esiste un collegamento in modo da poter riportare i dati. Martina Franca non aveva radar.

TEODORI. Martina Franca ha un terminale collegato al sistema informativo di Marsala?

BARTOLUCCI. I centri che operano in fonetico-manuale si scambiano le informazioni a voce.

PRESIDENTE. Ma vi è un elaboratore?

BARTOLUCCI. Tutto il sistema Nadge è collegato.

LIPARI. Sotto quale forma si concretizzano i risultati di queste trascrizioni, sotto forma di materiale cartaceo?

BARTOLUCCI. Si tratta di una scheda particolare.

TEODORI. Si concretizzano anche su un nastro?

BARTOLUCCI. Il nastro è la registrazione; poi dal nastro si passa alla trascrizione. Ciò vale per l'automatizzato che è una realizzazione moderna per agevolare non tanto il radar ad individuare l'oggetto, perchè questo fa parte dell'attività del sensore e dipende dalla sua potenza, quanto per mettere gli operatori in condizione di lavorare meglio. Ciò significa intanto non dover dire ad un altro operatore che sbaglia la posizione avere immediatamente l'indicazione dal *computer* che la traccia corrisponde ad un velivolo perchè altrimenti essa non appare. Ciò per evitare allarmi inutili e per avere la certezza che, entro una determinata velocità, a questa traccia corrispondano risposte chiare.

TOTH. Chi decide che si tratta di un aereo?

BARTOLUCCI. Il *software* della macchina. Contemporaneamente arrivano anche i segnali con simbologia Nadge, però sono dati grezzi che il controllore può verificare. Normalmente si tratta di echi fissi, ma se i dati acquistano un particolare significato sarà lo stesso Nadge a vestirli. Tutto ciò rimane registrato e non c'è bisogno di comunicare i dati all'aviere addetto al tabellone di plexiglass. Il capo controllore non vede questi dati scritti ma li ritrova sul suo PPI che richiama di volta in volta. Il capo controllore, che ha di fronte a sè un controllore della difesa aerea, può ad un certo punto voler avere una visione di insieme per verificare i dati che più gli interessano; egli può, ad esempio, cancellare tutti i veicoli civili o tutti quelli militari per verificare gli aspetti che più gli interessano e prendere delle decisioni.

CIPRIANI. Generale Bartolucci, lei prima ha parlato di guida caccia. Vorrei sapere come funziona, che compiti ha e dove sono dislocati i relativi impianti. In particolare vorrei sapere se all'epoca ve ne fosse uno a Lampedusa.

BOATO. Le chiederei di definire le modalità di questa audizione. Siccome il regolamento dice che il Presidente fa le sue domande iniziali, il teste risponde e poi tutti gli altri intervengono, vorrei sapere come lei intende comportarsi.

PRESIDENTE. Avevo detto che si sarebbe proceduto per successivi approfondimenti. Vorrei consentire delle brevi precisazioni sui punti affrontati fino ad adesso, altrimenti, se svolgiamo tutta la serie di domande sull'intero problema, rischiamo di ripeterci. Su questo punto della organizzazione del sistema radar consento delle brevi richieste di chiarimento.

BOATO. Credo però che in questo modo faremo un grande pasticcio.

PRESIDENTE. Non so, ma credo che qualche chiarimento su questo aspetto potremmo averlo subito.

CIPRIANI. Vorrei sapere cosa sono i guida caccia e che compiti hanno.

BARTOLUCCI. Sono controllori di difesa aerea ubicati nella sala operativa dei radar e, una volta che si è deciso di intervenire nei confronti di un velivolo sconosciuto e di intercettarlo per riconoscerlo, essi sono preposti a guidare un nostro velivolo. Vedendo il velivolo partito dalla base e seguendo questa traccia sono in grado di dargli gli ordini.

Nell'ambito del sistema fonetico-manuale sono questi guida caccia che fanno i calcoli per vedere dove il nostro velivolo può intercettare l'altro. Nel sistema Nadge è il *software* che fornisce i dati per l'intercettazione e dà gli ordini. Una volta ottenuto il riconoscimento, questo guida caccia parlerà con il controllore per dare le sue conclusioni e ci saranno le operazioni conseguenti. Normalmente questi intervengono quando ci sono velivoli di cui non si hanno piani di volo; altre volte si dice a questi velivoli di andare via, perchè danno fastidio.

A Lampedusa nel 1980 non c'era un sito radar. Adesso c'è un radar di cui, se mi sarà data occasione, potrei parlare perchè fa parte di una pianificazione avviata allora.

ANGELINI. Rimanendo al tema dei radar, vorrei sapere, signor generale, la situazione delle basi Nato. Sigonella e Capodichino nel 1980 avevano radar?

PRESIDENTE. Oltre al sistema radar nazionale, le forze Nato, ma anche di altre nazioni, avevano nella zona del medio e basso Tirreno dei radar? Di che tipo e quali collegamenti avevano?

ANGELINI. Vorrei comunque sapere se vi era una integrazione del nostro sistema in quello Nato.

BARTOLUCCI. Finora ho parlato del sistema radar della difesa aerea, il cui compito è la sorveglianza aerea, l'identificazione e l'intervento eventuale. Poi ci sono altri radar, che sono quelli addetti al controllo del traffico aereo. Vi sono allora radar che controllano il traffico aereo generale su tutta la penisola, come quelli di Ciampino, di Monte Stella, di Ustica (c'è ora, ma non c'era nel 1980), di Milano, eccetera.

BOATO. All'epoca, quali erano esattamente?

BARTOLUCCI. All'epoca era in atto una radarizzazione e devo fare un piccolo passo indietro. Fino agli anni 1978-79 erano funzionanti per il controllo del traffico aereo generale, quindi per controllare i velivoli con il radar con il sistema fonetico-manuale e non in maniera procedurale, praticamente due soli radar: Milano e Roma. Questi servivano le aree terminali appunto di Roma e Milano. Si era però avvertita l'esigenza di radarizzare tutto il territorio italiano per controllare effettivamente i velivoli, anche per motivi di sicurezza, su tutta l'area di interesse italiano. Il programma è partito quando ero ispettore dell'Itav e prevedeva di radarizzare tutta l'Italia.

Furono previsti nuovi radar a Milano, a Poggio Querceto vicino Pisa, a Roma, a Montegodi, a Monte Stella. Si pensava a radar senza uomini, ma con un riporto dei dati automatico a Roma. In più era previsto il centro di Ustica che serviva a coprire l'area del Mediterraneo, quello di Masseria o Rimini che serviva a coprire l'area meridionale. C'era un buco da coprire, ma l'Aeronautica è stata impedita nella sua realizzazione di una copertura totale anche della parte orientale e credo lo stia facendo solo adesso.

BOATO. All'epoca, nel 1980, quali erano esattamente questi radar in funzione?

BARTOLUCCI. All'epoca esattamente c'erano Milano, Roma e Montegodi, che è nella parte orientale della Sardegna. Altri radar erano già installati, ma ancora non funzionavano bene.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Cosa vuol dire che non funzionavano bene?

BARTOLUCCI. Vuol dire che non erano operativi, ma solo installati.

PRESIDENTE. Nelle carte in nostro possesso abbiamo letto che Ciampino aveva una portata di 100 miglia ed arrivava più o meno sopra Ustica, che era però al limite di questa portata. Pertanto non copriva tutta l'Italia meridionale, tanto che, quando arrivò a quella portata massima, passò il controllo con il sistema procedurale a Punta Raisi. Vorrei sapere da lei la portata esatta del radar di Ciampino.

BARTOLUCCI. Era superiore sicuramente alle 100 miglia, forse 140, ma non ricordo esattamente, non ricordo a quale distanza fosse regolato per una sicura definizione, affinché il servizio radar fosse sicuro ed operativo.

DE JULIO. C'è distinzione tra portata ed area di competenza? La portata è maggiore?

BARTOLUCCI. Certamente.

BOSCO. Questi dati si possono avere con più certezza?

BARTOLUCCI. Certamente, si possono avere.

CASINI. Vorrei parlare sull'ordine dei lavori. Ha ragione il collega Boato. In questo momento il generale deve completare la risposta al collega Angelini, ma chiedo che dopo il Presidente termini tutte le sue domande ed in seguito intervengano gli altri colleghi, altrimenti si crea solo una grande confusione.

PRESIDENTE. Va bene. Il generale Bartolucci termini di rispondere ora alle domande dell'onorevole Angelini.

BARTOLUCCI. Oltre a questi radar d'area, vi sono i radar di avvicinamento. I radar d'avvicinamento sono preposti a mantenere la separazione del traffico aereo in una data area terminale, per esempio Roma, e portano i velivoli in sicurezza all'avvicinamento, dando loro tutti gli aiuti possibili. Quasi tutti gli aeroporti hanno un radar, più o meno importante, di avvicinamento: Capodichino ha un radar di avvicinamento per il controllo del traffico aereo, ma non per la difesa aerea.

L'onorevole Angelini mi ha chiesto di Sigonella. Sigonella ha un radar di avvicinamento che serve, penso, anche Fontanarossa (perchè non varrebbe la pena di avere due radar così vicini). Gli aeroporti militari hanno un radar di avvicinamento Gca (*Ground Control Approach*), che serve a guidare gli aerei all'atterraggio. Vi sono vari tipi di radar, a seconda di quale funzione debbono svolgere.

ANGELINI. A Sigonella ci sono aerei americani. Se questi aerei devono decollare, cosa fa la difesa italiana ed in particolare la guida caccia, se i radar sono preposti esclusivamente alla guida all'avvicinamento?

BARTOLUCCI. Se un velivolo americano di stanza a Sigonella (sono velivoli aeromarittimi, in genere, velivoli antisommersibile) decolla, deve preparare un piano di volo regolare per andare in un posto qualunque, così come debbono fare i nostri velivoli. Tale piano di volo è elaborato secondo le regole Ifr (volo strumentale), ed in tale caso viene comunicato agli enti del traffico aereo, oppure secondo le regole Vfr, nel caso di volo operativo come potrebbe essere andare sul mare per esercitazioni antisommersibile; in questo caso il piano di volo va agli enti del traffico aereo, ma il radar serve solo per guidarlo all'avvicinamento, se è necessario, cioè se non si tratta di un volo a vista.

La guida caccia è un'altra cosa: si tratta di un ufficiale controllore situato all'interno della sala operativa di un radar della difesa aerea, il quale è preposto, una volta che la traccia deve essere riconosciuta, a far sì che avvenga questo «appuntamento».

ANGELINI. Insomma, se gli americani vogliono andare ad un appuntamento, come fanno? Questa è la domanda.

BARTOLUCCI. Se rileviamo un aereo del quale non conosciamo la provenienza, perchè la sua traccia non ha indicazioni, immediatamente la traccia viene classificata come sconosciuta (è avvenuto spessissime volte): decolla un intercettore il quale può verificare che si tratta di un aereo americano che sta facendo una esercitazione.

TORTORELLA. Quindi non sono obbligati a consegnare prima il piano di volo?

BARTOLUCCI. Di regola lo danno, fanno sempre la notifica del piano di volo quelli che partono dalle basi.

ANGELINI. Se ricordo bene, nella relazione Pisano si dice che non si è riusciti a ricostruire l'eventuale attività di velivoli USA presso Aviano, Sigonella e Capodichino. Quello che lei sta dicendo allora corrisponde: non sempre abbiamo i piani di volo nel rapporto tra queste basi ed il nostro paese, talchè non è possibile sapere sempre cosa accade in una determinata base.

BARTOLUCCI. Adesso parlo per mia conoscenza generale. Quando un velivolo parte da una base, non può decollare senza piano di volo o notifica di volo. Che il generale Pisano non abbia potuto sapere chi era in volo quella sera presso quegli aeroporti è dovuto al fatto che probabilmente non sono più conservate le notifiche di volo, le registrazioni dei voli. Ma in genere quando si parte da una base ci deve essere il piano di volo; la torre di controllo (soprattutto se si tratta di una torre italiana) vede partire il velivolo. Può succedere invece che velivoli provenienti da portaerei, dei quali non si abbiano piani di volo, si avvicinino al nostro territorio: noi li controlliamo e se del caso (è avvenuto) protestiamo.

PRESIDENTE. Se ho capito bene la rete radar del controllo del traffico (lo chiamiamo civile, anche se in quel momento era gestito da militari) in quel momento (1980, Ustica) aveva solo Ciampino; a sud di Ciampino non vi era altro. Questo radar di Ciampino, salvo la sua portata che controlleremo, aveva una competenza tra le 100 e le 120 miglia.

BOATO. La stazione di Montegodi.

BARTOLUCCI. Copre Roma e le zone di Roma.

PRESIDENTE. Allora, dicevo, vi era solo il radar di Ciampino; radar di avvicinamento a Punta Raisi non ce ne sono?

BARTOLUCCI. Dovevano esserci.

PRESIDENTE. Nei documenti si trova sempre che il controllore di Ciampino saluta l'aereo e lo affida al controllo di Punta Raisi, ma non si legge mai che Punta Raisi lo abbia preso in carico con un radar di

avvicinamento. Poteva essere un aeroporto senza radar di avvicinamento?

BARTOLUCCI. Aveva un radar, ma non so se all'epoca fosse efficiente.

PRESIDENTE. Va bene, chiariremo questo aspetto. Comunque questo riguarda la rete civile. Per quanto riguarda il sistema di difesa aerea, avevamo funzionanti - lei ci ripete - Marsala, Licola, Siracusa, Otranto e Iacotenente. Di questi, automatici erano Marsala, Otranto e Iacotenente. Allora la mia domanda, generale, è la seguente. Perché quella sera ci siamo sempre rivolti solo a Marsala e non anche agli altri siti automatizzati e comunque agli altri quattro siti del sistema di difesa aerea?

BARTOLUCCI. Gli altri siti erano responsabili di altri settori.

PRESIDENTE. Non è che Siracusa vedesse meglio di Marsala?

BARTOLUCCI. Lo escludo nella maniera più assoluta, per la sua posizione geografica.

PRESIDENTE. Anche Marsala ha un monte davanti, un monte di oltre novemila piedi che gli impedisce di vedere; anche Licola ha il monte Epomeo che gli impedisce di vedere. Domando se nel medio e basso Tirreno il sistema di difesa aerea ha una visione completa anche attraverso altri radar.

BARTOLUCCI. Siracusa sicuramente non era interessata: ogni radar è interessato a un certo settore e Siracusa non era preposta all'avvistamento di difesa aerea a nord, avrebbe dovuto vedere tutta la Sicilia! È chiaro che guarda anche da quella parte, perché il radar gira a 360°, ma la sua competenza è a sud dell'isola. Per quanto riguarda Iacotenente e gli altri centri, essi sono fuori portata.

PRESIDENTE. Domando se all'epoca anche altri radar, fuori della loro competenza specifica, registrarono alcunchè.

Nella sua dichiarazione all'Autorità giudiziaria nel 1986 lei afferma che soltanto i centri di Marsala e Licola erano funzionanti quella sera nella zona dell'incidente. Tuttavia nel settore dipendente dal centro di Martina Franca vi erano cinque radar funzionanti. È esatto?

BARTOLUCCI. Sì.

TORTORELLA. Signor Presidente, se seguiamo il principio di porre a turno le domande al generale Bartolucci, deve essere chiaro che tutti coloro che lo vorranno potranno fare domande e quindi che tutti cominceranno daccapo nei loro ragionamenti. Probabilmente allungheremo i tempi, ma deve essere chiaro che tutti devono avere tale possibilità.

PRESIDENTE. Senz'altro; non porrò certamente limiti al completamento delle successive domande. Era mia intenzione avvicinarmi alle domande argomento per argomento, ma visto che è stata scelta un'altra strada, voglio completare il quadro delle mie domande.

Generale Bartolucci, diciotto giorni dopo l'incidente di Ustica cade un Mig 23 libico sulla Sila. L'esatta determinazione del giorno e dell'ora in cui tale aereo è caduto è sempre stata un po' contestata. La prova regina al riguardo poteva essere fornita dalla lettura di un radar automatico che avesse registrato l'accaduto; invece abbiamo dovuto far ricorso soprattutto a perizie necroscopiche e all'autopsia. I radar funzionanti la sera del 18 luglio 1980 erano quelli di Otranto e di Siracusa che allora coprivano quel settore. In particolare il radar di Otranto era automatico. Un aereo libico arriva nello spazio aereo italiano e si schianta sulla Sila, secondo quanto accertato, alle ore 11 di una mattina limpida, senza nuvolosità nè tempeste in atto, ma non risulta alcun avvistamento da parte del radar. L'aereo cade e viene trovato dopo qualche ora. È mai possibile che ciò avvenga?

Secondo le carte che sono state trasmesse alla Commissione quel giorno era in corso un'importante esercitazione Nato, proprio in quella zona e a quell'ora. Tale esercitazione, recante il nome «diabolico ingorgo» vedeva la partecipazione di aerei italiani e tedeschi. Il sistema radar era attivo perchè si simulava la penetrazione di aerei nemici proprio nello spazio aereo in cui arrivò il Mig libico. È mai possibile che un aereo libico, che quindi non poteva essere definito «friendly» arrivi sulla Sila in quelle condizioni? I radar quel giorno hanno avvistato l'aereo libico? E se ciò non è avvenuto, perchè non vi è stato avvistamento? È possibile che ciò avvenga nel corso di un'esercitazione così importante e con tutti i sistemi in allerta?

BARTOLUCCI. Per quello che mi risulta sulla base delle indagini che a suo tempo abbiamo realizzato e per quanto afferma la Commissione di indagine italo-libica, il Mig 23 quel giorno è caduto senza carburante. Al riguardo vi sono prove testimoniali.

Per quanto riguarda i radar, noi non abbiamo visto nulla e quando ciò mi è stato riferito lo Stato Maggiore se ne è chiesto il motivo. La prima ipotesi formulata, ancora valida, voleva che questo aereo fosse penetrato attraverso un varco, pratico più che teorico, nella copertura dei radar di Siracusa e di Otranto. Si tratta di un varco come allora ve ne erano molti e forse ve ne sono ancora; proprio in questo senso venne deciso un programma di ammodernamento della difesa aerea. Dopo l'incidente, proprio perchè era possibile che attraverso varchi del genere potessero passare velivoli di cui poi non risultava traccia, disposi che venisse attivato un vecchio radar, che usavamo per addestramento mobile, per coprire quel varco che attualmente è coperto da un radar uguale a quello di Lampedusa, cioè un radar mobile, moderno, automatizzato e tridimensionale. Chiesi di verificare bene la registrazione e quindi di interpellare il radar per stabilire se vi fossero stati degli errori perchè per noi era molto imbarazzante dover ammettere che vi era stata quella penetrazione, pur se eravamo coscienti delle carenze che vi erano nella distribuzione dei radar. La risposta fu che tutte le tracce registrate durante l'esercitazione erano state identificate

come amiche o come finte nemiche per cui risultava chiaro che il Mig libico non era stato avvistato. Corremmo così ai ripari inserendo il radar mobile di cui ho parlato e proseguimmo coi nostri programmi. Di tutto ciò risposi al Ministro e naturalmente vi fu una grande campagna contro la difesa aerea che non vede. So che sono state realizzate - ma non sono qualificato ad affermarlo - delle ulteriori indagini in un periodo in cui non ero più Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Può darsi che vi sia stata una assimilazione di una traccia indicata come amica per un errore dell'operatore il che avrebbe portato ad una falsa interpretazione di quello che poteva essere il Mig libico. Tuttavia questa è soltanto un'ipotesi; stando a quello che so e a quello che mi fu riferito all'epoca, noi non vedemmo quell'aereo.

PRESIDENTE. Signor generale, nelle carte che il Tribunale penale di Roma ci ha trasmesso proprio in questi giorni, a proposito di questo caso si afferma che erano state viste delle tracce. La documentazione redatta dalla commissione di inchiesta ha potuto individuare una correlazione possibile soltanto con la traccia LGO54, avvistata alle ore 11.12 dal radar di Otranto. La commissione è pervenuta alla conclusione che, pur essendovi una buona possibilità di correlazione tra la traccia ed il velivolo, tuttavia tale correlazione non poteva essere determinata con sufficiente certezza. Si parla poi di una differenza di 13 miglia nautiche di registrazione e si aggiunge che agli atti dello Stato Maggiore dell'Aeronautica esiste un documento nel quale si legge: «Senza che allo stato sia possibile avere un riscontro obiettivo, nei mesi immediatamente successivi alla data dell'incidente era emersa la suddetta situazione di dubbio circa l'avvistamento del velivolo da parte del sistema radar della difesa aerea ed era stata adombrata una certa superficialità nell'esecuzione dell'attività di identificazione nell'ambiente della difesa aerea».

Queste carte ci sono state fornite dal tribunale.

BARTOLUCCI. Corrispondono all'indagine svolta successivamente e di cui ho sentito parlare, ma che non ho seguito. In parte corrisponde a quanto ho già detto: mi sono preoccupato ed ho chiesto di verificare bene se non ci fossimo sbagliati. La risposta è stata che tutti gli aerei erano stati identificati. Non so se dopo molto tempo invece si sono avvicinati a quanto affermato successivamente in questa documentazione.

DE JULIO. Vorrei porre una questione procedurale. Stiamo tenendo una seduta segreta su un problema su cui molti hanno perplessità, perchè parliamo di atti coperti dal segreto istruttorio e noti invece a tutto il mondo. Non mi sembra allora corretto dare lettura di questi atti in Commissione alla presenza di coloro che vengono auditi, altrimenti cade il motivo della segretezza della seduta.

PRESIDENTE. Possiamo riferirci a documenti di questo tipo oppure no?

TEODORI. Sì, ma senza leggerli.

LIPARI. Sugerirei - se possibile - di fare le domande sempre in astratto.

PRESIDENTE. Va bene.

TEODORI. Sarebbe una violazione del segreto istruttorio da parte del Presidente.

PRESIDENTE. Su questo punto non c'è violazione. Stavo solo leggendo, perchè c'è una differenza a proposito delle risposte, altrimenti come farei a contestare questa differenza?

Passo alla seconda fase delle domande. Le registrazioni pervenute quella notte si riferiscono al radar di Ciampino ed ai radar di Marsala e Licola. Domando a lei, generale, perchè c'è stata questa difficoltà ad avere da parte dei magistrati e della commissione di inchiesta gli elenchi di chi era in servizio la sera dell'incidente? Perchè l'Aeronautica non ha fatto immediatamente un accertamento e non ha immagazzinato questi dati che in seguito hanno creato problemi di identificazione? Perchè è stato così difficile per i magistrati avere i nastri e i brogliacci relativi e perchè gli elenchi di coloro che erano presenti materialmente quella sera nelle centrali radar interessate non sono stati conservati, tanto che oggi vi è una contestazione relativa appunto ai presenti ed agli assenti?

Perchè questi nastri e questi brogliacci hanno seguito vie abbastanza strane?

BARTOLUCCI. Intanto rispondo alla prima domanda. Le difficoltà frapposte alla magistratura o alla commissione per la consegna di questi reperti non esistono. Non ci sono state difficoltà, ma sono stati immediatamente forniti i dati richiesti, con l'eccezione della registrazione del radar di Marsala, in quanto giustamente quel sito radar ha avanzato un problema tramite i carabinieri, vale a dire: se quella registrazione veniva sviluppata con tutti i suoi dati, avrebbe rivelato elementi classificati che riguardavano la posizione e le caratteristiche tecniche del radar ed allora si doveva chiedere al gabinetto del Ministero l'autorizzazione a consegnare la registrazione stessa. Si trattava di una procedura corretta.

Mentre questo avveniva ed il giudice - da quanto ricordo - chiedeva al gabinetto, quasi un mese dopo, di poter superare il segreto militare, il giudice Santacroce aveva già nel mese di luglio sequestrato questo nastro. Solo nell'ottobre però chiese di poterlo decrittare e sviluppare con tutti i suoi dati, naturalmente con le cautele che l'Aeronautica aveva indicato. Mi ricordo che ne parlammo allo Stato Maggiore con il sottocapo e con il capo del terzo reparto.

Circa gli elenchi dei presenti, allora non ce li chiese nessuno, perchè nulla faceva pensare alla possibilità di interrogare o incriminare personale dell'Aeronautica. Devo sottolineare - come ho già fatto con il giudice - il clima di quella sera e riferire le azioni che si sono svolte. Saputo dell'incidente (e la notizia mi giunse presto, perchè era già partito il soccorso), la prima preoccupazione mia e del sottocapo fu quella di chiedere agli enti preposti, quindi a tutta l'Aeronautica, se risultavano nostri velivoli in volo. Questo è stato il mio impulso iniziale

nella preoccupazione di una collisione in volo, poichè si trattava di una zona molto chiacchierata. La stessa domanda è stata rivolta alla Nato a Bagnoli, per quanto riguarda i velivoli della sesta flotta, che, quando sono in alto mare fuori delle acque internazionali, vanno dove vogliono, come è giusto che sia secondo le regole internazionali. La risposta ci è arrivata presto: i nostri velivoli, sia aerotattici, sia di altro tipo, erano tutti a casa, meno qualcuno che stava facendo dei trasporti in quel momento e che era ininfluenza dal punto di vista di una collisione in volo o di qualunque altro tipo di incidente. Oltretutto, il soccorso era partito regolarmente ed abbiamo avuto la mattina dopo conferma del fatto che non potevano esserci state collisioni, nè che altri velivoli avessero potuto lanciare missili.

Verificando infatti immediatamente le pizze di registrazione, relative ai radar di Ciampino e Marsala, mentre Licola doveva sviluppare il famoso brogliaccio, ci venne data conferma che non c'era nessun velivolo che potesse far pensare ad alcuna intrusione o collisione. Eravamo convinti che l'Aeronautica fosse al di fuori di questo problema e quindi non è stata avviata una inchiesta formale per sapere chi era presente nei centri radar. La risposta che ci era stata data era chiara e precisa ed ha causato la nostra linea di azione.

PRESIDENTE. Lei ha detto che la non trasmissione immediata dei nastri fu richiesta dai carabinieri. Pare che anche a Ciampino i carabinieri abbiano bloccato i nastri. Vorrei capire cosa c'entrano i carabinieri in questa storia. Svolgono funzioni di polizia militare?

BARTOLUCCI. Sì, in ogni reparto militare.

PRESIDENTE. Quella sera a Marsala fu fatta partire la famosa esercitazione Synadex. Vorrei domandarle: chi fa partire le esercitazioni Synadex? Vi è presso i centri radar un ufficiale del Sios dell'Aeronautica incaricato delle esercitazioni o arriva di volta in volta per portare il nastro di simulazione?

BARTOLUCCI. Non c'entra l'ufficiale addetto alla sicurezza o del Sios Aeronautica: è un fatto operativo, è un *videogame*. A Borgo Piave vengono preparate queste situazioni per addestrare i controllori della difesa aerea e per mantenere un certo grado di addestramento. L'esercitazione ovviamente viene svolta in momenti di tranquillità. Il *videogame* è depositato presso i centri radar e presso il comando di Martina Franca. In anticipo viene programmato di svolgere l'esercitazione in un momento in cui si pensa che la situazione possa essere tranquilla (per esempio, il venerdì sera, il sabato, eccetera). La programmazione si fa ogni due mesi, ma l'effettiva partenza dell'operazione dipende dal fatto se si è impegnati o meno. Vi è un'autorizzazione ed un segnale di partenza che parte dal Roc.

TEODORI. Chi comanda?

BARTOLUCCI. È il Roc, credo che sia il Roc.

Come avviene l'esercitazione? L'esercitazione coinvolge soltanto i siti automatizzati che hanno la possibilità di registrazione (almeno allora si faceva in questo modo). Si toglie il nastro della registrazione normale e se ne inserisce uno che consente di avere la registrazione dell'esercitazione. Le tracce simulate registrate vengono elaborate da un *software* e presentate sul PPI, sulla *consolle* alla quale è preposto un operatore. Dal momento in cui parte l'esercitazione viene registrato sia ciò che accade realmente, sia ciò che è simulato. Il controllore che vuole vedere solo il simulato o che vuole vedere solo il reale può farlo operando su un interruttore. Nella registrazione poi compaiono ambedue le situazioni e bisogna distinguere tra ciò che è vero e ciò che è simulato.

PRESIDENTE. L'ordine di far partire l'esercitazione dunque è un ordine di programma generale, ma la sera prescelta - anche perchè potevano esservi allarmi di altro tipo e quindi poteva rivelarsi non opportuno far partire la Sinadex - viene l'ordine specifico di far partire l'esercitazione alle ore 21 da parte del comando di Martina Franca. È così?

BARTOLUCCI. Sì.

PRESIDENTE. Allora a Martina Franca dovrebbe risultare che è stato fatto partire un ordine di via all'esercitazione in quell'ora?

BARTOLUCCI. Sì.

PRESIDENTE. Quindi è Martina Franca che dà quest'ordine.

BARTOLUCCI. Dà il beneplacito.

PRESIDENTE. Quindi c'è un doppio controllo, la registrazione a Marsala, ma anche la registrazione dell'autorizzazione a Martina Franca.

BARTOLUCCI. L'autorizzazione dovrebbe essere sulla stessa «pizza» della esercitazione. Comunque Martina Franca deve autorizzare la partenza.

TEODORI. Generale Bartolucci, chi dà il comando della partenza? Questa è la domanda.

TOTH. ...ed eventualmente il comando di sospensione?

BARTOLUCCI. Il comando di partenza lo dà l'ufficiale preposto alla sala operativa del radar, il quale, per quello che ricordo, deve avvisare e quindi avere il beneplacito del Roc.

CASINI. In quale forma?

BARTOLUCCI. In via telefonica.

TEODORI. La responsabilità quindi non è di Martina Franca, ma dell'ufficiale di Marsala.

BARTOLUCCI. È di tutti e due. Non voglio dare dei suggerimenti, potrei essere inesatto in alcune cose perchè non sono controllore di difesa aerea. Chi tratta regolarmente queste procedure può essere più qualificato per dare precisazioni.

PRESIDENTE. Noi capiamo, allora, che ci deve essere una autorizzazione di massima per programmare e il via specifico in quella determinata ora, perchè potrebbe verificarsi anche una situazione di non opportunità dell'addestramento. Quindi la centrale principale collegata su tutto è Martina Franca.

In alcune carte vi è scritto che presso i centri radar vi è un ufficiale *intelligence* che ha in consegna il nastro di simulazione Synadex e che lo consegna: in genere è un ufficiale del Sios Aeronautica.

BARTOLUCCI. Non mi risulta, si tratta di un fatto operativo.

PRESIDENTE. Nelle carte si dice che c'era un ufficiale addetto alla Synadex a Marsala. Come arriva il nastro? Da dove arriva? Viene consegnato ad un ufficiale che è chiamato «addetto alla Synadex»?

BARTOLUCCI. Non saprei rispondere con esattezza a questo. Sicuramente vi è qualcuno che conserva le cassette, ma non credo sia uno del Sios.

TEODORI. Chi ha cura delle cassette. Allora?

BARTOLUCCI. Le simulazioni vengono consegnate da parte di Martina Franca ai vari siti radar. Provengono da Borgo Piave che è il centro tecnico di difesa. Mi riservo comunque di fornire una risposta più precisa per iscritto.

BOSCO. Ciò ha carattere di segretezza?

BARTOLUCCI. No.

TOTH. All'interno dell'organizzazione dell'Aeronautica chi potrebbe saperlo?

BARTOLUCCI. Sicuramente il comandante del 3° Roc, l'ispettore Itav, il comandante di un qualsiasi sito di difesa aerea; si tratta infatti di aspetti tecnici.

PRESIDENTE. Il piano di volo di cui abbiamo sentito a lungo parlare anche sulla stampa, classificato «Cod. 56» Vip, sarebbe stato consegnato ad un aviere di Marsala. Vorrei quindi sapere a chi viene indirizzato un piano di volo richiesto da un Governo o dalla aviazione di uno stato estero per attraversare lo spazio aereo italiano. Chi autorizza un piano di volo di questa natura?

BARTOLUCCI. I piani di volo vengono regolarmente indirizzati al controllo del traffico aereo civile. Alcuni voli provenienti da paesi con i quali vi sono rapporti di tipo particolare sottostanno ad una procedura diversa in quanto viene richiesta, con notevole anticipo, l'autorizzazione governativa ad atterrare in Italia o ad attraversare il nostro spazio aereo. Tale autorizzazione viene normalmente concessa a tutti. Pertanto la competenza è del controllo del traffico aereo a meno che vi sia un'autorizzazione da dare, nel qual caso l'Aeronautica militare chiede agli enti governativi preposti se l'aereo in questione può atterrare in un aeroporto italiano o attraversare il nostro spazio aereo.

CIPRIANI. Lo chiede al Sismi?

BARTOLUCCI. No, anche se in alcuni casi può succedere che venga interessato il Sismi. Sicuramente comunque viene interessato lo Stato Maggiore dell'aeronautica se l'aereo deve atterrare in una nostra base. Per l'attraversamento dello spazio aereo interviene il Ministero dei trasporti e forse qualche altra autorità.

PRESIDENTE. Quanti giorni di preavviso occorrono per attivare tutta questa procedura?

BARTOLUCCI. Alcuni piani di volo vengono predisposti qualche giorno prima, soprattutto per l'atterraggio. Per quanto riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano, vi è un piano di volo che, se accettato dagli enti del controllo del traffico aereo, consente al velivolo di transitare regolarmente. Tuttavia vi sono alcuni piani di volo che riguardano velivoli provenienti da paesi che definiamo di interesse. Il caso di cui ci occupiamo potrebbe essere uno di questi. Al controllo della difesa aerea viene comunicato che si tratta di velivoli di interesse per cui, quando compare la traccia, questa viene classificata «zombie».

BELLOCCHIO. Con questa definizione si intende un aereo che viaggia senza piano di volo?

BARTOLUCCI. Per quel che ricordo «zombie» sta ad indicare che si tratta di un velivolo proveniente da un paese di interesse. Può darsi che con la stessa espressione si indichino velivoli di cui non è ancora arrivato il piano di volo e che devono essere ancora identificati.

BELLOCCHIO. Che cosa significa «chilo-alfa»?

BARTOLUCCI. È il codice 56.

PRESIDENTE. L'autorizzazione passa prima al traffico aereo? Nel caso di un paese di interesse viene anche comunicata alla difesa aerea?

BARTOLUCCI. Tutti i piani di volo vengono comunicati alla difesa aerea.

PRESIDENTE. Le autorizzazioni vengono registrate: non vengono distrutte?

BARTOLUCCI. Il piano di volo viene registrato; resta una striscia.

PRESIDENTE. Se voglio trovare un piano di volo dopo due mesi, posso farlo? In caso di risposta positiva, presso quale ente?

BARTOLUCCI. Presso il centro dove è situato il radar e presso il controllo del traffico aereo.

PRESIDENTE. Materialmente dove lo trovo, all'Itav, a Ciampino?

BARTOLUCCI. Presso il competente centro radar e presso la difesa aerea.

PRESIDENTE. Allora resta traccia. Chi manda un piano di volo ad un aviere di base a Marsala? E poi a chi viene dato il piano di volo, ad un maresciallo o al comandante della base?

BARTOLUCCI. I piani di volo vengono trasmessi con continuità ed il destinatario può essere un maresciallo o un ufficiale.

PRESIDENTE. Allora posso controllare chi ha fornito un piano di volo ad un ufficiale.

BARTOLUCCI. Penso di sì. Arrivano molti piani di volo che vengono selezionati. Viene individuato il velivolo e stabilita la destinazione. I piani di volo che riguardano la zona che interessa vengono inviati agli ufficiali addetti all'identificazione delle tracce e, in base alla scheda di cui vengono in possesso, tali ufficiali stabiliscono se il velivolo corrisponde al piano di volo e quindi lo identificano amico o nemico, gli forniscono il numero di carrozzella e decidono se controllarlo oppure no a seconda che si tratti di velivoli di particolare interesse oppure privi di piani di volo o ancora provenienti da determinati paesi indipendentemente dal fatto che il velivolo sia civile o militare. In questi casi il velivolo viene classificato come «zombie». Il codice 56 non riguarda il piano di volo bensì la registrazione perchè il sistema Nadge, nel momento in cui gli viene data comunicazione che si tratta di un velivolo classificato come «zombie», fornisce questo codice 56 che non sta assolutamente a significare che vi è una personalità a bordo. Quest'ultimo caso, non in termini di registrazione ma a voce, viene definito in altro modo, mi pare proprio «chilo-alfa».

BELLOCCHIO. Quest'ultima definizione è seguita da un numero; quanto più basso è il numero tanto più importante è la personalità a bordo.

BARTOLUCCI. A livello di registrazione vi è un'altra definizione che non ricordo, anzi che non devo sapere.

PRESIDENTE. Avete fatto delle ricerche per sapere se esisteva il piano di volo di cui oggi si parla?

BARTOLUCCI. Per forza, se è riportato dalla registrazione vuol dire che il piano di volo esiste.

PRESIDENTE. Un aereo classificato «zombie», con un piano di volo proveniente da un paese di interesse, che deve attraversare lo spazio aereo alla stessa ora in cui è previsto il passaggio di un altro aereo che segue il tragitto «ambra 13» avrebbe fatto interrompere l'esercitazione Synadex oppure sarebbe stato seguito in automatico con particolare attenzione?

BARTOLUCCI. A mio parere è probabile che avrebbe fatto interrompere l'esercitazione. Questa è una responsabilità del capo controllore che si consulta con il Roc di Martina Franca. Tuttavia non posso dare dati certi su questo aereo. Ritengo che esso non dovesse attraversare quella zona e se ho fatto partire l'esercitazione è perchè quell'aereo non interessava. Quindi il volo di questo «zombie» dovrebbe sicuramente vedersi nelle registrazioni da cui si dovrebbe anche poter stabilire dove andava quell'aereo.

Quanto è stato riportato dai giornali non posso confermarlo.

PRESIDENTE. Vorrei però sapere se dagli atti ufficiali, dalle registrazioni dell'Aeronautica civile o militare risulta un piano di volo oppure no.

TOTH. Doveva passare in un'altra zona?

BARTOLUCCI. Riferisco quanto ho letto sui giornali, vale a dire che doveva andare a Praga o a Varsavia e così via. Non c'erano velivoli nel giro di 40 miglia. Questo tra l'altro non è entrato in Italia, ma ha seguito una sua via.

Voglio però rispondere puntualmente alla domanda del Presidente. Ritengo ci sia la registrazione e conseguentemente il piano di volo per sapere come si è mosso questo aereo e fino a quando è stato controllato. Sono sicuro che questi dati sono stati riportati, in quanto Marsala ha registrato quella sera, prima e dopo. Una risposta puntuale a questo problema la può dare certamente il comandante del terzo Roc.

RASTRELLI. Anche se l'aereo non è passato in Italia ed ha deviato?

BARTOLUCCI. Sì, perchè si vede se un aereo ha una certa direzione e poi cambia rotta; almeno lo dicono i giornali che non è andato a Malta: mi limito a riferire.

PRESIDENTE. Vorrei esaurire le mie domande. Abbiamo questo problema delle registrazioni. Ce ne sono di due tipi: i nastri e le trasposizioni su carta degli stessi nastri. La registrazione di Ciampino è stata acquisita, sia per quanto riguarda il nastro che per la trasposizione, dalla commissione d'inchiesta della Magistratura il ventiseiesimo

giorno dopo l'incidente. La registrazione di Marsala invece è stata acquisita al novantanovesimo giorno. Vorrei ora concentrarmi su Roma Ciampino.

Quel nastro, prima che arrivasse alla Magistratura il ventiseiesimo giorno, quando la Magistratura si affrettò a consegnarlo alla commissione, rimase appunto ventisei giorni nelle mani dell'Aeronautica militare. Questo nastro fu controllato da personale militare - come lei ha detto - subito dopo l'incidente per vedere se c'erano stati attraversamenti o cose del genere. Ora, prima di passare alla Magistratura, chi le risulta abbia avuto questo nastro e quali trasposizioni furono fatte? Chi ordinò di fare questa lettura o trasposizione? Che lei ricordi, a chi furono consegnate copie del nastro e delle relative trasposizioni su tabulato prima che venisse acquisito dalla Magistratura?

Essendo materiale sotto sequestro (perchè questa fu la decisione del magistrato, presa dopo tre giorni e valida su scala nazionale), poteva essere tradotto in schemi grafici o doveva rimanere intatto quel nastro?

BARTOLUCCI. Ritengo che un nastro sotto sequestro non debba essere toccato. Però le trascrizioni furono effettuate il giorno dopo, quando ancora non c'era il sequestro, probabilmente su ordine del terzo Roc. Infatti quelle trascrizioni sono servite sin dall'inizio per determinare il punto di caduta del velivolo. In seguito credo che questi dati siano rimasti a disposizione del giudice. Non saprei dare altre risposte.

PRESIDENTE. Sempre da quanto risulta dai documenti in nostro possesso, a questo punto interviene il fatto che anche i Servizi avrebbero fatto delle trascrizioni di questo nastro. C'è uno scambio di corrispondenza tra i vari Servizi per la interpretazione di queste registrazioni prima dell'intervento del magistrato. Lei ha notizia di tutto ciò?

BARTOLUCCI. Per quanto mi ricordo, le trascrizioni non sono state fatte dai Servizi, ma furono inviate dal Roc che le aveva eseguite per dovere di ufficio, per verificare cioè cosa era successo. Esso le inviò a vari enti e probabilmente anche al Sismi. Ad esempio le inviò celermente all'Itav.

Da quanto ne so, i Servizi non hanno fatto alcuna trascrizione, ma tutt'al più hanno richiesto una spiegazione sul contenuto delle registrazioni, perchè in effetti una semplice trascrizione consegnata ad un profano - compreso me - non dice assolutamente nulla: occorre qualcuno che la visualizzi. Per quanto è a mia conoscenza, i Servizi non hanno mai fatto trascrizioni, che invece sono state eseguite dall'Aeronautica italiana, dai suoi enti competenti che avevano questo dovere.

PRESIDENTE. Questo nastro, prima di essere consegnato alla magistratura, era in possesso dell'Aeronautica militare?

BARTOLUCCI. Quando arrivarono i carabinieri a Marsala con tutte le richieste prima accennate il nastro era custodito dall'Aeronautica e forse c'era un ufficiale preposto. Quello di Ciampino credo abbia subito

la stessa sorte. Non sono andati in giro dei nastri nell'ambito dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Ho chiesto chi aveva in consegna i nastri prima che la Magistratura li acquisisse. In un manuale scritto in francese si legge che le commissioni d'inchiesta, quando svolgono indagini, la prima cautela che devono adottare è che i nastri vengano immediatamente sigillati, perchè le registrazioni possono essere alterate.

Lei dice che a Marsala la custodia del nastro era affidata ad un ufficiale, prima della consegna al magistrato; ma il nastro di Ciampino lo ritroviamo in America, certamente non portato dal magistrato: a chi era in custodia?

BARTOLUCCI. Avrebbe dovuto essere in custodia al comandante dell'aeroporto di Ciampino.

PRESIDENTE. E tutte queste registrazioni erano poi concentrate, a Martina Franca?

BARTOLUCCI. Martina Franca ha inviato ai vari enti dell'Aeronautica e forse anche al Sismi, se le aveva richieste, le registrazioni (vale a dire tabulati), ma non i nastri.

TOTH. Al Registro aeronautico viene inviata a una copia?

BARTOLUCCI. No.

BOSCO. Volevo farle questa domanda. Dalla sua introduzione, dalle cose che ha detto e dall'andamento complessivo dell'audizione, nonché dalle cose che abbiamo appurato e conosciuto durante il corso di questa indagine, sembra che nel 1980 la difesa aerea specialmente nell'Italia meridionale presentasse delle carenze, denunciate da più parti (lei stesso ne ha parlato). Qual è il motivo di questo ritardo nel completamento della difesa aerea e della sua funzionalità?

BARTOLUCCI. Devo dire che non si può parlare di vero e proprio ritardo. Per ogni programma occorrono tempi che non sempre sono quelli desiderati.

La difesa aerea nel tempo ha subito una trasformazione in relazione all'evoluzione della situazione generale. All'inizio la priorità dei radar, che per la maggior parte sono tutti Nato, era rivolta all'est al fine di assicurare una copertura, perlomeno alle alte quote, all'Italia, una copertura che si ricongiungesse con quella dei paesi alleati al sud e al nord. Mano a mano che la situazione evolveva, sia in ambito Nato che in ambito nazionale, si è reputato necessario allargare le possibilità di controllo dello spazio aereo, quindi di sorveglianza e di reattività, perlomeno alle alte quote. Perchè dico alle alte quote? Perchè se volessimo coprire anche le basse quote occorrerebbe installare un radar ogni 30 chilometri, dal momento che i velivoli possono essere avvistati con i limiti dovuti alla curvatura della terra.

Con l'assetto degli anni '50, dunque, per l'Italia - ed era un'esigenza riconosciuta dalla Nato - era prioritario l'asse orientale oltre ad alcune zone vitali del Nord (ad esempio la stazione radar di Mortara, nella zona di Milano); meno importante era il Tirreno, più importante la zona di Roma coperta dalle stazioni di Poggio Ballone e di Licola. Inoltre vi erano radar obsoleti; i più validi erano quelli di Otranto e delle stazioni rivolte ad oriente. Ad un certo punto dunque si è valutata l'esigenza di potenziare intanto le capacità dei sensori e nello stesso tempo di aumentare la portata per coprire determinati varchi. Il programma partì diversi anni prima che io diventassi capo di Stato Maggiore; me ne sono interessato anche all'Itav, dove portai avanti un programma di sperimentazione di un radar mobile ultramoderno, il RAT 31-S, che doveva servire a coprire alcuni buchi all'occorrenza e per questo era mobile. Avevamo previsto anche di inserire radar molto potenti di produzione nazionale, gli Argos 10 (cioè 10 megawatt, quindi di notevole potenza) per sostituire alcuni dei radar più importanti. Detto programma dipendeva dall'accettazione da parte della Nato di determinate priorità ed ovviamente dalla disponibilità di fondi sia Nato che nazionali.

Quando ho lasciato l'Aeronautica questi programmi erano in completo sviluppo; oggi con soddisfazione abbiamo cinque Argos 10 installati, uno dei quali proprio a Marsala.

BOSCO. Il programma è completo?

BARTOLUCCI. Quasi del tutto ed è stato integrato anche con ulteriori programmi. Vi sono dei radar mobili (Crotone, Sigonella e Capo Frasca) per coprire la parte che prima non era coperta. A Siracusa c'è un Argos 10 e la stazione di Licola, molto discussa in questo periodo, non è più fonetico-manuale, ma è automatizzata.

Contemporaneamente ha proceduto anche un programma che serviva al controllo del traffico aereo, ma che all'occorrenza poteva servire come integrazione della difesa area. Si tratta della radarizzazione dell'Italia (ho parlato di Monte Stella, Poggio Lecceta, Ustica, Montegodi). Tali radar servono al controllo del traffico aereo, per avere un quadro effettivo dei velivoli in tutta la parte occidentale. Sin da allora il programma era stato avviato e con mia soddisfazione portato avanti.

BOSCO. Nel 1980 il traffico aereo di Fiumicino non era ancora passato alla struttura civile. Quale era la situazione? C'era già una gestione mista, commissariale?

BARTOLUCCI. Nel 1980 la situazione era in questi termini. Dal novembre del 1979 era stato stabilito di procedere alla civilizzazione del controllo del traffico aereo e quindi di istituire un'azienda. Nell'attesa fu istituito un commissariato per l'assistenza al volo civile; io ebbi l'incarico di preparare i programmi perchè ero ispettore dell'Itav prima di diventare capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. La civilizzazione comunque fu avviata e al momento dell'incidente, a giugno, molti controllori soprattutto nelle basi civili erano controllori civili, ma i

centri di controllo regionale erano ancora sotto il controllo dell'Aeronautica perchè il processo di trasformazione procedeva più a rilento. Non ricordo quando tutto il traffico è passato sotto il controllo dell'azienda autonoma di assistenza al volo.

BOSCO. Comunque erano certamente di competenza dell'Aeronautica al momento dell'incidente?

BARTOLUCCI. Sì.

TEODORI. Generale Bartolucci, le risulta che i documenti relativi a Licola, Marsala ed eventuali altri documenti siano stati concentrati e raccolti in qualche sede nelle settimane successive all'incidente?

BARTOLUCCI. Non saprei rispondere a questa domanda, so che vi furono disposizioni da parte della magistratura per raccogliarli, ritengo, all'Itav o a Ciampino.

TEODORI. Le preciso la domanda: per quanto riguarda le autorità militari, prima dell'intervento della magistratura, le risulta che documenti di ogni tipo relativi a quella giornata siano stati raccolti e concentrati in qualche sede?

BARTOLUCCI. Non mi risulta, non me lo ricordo. Forse potrebbe essere più preciso di me il sottocapo di Stato Maggiore o il capo del 3° reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

TEODORI. Chi a livello militare, poteva dare l'ordine di raccogliere e concentrare tutti i documenti relativi a quella giornata?

BARTOLUCCI. Lo Stato Maggiore oppure il delegato dello Stato Maggiore Itav.

TEODORI. Cioè lei?

BARTOLUCCI. Certo, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ma attraverso i suoi organi; molte volte gli ordini non li impartisce direttamente il capo di Stato Maggiore.

TEODORI. Quindi lei non ricorda se da parte militare vi è stato un intervento per raccogliere e concentrare questi documenti. Nella relazione Pisano si afferma che il 12 luglio 1980 tutto il materiale relativo ai centri di Licola e di Marsala è stato raccolto e concentrato nell'aeroporto di Trapani Birgi. Chi ha dato quest'ordine?

BARTOLUCCI. Non saprei risponderle; non so se la disposizione è stata data da noi oppure se vi è stato un *input* della Magistratura.

TEODORI. Sto parlando di ordini impartiti prima dell'intervento della Magistratura, quindi di ordini militari.

BARTOLUCCI. Dovrei controllare la documentazione dello Stato Maggiore.

TOTH. Lei non ricorda di aver impartito questi ordini?

BARTOLUCCI. Personalmente no.

TEODORI. E chi può averlo fatto, gli organi dello Stato Maggiore?

TOTH. Lei è in grado di sapere chi ha dato questi ordini?

BARTOLUCCI. In questo momento no.

TEODORI. Allora chiedo che ci venga fornita una documentazione su chi ha dato l'ordine. Infatti il 12 luglio 1980 abbiamo la concentrazione di documenti di cui ho prima parlato presso l'aeroporto di Trapani Birgi, mentre il 21 luglio 1980, secondo la dichiarazione del colonnello Nicola Fiorito De Falco, i dati relativi a tutti i radar vennero raccolti presso l'aeroporto di Palermo. Abbiamo quindi due operazioni distinte avvenute in date diverse con concentrazione di tutti i documenti in due diversi luoghi.

BARTOLUCCI. Non so rispondere, però sarò in grado di fornire ulteriori informazioni.

TEODORI. Allora chiedo che per iscritto e con puntualità ci si faccia sapere chi ha dato l'ordine di concentrare tutti i documenti. È evidente, infatti, che se si vuole in qualche modo manipolare la documentazione o fare su di essa qualsiasi operazione occorre che ciò avvenga su tutti i documenti nello stesso modo. Chiedo formalmente che venga accertato il luogo esatto in cui sono stati raccolti questi documenti, cioè il luogo in cui ipoteticamente si sarebbe potuto intervenire sui documenti stessi. È questo un aspetto su cui le autorità militari devono darci una risposta molto precisa.

Vorrei ora rivolgere un'altra domanda al generale Bartolucci. Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha effettuato uno studio sull'accaduto immediatamente dopo l'incidente?

BARTOLUCCI. Come ho detto all'inizio, vi è stata una reazione immediata.

TEODORI. Sto parlando di uno studio, di una documentazione.

BARTOLUCCI. No, non è stato effettuato.

TEODORI. Lei ha mai sentito nominare il capitano Roberto Doz?

BARTOLUCCI. No, è la prima volta che lo sento.

TEODORI. Risulta che uno studio sull'accaduto effettuato dal capitano Roberto Doz, dell'Aeronautica militare, è citato nella relazione Blasi.

BARTOLUCCI. Può darsi che si tratti di un promemoria mostrato al sottocapo o al caporeparto, forse anche a me.

TEODORI. Quando si parla al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica di un fatto di questa importanza ...

BARTOLUCCI. Il fatto è molto importante, ma non tutti i documenti che lo riguardano vengono portati a conoscenza del capo di Stato Maggiore. Se si fosse trattato di uno studio o di un promemoria che poteva interessarmi, sicuramente sarebbe stato portato a mia conoscenza. Comunque non ricordo il nome di questo capitano.

TEODORI. Sto parlando di uno studio ordinato dallo Stato Maggiore.

BARTOLUCCI. Non è sempre il capo di Stato Maggiore che dà gli ordini.

TEODORI. Vorrei chiedere formalmente al generale Bartolucci di operare una ricerca relativamente a questo studio sull'accaduto che comunque è citato dalla relazione Blasi.

BARTOLUCCI. Non lo conosco.

TEODORI. Le dico che esiste uno studio fatto dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Inseriremo anche questa richiesta fra quelle che rivolgeremo al generale Bartolucci e allo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

TEODORI. Abbiamo visto che i radar automatizzati producono un nastro e quelli fonetico-manuali un registro. I radar fonetico-manuali producono anche altri documenti?

BARTOLUCCI. No, la situazione aerea viene trascritta sul brogliaccio chiamato DA-1, brogliaccio che poi serve a ricrearne la situazione così come è stata riportata.

TEODORI. Vorrei sapere quali documenti producono i due tipi di radar.

BARTOLUCCI. Quelli del sistema Nadge producono il nastro, mentre per i fonetico-manuali il documento che fa testo per ricostruire la situazione è soltanto il DA-1.

TEODORI. In sede di archivio qual è il documento che fa testo per quanto riguarda i radar fonetico-manuali?

BARTOLUCCI. Conosco soltanto il documento che serve; altri non ne conosco.

PRESIDENTE. Abbiamo avuto la testimonianza del generale Santucci il quale, mostrandoci la copia di un registro DA-1, ci ha spiegato che esso è il documento che di primo impatto l'addetto registra sulla base di quanto gli viene dettato. La sera stessa o il giorno dopo viene redatto un rapporto ufficiale basato su quanto scritto nel DA-1 che il comandante della base firma. Tale rapporto riassume in forma sintetica quello che, in forma spesso anche confusa, viene trascritto sul DA-1.

Questo documento che parte con la firma del comandante è quello che in genere arriva ai comandi superiori, mentre il brogliaccio rimane sul posto. Sembra dunque che da Licola sia partito questo riferimento firmato dal comandante, mentre il brogliaccio sarebbe rimasto lì e poi bruciato nel 1984.

BARTOLUCCI. La mia risposta di prima è sempre valida. Normalmente esiste solo il DA-1. Quando è ritenuto necessario ricavare qualcosa da questo DA-1, si ricostruisce la situazione che viene poi fornita a chi ne ha bisogno; in questo caso la Magistratura o gli enti interessati.

PRESIDENTE. No, generale, non è così.

TEODORI. Le chiediamo, in termini di procedure formali, quali sono i documenti e chi firma, chi ha la responsabilità di questi documenti per l'archivio e la loro conservazione.

La mia domanda per quanto riguarda i radar automatizzati, è: chi firma i nastri?

BARTOLUCCI. Mai saputo che si firmassero i nastri.

TEODORI. Ma chi ha la responsabilità dell'archivio dei nastri?

BARTOLUCCI. È il comandante, che può anche delegare a qualcun altro questo compito.

TEODORI. Per quanto riguarda i registri, chi li firma, cioè chi certifica e chi ha la responsabilità della conservazione?

BARTOLUCCI. Sempre il comandante, salvo la possibilità di delega. Tuttavia, pur non essendo mai stato comandante della difesa aerea, non mi risulta ci sia ogni sera un estratto del DA-1. So che si fa solo quando è necessario. Lo scopo è appunto quello di ricostruire la situazione quando è necessario. Quando si compie una operazione del genere, quando essa interessa la Magistratura, la firma è di coloro che hanno

compilato questi documenti e del comandante che deve assicurare la veridicità di quanto è stato scritto.

TEODORI. Escludiamo la Magistratura ed occupiamoci della gerarchia militare. Lei ha affermato che tutti i documenti sono stati immediatamente forniti alla autorità giudiziaria, ad eccezione del nastro di Marsala. Se è vero - come risulta dagli atti - che invece sono stati acquisiti dalle autorità militari in una sede diversa e concentrati altrove (come recita il riferimento documentale che citavo prima), allora chi ha dato l'ordine di procedere in questo modo e a chi è stato dato questo ordine di acquisire la documentazione sia cartacea che elettronica, dal momento che non è vero che è stata consegnata alla Magistratura in prima istanza? Lei come capo di Stato Maggiore cosa ne sapeva degli ordini dati e dei destinatari di questi ordini?

BARTOLUCCI. Non sono in grado di rispondere a questa domanda adesso. Mi riservo di far sapere in seguito come sono andati esattamente i fatti.

TEODORI. Passando ad altra domanda, la catena di controllo del Sios dell'Aeronautica aveva il potere di avocare a sé questi documenti, indipendentemente dallo Stato Maggiore?

BARTOLUCCI. Il Sios dell'Aeronautica fa parte dello Stato Maggiore e non decide in maniera autonoma, ma nell'ambito del quadro generale.

TEODORI. Questi documenti sono stati avocati dalle loro sedi naturali e concentrati tutti insieme. Lei non ha dato questo ordine e non sa chi può averlo dato. Ci può essere allora un impulso di natura diversa che provenga dalla catena del Sios?

BARTOLUCCI. Preciso che il Sios fa parte dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Se questo ordine è stato dato dal Sios o dal terzo reparto, allora la questione dipende dal sottocapo o da chi per lui ha stabilito di dare questo ordine; ma si tratta sempre dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Il singolo reparto dello Stato Maggiore aveva il potere di dare questo ordine?

BARTOLUCCI. Sì: ogni reparto dello Stato Maggiore ha il potere delegato dal capo di Stato Maggiore, e in subordine dal sottocapo, di fare quelle operazioni che sono ritenute necessarie; in alcuni casi è delegato automaticamente e in altri deve chiedere autorizzazione.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Questa operazione in quale dei due casi rientrava?

BARTOLUCCI. Non so, devo verificare.

TEODORI. Lei ha detto prima che allo Stato Maggiore non ci si è preoccupati in quel momento di controllare il personale addetto alle stazioni radar. La preoccupazione infatti era un'altra: quella di accertare che non ci fossero velivoli italiani. Allora chi ha la responsabilità di tenere i registri delle presenze?

BARTOLUCCI. Il comandante della base.

TEODORI. Se ci sono state manipolazioni di questi elenchi, la responsabilità è del comandante della base e lo Stato Maggiore non interviene?

BARTOLUCCI. Devo precisare che gli ordini di servizio non si conservano per l'eternità.

PRESIDENTE. Però è intervenuto l'ordine di sequestro generale della Magistratura su tutti i documenti relativi a questa operazione. Normalmente questi elenchi non si conservano, però, trattandosi di materiale sequestrato, non avrebbe dovuto essere conservato?

BARTOLUCCI. Il sequestro non riguardava il personale.

PRESIDENTE. Ma era un aspetto che faceva comunque parte della operazione radar.

TEODORI. Lei prima ha giustamente fatto un'affermazione, intorno alla quale si è parlato molto, vale a dire che lo inserimento del programma simulato, del *videogame* (perchè di questo si tratta), non esclude la registrazione reale. Le due registrazioni avvengono in parallelo e perciò non è affatto vero che l'interruzione di cui si parla dipende dall'esclusione dell'inserimento della registrazione reale: questo è falso.

BARTOLUCCI. No: è vero che è stata esclusa la registrazione.

TEODORI. Però il cambio del nastro è stato per alcuni di quattro minuti e per altri di otto.

BARTOLUCCI. È stato di otto minuti.

TEODORI. Lei in sede giudiziaria ha parlato di quattro minuti.

LIPARI. Ha detto che normalmente è di quattro minuti, che però potrebbe essere stato di otto.

PRESIDENTE. Rimane aperto il problema del manuale.

TEODORI. C'era comunque l'altro dischetto, ma questo cambio è stato macchinoso e lungo: questo sarebbe il motivo della interruzione, almeno da quanto mi pare di aver capito.

BARTOLUCCI. Quattro minuti dopo il presunto incidente è stato dato l'avvio all'esercitazione Synadex. Per questo è stato tolto il nastro sul quale normalmente viene registrata l'attività ed è stato sostituito con un nastro che avrebbe dovuto recepire il *videogame*, al quale partecipavano gli operatori nei diversi siti, oltre al traffico reale. Per questa operazione si sono impiegati otto minuti. Questo lo so per certo: all'epoca parlai di quattro minuti o forse più, ma adesso so che sono stati impiegati otto minuti.

Dopo ha cominciato a girare il nastro con la Synadex e se la Synadex ha girato...

TEODORI. Comunque era operativa anche la pista reale?

BARTOLUCCI. Dopo la sostituzione sì.

TEODORI. Questo era quanto avveniva a Marsala. In tutti gli altri siti in cui era visibile la situazione (anche se non era di loro competenza) cosa hanno registrato i nastri? Anche se non era di loro competenza i radar vedevano cosa accadeva su Ustica. Gli altri riscontri che abbiamo, Siracusa, Otranto, Iacotenente e Licola di cui abbiamo i nastri... L'interruzione è avvenuta solo a Marsala: negli altri luoghi cosa hanno registrato?

BARTOLUCCI. Sicuramente hanno registrato quello che vedevano nell'area di loro competenza.

TEODORI. No, generale, è stato detto che gli altri quattro radar vedevano Ustica.

BARTOLUCCI. No, non potevano vederla; sarebbero andati contro la fisica?

TEODORI. Noi le abbiamo chiesto quanti radar vedevano Ustica. Lei ha risposto uno, due, tre, quattro e cinque, sia pure precisando che non avevano competenza su quel punto: ha detto che una cosa è vedere ed altro è avere la competenza. Lei ora dunque modifica quanto ha detto prima: lei ha detto che i cinque radar erano in grado di vedere il punto, invece non erano in grado di vederlo i siti di Pomezia, Novara, Potenza Picena, eccetera.

PRESIDENTE. Io onestamente ho capito - controlleremo lo stenografico - che gli altri due siti in automatico potevano registrare in quanto automatici. Quindi non tutti gli altri siti, ma solo i due in automatico.

BARTOLUCCI. Allora preciso: ogni radar ha un settore di competenza nel quale può vedere. Vi sono certo degli accavallamenti, ma fra Otranto e Marsala vi è una bella distanza. I radar di competenza del 3° Roc che assicuravano la sorveglianza aerea nell'area del 3° Roc erano i cinque di cui ho detto: alcuni di questi erano automatizzati, altri fonetico-manuali. Tutti dovevano riportare i loro dati al Soc, centro

operativo di settore del 3° Roc, che sintetizza la situazione aerea generale e centro al quale compete la decisione del soccorso. Quelli in fonetico-manuale inviano i dati in fonetico-manuale, gli altri li inviano per linea periferica. Che cosa inviano? Possono inviare tutto o in parte quello che interessa a Martina Franca o quello che credono possa interessare in quel momento per la localizzazione. Non ho certo detto che Otranto manda i dati a Marsala o a Iacotenente.

TEODORI. La questione non è se mandano i dati, ma se vedevano o no.

BARTOLUCCI. Questo non dipende però dal fatto che un radar sia automatico o fonetico-manuale, dipende dal fatto che potevano vedere o meno.

TEODORI. E potevano vedere?

BARTOLUCCI. Sì, ma non Ustica. Siracusa, ad esempio, è coperta da tutta la Sicilia.

PRESIDENTE. Comunque ho chiesto all'Aeronautica che ci mandino una carta geografica con sopra segnati i coni di competenza dei radar che operavano.

TEODORI. Il problema è un altro. Siccome vi è stata questa concentrazione di documenti in un posto effettuata ad opera dell'autorità militare o dei servizi segreti, evidentemente vi sono state delle manipolazioni.

PRESIDENTE. Questo lo dice lei.

TEODORI. Sì, è una mia ipotesi. E se manipolazioni ci sono state, esse sono state sistematiche su tutto ciò che poteva aver visto o documentato qualcosa. Il problema allora è molto semplice: si tratta di capire quali documenti sono stati concentrati il 12 luglio a Trapani o a Palermo, che tipo di documenti, chi ha dato l'ordine. Così si capirà se vi erano tracce nelle registrazioni di altri siti radar oltre a quelli di Licola e di Marsala.

Vorrei poi chiedere un'altra cosa. A lei risulta, per esperienza diretta o per conoscenza indiretta che questi *videogame*, queste esercitazioni, siano stati usati altre volte per funzioni strumentali, userei questo termine?

BARTOLUCCI. Strumentali in che senso?

TEODORI. Non ai fini della esercitazione, ma per qualche altra ragione.

BARTOLUCCI. Escludo che possano essere usati per altri scopi.

TEODORI. Lei parli in base ai fatti, non in teoria: le risulta che durante il suo comando o in altri periodi per sua conoscenza si sono usate queste simulazioni non al fine dell'esercitazione ma per fare altre cose?

BARTOLUCCI. Non mi risulta.

TEODORI. Qui invece vorrei una sua opinione, anche se do per scontata la risposta (è comunque doveroso rivolgerle la domanda). La storia di questa Synadex non può essere stata creata *a posteriori* in maniera strumentale?

BARTOLUCCI. Assolutamente non vedo perchè.

TEODORI. Allora le chiedo un'altra cosa: chi redige il programma delle esercitazioni a livello centrale?

BARTOLUCCI. Il Roc o la 5^a Ataf, il comando tattico alleato. L'Ataf è un comando (Nato) che ha la responsabilità aeronautica per una parte dell'Europa.

TEODORI. Dove è possibile rintracciare il programma della esercitazione assegnata relativamente al tipo e al tempo? Chi fa la pianificazione delle esercitazioni?

BARTOLUCCI. È il comandante del 3° Roc che riceve la pianificazione.

TEODORI. Tuttavia non è lui che fa la pianificazione.

BARTOLUCCI. Può farla nell'ambito del suo comando; può succedere che vi siano esercitazioni collegate da parte di più Roc. Normalmente la pianificazione viene dall'Ataf o dall'Itav, ma non so rispondere esattamente.

TEODORI. Il problema è rintracciare chi fa la pianificazione delle esercitazioni, chi redige i programmi relativamente al luogo e al tempo. Probabilmente nel programma si dirà che certe basi in determinati giorni possono svolgere una esercitazione, dopo di che la parte operativa sarà di competenza del Roc.

BARTOLUCCI. Sì, il programma è redatto in questi termini.

TEODORI. Sono tali e tante le contraddizioni ulteriormente segnalate a questa Commissione che non mi resta che rivolgere una domanda molto generale di cui do per scontata la risposta. All'interno dell'aeronautica militare come del resto in generale del mondo militare in quel periodo vi è stata quella che si può chiamare una *lobby* libica? Forse *lobby* è una parola che può spaventare; parliamo allora di settori, come sempre vi sono all'interno del mondo delle armi, legati da rapporti di scambio. Vi sono stati addestratori italiani inviati in Libia, come in altri

paesi, per cui si realizzano degli scambi, si generano dei rapporti di amicizia. Un capo di Stato Maggiore come lei non può rispondere ingenuamente che questi rapporti non esistono. Parlo di correnti che derivano dallo sviluppo di fatti materiali che avvengono allo interno del mondo militare; non è una connotazione negativa. Esistevano delle correnti che per la loro storia o per i loro interessi potessero essere definiti filolibici?

BARTOLUCCI. Non in Aeronautica; comunque no.

MACIS. Per rimanere all'argomento libico, il generale Bartolucci ricorda se il Mig 23 abbattuto o caduto il 18 luglio 1980 venne restituito insieme al corpo del pilota?

BARTOLUCCI. Certo, fu restituito.

MACIS. È una prassi normale che vengano restituiti gli aerei di paesi non amici?

BARTOLUCCI. È un fatto governativo; come aeronautica militare non avevamo più niente a che vedere con quell'aeroplano perchè avevamo già verificato tutto quello che ci interessava.

MACIS. Facciamo l'ipotesi che, per circostanze fortuite, un aereo di un paese non amico entri nella disponibilità delle Forze armate del nostro paese; è normale che venga restituito?

BARTOLUCCI. A mio parere sì; come Aeronautica militare per noi era normale consegnarlo a chiunque volesse utilizzarlo.

LIPARI. Se un nostro aereo cade in un'altra parte del mondo, ci vengono restituiti tutti i pezzi? È possibile affermare che ciò sia accaduto in altri casi?

BARTOLUCCI. Non lo ricordo.

LIPARI. Non sto parlando di aerei atterrati, ma caduti.

MACIS. L'Unione Sovietica ci restituirebbe un nostro aereo?

BARTOLUCCI. Non lo so.

PRESIDENTE. All'epoca si trattava di un aereo molto interessante e sofisticato.

BARTOLUCCI. Per questo impartii l'ordine di andare ad esaminarlo.

PRESIDENTE. Ci è stato detto che fu restituito con una certa fretta.

BARTOLUCCI. Non da parte nostra; avevamo finito le nostre ricerche.

PRESIDENTE. A me risulta che il motore sia rimasto inizialmente sul posto e che il tutto sia stato portato via in due o tre tempi.

BARTOLUCCI. Non ricordo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Generale Bartolucci, lei afferma che quanto di vostra competenza fu completato; avete decodificato anche la scatola nera?

BARTOLUCCI. Ho fatto parte della commissione di inchiesta italo-libica e la decodificazione della scatola nera avvenne nell'ambito dei lavori di tale commissione.

PRESIDENTE. È normale che una commissione d'inchiesta di questo genere venga integrata immediatamente con i rappresentanti di un'altra nazione immessi alla pari? È logico tutto ciò? Lei infatti parla di commissione italo-libica, mentre avrei preferito una commissione italiana super partes.

BARTOLUCCI. Abbiamo sempre fatto così quando si sono verificati incidenti analoghi con altri paesi, ma si trattava normalmente di paesi amici. In questo caso ci hanno richiesto di procedere in quel modo.

BUFFONI. Abbiamo restituito anche la scatola nera?

PRESIDENTE. Mi risulta di sì.

MACIS. La decisione della restituzione fu del Governo italiano; all'Aeronautica militare ed al suo capo di Stato Maggiore venne chiesto un nullaosta?

BARTOLUCCI. Naturalmente ci venne chiesto un nullaosta e ci venne domandato se avevamo esaurito tutte le nostre indagini, sia quella formale sia la ricognizione.

BOATO. Signor Presidente, ritengo che sia meglio che a rispondere sia il generale Bartolucci; lei ha una vocazione a sostituirsi agli auditi nel dare risposte.

PRESIDENTE. La prego di credere che non ho affatto questa vocazione.

MACIS. Vorrei chiedere di acquisire i precedenti verificatisi nei casi di caduta più o meno fortuita di aerei militari nelle diverse aree, in particolare per quanto attiene agli aerei non amici, e di conoscere il trattamento di reciprocità per quanto riguarda i paesi al di fuori dell'Alleanza atlantica.

Torno ora alle questioni riguardanti più specificamente il disastro aereo di Ustica. Signor generale, qualunque sia la versione dei fatti cui si perverrà, certamente quello che avvenne a Marsala dovette immediatamente apparire un po' strano nel senso che, anche a voler credere alla reale effettuazione dell'esercitazione Synadex, vi fu un accavallarsi di avvenimenti tra il momento in cui si sono perse o comunque si sarebbero dovute perdere le tracce dell'aereo e l'inizio dell'esercitazione. È una questione di minuti. Ciò indipendentemente dalla versione che si vuole accreditare ed indipendentemente dal fatto che la esercitazione vi sia effettivamente stata e sia realmente iniziata alle ore 21.04.

Vennero disposti degli accertamenti, se non dallo Stato Maggiore, dal Roc di Martina Franca?

BARTOLUCCI. Ritengo di sì, perchè il Roc ci ha riferito in questi termini, cioè che l'esercitazione ha avuto luogo praticamente otto minuti dopo le 00,4, perchè prima c'è stata l'interruzione. C'è stato inoltre riferito che questa esercitazione ha avuto luogo in quanto i radaristi non si erano resi conto della caduta del velivolo, poichè, essendo un velivolo civile ricorrente in una posizione in cui normalmente è in discesa e non essendo qualificato di interesse, di solito non viene controllato e non c'è responsabilità su questo controllo. Per cui non ci fecero caso ed anche se lo avessero visto scomparire non avrebbero pensato probabilmente ad un incidente, ma avrebbero ipotizzato semplicemente che fosse sceso dietro un cono d'ombra man mano che si avvicinava all'atterraggio.

MACIS. Generale, le pongo questa domanda perchè, pur conoscendo la versione ufficiale, si è parlato anche recentemente in ambienti militari non di atteggiamenti dolosi, ma di inefficienze. L'elemento inefficienza quanto meno balza evidente agli occhi.

Sappiamo quali sono i compiti del controllo del traffico civile e la differenza dal controllo militare. L'elemento che invece si vuole approfondire è questo fatto anomalo che si verificò qualunque sia la versione ufficiale. In questo punto vennero svolti accertamenti?

BARTOLUCCI. Non accertammo se era vero quanto diceva il Roc. La versione che ci fu fornita era plausibile e accettabile. L'unico punto in discussione sono i troppi minuti che sono stati impiegati per cambiare il nastro, ma questo è stato giustificato con il motivo di un inconveniente tecnico che spesso può capitare.

Credo a questa versione, anche perchè non avevano nessun interesse di far risultare cose differenti. Se la versione sia vera o meno (e penso agli ultimi atti giudiziari), sarà stabilito dal giudice.

BOATO. Se è vero cosa?

BARTOLUCCI. Quanto ha detto il maresciallo Carico, che ha visto precipitare il velivolo, mentre gli altri no. Il giudice ha tutti gli elementi per accertare la verità.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Il giudice ed anche il pubblico ministero.

BARTOLUCCI. Per giudice intendo tutti e due.

MACIS. Seguiamo anche l'indagine giudiziaria, ma il nostro obiettivo è un altro. Quanto lei già ci ha detto sulla esistenza dei buchi è un fatto estremamente rilevante per questa Commissione. Non dobbiamo accertare se sono stati commessi dei reati, bensì se una volta verificatosi quel fatto nella versione ufficiale che la Commissione conosce e che lei adesso ha ripetuto, lo Stato Maggiore abbia svolto una qualche forma di accertamento. Lei mi ha risposto di no. Vorremmo allora sapere se il Roc da cui dipendeva Marsala ha svolto questi accertamenti.

BARTOLUCCI. Avendo riferito sui fatti, ha sicuramente appurato come stavano le cose e quindi c'è stato un accertamento automatico.

MACIS. Lei aveva riferito anche all'autorità giudiziaria di un accertamento sulla presenza di velivoli. Le voglio chiedere se si trattava di un accertamento che riguardava esercitazioni militari in corso al momento, oppure se venne disposto un diverso tipo di accertamento per verificare il passaggio in quel momento di altri velivoli.

BARTOLUCCI. L'accertamento fu svolto attraverso le richieste avanzate nei confronti di Licola e mediante le registrazioni fatte pervenire e trascritte immediatamente dopo (la sera o la mattina successiva) sia da Ciampino che da Marsala. Tutti e tre i centri radar hanno dichiarato che non c'era traffico aereo significativo ai fini di una collisione o della difesa aerea. Questo è quanto hanno sostenuto coloro che sono stati interrogati. Per noi, come Aeronautica, in quel momento non c'erano velivoli che potessero far pensare alla possibilità di collisione, che era la nostra prima preoccupazione, nè conseguentemente velivoli incursori, per i quali comunque è difficile delineare lo scenario, che potessero lanciare missili.

MACIS. Vi fu una relazione scritta da parte degli enti interessati su questo punto?

BARTOLUCCI. Non so rispondere, ma posso verificare. Comunque le risposte furono date.

MACIS. Vorrei far presente che in sede di interrogatorio davanti all'autorità giudiziaria vi è stato chi ha parlato di accertamenti (mi riferisco ad ufficiali dello Stato Maggiore) legati alla verifica che in quel momento si svolgessero o meno esercitazioni militari.

BARTOLUCCI. Abbiamo appurato che non c'erano esercitazioni militari.

MACIS. Lei ha affermato che accertaste che non c'erano esercitazioni militari in corso e, attraverso i riscontri della difesa aerea, che non vi era un traffico significativo di velivoli. Su questo punto comunque la invito a comunicare alla Commissione se esiste una relazione scritta.

BARTOLUCCI. Una relazione fu scritta allo Stato Maggiore difesa nel dicembre, con la quale, replicando ad alcune uscite giornalistiche, precisammo proprio questi punti, oltre alla questione dei bersagli trovati in acqua.

MACIS. Si delinearono ipotesi diverse nell'immediatezza degli avvenimenti?

BARTOLUCCI. L'Aeronautica non ha mai fatto previsioni sulla causa dell'incidente. Abbiamo semplicemente detto che avevamo tutti i velivoli a terra e che non eravamo responsabili anche nella ipotesi di missili. Abbiamo anche detto che non c'erano velivoli alleati e non mi risulta ci fossero neanche navi alleate, ma questo lo deve dire qualcun altro.

Le cause dell'incidente devono essere appurate. La Aeronautica non ha mai detto che poteva essere una causa strumentale, nè che poteva trattarsi di una bomba. Queste potevano essere delle ipotesi, ma non abbiamo mai preso posizione, perchè non ci competeva.

MACIS. La mia domanda non era diretta ad accertare delle posizioni, ma negli ambienti militari ed in particolare della Aeronautica a lei consta venissero formulate ipotesi diverse dal cedimento strutturale nei giorni successivi all'incidente? Di questo si è parlato anche da parte di fonti molto autorevoli.

BARTOLUCCI. Più che altro c'era l'impressione che la causa fosse una bomba.

Se ne parlò e ne parlarono i giornali, ma non siamo mai entrati in questo particolare.

BOATO. Ne parlò il Sismi della bomba, non i giornali.

MACIS. Mi pare che il comandante del 3° Roc fosse il generale Mangani. La Commissione dovrà acquisire questi dati; comunque ci può dire quale è stato lo sviluppo della carriera del generale Mangani dopo di allora?

BARTOLUCCI. Dopo il comando del 3° Roc il generale Mangani venne allo Stato Maggiore a capo del 5° reparto (affari generali) e dal 5° reparto poi andò via perchè dette le dimissioni dall'Aeronautica; si dedicò quindi ad altre attività di carattere privato.

MACIS. Signor Presidente, vorrei chiedere che venga acquisita alla Commissione una carta esatta della situazione dei radar all'epoca, con la portata di ogni singolo radar.

PRESIDENTE. È già stata chiesta, senatore Macis.

DE JULIO. Generale Bartolucci, in un'inchiesta che doveva far chiarezza sulla vicenda, quella di cui fu incaricato il generale Pisano, lei ha rilasciato una dichiarazione, nella quale, tra l'altro, dice: «Con riferimento alla situazione della difesa aerea del tempo e con particolare riferimento a quella dei centri radar di Licola e Marsala ritengo che, anche con le limitazioni di allora, i due centri avrebbero dovuto vedere attorno al DC9, data la quota e la distanza dello stesso, a meno di problemi di potenza per il centro di Licola e di coni d'ombra per quanto concerne il centro di Marsala, forse schermato da Monte Erice. Per quanto concerne i radar del traffico aereo di Ciampino, ritengo che gli stessi, ma non gli operatori, possono aver visto *plots* non registrati dai radar di Licola e Marsala e ciò in connessione alla sostanziale diversa filosofia dei sistemi della difesa aerea rispetto a quelli del traffico aereo».

Generale, le confesso: questa inchiesta era stata disposta, credo, dal Ministro della difesa, per dare elementi di chiarezza anche ai non addetti ai lavori. Devo dire che leggendo questa sua dichiarazione - non vorrei definirla reticente - mi sembra che non si contribuisca a fare chiarezza, perchè mentre da un lato si afferma qualcosa, dall'altro si insinua il dubbio: potevano vedere, a meno che; ma a meno di cosa? A meno di cose che dovevano essere note! Si parla di potenza per il centro di Licola, ma non si capisce bene.

Mi sembra che oggi stiamo cercando di superare gli elementi di ambiguità e di capire un po' meglio quanto ancora in una relazione del 1989, che doveva superare tanti dubbi, non viene chiarito.

In particolare, proprio per superare le ambiguità di questa relazione, ci può spiegare meglio la differenza di operazioni e di obiettivi tra i vari radar, in modo da mettere dei punti fermi?

BARTOLUCCI. Io non ho parlato di radar di quota.

DE JULIO. Parlare di radar di quota significa anche accertare la quota.

Teoricamente si può dire che un radar può vedere in generale, a meno delle condizioni meteorologiche, dei monti, dei coni d'ombra, eccetera. Tuttavia, all'atto pratico, parliamo di un punto con coordinate verticali ed orizzontali ben precise: queste ambiguità allora in qualche modo dovrebbero essere superate.

BARTOLUCCI. Cerco di rispondere. Le filosofie si riferiscono ai radar del controllo del traffico e della difesa aerea. I radar del controllo del traffico aereo consentono all'operatore di vedere tutto quello che appare.

Le tracce vengono «vestite» dal *software* addetto al controllo del traffico aereo e le registrazioni mantengono, oltre alle tracce «vestite», anche i dati grezzi.

Le registrazioni dei radar della difesa aerea invece, una volta che si è proceduto alla decodifica, riportano soltanto i dati Nadge. Il grezzo, che pure viene visto dai controllori durante la vigilanza, non è riportato

nelle registrazioni. Per cui, osservando la registrazione di un radar come quello di Marsala, si notano solo le tracce significative per la difesa aerea, quelle che corrispondono coerentemente a velivoli, anche se sul PPI il controllore è in grado di vedere tutto.

BOATO. Lo stesso vale per la stazione di Ciampino?

BARTOLUCCI. No, quello è un caso diverso.

I controllori della difesa aerea, e per inciso gli stessi controllori del traffico aereo, non avendo rilevato nella registrazione di quello che è avvenuto nella zona dell'incidente tracce che potevano essere assimilate ad un velivolo, lo hanno dichiarato. Questa è la premessa, per noi non vi erano aeroplani.

Passiamo alla capacità dei radar di Licola e di Marsala. Per quanto ne so io, essendo i radar in quella posizione, avevano la capacità di vedere un velivolo da caccia che intersecasse la rotta e di rilevarlo; a meno che - parlo a memoria, non ho guardato alcun documento - Licola avesse problemi di portata e Marsala avesse problemi - che io conoscevo bene - per il fatto di essere sovrastata da Monte Erice.

DE JULIO. A che quota era il DC9?

BARTOLUCCI. Il DC9 lo vedevano perfettamente. Io parlo di un altro eventuale velivolo che fosse alla stessa quota del DC9. A mio parere doveva essere visto. So che sono stati fatti esperimenti giudiziari, ma non ne conosco l'esito. Al giudice stesso comunque dissi che si poteva controllare: si metta un caccia nelle condizioni di quella sera e se si vede, si vede; se non si vede, vuol dire che sono falsi gli echi.

BOATO. Questo lo ha detto informalmente al giudice?

DE JULIO. Ho letto gran parte della documentazione agli atti della Commissione e mi sembra che si parli sempre in termini probabilistici. Anche un ritorno radar può essere distorto, può non tornare oppure può tornare qualcos'altro, ma la probabilità che ciò avvenga viene definita molto bassa. Il singolo *plot* può essere poco significativo, ma in questo caso vi sono tre *plots* che apparentemente soddisfano le condizioni affinché possa essere riconosciuta una traccia come corrispondente ad un velivolo. Quale è la probabilità che, a cadenze temporali così ravvicinate, si presentino tre *plots* assimilabili ad una traccia di un velivolo?

BARTOLUCCI. In questo caso occorrerebbe un tecnico del suono. Personalmente so quello che mi venne riferito. Secondo i nostri tecnici quelle tracce corrispondevano a doppi echi riferiti al velivolo che cadeva e mi venne anche fornita una spiegazione tecnica del motivo. Per quanto riguarda il fatto che un radar aveva registrato una traccia ed altri radar ne avevano registrate due, mi fu detto che si trattava di falsi echi. Da qui la nostra convinzione che non vi fosse nulla, convinzione confortata dal fatto che nè Licola nè soprattutto Marsala avevano visto nulla. A mio parere a quella quota Marsala avrebbe dovuto registrare la

presenza di un velivolo. Tuttavia nella propagazione delle onde magnetiche può accadere di tutto, ma non per sempre, magari per un tratto o per un tratto e mezzo. Ecco perchè ho delle perplessità personali che poi corrispondono a quelle dei tecnici dell'Aeronautica.

DE JULIO. In merito alla possibilità di vedere da parte dei radar, confesso che, anche dalle risposte da lei date oggi ed in particolare in riferimento all'approfondimento svolto dal collega Teodori, continuo a non avere una visione chiara. Magari potrà esservi un *addendum* di dichiarazione da parte sua in un secondo momento, ma la Commissione deve disporre di un dato certo. Mentre mi sono chiare le competenze ed il loro significato, non mi è ancora chiaro, ad esempio che cosa si intende dire quando ci si riferisce ad un radar che vede al di là della propria competenza. Ho capito che un intercettore che si alza in volo viene guidato dalla base che ha competenza nell'area da cui esso è partito e che se l'intercettore passa a sorvolare un'altra area, anche la competenza passa alla base di quell'area. Tuttavia se il radar può vedere oltre l'area di sua competenza, una eventuale traccia viene registrata anche se il velivolo non rientra in detta area oppure no?

BARTOLUCCI. Certo, a meno che non sia manualmente ridotta la portata del radar.

DE JULIO. Allora la competenza è più un fatto amministrativo che tecnico. Tecnicamente tutto ciò che il radar vede è sottoposto allo stesso trattamento sia che il velivolo avvistato rientri nell'area di competenza sia che non vi rientri?

BARTOLUCCI. Infatti a volte succede che un radar veda cose che non rientrano nella sua competenza; in questo caso avvisa il centro competente.

DE JULIO. Allora Siracusa, per quanto la sua competenza fosse un'altra, a quella quota e con quelle coordinate vedeva oppure no? Iacotenente, che si trova sul Gargano e quindi ad una quota abbastanza elevata, non avendo con l'ombra probabilmente vede il punto dove precipitò il DC9. Pertanto la Commissione, a parte la competenza o il fatto che l'aereo era o meno di interesse, deve appurare se a quell'ora, in quel giorno e con quelle coordinate i radar che ho nominato vedevano oppure no. Dalle risposte che ci ha dato finora non ho potuto trarre elementi per dare una risposta a questa domanda; lei, generale Bartolucci, è in grado di darci una risposta precisa?

BARTOLUCCI. Posso esprimere la mia opinione; la certezza può venire immediatamente dopo da fatti concreti, cioè dai diagrammi di irradiazione dei radar alle varie quote. Comunque ritengo di poter escludere che le basi di Otranto e di Iacotenente potessero vedere fino ad Ustica, soprattutto nelle condizioni dell'epoca quando cioè ancora non disponevano dell'Argos 10 che è un radar di grandissima potenza. Escludo anche che Siracusa potesse vedere quelle zone in quanto

quella base è schermata da tutta la Sicilia. In ogni caso, ammesso che Siracusa potesse vedere, sicuramente non guardava da quella parte.

DE JULIO. Il radar di Siracusa era manuale e quindi poteva vedere solo da una parte. Chiedo che questi dati vengano acquisiti dalla Commissione.

PRESIDENTE. Nella dichiarazione verbalizzata di uno degli interrogati dal giudice Bucarelli si legge che il soggetto in questione avrebbe dichiarato che la traccia aveva perso di qualità ed era decaduta. Dopo di che gli viene chiesto se aveva visto cadere l'aereo che aveva impiegato tre minuti, vorticando intorno a se stesso, prima dell'impatto con l'acqua. La risposta è stata negativa nel senso che il soggetto ha affermato di non aver visto sul radar cadere l'aereo. A questo punto gli viene chiesto perchè non aveva inserito il radar di quota anzichè quello di ricerca. Ciò significa che vi sono due radar?

BARTOLUCCI. Funzionano insieme.

PRESIDENTE. Poichè l'aereo cadeva, l'intenzione del magistrato probabilmente era quella di sapere se con il radar di quota si vedono le varie quote di caduta. Lei, generale Bartolucci, afferma che il radar di quota era attivato?

BARTOLUCCI. Sì, il quadro della situazione deriva proprio dal lavoro contemporaneo del radar di ricerca e di quello di quota. I vecchi radar sono tridimensionali e quindi il discorso è diverso. Vi è un radar che guarda l'orizzonte e ad un certo momento riceve degli impulsi di ritorno registrando, rispetto alle sue ordinate, la posizione di tali impulsi; tuttavia non ne conosce la quota. Contemporaneamente, mentre questo radar agisce, ve ne è un altro che fa un diverso movimento per stabilire la quota. Tale radar viene anche manipolato per poter determinare meglio la quota. Normalmente i due radar funzionano contemporaneamente. Il controllo del traffico aereo non ha il radar di quota ed acquisisce il dato ad essa relativo attraverso il *transponder* degli aerei civili che gli forniscono tutti i dati tra cui la quota.

PRESIDENTE. Lei ha parlato anche delle difficoltà di lettura dei vari *plots*. La presenza dei vari addetti ai radar ha una rilevanza sulle varie interpretazioni possibili dei *plots*? C'è del personale molto esperto che potrebbe commettere meno errori? Parlo di personale veramente esperto, che non compie errori, che legge meglio i tracciati e quindi potrebbe aver visto qualcosa.

BARTOLUCCI. Questo è in tutte le cose.

PRESIDENTE. Sì, però nei centri radar vi è una capacità di selezione per quadri molto esperti?

BARTOLUCCI. Quando qualcuno è abilitato ad una determinata funzione, deve saper leggere molto bene.

PRESIDENTE. Nei registri c'è confusione tra gli avieri semplici e altro personale. A suo giudizio, queste basi erano servite da personale esperto?

BARTOLUCCI. Erano operatori qualificati.

DE JULIO. C'erano altri sistemi di controllo radar alla data del 27 giugno 1980, oltre quelli a terra che lei ha citato?

BARTOLUCCI. No.

DE JULIO. Nella zona del basso Tirreno non operavano controlli Awacs, per esempio?

BARTOLUCCI. No, altrimenti avrebbero allertato Trapani.

DE JULIO. Con la procedura che abbiamo adottato purtroppo si ripetono le stesse domande.

BOATO. Ma va bene così.

PRESIDENTE. È lei il responsabile.

BOATO. È scritto nel regolamento.

DE JULIO. Ho capito che il Roc di Martina Franca aveva, oltre al controllo gerarchico dei vari centri radar, anche la possibilità di vedere direttamente.

BARTOLUCCI. No, poteva farsi riportare i dati.

DE JULIO. Quindi Martina Franca era un soggetto passivo da questo punto di vista, nel senso che non poteva attivare direttamente la lettura di ciò che avveniva; oppure era attivo e poteva vedere autonomamente senza chiedere i dati ai centri radar?

BARTOLUCCI. Attraverso la manipolazione della *consolle* chiedeva di vedere una situazione determinata.

LIPARI. Ma questo è automatico: non ci vuole una risposta.

BARTOLUCCI. È automatico: basta che quel centro chieda ed i dati gli arrivano automaticamente.

DE JULIO. Quindi è attivo, perchè non c'è una richiesta vera e propria. A Martina Franca c'è un duplicato dei dati dei centri radar oppure c'è uno schermo relativo allo spazio aereo in cui confluiscono dati di più centri radar?

BARTOLUCCI. C'è un grande schermo dove è riportata la sintesi delle varie situazioni. Poi ci sono altri operatori che possono guardare settori particolari, i quali sono riportati dai vari centri radar al Roc o su richiesta o comandati. L'operatore, se vuole controllare la situazione, agisce su una *consolle* che glielo permette.

DE JULIO. Quando è attivato il collegamento?

BARTOLUCCI. È sempre attivato.

DE JULIO. Quando il sistema è attivato la visione è analoga a quella dei centri radar? E inoltre questi dati sono mai stati revisionati?

BARTOLUCCI. La visione è analoga e non mi risulta sia mai stata revisionata.

DE JULIO. Secondo gli atti in nostro possesso, risulta che il Sismi ha richiesto specificazioni su un *plot* rilevato a Marsala, credo pochi giorni dopo; evidentemente qualcosa si doveva vedere.

Lei è al corrente di questa richiesta del Sismi?

BARTOLUCCI. Ne ho sentito parlare e l'ho visto in questi giorni. Il Roc ha mandato questa trascrizione a vari enti dell'Aeronautica e forse anche al Sismi: non mi ricordo. Si tratta di trascrizioni di quanto è stato visto da Marsala ed è il Roc che le ha inviate a tutti. Il Sismi in seguito ha chiesto al secondo reparto dello Stato Maggiore, vale a dire il Sios, con cui ha rapporti funzionali ed operativi, di spiegargli cosa volesse dire quella trascrizione.

DE JULIO. Lo trovo un po' strano, perchè lei ha ribadito più volte qui oggi che nell'immediatezza, anzi proprio nelle ore successive all'incidente, è risultato chiaro che non c'erano eventi militari connessi alla tragedia. Ed allora perchè mai si attiva il Sismi in un evento di questo genere?

BARTOLUCCI. Non so. Molto spesso il Sismi chiede informazioni per essere aggiornato o messo al corrente. Non so perchè in questo caso si sia attivato.

DE JULIO. Lei ha detto che fu informato dell'incidente la sera stessa a casa sua. Può essere più preciso sull'ora e sul soggetto che l'ha informata?

BARTOLUCCI. Purtroppo non ho fatto caso all'ora, ma certamente molto presto; probabilmente mentre partivano i soccorsi. Anzi, mi avevano detto che era già stato attivato il soccorso, quindi probabilmente eravamo intorno alle 21,30-21,45.

DE JULIO. E da chi fu avvertito?

BARTOLUCCI. Mi sembra direttamente dall'ufficiale di servizio al Cop o da un ufficiale che a sua volta era stato informato dallo stesso Cop.

DE JULIO. A parte i giorni immediatamente seguenti l'incidente, come ha avuto modo di chiarire al senatore Macis, per quanto ricordi, quando per la prima volta è emersa l'ipotesi del missile?

BARTOLUCCI. Non saprei collocarla. Sicuramente a dicembre, quando mandammo il rapporto al gabinetto del Ministero, facemmo delle considerazioni sull'ipotesi avanzata dalla stampa relativa al missile. E in particolare i giornali parlavano di un missile perchè pensavano allo spostamento dell'aereo. Allora noi spiegammo che il velivolo si era spostato a causa del vento a cento nodi e che non esiste missile al mondo capace di spostare un aeroplano di quelle dimensioni a tanta distanza.

DE JULIO. Comunque era un'ipotesi di una certa gravità. Lei ricorda se si siano tenute riunioni dei capi di Stato Maggiore su questa vicenda?

BARTOLUCCI. Mai: era una ipotesi da noi considerata non perseguibile, perchè non avevamo visto velivoli intorno all'aereo caduto, salvo quell'aeroplano che non fu visto assolutamente dalla difesa aerea. Tuttavia questa sensibilizzazione sull'ipotesi del missile non c'è mai stata e nessuno si è mai sentito preoccupato.

DE JULIO. Lei ha mai pensato all'ipotesi di un missile lanciato da una nave?

BARTOLUCCI. No. Ne ho parlato in un'intervista, ma per assurdo. Infatti l'intervistatore mi chiese, dal momento che non erano stati visti nè aeroplani italiani, nè velivoli alleati, se ci fossero state delle navi; risposi che non c'erano navi italiane e non mi risultava ci fossero navi militari di qualunque genere, a meno che non si pensasse ad una nave pirata: ma parlavo per assurdo.

Mi ha fatto spiegare cosa intendevo per «nave pirata». Dissi che qualunque nave con la tecnica moderna (lo facevano anche nella seconda guerra mondiale) può integrare un sistema di missili aria-aria o superficie-superficie, ma è assurdo che alle 9 di sera una nave lancia un missile che si vede: e siccome una nave non va via a *mach 2* o *mach 3*, non scappa.

DE JULIO. Però anche qui c'è un livello di incertezza per quanto riguarda i dati acquisiti dalla Commissione. Rispondendo ad una delle prime domande, lei ha detto che la situazione di tutti gli aerei è sempre sotto controllo. In particolare è stato accertato che un aereo fosse in volo a quell'ora, il Breguet Atlantic, che era sotto il controllo della Marina. Comunque voi conoscete la situazione di tutti i velivoli militari: noi ci troviamo di fronte a contraddizioni che lei potrebbe chiarire.

BARTOLUCCI. Noi non avevamo la situazione delle navi, ma sicuramente la Marina è in grado di confermare che non vi erano navi italiane nè alleate. L'Aeronautica sapeva che le portaerei erano a Napoli per il *week-end* e quindi non potevano lanciare missili.

Tutti i velivoli inviano i loro piani di volo o notifiche di volo ed il Breguet Atlantic è stato oggetto di particolare attenzione: si tratta di un velivolo che svolgeva un'esercitazione sotto il controllo della Marina. Il piano di volo non è stato notificato al Roc, ma è ininfluenza: i radar non lo avrebbero visto perchè volava a pelo d'acqua. Dico che è ininfluenza perchè si trovava presso Augusta. Il Roc immediatamente ha comandato un elicottero della Marina che stava a Fontanarossa perchè idoneo a compiere la ricerca, poi ha «taskato» anche Ciampino che però è arrivato con un certo ritardo. Se avessimo comandato all'Atlantic di andare in quella zona probabilmente non avremmo potuto «taskarlo» perchè non conveniente: era più conveniente «taskare» l'elicottero.

DE JULIO. Perchè era conveniente allora il secondo Atlantic?

BARTOLUCCI. Il secondo Atlantic era stato predisposto proprio per la ricerca.

DE JULIO. Anche qui risulta una cosa diversa. Risulta che il secondo Atlantic era partito autonomamente per una esercitazione e poi è stato dirottato, contrariamente a quanto affermato in questa Commissione. Un'ora e mezza dopo si trovava quindi nelle stesse condizioni del primo Atlantic.

BARTOLUCCI. Questo non lo so.

DE JULIO. Le risulta che questi aerei si appoggiavano a delle navi?

BARTOLUCCI. Normalmente alle operazioni partecipano navi e sommergibili, salvo qualche operazione autonoma che svolgono per esercitarsi all'individuazione di sommergibili che navigano dalle nostre parti.

ANGELINI. Cosa sono i «bersagli di superficie» di cui si parla?

BARTOLUCCI. O un sommergibile o una nave; a meno che non si trattasse di qualche galleggiante che simulava la posizione di un sommergibile (ad esempio una boa).

DE JULIO. Lei ha mai riferito direttamente al Ministro della difesa sulle vicende relative all'incidente di Ustica?

BARTOLUCCI. Immediatamente dopo sì, o al gabinetto o al Ministro che chiedeva in merito alla situazione dei nostri velivoli: non vi erano esercitazioni, non vi erano velivoli in volo.

DE JULIO. Vorrei tornare sulla questione delle registrazioni, quali che siano. Anche qui c'è qualcosa che in questo momento mi sfugge,

perchè le date riportate sono diverse. In base ad una dichiarazione di Tascio sapevo che l'11 luglio il materiale di Licola e di Marsala era stato trasmesso ai comandi superiori (Teodori ha parlato del 12 luglio). Ci si è chiesti se prima o dopo l'atto di sequestro: a me risulta che l'atto di sequestro sia stato emesso dal sostituto procuratore della Repubblica di Palermo il 5 luglio. Altra cosa è che non si sia dato corso al sequestro, perchè servivano le autorizzazioni; l'atto di sequestro comunque aveva validità immediata e si riferiva, signor generale, alle registrazioni di tutti i centri radar comunque operanti sul mar Tirreno. Così recitava testualmente l'atto di sequestro del sostituto procuratore di Palermo. Di conseguenza dovevano considerarsi sotto sequestro (a parte il consegnarle, che è un atto che deve avere un suo *iter* di autorizzazione) tutte le registrazioni. Come mai, nonostante fossero sotto sequestro a partire dal 5 luglio questi dati circolarono tra Licola e i comandi superiori, tra Marsala e i comandi superiori?

BARTOLUCCI. Mi rifaccio alla risposta data prima: ritenevo che fossero già sotto sequestro quando sono stati accentrati, ma lo devo controllare. Comunque se il 5 luglio vi è stato un atto di sequestro, probabilmente l'accentramento era un atto di ottemperanza al sequestro stesso.

DE JULIO. Però i dati non potevano circolare.

BARTOLUCCI. Può darsi che il giudice abbia ordinato di concentrarli a Palermo. Per quanto riguarda la registrazione di Marsala, l'Aeronautica non si è opposta a metterla da parte; tramite un ufficiale dei carabinieri ha comunicato al giudice che vi erano delle perplessità e che il gabinetto del Ministro avrebbe dovuto dare, almeno telefonicamente, l'assenso.

DE JULIO. Anche questa del segreto contenuto nel nastro è una questione ricorrente. Sul nastro sono registrati dei dati?

BARTOLUCCI. Sì, anche quelli che fanno risalire alle caratteristiche tecniche e alla portata del radar.

DE JULIO. Perchè devono esservi queste caratteristiche?

BARTOLUCCI. A seguito di una interpretazione generale: sono come le impronte digitali del radar.

DE JULIO. Continuo a non capire. Il radar ha una sua filosofia di funzionamento ed i dati arrivano al computer che li elabora, dopodichè essi vengono registrati; sono dati elaborati dal computer. Mi consenta, generale, per mia ignoranza continuo a non capire.

PRESIDENTE. Dal nastro si può capire il tipo di radar, la portata e le caratteristiche. Se il nastro andasse in uno Stato straniero si capirebbe il sistema di copertura radar di quella zona.

BARTOLUCCI. È sempre stato detto che dalla registrazione completa si può risalire alle caratteristiche tecniche che sono riservate.

DE JULIO. Lei conferma questo dato?

BARTOLUCCI. Sì, lo confermo, perchè devo credere agli ufficiali. Comunque la Commissione può acquisire i dati.

DE JULIO. Generale Bartolucci, lei non era più in servizio quando è emerso il fatto che il nastro custodito presso la brigata di Borgo Piave era scomparso, però lei era stato capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e quindi lei stesso avrà disposto provvedimenti nei confronti del responsabile della custodia di quel nastro.

LIPARI. Nella relazione Pisano si legge che è scomparso uno dei nastri di Marsala che era sotto sequestro.

BARTOLUCCI. Ho saputo per la prima volta proprio da quella relazione dell'esistenza di quel nastro.

PRESIDENTE. Comunque sentiremo anche l'altro interlocutore.

BOATO. Chi è?

PRESIDENTE. Il generale Pisano.

BOATO. Sì, ma la scomparsa del nastro è avvenuta allora.

DE JULIO. Generale Bartolucci, lei ha mai avuto occasione di parlare con il generale Rana?

BARTOLUCCI. Ho avuto modo di parlargli molte volte perchè veniva spesso a trovarci. Sulla questione del missile onestamente non ricordo neanche se ce ne ha parlato a livello di ipotesi; mi ha molto meravigliato quello che è successo dopo, di cui non ero a conoscenza.

BELLOCCHIO. Allora non esclude che gliene abbia parlato?

BARTOLUCCI. Che ne abbia parlato assumendola come ipotesi, lo escludo nella maniera più assoluta; può darsi che ne abbia parlato a livello di conversazione ma non lo ricordo.

DE JULIO. Le risulta invece che il generale Giorgieri abbia mai svolto o preso parte alle indagini relative all'incidente di Ustica?

BARTOLUCCI. No, non mi risulta, a meno che non l'abbia fatto perchè da lui dipendeva il laboratorio chimico dell'Aeronautica che fa parte del Costarmaereo.

DE JULIO. Ma questo è un organo tecnico; si attiva quando c'è un'ipotesi di incidente militare?

BARTOLUCCI. No, si attiva solo se lo chiamiamo per assegnargli compiti specifici; è un ente che non dipende dall'Aeronautica ma dal Ministero della difesa e non mi risulta che si siano mai interessati alla vicenda. Comunque all'epoca non ero neanche capo di Costarmaereo.

DE JULIO. Anche su quest'ultima questione abbiamo avuto difficoltà ad acquisire elementi, quanto meno il punto di vista dei vertici delle Forze armate. Come può descrivere la situazione internazionale del giugno 1980? Vi erano fatti che imponevano particolare attenzione verso certe aree e certi paesi?

BARTOLUCCI. No, era una situazione normale, da tempo di pace in ambito Nato, con attenzione a qualche paese.

DE JULIO. Lei aveva informazioni, attraverso canali diretti o indiretti di comunicazione formale o informale, sulle Forze armate di altri paesi alleati e non alleati?

BARTOLUCCI. Sui paesi alleati sì; per quanto riguarda i paesi non alleati vi era solo qualche visita di dovere.

DE JULIO. Ha mai attivato questi canali in relazione alla strage di Ustica?

BARTOLUCCI. No, ho avanzato richiesta ufficiale ai comandi Nato.

DE JULIO. Oltre a quanto le abbiamo chiesto direttamente, è in possesso di altre informazioni, notizie, documenti, anche su questioni che non sono state toccate dalle domande fin qui rivolte, che possano essere di ausilio alla nostra Commissione per comprendere le ragioni che hanno impedito l'accertamento della verità?

BARTOLUCCI. No.

BOATO. Chiedo l'applicazione dell'articolo 19 del Regolamento e quindi chiedo che il Presidente ammonisca il teste in relazione al modo in cui si sta svolgendo questo interrogatorio. Ciò per poter acquisire altro materiale che ci sia utile per il nostro lavoro e per garantire il teste rispetto ad una testimonianza che, come a me pare evidente, appare sicuramente reticente anche se non posso aggiungere falsa. Il teste ha addirittura affermato che non ricorda chi e a che ora gli ha telefonato per comunicargli un fatto di una gravità inaudita che ha sconvolto la vita del nostro paese e dell'Aeronautica militare. Sistematicamente, di fronte alla richiesta se il Sismi si sia interessato della vicenda e ad altre domande, usa le espressioni «eventualmente» «non so», e continua ad affermare che, per quanto lo riguarda, tutto era regolare. Non sa chi ha ordinato di concentrare tutta la documentazione a Napoli e non sa neppure se il generale Rana gli ha parlato dell'ipotesi del missile quando è evidente che lo stesso generale Rana ne parlò con tutte le persone che considerava amiche. Il teste afferma

che è la prima volta che sente parlare dell'ipotesi del missile, quando per mesi se ne è parlato in tutti gli ambienti.

È evidentissimo quindi che allo stato attuale le risposte che il teste ci sta fornendo su alcuni aspetti fondamentali sono quanto meno reticenti. Mi riservo personalmente - e credo che lo debba fare anche la Commissione - di verificare se oltre la reticenza vi sia anche la falsità. Tuttavia in questo momento escludo che dal punto di vista procedurale si possa parlare di falsità.

Pertanto, signor Presidente, le chiedo di ammonire il teste per una seconda volta a rendere una testimonianza completa, veritiera e non reticente sull'argomento al nostro esame riservandoci, come Commissione, la facoltà di trasmettere all'autorità giudiziaria il verbale di questo interrogatorio.

PRESIDENTE. Non ritengo di dover ammonire di nuovo il teste; l'ho già avvertito all'inizio dei suoi doveri.

BOATO. Chiedo che sia la Commissione a decidere sulla mia proposta.

PRESIDENTE. Il teste ci ha fornito per ore informazioni rispondendo alle nostre domande.

BOATO. Non ci ha fornito risposte; chiedo che venga ammonito a rendere testimonianza più veritiera.

PRESIDENTE. Non ritengo che in questo momento sia il caso di ammonire il teste che sta rispondendo alle nostre domande sulla base di quanto formalmente gli abbiamo comunicato all'inizio della seduta. Al termine della riunione prenderemo in esame la situazione che si è determinata.

LIPARI. La richiesta del senatore Boato mi sembra contraddittoria nella sua stessa impostazione perchè l'ulteriore ammonizione di cui all'articolo 19 del Regolamento presuppone da parte della Commissione una già individuata ipotesi di commissione di reato.

BOATO. Il codice parla di testimonianza falsa o reticente: ho già documentato la reticenza.

LIPARI. Poichè l'ammonizione è già stata fatta e visto che non si mette in discussione l'eventualità di procedere ai sensi dell'articolo 19 del regolamento, una nuova ammonizione nulla aggiungerebbe a quella già operata all'inizio dal Presidente.

MACIS. Vorrei appoggiare questa interpretazione del collega Lipari, perchè, ai sensi del regolamento, questo potere non è della Commissione, ma del Presidente. È una sollecitazione rivolta al Presidente ed esclusivamente a lui spetta questa decisione.

PRESIDENTE. Non avevo infatti nessuna intenzione di farlo e mi associo oltretutto alle interpretazioni dei senatori Lipari e Macis.

TORTORELLA. Anch'io condivido l'interpretazione del senatore Lipari, ma essa si accompagna alla sua dichiarazione. Poichè è lei l'arbitro, resta valida la sua dichiarazione sulle valutazioni da fare al termine della seduta. Non vorrei che questa decisione fosse assunta come segno del fatto che la Commissione, non accettando la proposta del senatore Boato, non accetti neppure il suo contenuto. Ritengo invece importante che questo contenuto non sia pregiudicato.

PRESIDENTE. Proseguiamo ora con le domande.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Generale Bartolucci, le rivolgerò una serie di domande apparentemente e fatalmente un po' scoordinate. Gliel rivolgerò nella maniera più diretta possibile per avere le risposte più precise.

Vorrei sapere innanzitutto (anche se non è una domanda che forse compete direttamente alla sua esperienza, alla parte che lei ha avuto in questa vicenda): qual è la sua opinione sul National transportation safety board americano? Lo giudica un ente serio?

BARTOLUCCI. Ritengo di sì.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha detto che l'ipotesi del missile apparve per la prima volta all'attenzione sua e dello Stato Maggiore dell'Aeronautica nel dicembre 1980. Lei è al corrente di una relazione del 25 novembre 1980 di uno degli ingegneri del National transportation safety board che dice che, al momento dell'incidente - secondo le informazioni radar - un oggetto non identificato arriva da ovest con il sole in poppa? Lei è al corrente di questo rapporto e come lo giudica?

BARTOLUCCI. Vorrei specificare quanto nel dicembre 1980 abbiamo detto allo Stato Maggiore della difesa ed al Gabinetto. Ci si riferiva proprio ad illazioni giornalistiche che avanzavano l'ipotesi del missile e che probabilmente si ricollegavano ad una prima stesura, ad un primo rapporto della commissione trasporti. Non ho sentito parlare per la prima volta del missile nel dicembre 1980, ma abbiamo scritto in quel momento un documento su questa ipotesi; lo voglio dire anche in relazione a quanto detto prima dal senatore Boato.

Per quanto riguarda il rapporto di cui lei parlava, la valutazione che era stata fatta nell'ambito dell'Aeronautica e che mi era stata riferita, si collegava ad un'ipotesi di questo Macidull, così come c'erano ipotesi Selenia o di altri ma l'Aeronautica non condivideva queste ipotesi attraverso i suoi tecnici.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Posso capire tutto, ma in questo caso la relazione non fa delle ipotesi. Parla di informazioni radar secondo cui un oggetto non identificato arrivava da ovest in direzione

dell'aereo esploso con il sole in poppa. Il rapporto ufficiale parla di questo.

Allora le ho chiesto qual è la sua opinione di questo ente americano e se era al corrente di tale rapporto del 25 novembre 1980. Ritengo infatti che questa acquisizione sia stata fatta.

Lei ha parlato di uno spostamento dell'aereo di 500 metri, che fu riportato dalla stampa e che non starebbe nè in cielo nè in terra. Però è inutile riferirsi alle ipotesi più fantasiose e facilmente smontabili: parliamo degli alti ufficiali.

BARTOLUCCI. Quel rapporto non lo avevamo ricevuto, però in seguito, sulla base di quella relazione, considerammo quella ipotesi e la dovemmo valutare ulteriormente.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Abbiamo oggi appreso che la nostra rete radar, sia pure in quel momento abbastanza inefficiente, tuttavia assicurava una certa copertura di quel settore, a parte i due buchi di cui abbiamo parlato, attraverso uno dei quali si sarebbe inserito il Mig libico. L'altro buco è quello di otto minuti per il cambio dei nastri di registrazione di Marsala. Avremo delle informazioni più precise circa la copertura che assicuravano le postazioni radar dei centri prima elencati. Abbiamo anche appreso da altri ufficiali che tutta la documentazione inerente l'incidente di Ustica, di pertinenza dei radar di Marsala e Licola, nonchè di tutte le altre postazioni, è stata raccolta prima a Trapani e poi a Palermo.

Il 5 luglio di quell'anno vi fu un provvedimento di sequestro da parte della Magistratura. Il 16 luglio vi fu un ulteriore provvedimento di sequestro del giudice di Santacroce, ma lei ha detto che ignorava questo fatto, almeno mi pare sia stata questa la sua risposta alla domanda dell'onorevole Teodori. Non si riesce a capire a questo punto chi abbia ordinato la riunificazione di tutta la documentazione. Successivamente lei ha detto che potrebbe essere stato il magistrato stesso a disporla. Non si capirebbe però perchè prima a Trapani e poi a Palermo, anche nel caso di un eventuale ordine del magistrato, che comunque cercheremo di appurare.

Sta di fatto che nel frattempo, essendo stata materialmente consegnata la documentazione al magistrato il 3 ottobre, sono poi circolate copie delle trascrizioni della registrazione effettuata a Marsala e del brogliaccio di Licola. Una di queste trascrizioni era in possesso (lo abbiamo appreso da parte del ministro Formica) del generale Rana. Le chiedo innanzitutto se questa procedura le sembra regolare e perchè il generale Rana avrebbe dovuto essere in possesso di questa trascrizione, oltre al Sismi, al Sios e a chissà quali altri soggetti scopriremo nel corso di questa indagine.

BARTOLUCCI. In merito alla sua domanda relativa all'accantonamento di questa documentazione presso Palermo o Trapani, mi rimetto a quanto ho detto prima. Non ho memoria su questo punto, ma sono in grado di dare alla Commissione, appena mi documenterò, una relazione su quanto è avvenuto e perchè, ammesso che questa motivazione

non sia già in un altro documento. Le registrazioni sono state trascritte a Marsala e Licola e sono state date a vari enti dell'Aeronautica.

Le «pizze» che sono state portate a Washington sono di Ciampino e non di Marsala. Per quanto riguarda il controllo del traffico aereo, non ho idea di come, quando, perchè e chi ha dato a Rana queste «pizze», assolutamente non ne ho idea; non solo, aggiungo che sono venuto a conoscenza di questo fatto solo di recente quando il generale Santucci ha denunciato il fatto. Il generale Rana non ne aveva mai accennato, eppure veniva spesso da noi.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ma il primo a farne cenno fu il ministro Formica che ha parlato di una visita del generale Rana, il quale gli aveva mostrato un foglio.

PRESIDENTE. Per la correttezza e la precisione non è stato detto questo. Il ministro Formica ha detto che da una telefonata fatta pochi giorni dopo - e senza specificare il giorno - apprese che il generale Rana si era fatto l'opinione di un possibile Mig leggendo alcune documentazioni. I nastri di Ciampino sono stati portati negli USA dalla commissione Luzzatti e dal magistrato. La risposta è stata data quindi alla commissione Luzzatti e al magistrato. Nel frattempo anche il generale Rana era andato in America, secondo Santucci, e aveva mostrato un nastro ad un altro ente, il Federal aviation agency: ma era un nastro del generale Rana ed il presidente Luzzatti diceva che il generale Rana non aveva titolo per avere quel nastro.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Questo non contraddice quello che affermo io. Il ministro Formica ha parlato dell'esistenza di una trascrizione che era in possesso del generale Rana; non ne ha parlato solo il generale Santucci.

Un'altra cosa - questa è tecnica - vorrei saperla da lei, generale. Nella trascrizione da nastro a carta chi trascrive ha la possibilità di interpretare?

BARTOLUCCI. È il computer che trascrive. Se c'è qualcuno addetto all'interpretazione, capisce quello che c'è scritto, ma un aviare qualunque non può farlo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Se qualcuno viene incaricato di trascrivere su carta la registrazione, ha la possibilità di riconoscere gli impulsi dati da un aereo o da un altro, di riconoscere le tracce?

BARTOLUCCI. Sì, dal prospetto delle tracce.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Abbiamo appreso che se qualcuno traduce da nastro a carta non capisce il significato di quello che traduce, come in una traduzione automatica dal greco o dal latino.

BARTOLUCCI. Forse, se mi è concessa una interpretazione, può succedere che ad uno che non è del mestiere la scheda non dica assolutamente niente, ha bisogno di una spiegazione, di una traduzione.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. C'è una faccenda che lei oggi ha spiegato ma che non ho capito bene. Riguarda i piani di volo di aerei di basi americane o Nato in Italia. Lei ha detto che non vi è bisogno del radar per decollare e che basta il piano di volo, perchè l'aereo può svolgere la sua missione anche utilizzando canali riservati. È automatico che ci debba essere un piano di volo e che debba essere trasmesso all'autorità militare italiana?

BARTOLUCCI. Sì, per il controllo dei voli.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ipotesi, se vuole maliziosa, ma solo per cercare di capire meglio: se uno non volesse essere controllato durante il volo?

BARTOLUCCI. Dovrebbe dire al centro di controllo dell'aeroporto che non sia trasmesso il suo volo, ma è una procedura un po' strana.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ma se il comando base decide che il proprio aereo non debba essere soggetto a controllo, questo potrebbe avvenire?

BARTOLUCCI. Forse, può succedere tutto, ma non credo proprio.

PRESIDENTE. Onorevole Staiti, vorrei conoscere la ragione di questa domanda.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Parlo di un aereo straniero che parte da una base americana o Nato. Siccome il generale, in risposta a una domanda del collega Angelini, ha detto che il radar serve soltanto per l'avvicinamento - a meno che non si voglia fare l'atterraggio a vista - anche per le basi americane (ad esempio Sigonella) e che invece per il decollo non ha bisogno del radar ma solo della notifica del piano di volo, domando: se un aereo volesse partire senza comunicare il piano di volo alle autorità, potrebbe farlo?

BARTOLUCCI. Le basi sono italiane e quindi il centro di controllo deve autorizzare il volo. Alla torre di controllo deve essere comunicato il piano di volo: che poi questo sia trasmesso alle autorità civili, se è un volo Ifr, o ai Roc, se è diretto ad altre basi, è un'altra cosa.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Potrebbe anche non essere comunicato?

BARTOLUCCI. Ci dovrebbe essere una complicità inspiegabile; teoricamente e praticamente no, solo impropriamente.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Generale, vorrei tornare un attimo alla vicenda del Mig libico. Ci sono molti punti interrogativi su questa vicenda, punti interrogativi che nascono forse dalla fretta con la quale tutto è stato restituito. Intanto una commissione d'inchiesta italo-libica è già un'anomalia, per un aereo che non è di nazione amica

ma di una nazione «di interesse» come viene definita in termini strategici. Ma vi è anche la restituzione di tutto, non soltanto del corpo del pilota, che sarebbe un fatto normale, bensì addirittura della scatola nera. Non credo che questo avvenga normalmente. Chi ha dato l'ordine? Quali sono le autorità politiche e militari che lo hanno dato?

BARTOLUCCI. Il beneplacito perchè il relitto del velivolo fosse dato via insieme alla scatola nera che fa parte del velivolo lo ha dato l'Aeronautica dopo che abbiamo fatto tutte le nostre osservazioni. L'autorizzazione a portarlo fuori ha seguito modalità non stabilite dall'Aeronautica, bensì dal Governo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Beneplacito e autorizzazione sono cose che si assomigliano. Ci deve essere una richiesta ufficiale del Governo libico indirizzata al Governo italiano ed una richiesta di beneplacito all'Aeronautica.

PRESIDENTE. Chiedo scusa, onorevole Staiti, la faccenda del Mig libico e dell'autorità che ha dato l'autorizzazione l'abbiamo già posta e abbiamo ottenuto l'impegno a fornirci risposte in merito.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Non si tratta di una domanda per la quale il teste debba far ricorso alla memoria; penso che si tratti di un caso piuttosto clamoroso per il quale la sua memoria sia viva. Pertanto, avendolo qui presente, non mi sembra fuori luogo chiedergli da chi ha avuto la disposizione di fare così in fretta.

PRESIDENTE. Ha già detto che l'ordine veniva dall'autorità di Governo ed abbiamo già deciso di accertare di chi si tratta.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Tuttavia la risposta fa riferimento ai termini «beneplacito» e «autorizzazione» che non corrispondono nella lingua italiana al concetto di ordine. Invece si tratta di una decisione politica che richiede un ordine. Per questo mi sono permesso di ripetere la domanda.

BARTOLUCCI. La disposizione di portare via l'aereo non è venuta dall'Aeronautica, noi abbiamo detto che poteva essere portato via, ma non ricordo come ciò sia avvenuto.

BOATO. E questa non è una testimonianza reticente? Vorrei vedere cosa succederebbe se un *ex* capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dopo nave anni facesse una simile dichiarazione davanti ad un qualsiasi magistrato.

PRESIDENTE. Non possiamo soffermarci sempre su questi richiami del senatore Boato. Abbiamo già respinto la sua proposta. Non si tratta di reticenza perchè il teste ha risposto che l'ordine non è venuto dall'Aeronautica ma dal Governo.

BOATO. Dovrà pur sapere chi ha dato quest'ordine dal Governo!

PRESIDENTE. Il generale Bartolucci ha già dichiarato che non è stato lui a realizzare il trasporto dell'aereo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Vi è stata anche un'inchiesta dell'Aeronautica militare sull'incidente del Mig libico. Agli atti della Magistratura non risultano testimoni oculari dell'accaduto, a differenza di quello che si dice. A cosa ha portato l'inchiesta dell'Aeronautica militare? Ad esempio vi sono altri due testimoni che affermano cose diverse da quelle appurate e se ne conoscono i nomi e i cognomi.

BARTOLUCCI. L'inchiesta dell'Aeronautica militare ha appurato che il velivolo è stato visto cadere non so da chi.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Non esistono testimoni oculari nelle carte processuali.

BARTOLUCCI. Vorrei richiamare l'attenzione del Presidente sul fatto che esiste una documentazione su questa relazione.

PRESIDENTE. Oltretutto ci accingiamo ad interrogare il Presidente della commissione d'inchiesta.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Se non devo rivolgere domande posso anche non farlo, però credo che su un avvenimento che certamente non avviene d'abitudine, come il fatto di avere a disposizione un Mig libico schiantatosi perchè - pare - privo di benzina a poca distanza da aeroporti e della cui presenza non si conoscono gli scopi se non quello di una ipotetica missione suicida, mi sembra normale rivolgere all'allora capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica certe domande; a chi dovrei rivolgerle, al capo dell'azienda tramviaria di Roma? Lo scopo di queste domande è quello di appurare determinate negligenze senza volerle imputare a nessuno, ma solo per cercare di capire.

Per quanto riguarda le definizioni «zombie», «chilo-alfa» e «codice 56», non ho capito qual è la procedura con la quale avvengono questi voli che sono voli con personalità a bordo di paesi amici che comunicano di voler attraversare lo spazio aereo italiano. Nel caso specifico, lei era informato di questo volo con a bordo una personalità che sarebbe avvenuto quella sera? Dopo l'incidente di Ustica sono state compiute ricerche da parte dell'Aeronautica militare in questa direzione per cercare di appurare i fatti? E se la risposta è negativa, perchè queste ricerche non sono state fatte?

BARTOLUCCI. Non sono state compiute ricerche perchè il volo in questione era uno dei tanti voli «zombie» trattati dalla difesa aerea al di fuori dell'area dell'incidente. Di questo «zombie» siamo venuti a conoscenza recentemente. Il codice 56 rappresentato nella trascrizione si riferisce ad uno «zombie», cioè ad un velivolo che deve essere seguito con interesse dal controllore, ma non vuol dire che c'è una personalità a bordo.

TOTH. Vorrei porre due domande molto vicine a quelle avanzate dal collega Staiti di Cuddia delle Chiuse. Lei, generale Bartolucci poc'anzi ha affermato che le risultava che non fosse mai entrato nello spazio aereo del nostro paese o comunque mai entrato nello spazio aereo del nostro paese o comunque da noi controllato l'aereo di cui stiamo parlando. Tuttavia lei mostra di sapere qualcosa di tale ipotetico aereo perchè anche poco fa ha dichiarato che esso si sarebbe avvicinato al nostro spazio aereo per poi non atterrare a Malta. Sapevate quindi che quell'aereo doveva passare in prossimità del nostro spazio aereo, che doveva entrarvi e che non lo ha fatto. Inoltre lei ha affermato che non sapeva chi era a bordo di quell'aereo. Da chi ha appreso queste notizie e quali altre notizie conosce?

BARTOLUCCI. Ho già riferito in merito al significato del codice 56 che si riferisce allo «zombie» e ho spiegato che cosa vuol dire; si riferisce ad un velivolo che la difesa aerea deve guardare con interesse per regolarsi di conseguenza se è il caso. La notizia di questo «zombie» l'ho appresa dalla stampa perchè non è stata da noi trattata. Quello che so e che mi venne riportato allora è che nel giro di 40 miglia dal luogo dell'incidente non vi erano tracce di velivoli che potessero interessare la difesa aerea. Il fatto che si trovasse all'altezza di Malta ed il luogo dove era indirizzato sono notizie che ho appreso dalla stampa con tutte le variazioni del caso; sembra ad esempio che questo velivolo dovesse andare verso il nord-est europeo.

LIPARI. Lei ha saputo tutto ciò solo nel 1989?

BARTOLUCCI. Non dovevo saperlo prima così come non dovevo sapere di tutti gli «zombie» che passano per il nostro spazio aereo a meno che vi fossero intercettazioni importanti.

TOTH. Il giorno della caduta del Mig libico sulla Sila era in corso una esercitazione denominata «diabolico ingorgo». Tale esercitazione si svolgeva sullo Ionio o sul Tirreno? Sulla base della traiettoria del Mig al momento in cui è precipitato e secondo l'inchiesta italo-libica, l'aereo proveniva da sud. È esatto oppure proveniva da nord?

BARTOLUCCI. L'esercitazione avveniva nei cieli dello Ionio ed era una delle tante che spesso vengono realizzate a livello nazionale od anche internazionale. Il velivolo proveniva da sud; ricordo che la prua seguiva la rotta di 355 gradi. Ricordo che la relazione della commissione d'inchiesta sull'incidente ha verificato tutti i parametri.

Mi ricordo che nella relazione si diceva che questo velivolo era caduto in direzione costante per mancanza di carburante, attribuendosi il piccolo incendio allo scoppio di residua sia di olio, sia di carburante, dal momento che ce ne sono sempre delle tracce nel motore anche quando è finito.

BELLOCCHIO. Generale Bartolucci, le rivolgerò pochissime domande precedute da due considerazioni preliminari. La prima è che dal 2 aprile 1980 fino al 9 gennaio 1986 lei è stato in un osservatorio

particolare e quindi ha potuto - e sottolineo dovuto - seguire la vicenda di Ustica nei suoi vari sviluppi. La seconda considerazione è che, nel momento in cui lei sta rendendo testimonianza alla Commissione, rispetto al 1986 quando testimoniò davanti al giudice Bucarelli, è mutato lo scenario della vicenda di Ustica. Vorremmo quindi con il suo contributo non tanto trovare i colpevoli (a questo ci penserà il magistrato), quanto verificare le cause dell'accaduto e quindi chiedere alla sua cortesia uno sforzo di memoria più preciso.

Nell'arco di tempo che ho citato, 1980-1986, quali e quanti colloqui lei ha avuto con i vari Ministri su questa vicenda?

BARTOLUCCI. Sicuramente, nei giorni immediatamente successivi all'incidente, ebbi dei colloqui con il Ministro per aggiornarlo sulla situazione e anche con il suo capo di Gabinetto.

BOATO. Ricorda il nome del capo di Gabinetto?

BARTOLUCCI. Non so se fosse già il generale De Paolis o l'ammiraglio Mainini.

BELLOCCHIO. Credo fosse De Paolis.

BARTOLUCCI. Non ricordo colloqui successivi. Certo, ci sono state varie occasioni, magari in occasione di una risposta ad una interpellanza parlamentare.

BELLOCCHIO. Quindi lei ha avuto colloqui anche con i Ministri che si sono succeduti a Lagorio?

BARTOLUCCI. No, come capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica li ho avuti solo con il ministro Lagorio. Come capo di Stato Maggiore della difesa, non ricordo di aver avuto colloqui con i Ministri.

BELLOCCHIO. Dopo che l'8 luglio 1980 il ministro Formica, rispondendo congiuntamente con il Ministro della difesa ad una interpellanza in Senato, ebbe accennato alla vicenda del missile, lei si è poi intrattenuto su questa ipotesi con il ministro Lagorio?

BARTOLUCCI. Ritengo di sì; escludendo però in quella circostanza che potesse esserci una causa del genere, almeno a mio avviso.

BELLOCCHIO. Sto parlando di ipotesi e non mi interessa l'esclusione della stessa. Lei si è intrattenuto su questa ipotesi? Un collega del ministro Lagorio, l'onorevole Formica, aveva avanzato questa ipotesi, anche se fantasiosa; lei è stato chiamato?

BARTOLUCCI. Non ricordo colloqui a livello formale. Non escludo che a livello informale mi sia stata riferita questa ipotesi.

BELLOCCHIO. L'incidente avvenne a giugno e Formica avvertì Lagorio l'8 luglio: lei quando è stato contattato?

BARTOLUCCI. Credo subito dopo.

BELLOCCHIO. In quali termini ne ha parlato? Il ministro Formica disse alla Commissione che poche ore dopo l'incidente ricevette una telefonata del generale Rana, che gli parlava di un missile in base ad informazioni derivanti dall'analisi dei tracciati radar. Questi fatti sono riportati nel resoconto stenografico che è agli atti. Quando il ministro Lagorio parlò dell'ipotesi del missile, fece cenno ai tracciati radar?

BARTOLUCCI. No.

BELLOCCHIO. Lo esclude o non ricorda?

BARTOLUCCI. Lo escludo.

BELLOCCHIO. Su questo argomento ha avuto colloqui con i responsabili del Sios o dei Servizi?

BARTOLUCCI. Se per Servizi si intende il Sismi, non ho avuto colloqui; almeno, subito dopo l'incidente, sicuramente no. Non mi ricordo se in seguito ho avuto occasione di parlarne, ma comunque non in maniera formale. Può darsi fossimo nella fase dell'analisi delle considerazioni. Invece il Sios lo abbiamo interessato dell'incidente ma non direttamente, perchè si trattava di un fatto operativo e le notizie le acquisimmo subito. Tuttavia nel corso del tempo, per esempio quando si dovette recuperare il pezzo di un radio-bersaglio, ritengo che il Sios fu incaricato di riferire sull'episodio e fu stilato un rapporto.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Come mai già in luglio il Sios è attivato?

BARTOLUCCI. Si tratta di attività normali.

BELLOCCHIO. Sul problema del missile c'è stato con il Sios uno scambio di idee? Dal momento che non esclude che il ministro Lagorio ne abbia parlato, forse il generale Rana accennò al missile in conversazioni ufficiose. Con il Sios invece che accadde?

BARTOLUCCI. Non ne ho mai parlato, mai fatta questa ipotesi all'inizio ma solamente quando abbiamo letto i servizi giornalistici ed abbiamo stilato un rapporto per il Ministro. Non abbiamo mai pensato prima ad un missile proprio in considerazione del fatto che non c'erano velivoli intorno.

BELLOCCHIO. Per quanto riguarda i servizi di sicurezza, il Ministro non le ha mai detto che non li avrebbe allertati in quanto inaffidabili?

BARTOLUCCI. No.

BELLOCCHIO. Però in seguito sono stati allertati e non trovano strano che il Ministro non abbia mai riferito questo fatto ad uno dei suoi bracci destri?

BARTOLUCCI. Non posso rispondere a questa domanda.

BELLOCCHIO. Escludo che l'aereo sia caduto a causa di esercitazioni militari italiane: non ho motivo di dubitarne. Però lei ha detto stamane che da una base italiana non può mai partire un aereo senza piani di volo e tuttavia non ha escluso che aerei Nato o Usa possano partire senza piani di volo. Ha detto che qualche volta avete protestato.

Oggi, alla luce dello scenario mutato, non si può escludere che un missile possa essere stato lanciato da un aereo Nato o Usa, stando all'affermazione che lei ha riferito al collega Angelini?

BARTOLUCCI. Mi riferivo ai velivoli della US Navy. I velivoli delle portaerei qualche volta partono senza piani di volo, pur interessando lo spazio aereo italiano o, se devono atterrare su una base italiana, spesso inviano i piani di volo in ritardo. Però fuori dalle acque territoriali sono liberi di volare come vogliono. Non essendo noi in certi casi a conoscenza delle esercitazioni, se vediamo la traccia verifichiamo di chi si tratta: questo è l'unico caso.

Non vedo da dove potevano venire altri velivoli Nato in quella zona.

PRESIDENTE. La base di Sigonella - lo abbiamo appreso ai tempi della Achille Lauro - era una base mista italiana ed americana. Allora, per quanto riguarda la parte italiana partono con i piani di volo, mentre per la parte americana possono anche partire senza piani di volo?

BARTOLUCCI. La base è italiana, e su di essa si trovano aerei americani che però rispondono alle norme italiane. Si tratta di velivoli comunque che non hanno attinenza con le ipotesi che si fanno, sono velivoli aeromarittimi per ricognizioni marittime.

BELLOCCHIO. Nelle sue dichiarazioni lei ricorda che la circostanza dell'inesistenza di tracce significative rilevate dai radar della difesa aerea venne ufficialmente confermata sia da comando Nato, sia dal comando della VI flotta Usa. Le chiedo: attraverso quali vie - esistono comunicazioni scritte o verbali? - ha potuto basare questa affermazione fatta al giudice Bucarelli nel 1986?

BARTOLUCCI. Sicuramente mi riferivo al fatto che non vi erano dei velivoli alleati e americani nella zona dell'incidente: avevo chiesto le informazioni immediatamente dopo l'incidente per sapere se vi erano velivoli americani in volo. Mi è stato risposto che non vi erano e ciò è stato anche messo per iscritto. Seppi anche che la VI flotta era nel porto di Napoli. Le notizie però non si riferivano ai radar delle navi.

BELLOCCHIO. Mi consenta tuttavia di citare due testimonianze. Un ufficiale, nel 1980, quindi quando la memoria era ancora fresca, disse

di aver visto una traccia di oggetto volante non identificato. Un altro sottufficiale dice di aver individuato addirittura un Boeing 720. Come è possibile conciliare la sua dichiarazione al giudice Bucarelli con queste testimonianze, di cui una del 1980?

BARTOLUCCI. Non so che dire su queste testimonianze, mi sembrano aleatorie.

BELLOCCHIO. Uno parla di un soggetto volante simile ad un caccia, un altro parla di un Boeing 720. Lei invece esclude la possibilità di tracce significative: c'è un contrasto di fondo tra la sua deposizione ed una deposizione del 1980.

BARTOLUCCI. La mia dichiarazione si riferisce a quanto ha visto la difesa aerea, e non ha visto niente. Quanto a questi signori, bisogna verificare la veridicità delle loro dichiarazioni, perchè c'è tanta gente che vede oggetti volanti, ma bisogna vedere l'ora, il punto, eccetera.

BELLOCCHIO. La sua è una risposta che giudico insoddisfacente. È mia opinione, tra l'altro, che l'operazione Synadex non è stata mai fatta; come cartina di tornasole dovrebbe almeno essere spiegato il perchè di tre nomi di persone che non erano presenti quella sera.

BARTOLUCCI. Su questo non posso rispondere, non ho mezzi sufficienti per farlo e forse sarà necessaria un'altra audizione per saperlo. Comunque per quanto riguarda quelle due testimonianze, perlomeno mi sembrano aleatorie. A me risulta che la difesa aerea non ha visto niente e che la Synadex è stata effettivamente svolta, perlomeno è stata avviata. Se poi gli uomini non hanno operato perchè sono entrati nella necessaria agitazione per l'incidente, che era già stato notificato, è altra cosa.

BELLOCCHIO. Chi comandava nell'ottobre 1980 il terzo reparto dello Stato Maggiore, operazioni e addestramento?

BARTOLUCCI. Il generale Melillo.

BELLOCCHIO. C'era qualche colonnello che collaborava con Melillo?

BARTOLUCCI. Non ricordo i nomi dei collaboratori di Melillo.

BELLOCCHIO. Vi era un certo Mitili o Midili?

BARTOLUCCI. Non mi pare proprio.

BELLOCCHIO. Le dico questo perchè nell'allegato M3 al rapporto Pisano c'è un telegramma in data 18 ottobre 1980 con il quale si avverte il centro di Borgo Piave della imminente visita del giudice Santacroce e dei periti della commissione Luzzatti e si autorizza la pubblicazione

soltanto dei 17 *files* riguardanti le informazioni dei nastri di registrazione radar, mentre si esclude un'altra parte coperta da segreto militare.

BARTOLUCCI. Si trattava delle indicazioni per evitare che fossero forniti gli elementi tecnici che i periti non avevano il diritto di vedere (*need to know*) relativi al radar di Marsala. Ma questo nulla toglie alla registrazione delle tracce e allo scenario operativo. Si trattava di informazioni dalle quali si rilevavano dati tecnici e ciò può essere confermato con un apposito rapporto.

BELLOCCHIO. Quindi esclude che vi sia un certo colonnello Mirili o Midili?

BARTOLUCCI. Non lo escludo.

BELLOCCHIO. Secondo una testimonianza al giudice Bucarelli lo Stato Maggiore dell'Aeronautica sarebbe in possesso di stralci del DA-1; anche questa testimonianza fu resa nel 1980, quindi con freschezza di memoria.

BARTOLUCCI. Come ho spiegato prima il modello DA-1 è la copiatura su un brogliaccio dei dati rappresentati su una lavagna luminosa in plexiglass. Cioè sono trascritti i numeri e i dati visualizzati sulla lavagna luminosa. Che sia stata decrittata e riprodotta la situazione aerea di quel momento per ordine dello Stato Maggiore dell'Aeronautica o dell'ispettore Itav o del comandante del Roc è possibile, ma non è il duplicato del modello DA-1 bensì di quanto deve contenere il modello DA-1.

BELLOCCHIO. Quindi presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica vi è questo stralcio.

BARTOLUCCI. Sì, ci deve essere.

BELLOCCHIO. Secondo un'altra testimonianza è stato inviato al Ministero il tracciato del radar di Marsala (qualche volta si dice Ministro qualche altra si dice Ministero).

BARTOLUCCI. Non sono a conoscenza di questa testimonianza.

BELLOCCHIO. Ma secondo lei è possibile che sia stato inviato?

BARTOLUCCI. Tutto è possibile, ma lo ritengo poco probabile. Furono mandati allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, all'Itav; furono mandati anche al Sismi, o in seconda battuta o direttamente, perchè il Sismi aveva chiesto di sapere di cosa si trattava.

CIPRIANI. Dopo aver tanto parlato di radar e non volendo ripetere domande già poste, vorrei ora parlare un po' di politica. A me interessa chiarire i rapporti con il Ministero della difesa. A me sembra molto

strano che di fronte a quanto era accaduto ci si accontentò di una prima risposta da parte dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Lei, generale Bartolucci, afferma di aver sentito parlare dell'ipotesi del missile in via non ufficiale, ma io le ricordo che vi fu una prima presa di posizione ufficiale perchè il ministro Formica nell'agosto 1980 inviò al Parlamento una prerelazione della commissione Luzzatti nella quale, tra le varie ipotesi, era compresa quella del missile. Lei poi afferma di aver accertato che non vi era nulla attorno all'aereo, che non vi era presenza di Forze armate di nessun genere per cui ha dovuto escludere quell'ipotesi. Tuttavia il ministro Lagorio in una dichiarazione resa a l'«Avanti!» del 4 novembre 1988 afferma: «Gli Stati Uniti e la Francia avevano allora alcuni loro reparti nel Tirreno». Pertanto l'ipotesi che intendo avanzare è che il missile sia potuto partire anche da altre basi oltre che da un aereo. Il Ministro quindi sapeva che vi era una presenza di Forze armate in quell'area e successivamente il ministro Zanone dichiarò che in quel giorno erano in volo quattro aerei - di cui prima nulla aveva saputo - tra i quali un aereo militare, esattamente un PD-808 del 14° stormo.

Il generale Pisano nella sua relazione fa un'affermazione strabiliante; dice di aver chiesto a Civilavia il quadro complessivo della situazione. Questa mattina mi sono reso conto che vi è una separazione: un conto è la difesa aerea ed il sistema aereo integrato, un conto la parte civile nel quadro generale. Mi domando allora come mai non vi siete preoccupati allora di chiedere questo quadro generale per verificare cosa era effettivamente accaduto nei cieli. Il generale Pisano, nove anni dopo, richiede a Civilavia questo dato che però non gli viene fornito cosicchè il generale stesso consegna una relazione incompleta. Allora non è poi così vero che sapevate che non vi era nulla intorno all'aereo caduto. Nelle vostre discussioni non avete mai avanzato l'ipotesi della presenza, di cui invece parla il ministro Lagorio, di Forze armate marine nella zona. Il Ministro non vi ha mai prospettato questa ipotesi e quindi la necessità di andare più a fondo senza partire dalla convinzione che si trattasse o di una bomba o di una collisione?

BARTOLUCCI. Abbiamo immediatamente escluso l'ipotesi della collisione perchè la nostra prima preoccupazione è stata quella di vedere se vi erano nostri aerei che potevano collidere, nonchè aerei alleati, in particolare quelli americani della sesta flotta che normalmente viaggiano in quelle zone. I quattro voli di cui ha parlato il ministro Zanone erano già stati indicati all'inizio da noi. Allora fu riferito che tutti i velivoli dell'Aeronautica militare erano a terra tranne alcuni che, intorno a quell'ora, erano in volo ma che non interessavano l'area dell'incidente; in ogni caso non erano aerei tattici e quindi non potevano lanciare missili. In particolare, si trattava di due PD-808, un DC9 e un altro aereo di cui non ricordo le caratteristiche. Uno di questi aerei stava andando a Bruxelles, un altro a Pratica di Mare per atterrare ed un altro ancora viaggiava verso il nord d'Italia.

CIPRIANI. Non si trattava per caso di aerei adibiti alla guerra elettronica?

BARTOLUCCI. Uno di quegli aerei apparteneva allo stormo di guerra elettronica, ma in quel momento stava atterrando e quindi non poteva fare operazioni di guerra. Per quanto riguarda la presenza di velivoli stranieri, ho già detto che abbiamo chiesto immediatamente informazioni e, per le vie brevi, nell'immediatezza e successivamente per iscritto. Ci è stato confermato in particolare che non vi erano velivoli della sesta flotta. Altri velivoli alleati americani potevano decollare soltanto da Aviano, ma in questo caso avremmo avuto i relativi piani di volo. Comunque di aerei stranieri non ve ne erano in quanto avrebbero attraversato tutta l'Italia e quindi sarebbero stati avvistati. Ad esempio, i velivoli francesi, se non decollati da portaerei, era improbabile che potessero arrivare fino alla zona dell'incidente e comunque li avremmo avvistati. Dico ciò perchè un velivolo da caccia ha sempre un'autonomia limitata.

CIPRIANI. Potevano decollare dalla Corsica.

BARTOLUCCI. Anche in questo caso li avremmo avvistati perchè sarebbero passati davanti ai controllori del traffico aereo, davanti a Roma, a Montegodi, a Poggio Ballone, a Licola: sarebbero stati avvistati da tutti.

CIPRIANI. Il ministro Lagorio non le accennò alla presenza di navi francesi o americane nel Tirreno, cosa che successivamente affermò?

BARTOLUCCI. Navi americane erano nel porto di Napoli; di altre navi il Ministro non ne ha parlato con me, forse lo ha fatto con il mio sottocapo o con il capo di Stato Maggiore della Marina. Mi pare che non vi fossero navi italiane o alleate nella zona e neanche navi militari di qualunque provenienza.

CIPRIANI. Vorrei conoscere un po' meglio la struttura dei rapporti con la Nato. Come capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica lei era inquadrato nelle forze Nato? Vorrei capire come si integra la gerarchia nazionale con quella della Nato.

BARTOLUCCI. Il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica non è integrato nelle Forze Nato in tempo di pace. La Nato ha le singole forze nazionali sotto controllo operativo, non sotto comando; il comando è una cosa piena. Vi è invece, appunto, un controllo operativo di alcune forze, soprattutto per quanto riguarda l'Aeronautica. In tempo di pace le forze della difesa aerea, i radar ed i velivoli sono sotto il controllo operativo della Nato. Tutti i rapporti devono arrivare alla Nato. Certamente la decisione di andare ad intercettare un aeroplano sconosciuto non deve necessariamente passare per la Nato, ma in un caso grave la decisione spetta alla Nato perchè il comando delle forze aeree in tempo di pace per quanto riguarda gli aerei nazionali è affidato al comandante della quinta Ataf che ha due cappelli, quello Nato e quello nazionale. Altre forze che non siano quelle della difesa aerea o i radar non sono

sotto controllo operativo. È previsto che, in caso di emergenza anche queste forze passino sotto il comando del comandante della quinta Ataf.

CIPRIANI. Facciamo l'ipotesi che sia stato un missile a colpire il DC9 e che tale missile appartenesse ad una forza integrata o affiancata militarmente alla Nato. Ipotizziamo che la Nato abbia valutato che in quel momento non era possibile dire la verità sull'accaduto. Personalmente sono convinto che sia stato trattato di un incidente e ciò per molti motivi: perchè vi era una situazione molto complessa in Europa, perchè molti Governi erano in difficoltà. Pertanto affermare che una forza Nato aveva abbattuto un aereo con 81 civili a bordo era certamente difficile, tanto più che il Governo italiano aveva assunto una posizione di rottura rispetto agli altri alleati degli americani dimostrandosi l'unico paese, insieme alla Gran Bretagna, disposto ad accettare l'installazione dei missili. Non è possibile che la Nato abbia valutato che in quel momento vi era una situazione di emergenza e che quindi dovesse subentrare il comando Nato in sostituzione di quello nazionale?

In sostanza, quando l'ex ministro Amato afferma che forse i militari non hanno avuto fiducia nei politici o almeno che una parte di politici ha saputo e l'altra no, allora debbo chiedere se in ipotesi, in occasione di una emergenza Nato, non potrebbe scattare una nuova situazione per cui le gerarchie nazionali non valgono più ed il comando effettivo viene assunto da qualcun altro.

BARTOLUCCI. No, lo escludo nella maniera più assoluta.

CIPRIANI. È uno dei pochi dati certi che sono emersi questa mattina.

Parliamo ora di Atlantic. Lei ha già specificato i vari motivi. Tra le funzioni di questo aereo c'è soltanto la funzione antisommersibile o è anche attrezzato per la guerra elettronica o per altri compiti? L'Aeronautica è in grado di sapere che tipo di esercitazione svolge questo aereo oppure bisogna chiederlo alla Marina?

BARTOLUCCI. Era una missione sotto il controllo della Marina e si trattava di un velivolo da ricognizione marittima ed antisommersibile. Tuttavia, ogni velivolo un po' sofisticato ha attrezzature per la guerra elettronica, ma non tanto per attaccare, quanto per difendersi: non aveva missili o cose del genere.

CIPRIANI. So che in quel momento c'erano perlomeno tre aerei attrezzati per la guerra elettronica in volo.

BARTOLUCCI. Uno stava atterrando e comunque sono aerei di addestramento per la guerra elettronica.

CIPRIANI. D'accordo, ma le conclusioni le tireremo poi.

Che lei sappia, esiste una pista aerea di esclusivo uso dell'Aeronautica, spesso però utilizzata dal Sismi, a San Pancrazio Salentino?

BARTOLUCCI. So che San Pancrazio era un vecchio aeroporto di prima della guerra, ma non so se c'è ancora una pista.

CIPRIANI. Quindi non è di proprietà dell'Aeronautica?

BARTOLUCCI. Può darsi che sia ancora sotto la proprietà dell'Aeronautica.

CIPRIANI. Ma non sa se è utilizzato dal Sismi?

BARTOLUCCI. No e non vedo con quale mezzo; forse con qualche elicottero.

CIPRIANI. Lei ha detto che il Sismi si interessò alla vicenda, ma non sa se immediatamente oppure dopo. Abbiamo sentito il generale Tascio che ci ha detto, contrariamente a quanto riferito dal Ministro della difesa, che il Sismi se ne interessò subito, perchè gli fu chiesto di decrittare i messaggi radar, in quanto Tascio era esperto della materia.

BARTOLUCCI. Non lui: lo avrà fatto fare.

CIPRIANI. Questo lo chiariremo con il generale Tascio. lei ha detto che il Sios fa capo allo Stato Maggiore. E allora il generale Tascio non l'ha informata di questo fatto?

BARTOLUCCI. Può darsi abbia informato il sottocapo, ma i rapporti tra Sios e Sismi sono normali e non c'è bisogno di informare il capo di Stato Maggiore per ogni cosa, a meno che non abbia particolare rilevanza. In questo caso si trattava semplicemente di spiegare alcuni dati.

CIPRIANI. Quindi lei non fu informato?

BARTOLUCCI. No.

CIPRIANI. Lei ha detto che otto minuti per cambiare un nastro sono troppi. Qual è il tempo normale?

BARTOLUCCI. Normalmente ci si impiegano 4-5 minuti, ma è stato spiegato che sono sorti inconvenienti non infrequenti.

CIPRIANI. Generale, quella sera le coincidenze sono state moltissime e strane. È stato un appuntamento con il destino al secondo, per cui il radar di Marsala cessa di funzionare proprio in quel momento: chiariremo questo aspetto. In questi minuti Ciampino ha visto e Marsala no?

BARTOLUCCI. Quattro minuti sono tanti e l'incidente è avvenuto quattro minuti prima dell'interruzione della registrazione. In quei quattro minuti, calcolando i giri, si vede abbondantemente se è possibile, ma ho spiegato che il radar di Marsala non ha visto perchè non

poteva. Ciampino non sappiamo se ha visto o se ha notato delle tracce di altro tipo. Questo è il pensiero dell'Aeronautica.

CIPRIANI. Vorrei tornare sui rapporti con le forze alleate. Il comandante, di nome Sturino, della commissione tecnica dell'Anpac dichiarò sulla rivista «Aeronautica» che gli americani usano propri radar per dirigere autonomamente il traffico dei loro velivoli, non fornendo indicazioni sui relativi movimenti. Questo vale anche per altre forze, come quelle francesi, che non sono integrate alla Nato?

BARTOLUCCI. Se queste dichiarazioni non saprei cosa dire o commentare: è una affermazione di quel comandante.

CIPRIANI. Non è l'ultimo arrivato, ma il presidente dell'Anpac.

BARTOLUCCI. È un comandante dell'Alitalia che fa una simile affermazione. Ognuno ha propri radar per gestire il traffico in avvicinamento ed in partenza. Sicuramente le portaerei gestiscono il loro traffico con loro radar, anche quelle francesi. Le portaerei sono aeroporti e radar viaggianti.

CIPRIANI. La Corsica non è una portaerei.

BARTOLUCCI. Ma avrà i suoi radar e non c'entra niente con l'Italia.

CIPRIANI. Un aereo che parte dalla Corsica e va in Libia da quale nostro radar può essere intercettato?

BARTOLUCCI. Da quello del controllo di Ciampino ed adesso anche da Monte Stella, da Ustica e da altri. All'epoca poteva essere visto da Montegodi, da Ciampino per quanto riguarda il controllo del traffico aereo, da Poggio Ballone, da Licola, da Trapani e Siracusa andando in giù, naturalmente se segue una linea diretta per la Libia o la Tunisia.

CIPRIANI. Se si trattasse di un aereo civile invece che militare, da chi verrebbe segnalato?

BARTOLUCCI. Dagli stessi radar.

CIPRIANI. Civilavia ne ha la registrazione?

BARTOLUCCI. Gli enti degli aeroporti mandano i piani di volo al controllo del traffico aereo, che dirige il velivolo e trasmette i dati alla difesa aerea che verifica se la traccia può corrispondere al velivolo che sta passando oppure no. Se la difesa aerea non è convinta va a verificare di chi si tratta.

CIPRIANI. Vorrei sapere se lei ha mai sentito parlare da qualcuno, nell'ambito militare, della seguente ipotesi: ci sarebbe stato in Corsica un aereo civile di fabbricazione sovietica utilizzato dal servizio segreto

francese che, durante la guerra del Ciad, avrebbe dovuto portare delle armi ai coloni che tentarono di defenestrare Gheddafi. Lei ricorda che la Francia intervenne direttamente e militarmente nel Ciad e che si trovava nella situazione per cui i «Mirage» venduti a Gheddafi venivano impiegati per mitragliare le sue stesse truppe. Il suddetto aereo sarebbe partito e nel Sismi ci sarebbe stata una frazione filoaraba che avrebbe avvertito Gheddafi.

Gheddafi decide di abbattere l'aereo, però i Mig non hanno la portata sufficiente: il Sismi mette a disposizione la base di San Pancrazio Salentino ed un Mig si alza per abbattere l'aereo che porta le armi; le navi francesi di scorta vedono il Mig e lanciano un missile per abbatterlo e abbattono invece il DC9. Il Mig non cade in Calabria, ma torna in Libia perchè ce la fa a tornare.

Generale Bartolucci, ha mai sentito parlare di questa storia?

BARTOLUCCI. Non ne ho mai sentito parlare e non faccio commenti.

PRESIDENTE. Può partire un Mig dalla base di San Pancrazio?

BARTOLUCCI. Non lo so, non so in quali condizioni è quella base.

PACETTI. Le mie domande non saranno ripetitive e sono anche abbastanza brevi: richiedono risposte sintetiche.

Lei, generale, stamattina, ha affermato di aver riferito al capo di Stato Maggiore della Difesa in relazione all'incidente accaduto. In conseguenza di tale colloquio le venne ordinato un rapporto.

BARTOLUCCI. Sicuramente ho riferito al capo di Stato Maggiore della Difesa, ma stamattina ho detto un'altra cosa. Abbiamo mandato allo Stato Maggiore difesa e al Gabinetto del Ministro un rapporto per puntualizzare alcune situazioni, nel dicembre 1980. Ho immediatamente riferito al capo dello Stato Maggiore difesa, ma non mi è stata richiesta un'inchiesta.

PACETTI. Ha ricevuto istruzioni a seguito del rapporto su Ustica?

BARTOLUCCI. No.

PACETTI. Oltre alle registrazioni di Licola e di Marsala, quali altri accertamenti sono stati disposti dallo Stato Maggiore difesa?

BARTOLUCCI. La lettura riguardò Licola, Marsala e Ciampino. Non ricordo se fu fatta la decodifica di qualche altro radar, ad esempio di quello di Siracusa.

PACETTI. Il buco di otto minuti risultò immediatamente?

BARTOLUCCI. Nei giorni successivi non immediatamente, perchè non era un fatto che interessava in quel momento. Si seppe che c'era

stato questo inconveniente e che la registrazione iniziava da quattro minuti dopo, a causa dell'inizio della Synadex. Ritenni plausibili ed accettabili le spiegazioni.

PACETTI. Lei, rispondendo ad un'altra domanda, ha riferito di aver avuto un colloquio con il Ministro della difesa di allora onorevole Lagorio, e successivamente (o alternativamente) con il capo di Gabinetto. In queste occasioni le furono richieste particolari precisazioni?

BARTOLUCCI. No, perchè già avevamo fornito dei chiarimenti. Non ricordo se ci chiesero qualche particolare, può darsi.

PACETTI. Può verificare se agli atti esistono richieste formali.

BARTOLUCCI. Sì, posso verificare.

PACETTI. Lei stamattina ha parlato dell'area in cui è avvenuto l'incidente usando un'espressione che vorrei ci spiegasse rapidamente. Ma detto che quell'area è molto chiacchierata. Le dispiace chiarirci questo aggettivo?

BARTOLUCCI. È un'area dove molto spesso, anche nel recente passato mi sembra, ci sono state proteste da parte di velivoli civili per presunte e qualche volta anche non solo presunte interferenze da parte di traffico militare. Molto spesso si trattava di traffico militare di esercitazione oppure traffico militare di esercitazione autonomo della VI flotta USA. La maggior parte delle volte comunque erano falsi allarmi, cioè preoccupazioni eccessive, perchè i velivoli attraversavano lo spazio aereo a quote differenti. Il mio riferimento era a questo.

LIPARI. Signor generale, non voglio ripetere le domande che sono già state poste dai colleghi e mi limito a due o tre cose.

Innanzitutto vorrei una risposta per così dire preliminare. In relazione ad alcune domande poste dall'onorevole Teodori, lei ha detto che si riserva di fornire una puntuale risposta scritta. Adesso che non è più in servizio, questa documentazione, al fine di rispondere alle domande, come l'acquisisce? L'acquisisce per via gerarchica? E allora tanto varrebbe che ponessimo le domande al suo attuale successore. Oppure ha i suoi canali diretti per poterla acquisire?

BARTOLUCCI. Chiedo la documentazione al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il quale mette a disposizione la documentazione perchè io possa rispondere.

LIPARI. Quando lei si riserva dunque vuole dire che tanto varrebbe che ponessimo le domande ad altre persone? Lei non lo ha detto, ma in chiave pratica è questo.

BARTOLUCCI. Devo chiedere a loro.

PRESIDENTE. Vengo informato in questo momento che il TG1 avrebbe riportato frasi dichiarate durante questa audizione che svolgiamo in seduta segreta e in testimonianza formale. Si tratterebbe di dichiarazioni rese in uscita da alcuni colleghi.

Devo avvertire che siccome la seduta si tiene con il vincolo del segreto, mi riservo di applicare il regolamento. Per la serietà dei nostri lavori quando si decide di fare una seduta in forma segreta, bisogna poi rispettare le regole del gioco. Non posso ammettere che frasi dette qui dentro siano riportate all'esterno: procederò nel modo più inflessibile.

BOATO È come il professore che rimprovera gli studenti che se ne vanno rivolgendosi agli studenti che sono presenti.

PRESIDENTE. Ho il dovere di dirlo.

LIPARI. Vorrei suggerire, come puro fatto interno e regolamentare, che nelle sedute successive, se sarà ugualmente prevista la seduta segreta, in qualche modo a cura della segreteria venga annotato il momento in cui i membri della Commissione escono.

BOATO. Ma questa è una sciocchezza! Il Presidente sta citando il regolamento ed invece questa proposta dal senatore Lipari è una sciocchezza poliziesca.

LIPARI. Non è una sciocchezza, senatore Boato.

RASTRELLI. Signor Presidente, credo di essere io l'autore. Essendo sceso ho incontrato i giornalisti: non ho riferito alcuna frase specifica dell'audizione; ho solo detto - e ritengo doverosamente - della complessiva valutazione che do delle risposte fornite dal generale.

PRESIDENTE. Non so cosa ha detto il TG1, pare abbia parlato dell'operazione Synadex.

BOATO. Con il massimo rispetto per il collega Lipari, considero la sua richiesta totalmente al di fuori di qualsiasi potestà regolamentare.

LIPARI. Confesso che non mi è ancora molto chiaro il meccanismo del cambio del nastro nell'operazione Synadex. Lei, generale Bartolucci, ha fatto due affermazioni che non mi sono apparse facilmente conciliabili. Lei ha affermato che, una volta avviata l'operazione in simulato, l'operatore ha la possibilità, spostando una levetta, di seguire o il simulato o il reale, usando così due concetti tecnici che sfuggono alla mia comprensione. Ciò significa che se vi è necessità di spostare la levetta per seguire l'una o l'altra operazione non è possibile registrarle entrambe nel medesimo contesto? Sono seguite su due contesti paralleli e diversi? Se viene inserito un nastro che contiene l'operazione simulata e che poi è in grado di registrare non solo le reazioni alla simulazione ma anche ciò che accade nella realtà, allora non vi è necessità di uno spostamento in uno schermo; le due operazioni sono visibili e spetterà al decodificatore, sulla base della sua esperienza e

della sua tecnica, di stabilire che cosa appartiene alla simulazione e cosa alla realtà. Se invece esiste un mezzo tecnico manuale che indica lo spostamento da una posizione all'altra, allora ciò esige che le registrazioni siano fatte su canali diversi e quindi su due nastri paralleli. Su questo aspetto vorrei un chiarimento.

BARTOLUCCI. Sono due *tape recorders*, uno per l'esercitazione che entra nel *software* del *computer* e l'altro che registra quello che il *computer* emana e quello che il radar riceve. Vi sono varie *consolles* di cui alcune lavorano in fonetico mentre altre continuano a scrutare il cielo e non è possibile confondere tali *consolles* tra loro.

LIPARI. Se vi è il nastro che contiene l'operazione simulata e quello che registra sia gli effetti dell'operazione simulata che tutto ciò che viene letto dal *computer*, cioè quello che avviene nella realtà, perchè, nel momento del cambio del nastro, non è possibile far continuare a funzionare il nastro che registra ciò che accade realmente?

BARTOLUCCI. Allora non era possibile, oggi sì. Il nastro nuovo viene inserito per farlo girare a parte rispetto al nastro originale che registra le esercitazioni.

LIPARI. Vorrei ora avere da lei una dichiarazione in termini di fatto oppure una sua valutazione su quanto affermato nella sua relazione dal generale Pisano. Egli dice che, in riferimento all'interruzione delle registrazioni automatizzate nonché di quelle manuali, furono indubbiamente compiute delle inadempienze alle norme. Lei era il massimo responsabile del sistema in quel periodo e quindi vorrei sapere da lei quali inadempienze sono state compiute in ordine a questo problema.

BARTOLUCCI. A suo tempo non facemmo un'inchiesta in relazione alle eventuali inadempienze alle norme. Comunque il generale Pisano afferma anche che tutto ciò rientrava nella fattibilità del sistema. Non è stato deteriorato il sistema, però vi sono state delle inadempienze.

LIPARI. Questo è giusto da un punto di vista di valutazione da parte del giudice che è chiamato a verificare le responsabilità penali, pertanto è giusto che in sede penale si possa trarre le conseguenze che l'inadempienza alle norme non ha determinato effetti che possano comportare particolari imputazioni in chiave di responsabilità. In questa sede, nella quale siamo chiamati a valutare anche disfunzioni di tipo amministrativo, una inadempienza alle norme va comunque individuata e sanzionata. Anche a distanza di tempo si tratta di stabilire a chi è imputabile l'inadempienza e in che cosa consisteva.

BARTOLUCCI. Non ho ben presente quello che ha detto il generale Pisano in riferimento alle anomalie che sono state poste in essere dagli operatori nello svolgimento delle loro funzioni, soprattutto a Licola; mi riferisco in particolare agli addetti alla trascrizione delle tracce. In alcuni casi questa operazione è stata realizzata in modo approssimato.

Per quanto riguarda Marsala, l'unica imputazione possibile è quella relativa al tempo eccessivo impiegato per il cambio del nastro. Comunque non abbiamo svolto un'inchiesta sul comportamento di queste persone perchè in quel momento non c'era stata presentata dal Roc l'eventualità di inadempienze.

LIPARI. Non direi che il ritardo nel cambio del nastro possa rappresentare un'inadempienza alle norme. Inadempienza si ha quando si passa ad un semaforo con il rosso, non quando si cade con la bicicletta in corrispondenza dell'incrocio.

BARTOLUCCI. A me non risulta che vi siano state inadempienze alle norme.

LIPARI. Si è detto che i periodi di interruzione delle registrazioni automatizzate non sono coperti neanche dalle registrazioni manuali previste dalle norme vigenti per tali circostanze. Ciò, se da un lato rappresenta indubbiamente una inadempienza alle norme, dall'altro rafforza la presunzione che dal centro non sia stato avvistato traffico significativo.

PRESIDENTE. Il sistema fonetico-manuale deve rimanere attivo ed acceso anche durante le esercitazioni nonchè durante i cambi. La norma al riguardo vuole che non vi sia interruzione nel radar; può interrompersi l'automatico, ma non la parte fonetico-manuale. Se non esiste traccia del fonetico-manuale...

ZAMBERLETTI. È perchè non hanno visto niente di nuovo.

Presidenza del Vice Presidente CASINI

LIPARI. La traccia deve esistere lo stesso. Questo era il senso della mia domanda.

Vorrei ora rivolgere un'altra domanda che non necessariamente attiene a profili di ordine penale, ma che certamente riguarda criteri di funzionalità amministrativa e di correttezza istituzionale. Il generale Pisano, con una dichiarazione soltanto incidentale senza nessun approfondimento specifico, dà atto che ad un certo momento è scomparsa una copia delle registrazioni del centro radar di Marsala, copia autorizzata dal giudice Santacroce e che in un primo tempo sembrava fosse contenuta in un plico sigillato conservato presso la brigata di Borgo Piave. Tuttavia all'atto dell'apertura dello stesso plico, tale copia è risultata mancante.

Ora, incidentalmente, rispondendo ad uno dei colleghi, lei prima ha detto che di questo fatto non ha mai saputo nulla e l'ha appreso dalla lettura della relazione del generale Pisano. Ci troviamo allora di fronte ad una situazione in cui il generale Pisano non può risponderne, perchè il fatto è avvenuto in un periodo in cui non aveva la responsabilità del

sistema. Lei, a sua volta, dice di non conoscere il fatto, perchè lo ha appreso solo dal generale Pisano. Allora vorremmo sapere come è possibile oggi accertare a chi facesse capo la responsabilità dell'acquisizione e conservazione di questi nastri e quindi a quale punto di incidenza soggettiva la Commissione si può rivolgere per sapere in concreto chi può avere trafugato quel nastro.

Si tratta di un fatto che, sommandosi a tutte quelle coincidenze cronologiche delle quali si è dato atto ampiamente, traduce un sospetto non lieve che qualche operazione di copertura possa essere stata fatta, dal momento che scompare proprio quel nastro che in qualche modo avrebbe dovuto contenere la prova significativa di quell'evento.

BARTOLUCCI. Ritengo che la responsabilità sia del comandante diretto. Non sapevo di questo particolare e più ampiamente potrà rispondere il generale Pisano che è entrato nei dettagli di questa indagine, ammesso che veramente quelle bobine contenessero...

LIPARI. Non so cosa contenevano, perchè sono scomparse. Però c'è stato un ordine di sequestro della magistratura che significa indisponibilità assoluta dell'oggetto sequestrato ed individuazione di un soggetto responsabile della sua custodia. Se questi due aspetti mancano, il sequestro non ha senso.

Ora, nel corso di questa audizione abbiamo cominciato a mettere in dubbio il primo profilo, perchè sembra che successivamente al sequestro, non si sa come, questi punti di riferimento oggettivi del sequestro stesso abbiano circolato e questo ci sarà chiarito in seguito. Comunque si deve sapere chi aveva la responsabilità del sequestro, chi ha effettuato il trasferimento a Borgo Piave e in funzione di quale responsabilità. Affermare che si tratta del comandante del punto di partenza può essere giusto se si accerta che la scomparsa è avvenuta appunto alla partenza; ma se il nastro è scomparso durante il tragitto la responsabilità sarà di colui che aveva il compito della traslazione o di colui che ha ricevuto la bobina. Dobbiamo avere queste indicazioni nominative, affinché si sappia con chi dobbiamo prendercela, sia pure in sede amministrativa.

BARTOLUCCI. La sua domanda si riferisce non al nastro di Marsala, ma ad un tentativo di riproduzione del nastro che il giudice avrebbe autorizzato l'Aeronautica a conservare. Quando il giudice è andato ad acquisire la registrazione di Marsala, avrebbe autorizzato anche una riproduzione di questo nastro da lasciare all'Aeronautica. Quindi non si tratta di sottrazione di nastro; ammesso si sia riusciti a fare questa riproduzione non facile, che l'Aeronautica credeva di avere, ma che non ha avuto. Dunque, è una cosa differente.

LIPARI. Sarebbe differente se potessimo avere l'originale.

BARTOLUCCI. Ce l'ha il magistrato.

LIPARI. Non è detto che sia sicuramente l'originale.

BARTOLUCCI. L'originale è stato consegnato al magistrato, che è andato a Borgo Piave ed ha fatto tutte le sue operazioni con le cautele indicate. In quella sede avrebbe autorizzato una riproduzione di questo nastro che non è stata più trovata, ammesso che siano riusciti a farla. Su questo punto possono essere più precisi altri. Non sapevo neanche fosse stata autorizzata questa riproduzione.

LIPARI. Passando ad altra domanda, lei ha detto di fronte al giudice che non sa da quale organo siano stati effettuati gli accertamenti sulle registrazioni del radar di Marsala. Mi sembra che invece dalla sua deposizione di questa mattina risulti che in qualche modo lo Stato Maggiore ha acquisito elementi relativi alle registrazioni e si è attivato anche per interpretarle, per decodificarle.

Nel momento in cui accade un incidente di questa gravità, segnalato certamente pochi minuti dopo al capo di Stato Maggiore, perchè lo Stato Maggiore stesso il giorno dopo non si attiva per acquisire comunque tutti questi elementi collegati alle registrazioni in modo da poter poi effettuare tutte le sue possibili interpretazioni, anche se destinate alla constatazione di una mera *routine* o di un incidente assolutamente occasionale?

BARTOLUCCI. Queste registrazioni sono state acquisite, tanto è che sono stati riportati dei dati subito il giorno dopo, sia attraverso una riproduzione della trascrizione di Marsala, sia a Ciampino che a Licola con la sua metodologia. Non so cosa riferì il giudice quando mi interrogò. Non so se fosse stato lo stesso radar; anzi, adesso lo ricordo: era lo stesso, oppure era Borgo Piave. Comunque le trascrizioni furono subito eseguite per vedere dove era caduto il velivolo e si verificò che non c'erano aerei che potessero far sospettare una collisione.

LIPARI. Lei ha già risposto più volte a questo problema ed ha detto che oggettivamente c'è differenza tra la portata di un radar e la sua zona di competenza. Però ragione vuole, o comunque funzionalità effettiva di un sistema di difesa vorrebbe, che la zona di competenza sia molto più ristretta della portata e che sostanzialmente i radar si intersechino. Altrimenti, se tanti cerchi si toccassero per un punto, il sistema sarebbe facilmente vulnerabile.

Se allora, in ipotesi, zone d'ombra possono sussistere, perchè un monte non si può abbattere e perchè il monte può incidere sulla posizione particolare di un radar, tuttavia questo non può accadere per quanto riguarda il rapporto tra i vari radar. Allora perchè, per quanto riguarda la vicenda del Mig, non si è potuto accertare il passaggio di quell'aereo per un varco pratico (usando la sua espressione) tra il radar di Otranto e quello di Siracusa? Mi sembra una ipotesi oggettivamente irrazionale in un sistema di effettiva copertura.

Inoltre, perchè nel caso della vicenda del Mig si mette in discussione anche il radar di Siracusa, mentre invece nella vicenda del 27 giugno si dice che Siracusa non va presa in considerazione, sia pure per trarne valutazioni su un varco pratico e non teorico, quando dal punto di vista geografico Ustica e la Sila non sono abissalmente lontane e si trovano in una zona che dovrebbe essere fuori dell'attenzione istituzio-

nale di Siracusa? In un caso si dice che Siracusa non va nemmeno presa in considerazione, e nell'altro si adduce il problema del rapporto relativo tra Siracusa ed Otranto per spiegare la mancata acquisizione del dato.

BARTOLUCCI. Ho accennato ai notevoli varchi che esistevano nella sorveglianza aerea che invece noi avremmo voluto completa sull'Italia. Ho accennato anche al fatto che noi si cercava di realizzare (dagli anni '50 in poi) una continuità del controllo alle quote medio-alte sulla parte orientale e in alcune zone strategiche (Italia del nord, Roma). C'era poi la fascia costiera a sud sorvegliata dagli impianti di Marsala, Siracusa e Otranto, con un *overlap* teorico esistente, ma che, soprattutto se i velivoli scendevano di quota, era sempre meno ampio.

Quando si vide il Mig 23 caduto sulla Sila, siamo rimasti molto dispiaciuti e abbiamo subito pensato che forse quell'aereo aveva seguito una rotta tra due radar, cioè era penetrato attraverso la zona in cui l'uno e l'altro radar vedevano poco.

LIPARI. Ma è possibile che ciò possa accadere per l'intero percorso dell'aereo?

BARTOLUCCI. Sì, l'aereo veniva dalla Libia e nell'ultimo tratto, nelle ultime trenta o quaranta miglia, non lo si è visto.

LIPARI. Ma come è possibile? Anche l'isola di Pantelleria è Italia.

BARTOLUCCI. L'isola di Pantelleria è coperta dall'impianto di Siracusa.

ZAMBERLETTI. Dunque il Mig volava sotto i 300 metri di quota?

BARTOLUCCI. Sì, volava molto basso, ce lo ha confermato la scatola nera. Dopo quel fatto installammo un radar a Crotone.

Siracusa era schermata a nord da tutta la Sicilia: ci sono vari monti e nonostante possa vedere fino a metà Sicilia, il radar non è certo capace di coprire Ustica. Se pensiamo che Monte Erice ha schermato l'impianto di Marsala possiamo figurarci. Del resto il compito è di guardare verso sud.

LIPARI. Un'ultima osservazione, signor generale. Le è stato già letto il passo della deposizione resa dal ministro Formica di fronte a questa Commissione. In qualche modo a un certo punto delle nostre indagini forse dovremmo procedere a qualche confronto. Se un Ministro afferma formalmente di aver avuto informazioni da un generale intorno ad un fatto che allora sembrava incredibile e che invece oggi assume una sua maggiore consistenza, in base alle rilevazioni di tracce radar, non è possibile che tutto ciò accada senza che in alcun modo il Capo di Stato Maggiore fosse sollecitato a fornire chiarimenti. C'è stato un momento in cui un Ministro della Repubblica ha reso una dichiarazione - incidentalmente fornita non solo a questa Commissione, ma anche, in quel momento, al parlamento - ...

BOSCO. Nemmeno il Senato ha discusso di quello che ha detto Formica.

LIPARI. Ecco, vorrei consegnato a verbale che il Ministro della Repubblica nel momento in cui acquisiva questa sua personale certezza, questa sua valutazione, non metteva in nessun modo in movimento - pur avendo avuto l'informazione dal generale - il capo di Stato Maggiore, non chiedeva chiarimenti al capo di Stato Maggiore.

BARTOLUCCI. Queste notizie le ha avute dal generale Rana. L'onorevole Formica non ha chiesto niente a me, nè ufficialmente, nè informalmente. Richieste formali non mi sono pervenute neppure dal ministro Lagorio. Non escludo che il ministro Lagorio mi abbia interpellato su cosa pensavo di questa ipotesi: io gli ho risposto basandomi sulle opinioni che ci eravamo formate in base ai dati che avevamo.

ANGELINI. Due domande rapidissime, generale. Cos'è l'«ora zulu»?

BARTOLUCCI. È l'ora riferita a Greenwich.

ANGELINI. Il meccanismo che fa funzionare il radar è quello di un segnale che viene riflesso dall'oggetto rilevato. Nel momento in cui un aereo scompare dietro una montagna, il segnale non arriva più?

BARTOLUCCI. Può decadere rapidamente, bisogna vedere la dinamica della caduta e come avviene la mancanza di segnale. È un dato tecnico sul quale non posso rispondere.

ANGELINI. Quali missili aveva in dotazione allora l'Aeronautica?

BARTOLUCCI. Due tipi: il *Sidewinder* (l'AM9) e lo *Sparrow* (l'AM7). Quest'ultimo è un missile a guida radar, cioè che per essere indirizzato sul bersaglio ha bisogno di un radar illuminatore, mediante il quale raggiunge il bersaglio: è quindi un missile che - ripeto - richiede la guida costante del radar. I nostri velivoli sono attrezzati sia per l'uno che per l'altro missile. Il *Sidewinder AM9*, invece è a raggi infrarossi e viene attratto da una fonte di calore. Il missile che all'epoca avevamo in dotazione era del primo tipo e doveva essere lanciato entro un cono, altrimenti non avrebbe potuto individuare l'obiettivo. A quel tempo - per anticipare una domanda - non avevamo in dotazione missili *Sidewinder L*, che invece possono essere lanciati anche da posizioni non proprio frontali.

ANGELINI. Ma erano nel mercato?

BARTOLUCCI. Sì, erano nel mercato; sono stati protagonisti della guerra delle Falkland, ma non li avevamo e neppure li stavamo sperimentando.

BOATO. Vorrei capire con quale criterio è stato predisposto l'elenco degli iscritti a parlare.

PRESIDENTE. Seguendo l'ordine di iscrizione.

BOATO. Poichè ho sentito parlare di queste iscrizioni ad alta voce all'inizio della seduta ed io ero in concorrenza con il collega Lipari ...

PRESIDENTE. Faccio ammenda. La Presidenza ha garantito allo onorevole Angelini la possibilità di parlare perchè in precedenza egli aveva saltato il suo turno.

BOATO. Posso parlare anche più tardi, ma la Presidenza deve presiedere, non può manipolare.

PRESIDENTE. La Presidenza non manipola; comunque, senatore Boato, lei ha la parola.

BOATO. Faccio certe affermazioni a futura memoria perchè sono molto attento alle questioni procedurali per rispetto non alla mia persona ma all'intera Commissione.

Alcune mie domande ne ripeteranno altre già fatte, ma si tratta di argomenti che richiedono un approfondimento. La prima domanda si riferisce a tutto l'arco del nove anni trascorsi dall'incidente ad oggi. Vorrei che il generale Bartolucci ci chiarisse quali sono state le sue attività di servizio e professionali a livello istituzionale immediatamente prima della sua nomina a capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica fino ad oggi.

PRESIDENTE. Non voglio impedire la domanda, ma si tratta di notizie già in possesso della Commissione.

BOATO. Sto chiedendo quali fossero i suoi compiti istituzionali. Molte altre notizie erano in possesso della Commissione eppure hanno formato oggetto di domande che sono state rivolte oggi al generale Bartolucci.

BARTOLUCCI. La mia esperienza precedentemente alla nomina a capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica è stata del tutto simile a quella di tutti gli ufficiali che accedono ad un grado superiore. Immediatamente prima della nomina ero ispettore dell'Itav.

BOATO. Che competenze aveva e che ruolo rivestiva?

BARTOLUCCI. L'Itav ha competenze ispettive ma, in sottordine allo Stato Maggiore, ha anche competenze di programmazione e di controllo della preparazione della difesa aerea intesa come siti radar, nonchè di controllo del traffico aereo ed altre competenze inerenti la meteorologia. In questa veste l'Itav prepara dei progetti sia per sviluppare i programmi di incremento per la difesa aerea (ad esempio l'installazione di nuovi radar) sia per fornire un supporto tecnico nella scelta dei luoghi e delle modalità di installazione dei radar stessi.

BOATO. Questo fino all'aprile del 1980?

BARTOLUCCI. Sì, in quel periodo rivestivo anche la carica di commissario per l'assistenza al volo ed allora fu avvistata la civilizzazione del controllo del traffico aereo. Quando ho lasciato l'incarico di capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica sono divenuto presidente del Cira, Centro italiano di ricerche aerospaziali. Si tratta di un centro che prima non esisteva e di cui invece l'Italia ha bisogno anche perchè tutti gli altri paesi dispongono di istituti analoghi. Attualmente rivesto ancora questa carica ed è in corso l'esame di un disegno di legge teso a stabilire finanziamenti per questo centro. Inoltre, da non molto tempo, sono anche consigliere d'amministrazione dell'Alitalia.

BOATO. Molte ore fa, quando ancora stava rispondendo alle prime domande, lei aveva cominciato a disegnare un quadro del controllo del traffico aereo e parlava di un controllo generale e di un secondo aspetto rappresentato dal rapporto con la Nato che però non mi sembra che lei abbia chiarito bene. Lei ha affermato che nel 1980 per il controllo generale del traffico aereo funzionavano i centri di Milano, Roma-Ciampino e Montegodi.

BARTOLUCCI. Il controllo del traffico aereo è un'organizzazione che fa capo a vari terminali: Milano, Roma e Brindisi sono i centri che dirigono il traffico e si coordinano per regolarlo. Allora vi erano due radar, che servivano sia per il controllo radar in aria sia per il controllo terminale di area, a Roma e a Milano. Al di fuori di questa organizzazione il traffico avveniva proceduralmente, cioè senza controllo radar ma attraverso rapporti e separazioni a tempo.

Presidenza del Presidente GUALTIERI

(Segue BARTOLUCCI). Per questo servizio erano in funzione i terminali radar di Roma, di Milano e quello di Montegodi che era una testa radar - non un radar «vestito» - che doveva ampliare la zona radar di Ciampino.

BOATO. L'area del disastro era alla portata di Montegodi?

BARTOLUCCI. No.

BOATO. A me non interessano tanto i rapporti gerarchici militari a livello di Nato. Tuttavia, dal punto di vista tecnico e tecnologico, qual è il rapporto tra questo tipo di controllo ed il controllo che viene esercitato dalle basi Nato di Aviano, Sigonella e Capodichino? Vorrei che lei ci spiegasse qual è la portata dei centri radar di Sigonella e di Capodichino e se possono raggiungere la zona di Ustica.

BARTOLUCCI. Da un aeroporto i velivoli possono partire ed atterrare in due modi: con un piano di volo che può essere strumentale o a vista. Il piano di volo strumentale comporta che durante tutto il

volo gli aerei sono sottoposti al controllo degli enti del traffico aereo ai quali devono fare riporti ed avere autorizzazione per scendere o salire di quota e per atterrare al fine di evitare collisioni ed ingorghi. Nel traffico a vista, invece, gli aerei volano senza essere controllati e senza l'obbligo di riportare continuamente.

La responsabilità della separazione da altri velivoli e quindi delle collisioni è del pilota o dell'equipaggio alla guida di tali velivoli i quali però hanno l'obbligo di riportare, a scadenze temporali determinate o nel momento in cui attraversano certe aree o quando passano vicino ad aeroporti, gli enti del traffico aereo. Da qualunque base si decolli, si deve partire con un piano di volo Vfr o con un piano di volo Ifr. Questa è una regola generale che vale per tutti gli aeroporti militari e civili. Per quanto riguarda l'altra domanda, Sigonella è molto vicina ad Ustica quindi credo sia semplice visualizzare la situazione. Capodichino è a Napoli.

BOATO. I due centri di Sigonella e di Capodichino hanno una qualche competenza in ordine al controllo di quanto si svolge nella zona di Ustica?

BARTOLUCCI. Non hanno controllo con radar o con altro. Hanno il controllo sui velivoli che partono e atterrano dalle loro basi. Capodichino è un aeroporto civile.

BOATO. Le chiedo un'informazione tecnica: lei esclude che a Sigonella ed a Capodichino possano esistere dei radar?

BARTOLUCCI. Ci sono, ma sono radar di avvicinamento.

BOATO. Per quanto riguarda i radar che avrebbero potuto vedere quanto è avvenuto (molti altri colleghi, tra cui il senatore Lipari, hanno fatto domande su questo problema e perciò non mi dilungo), non ho chiaro esattamente quale era la situazione all'epoca; anche perchè esiste agli atti un interrogatorio recentissimo di un ufficiale, quindi non di un aviare, reso di fronte al giudice Bucarelli a fine settembre di quest'anno, nel quale si dice: «Il settore in cui avvenne l'incidente credo rientri nella portata dei radar di Licola, Iacotenente, Poggio Ballone, Siracusa e Marsala». Tranne Licola e Siracusa, gli altri sono sistemi semiautomatizzati, come lei ci ha spiegato, e sono idonei alla individuazione e inizializzazione di tracce, ma in concreto non eseguivano operazioni destinate alla copertura di quella zona. Quindi si dice che su quella zona potevano insistere cinque centri, di cui due non semiautomatizzati, ma con il sistema fonetico-manuale.

Come è possibile tecnicamente che questi centri automatizzati, almeno per la parte che ci interessa, mentre non lo sono per aspetti che non riguardano il nostro problema, non abbiamo registrato ciò che è avvenuto nel cielo di Ustica?

BARTOLUCCI. Non esistono registrazioni o almeno non sono state raccolte.

BOATO. Questo per noi è importante. Il problema è se non esistono o se non sono state raccolte, perchè in questo ultimo caso potrebbero essere raccolte ora. C'è una dichiarazione recentissima che afferma proprio questo.

BARTOLUCCI. Non mi risulta siano state raccolte, perchè erano fuori dell'interessere dell'incidente.

BOATO. Perchè erano fuori dell'interesse dell'incidente, se potevano vedere quella zona?

BARTOLUCCI. Ci sto arrivando. Poggio Ballone, Iacotenente ed Otranto con i loro radar sono al di fuori della portata utile per arrivare a vedere Ustica.

BOATO. In questa testimonianza Otranto non è citata, ma ci sono Iacotenente e Poggio Ballone.

BARTOLUCCI. Poggio Ballone è a nord di Roma e, se pensiamo che i radar di Ciampino a malapena sono al limite della portata per aver potuto vedere il DC9 di Ustica, a maggior ragione la zona di Grosseto, che si trova 200 chilometri più a nord, non avrebbe potuto vedere.

Ma c'è una parola detta da questo signore, vale a dire inializzazione. C'è una specie di *cross telling* tra i radar, che può essere a voce o attraverso *computer*. Se un velivolo attraversa la zona di Roma e si conosce la sua rotta ed il suo piano di volo la conferma (questo avviene soprattutto nel controllo del traffico aereo), tale velivolo può essere inializzato presso l'altro centro in maniera che questo lo possa ricevere: è un avvertimento che sta per arrivare il velivolo in questione. Ritengo che questo testimone si sia riferito a questa procedura.

Al di là di questa mia dichiarazione non posso andare, perchè le mie competenze tecniche non arrivano a tanto, nonostante la mia esperienza in Aeronautica.

BOATO. Le avevo fatto la domanda sull'Itav, perchè mi pare che la competenza lei ce l'abbia.

BARTOLUCCI. È una competenza di visione generale, ma non so fare il controllore o il metereologo.

BOATO. Nella sua deposizione del novembre 1986, sempre di fronte al giudice Bucarelli (deposizione già citata dal vicepresidente Bellocchio), vi è una frase che vorrei rileggere testualmente, affinché lei precisi esattamente il suo pensiero. Lei dice: «Ricordo che la circostanza obiettiva dell'inesistenza di tracce significative rilevate dai radar della difesa aerea è stata ufficialmente confermata sia dal comando Nato, sia dal comando della sesta flotta degli USA»). Lei poi ha detto che quanto è scritto non corrisponde in realtà al suo pensiero. Vorrei allora che lo precisasse.

BARTOLUCCI. Forse mi ero espresso male. Noi, come Aeronautica, attraverso i sensori, cioè i radar, non abbiamo rilevato traffico aereo. Non avevamo velivoli in volo ed eravamo tranquilli. Il fatto che non ci fosse traffico militare, che potesse far pensare ad una collisione o ad un presunto *killer*, ci è stato confermato anche da parte della Nato ed in particolare dalla sesta flotta americana, la quale ha confermato di avere tutti gli aeroplani fermi. Non mi riferivo al sistema radar che loro potevano utilizzare. Non glielo abbiamo mai chiesto.

BOATO. Perché non glielo avete chiesto? Era di grandissimo interesse. Ottantuno persone sono morte e, anche se in una zona *extra* territoriale, si trattava di un aereo di linea italiano.

BARTOLUCCI. Avevamo il nostro riscontro con i radar della difesa e del controllo aereo. I controllori non avevano visto niente e non avevano riconosciuto in quelle tracce di Ciampino un velivolo.

BOATO. Se fossero bastati questi dati, non avreste avuto bisogno di chiedere alla sesta flotta.

BARTOLUCCI. Abbiamo chiesto notizie sulla loro attività, anche perché, essendo la portaerei alla fonda, non sapevamo se i loro radar fossero in funzione. Non so se successivamente è stato chiesto.

BOATO. Possiamo avanzare una richiesta alla Nato e alla sesta flotta per sapere se all'epoca hanno effettuato delle registrazioni radar. Abbiamo immaginato del resto che la nostra Commissione possa muoversi in questo senso.

CIPRIANI. Il 3 novembre 1988 l'ambasciata americana ha rilasciato un tracciato della portaerei Saratoga in rada a Napoli, su cui si vedono tre tracce di aerei.

BOATO. La ringrazio. Ma quanto sto dicendo non riguarda i velivoli Nato, quanto gli aerei che loro possono aver visto. Mi resta il dubbio, perché siamo nel 1989 e non ho una verità in tasca, contrariamente a quanto lei potrebbe immaginare. C'è però una perizia ufficiale dei magistrati che dà certe risultanze e poi ci sono altri elementi non definitivi; lo saranno il giorno della sentenza in Cassazione.

Quello che oggi non riesco a capire e che le chiedo di riferire, non solo con il senno di allora - che pure è importante - ma anche per quanto riguarda l'oggi, è come sia pensabile che basti dire da un giorno all'altro che non si è rilevato nulla e che di conseguenza non si sono svolte indagini. È quanto lei ci ha detto ripetutamente. Di fronte alla caduta di un aereo ed a 81 vittime, avremmo il compito di fornire al Parlamento ed al paese anche delle indicazioni sul futuro, affinché non avvengano più incidenti, stragi o disastri di questo genere o comunque, se avvenissero, che le possibilità di intervento dell'autorità fossero più efficienti.

Le chiedo, almeno col senno di oggi e non con quello di allora, tanto più di fronte alle perizie sulle cause ipotetiche: come è immagi-

nabile che nel giro di un giorno si possa stabilire che non risulta nulla e che quindi non si procede all'indagine?

BARTOLUCCI. L'indagine l'abbiamo svolta subito, abbiamo chiesto i dati che ci interessavano ai fini dell'accertamento della situazione riguardante i velivoli dell'Aeronautica e della sesta flotta. La difesa aerea ci ha riferito di non aver visto niente ed il controllo non è stato effettuato soltanto sul momento, ma anche successivamente (sono state fatte girare le «pizze»). Anche il radar fonetico-manuale di Licola conferma di non aver visto nulla ed anche Ciampino, attraverso i suoi controllori, non ha rilevato tracce di velivoli intorno e non ha riconosciuto le tracce presenti come possibili velivoli.

BOATO. Non avete ipotizzato che potesse trattarsi di un errore?

BARTOLUCCI. Non ci siamo posti questo problema.

BOATO. E a posteriori non se lo pone?

BARTOLUCCI. A posteriori dico che dovremmo premunirci nei confronti di tutto e di tutti. Se non fosse accaduta quella tragedia probabilmente in seguito avremmo agito nella stessa maniera.

BOATO. Al teste che mi risponde in questo modo dico che sì, può essere importante per la mia coscienza di italiano che l'Aeronautica non c'entri più di tanto; ma il fatto che sia caduto un aereo italiano e che vi siano state 81 vittime mi preoccupa comunque.

BARTOLUCCI. Così come ha preoccupato noi.

BOATO. Più volte è emersa la questione del ruolo del Sismi; un certo ruolo è stato svolto dal Sismi, risulta *per tabulas*. Lei ha detto - ma voglio che si verbalizzi esattamente il suo pensiero e la verità - che non ricorda se, dopo aver avuto occasione di parlare con il Sismi di questa vicenda, vi siano stati colloqui a livello di conversazione. Le chiederei allora di fare uno sforzo di memoria e di dire alla Commissione se e quando vi sono state anche solo informali conversazioni con autorità del Sismi su questa materia, con quali ufficiali o funzionari.

BARTOLUCCI. Non fummo interessati dal Sismi per avere un rapporto, non ci furono contatti diretti immediatamente dopo con il capo del Sismi che pure aveva normali rapporti con noi: non mi chiesero niente. Tuttavia non escludo - ma non lo escludo anche nel senso che può non essere successo - che possa avere parlato con noi facendo cenno alle cause dell'incidente.

BOATO. Con chi potrebbe essere avvenuta questa conversazione?

BARTOLUCCI. Posso aver conversato soltanto con il generale Santovito; conoscevo solo lui.

BOATO. Riguardo ad eventuali contatti - che poi sarebbero abbastanza plausibili - con il generale Rana, su questa vicenda, ha usato formule diverse; tanto è vero che anche il collega Lipari se ne è accorto. Insomma non ho capito bene se ha avuto un rapporto con il generale Rana, anche a livello di semplice conversazione, al riguardo dell'ipotesi del missile, che tipo di rapporto ed in quale epoca. Risulta infatti - *per tabulas*, non solo per la vicenda Formica ma anche perchè Rana era in possesso di un tracciato - che il generale Rana si sia interessato della vicenda.

BARTOLUCCI. Il generale Rana veniva spesso a trovarci. Ho avuto molti rapporti con lui e non mi ha mai posto il quesito se poteva trattarsi di un missile. Non lo escludo del tutto, ma in questo momento direi che non mi sembra probabile che tra le tante cose egli possa aver accennato all'eventualità del missile. Se lo avesse fatto, avrei detto che occorrevano degli aeroplani intorno. Dico questo per scrupolo, per eccesso di sicurezza, perchè non ricordo che me ne abbia mai parlato.

BOATO. Per quanto riguarda l'esercitazione Synadex - non le chiedo se c'è stata o no - lei continua ad affermare di ritenere che si sia svolta ed io non ho una tesi preconstituita, perchè non sono un magistrato, non ho interrogato i testi, sto alle risultanze processuali. Processualmente emerge che seppure si è svolta l'esercitazione ci sono dei falsi almeno perchè alcune persone dovrebbero averne fatto parte ed invece non hanno partecipato, oppure risultano aver avuto competenze che invece non hanno avuto. Lei all'epoca era capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, non dico che era responsabile di tutto, anche dell'ultima cosa che accadeva nell'ultimo ufficio, ma siccome dobbiamo anche dare delle indicazioni sulle disfunzioni amministrative può dirci se una esercitazione di tale rilevanza ed in quel contesto per di più possa essere stata manipolata nelle presenze in quel modo? A meno che lei non dica che non è stata manipolata, che quello che è scritto è tutto vero e che i testimoni dicono il falso, anche se stavano in ferie.

BARTOLUCCI. Escludo che vi siano state manipolazioni per quanto riguarda la Synadex e le registrazioni.

BOATO. Non parlo delle registrazioni, parlo dell'elenco delle persone presenti e delle competenze.

BARTOLUCCI. Non posso rispondere, perchè non abbiamo controllato chi c'era e chi non c'era. Questo è un compito del comandante del 3° Roc, il quale poteva fare osservazioni e rilievi al comandante della base, nel caso avesse ravvisato inadempienze. Certo, come capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, in ultimo io sono responsabile di tutto.

BOATO. A me non interessa la responsabilità, ma la spiegazione, se ce n'è una. Perchè sono stati cambiati o aggiunti nomi di persone che non c'erano? Mansioni che non potevano esserci?

BARTOLUCCI. Non ne ho idea, non posso proprio dare una valutazione su questo aspetto.

BOATO. Dal punto di vista delle esperienze passate nell'Aeronautica, si è verificato che in caso di disastri di questo genere - non di questo tipo, che credo sia l'unico - accade che nelle vicende giudiziarie siano nominati come periti di parte ufficiali dell'Aeronautica, come sta avvenendo adesso?

BARTOLUCCI. Molto spesso.

BOATO. Di parte, non d'ufficio.

PRESIDENTE. Vorrei capire la domanda; chi avrebbe nominato questi periti di parte?

BOATO. Io voglio sapere; non faccia domande a me, signor Presidente.

PRESIDENTE. Noi abbiamo a disposizione un generale e poi gli domandiamo che cosa sta facendo oggi il giudice Bucarelli?

BOATO. Sto chiedendo se è nella prassi dell'Aeronautica nominare dei propri ufficiali come periti di parte quando in qualche modo l'Aeronautica stessa è parte in causa.

LIPARI. Il senatore Boato si riferisce al fatto che gli inquisiti hanno nominato come propri periti di parte degli ufficiali dell'Aeronautica militare in servizio.

PRESIDENTE. Il magistrato ha nominato il collegio peritale presieduto da Blasi ed ai membri effettivi si sono aggiunti i periti di parte che gli inquisiti hanno scelto nelle persone di sei ufficiali in servizio che l'Aeronautica militare ha autorizzato a ricoprire tali ruoli.

BOATO. Ho chiesto se vi sono precedenti di questa natura.

BARTOLUCCI. Al momento non mi sovengono precedenti.

LIPARI. Signor generale, se si dovesse autorizzare un magistrato a svolgere un'attività al di fuori del suo ruolo istituzionale, il Consiglio superiore della magistratura avrebbe il compito di fornire tale autorizzazione. Nel caso concreto, se un ufficiale in servizio svolge un'attività di questo genere, vi è necessità di una qualche autorizzazione?

PRESIDENTE. Faccio rilevare che domani abbiamo in calendario l'audizione del generale Pisano il quale è il solo che può concedere una simile autorizzazione.

BOATO. Poichè il generale Bartolucci ha un'anzianità di servizio maggiore di quella del generale Pisano, gli ho chiesto se era a conoscenza di precedenti di questo tipo.

Le mie due successive domande presuppongono più che altro delle valutazioni da parte del generale Bartolucci. Ricordo che non stiamo facendo accertamenti penali ma che stiamo chiedendo ad un teste autorevole sia testimonianze su quanto avvenuto, sia valutazioni per quanto riguarda l'evoluzione futura del lavoro della nostra Commissione in quanto è nostro dovere indicare al Parlamento ed al Governo che cosa è necessario fare in futuro affinché non si verifichino più incidenti del genere e affinché, anche qualora se ne verificassero, non si debba attendere nove anni per conoscere la verità.

Sulla base del giudizio che lei, generale Bartolucci, può dare oggi, nel 1989, il soccorso aereo al momento dell'incidente fu efficiente oppure sente di dover dare delle indicazioni alla Commissione rispetto ai comportamenti tenuti all'epoca?

BARTOLUCCI. Il servizio è intervenuto regolarmente e molto tempestivamente. Dopo poche decine di minuti gli elicotteri erano già in aria; l'unica piccola disfunzione, che peraltro è stata già annotata, ha riguardato il mancato invio della notifica che era in volo il Breguet Atlantic al fine eventualmente di impiegarlo. Comunque il servizio di soccorso ha risposto in pieno alle aspettative, alle direttive e alle norme.

BOATO. Ribadendo che mi sto riferendo ad aspetti amministrativi, immagino che al fine di evitare il ripetersi di episodi di questo genere sarebbe necessario dare delle direttive e delle indicazioni e modificare norme e regolamenti sia per quanto riguarda il soccorso aereo che per quello che attiene allo svolgimento delle indagini e al comportamento istituzionale. Lei che cosa può dire in questo senso alla nostra Commissione e, tramite essa, al Parlamento e al Governo? Sono stati individuati degli errori oppure no? Ritene che sia andato tutto come doveva?

BARTOLUCCI. Non individuo errori, ma pensando a quello che è successo ritengo che, proprio per futura memoria, sarebbe opportuno registrare subito per evitare successive contestazioni. Occorrerebbe fare rapporti formali, anche se si riconosce la non diretta responsabilità, corresponsabilità o comunque l'esistenza di interessi in un incidente, così come ci sembrò allora.

BOATO. Questa è l'unica indicazione che darebbe? Per il resto tutto ha funzionato al meglio?

BARTOLUCCI. Sì, salvo qualche smagliatura a livello locale che era compito del comandante del Roc valutare.

BOATO. Lei ci ha spiegato che il «codice 56» non necessariamente sta ad indicare la presenza di una personalità a bordo di un aereo, ma che comunque si tratta di un velivolo di interesse. Ora si tratta di stabilire se questa storia della personalità a bordo di quell'aereo sia

stata o meno una superfetazione. Dal 27 giugno 1980 fino a quindici giorni fa quando la cosa è emersa in sede testimoniale, lei afferma di non aver mai sentito parlare di questa vicenda. Ci ha già detto che sono molti gli aerei di questo tipo, ma noi stiamo parlando di un aereo in quel contesto, in quell'orario e che avrebbe dovuto seguire - si dice - la stessa aerovia in salita che il DC9 precipitato seguiva in discesa, cioè l'«ambra 13». Lei di tutto ciò ha sentito parlare soltanto dai giornali e solo in queste ultime settimane?

BARTOLUCCI. Non sapevo nulla perchè questa vicenda non interessava in quanto uno «zombie» vicino ad un incidente sarebbe stato in ogni caso notificato; invece doveva essere molto lontano.

BOATO. In ipotesi, però, poteva arrivare molto vicino all'aereo precipitato.

PRESIDENTE. Questo non si potrà dire finchè non si avrà a disposizione il piano di volo.

BOATO. Quindi lei, generale Bartolucci, non è che ha saputo della presenza di quell'aereo e l'ha ritenuta non rilevante; lei non l'ha saputo.

BARTOLUCCI. No, come non ho saputo di altri aerei che è possibile che vi siano stati.

CIPRIANI. Non avete chiesto informazioni a Civilavia?

BARTOLUCCI. Non abbiamo avuto notizia.

BUFFONI. Cercherò di non rivolgere domande che le sono già state fatte. Abbiamo acclarato dalle sue dichiarazioni che dopo l'attivazione che lei ha chiamato iniziale, cioè di questa lettura complessiva di aerei italiani o altro, e dopo il rapporto formale del dicembre 1980 che l'aeronautica militare fornì, non furono più attivate indagini da parte della stessa aeronautica militare. Voi dunque vi siete attivati immediatamente dopo l'incidente per accertare l'eventuale presenza di aerei in volo nella zona circostante ed avete poi fatto un rapporto nel dicembre 1980. È così?

BARTOLUCCI. Non è proprio un rapporto, ma una lettera allo Stato Maggiore della Difesa. In presenza di illazioni della stampa abbiamo pensato di fare delle precisazioni.

BUFFONI. Finchè lei è stato capo di Stato Maggiore della Aeronautica non ha più fatto indagini su questa vicenda?

BARTOLUCCI. Ne sono state svolte frequentemente, in quanto siamo stati soggetti a molte interpellanze parlamentari ed ogni volta o riprendevamo quanto già in nostro possesso o approfondivamo con alcuni aggiornamenti le indagini.

BUFFONI. Però sempre secondo l'impostazione iniziale.

BARTOLUCCI. Sì.

BUFFONI. Nel 1985 era capo di Stato Maggiore della difesa ed avrebbe chiesto al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica un rapporto. Lei si ricorda di aver chiesto questo appunto al generale Cottone?

BARTOLUCCI. Ho detto che fino al 1985, a parte queste ricorrenti indagini, dell'incidente di Ustica non si è più parlato almeno fino all'uscita del rapporto del Ministero dei trasporti del 1982.

C'è stata poi una trasmissione della Bbc, la quale imputava ad un velivolo italiano o Nato l'abbattimento probabile del DC9; questa notizia è apparsa anche sulla stampa. Allora sollecitai forse non direttamente, ma attraverso lo Stato Maggiore, la verifica di questo articolo della stampa per poi eventualmente interessare il Ministro, affinché eventualmente potesse fare delle precisazioni. Ho detto anche che in quell'occasione non fu chiesta una nostra indagine, perchè avevano già gli elementi che a suo tempo avevamo fornito. Ho ricordato questo solo per l'importanza cronologica.

BUFFONI. Però Cottone avrebbe fornito questo appunto.

BARTOLUCCI. Non c'è stato questo rapporto, ma forse un colloquio con la pubblica informazione. Questa trasmissione della Bbc era stata fatta parecchio tempo prima e forse hanno pensato che non era più il caso di parlarne.

BUFFONI. Lei di fatto ha confermato l'esercitazione Synadex. Se non fosse stata annullata, ne sarebbe stato messo al corrente?

BARTOLUCCI. No.

BUFFONI. Sia nel disporla che nel revocarla lei non sarebbe intervenuto o non sarebbe stato informato?

BARTOLUCCI. No.

BUFFONI. Quindi non può dire con certezza se è avvenuta o meno: si attiene a quanto hanno riferito gli altri. Da quanto diceva il senatore Boato, sembrava che lei confermasse la avvenuta operazione Synadex ed invece non può farlo.

BARTOLUCCI. Infatti.

TOTH. Quanto durava l'esercitazione?

BARTOLUCCI. Non so, credo una ventina di minuti.

PRESIDENTE. Le vorrei chiedere se la flotta americana del bacino mediterraneo era presente con numerose navi e se, quando si muove, è

protetta dai suoi radar. Non siamo riusciti ancora ad accertare se, quando è in porto, i radar delle portaerei o del sistema sono in funzione. Alcuni ci hanno detto che vengono spenti, perchè disturberebbero le trasmissioni televisive della città di Napoli. Però mi chiedo se una flotta come quella americana o una flotta Nato integrata con nostre navi possa stare in un bacino del Tirreno senza avere una forte copertura radar.

LIPARI. E l'esperienza di Pearl Harbour?

PRESIDENTE. Mi dicevano che proprio per l'esperienza di Pearl Harbour i radar sono sempre accesi. Possibile che una flotta così grande stia alla fonda senza una forte protezione radar che non gli potrebbe essere fornita da Marsala o da Licola? C'è una rete radar indipendente anche quando la flotta è in porto?

BARTOLUCCI. Ritengo avessero dei radar attivati a turno.

PRESIDENTE. Non sappiamo quali radar loro erano in funzione e non sappiamo se quella sera gli americani avessero radar attivati da qualche parte?

BARTOLUCCI. Come giustamente ha detto l'onorevole Lipari, Pearl Harbour insegna e quindi ritengo avessero i radar accesi. Non abbiamo chiesto se avessero visto tracce radar, nè ce lo hanno detto. Presumo che, se ci fosse stato qualche cosa di anomalo, visti i rapporti di collaborazione, ce lo avrebbero detto.

PRESIDENTE. Però lei presume anche un sistema radar forte sulla loro flotta.

Ora, se passa un aereo civile nostro con due ore di ritardo su una certa aerovia, un nostro caccia (al tempo erano gli F104) potrebbe alzarsi da solo senza assistenza radar da terra, andare alla ricerca dell'aereo civile e trovarlo in cielo senza quella assistenza? Domando se un caccia isolato e non guidato da terra possa trovare un aereo in cielo senza che questo venga riportato dalla rete radar a terra.

BARTOLUCCI. Può avvenire casualmente.

PRESIDENTE. Ma normalmente un caccia, senza assistenza radar da terra, può trovare un aereo e, ad esempio, abbatterlo?

BARTOLUCCI. No.

PRESIDENTE. Mi è stato sempre detto che per portare un aereo da caccia su un altro velivolo ci vuole la collaborazione radar da terra con decine di persone che sappiano dove condurlo.

CASINI. Innanzitutto rivolgo un ringraziamento al generale Bartolucci perchè è stato molto disponibile rispetto alle domande che gli abbiamo rivolto: dovere sì, ma anche diritto ad un ringraziamento.

Voglio fare una considerazione. In questa riunione della Commissione sono state chieste al generale opinioni in merito a fatti specifici anche collaterali ai problemi che noi stiamo esaminando, affermazioni di principio, direi, pareri. Non ritengo allora che sia fuori luogo chiedere una valutazione finale in merito a questi avvenimenti; una considerazione che non impegna più di tanto, un parere, una opinione che riguarda da un lato la sua personale esperienza, dall'altro il dibattito molto intenso che c'è nel paese su questa vicenda, la richiesta di trasparenza davanti ad una situazione che comunque si è determinata e che ha avuto effetti gravissimi. Chiedo quindi al generale Bartolucci: se lei oggi dovesse, in termini di giudizio generale, con gli elementi che probabilmente non sono tutti in suo possesso (come non sono tutti in nostro possesso), giudicare quanto è avvenuto, per quale tesi propenderebbe? Potrebbe essere se non altro una opinione che si aggiunge alle altre espresse in piena libertà in questi giorni.

BARTOLUCCI. Il giudice, una volta mi ha chiesto informalmente: «Secondo lei cosa è stato?». Risposi che francamente non lo so e che sono aperto a tutte le soluzioni, compresa quella del missile; anche se la nostra difesa aerea non ha visto, può darsi che non abbia potuto vedere; lo ritengo poco probabile, ma può essere. In relazione a questa eventualità ritengo che sia doveroso procedere ad ulteriori accertamenti per quanto riguarda i tracciati radar, anche in confronto con altre persone, altrettanto esperte di coloro che li hanno già esaminati e di cui conosco la competenza (in particolare quelli stranieri).

Un fatto mi lascia dubbioso (lo ho appreso dai giornali): si tratta di quanto è stato prelevato dal velivolo e che dovrebbe appartenere ad un missile. Sulla base della nostra esperienza dobbiamo rilevare che il foro non sembra tanto attinente ad un missile. Ogni missile certo ha sue caratteristiche proprie: alcuni esplodono prima di raggiungere l'obiettivo e lanciano molte schegge; altri hanno altre maniere di esplodere. Ecco, sarebbe importante effettuare un approfondimento su questo aspetto, proprio per dare elementi di chiarezza ulteriori all'opinione pubblica, è una mia personale convinzione.

LIPARI. Questo è un fattore negativo; ma in positivo, come cittadino particolarissimamente qualificato?

BARTOLUCCI. Farei la prova del nove e ulteriori approfondimenti in modo che non vi sia dubbio, dopo tanti anni e tante sofferenze dei familiari, che non hanno sofferto solo per il fatto di aver perso un loro caro, ma anche per la macerazione di pensare a chissà in quale modo sono morti e di chi è la colpa. Lo stesso può dirsi per l'Aeronautica militare e per altri, che si sono trovati sul banco degli accusati. Ad un punto di arrivo si può giungere.

LIPARI. Se non si è visto l'aereo certo non può essere stato visto il missile.

PRESIDENTE. I periti si sono orientati prevalentemente per la tesi del missile, tanto è vero che il giudice non usa più locuzioni dubbiose

ma chiede al collegio peritale di stabilire da dove provenisse il missile e quale arco di tiro avesse. Ammesso che risulti provato dalle prove e dalle controprove peritali, dalle estensioni delle indagini, che si è trattato di un missile, allora noi dovremo rivedere alcune cose che forse all'epoca non abbiamo valutato. I velivoli dell'Aeronautica erano a terra, l'Aeronautica americana e quella francese erano a terra. E allora, cosa è successo? Chi ha lanciato questo missile?

CIPRIANI. Signor generale, il generale Giorgieri entrò nella vicenda in qualità di capo dei laboratori chimici dell'Aeronautica. Quando lei non era più capo di Stato Maggiore, nè altro, furono interessati i laboratori dell'Aeronautica per individuare il tipo di esplosivo rintracciato su alcuni cadaveri. Il generale Giorgieri dirigeva effettivamente i laboratori chimici dell'Aeronautica?

BARTOLUCCI. No, il generale Giorgeri all'epoca dell'incidente dirigeva un reparto del Costarmaereo che si occupava dello sviluppo di nuovi velivoli. In seguito è diventato direttore del Costarmaereo ed in un certo senso, dal punto di vista tecnico, i laboratori chimici potevano dipendere da lui. Adesso quei laboratori sono compresi nella divisione ricerca e sviluppo dell'Aeronautica, comunque si tratta di ingegneri e periti chimici che dipendono dal Costarmaereo. Giorgieri, in ogni caso, non aveva titolo per interessarsi di questo incidente; faceva parte del Costarmaereo ma aveva una funzione subordinata.

CIPRIANI. Le risulta che Giorgieri e Rana si conoscessero?

BARTOLUCCI. Certamente.

RASTRELLI. Vorrei chiederle una risposta di coscienza. Nel 1980, quindi prima ancora di quanto è successo a proposito delle deviazioni dei servizi segreti, questi Servizi avrebbero avuto la possibilità di agire sulle strutture dell'Aeronautica militare (Marsala, i nastri eccetera) all'insaputa del comando che le rappresentava?

BARTOLUCCI. Lo escludo nella maniera più assoluta.

BOSCO. È possibile manipolare un tracciato radar?

BARTOLUCCI. A livello di radar è impossibile una manipolazione, forse ad altri livelli è possibile.

A proposito di alcune illazioni che sono state avanzate, voglio precisare che il radar di Marsala e quello di Ciampino hanno trascritto immediatamente la registrazione. Quindi se la trascrizione fosse manipolata oggi dovrebbe essere differente da quella di allora.

RASTRELLI. I carabinieri sequestrano l'originale.

PRESIDENTE. Questo lo verificheremo successivamente.

Ringrazio il generale Bartolucci per il contributo che ci ha offerto. Egli stesso si è offerto di inviarci alcuni chiarimenti su particolari

aspetti che sono stati trattati nella testimonianza odierna. Intanto a nome della Commissione la ringrazio perchè con pazienza lei oggi ha collaborato con noi in questa difficile ricerca. Non posso che ripetere quanto ho avuto già modo di dirle questa mattina prima dell'inizio della testimonianza, cioè che l'Aeronautica militare ha il maggiore interesse a chiarire questi aspetti perchè finchè la vicenda non sarà chiusa l'Aeronautica non potrà liberarsi di certi pesi.

BARTOLUCCI. Ringrazio anch'io la Commissione e spero di essere stato utile al suo lavoro e di poterlo essere ancora in futuro. Chiedo alla cortesia del Presidente di poter avere una copia del resoconto stenografico.

PRESIDENTE. Le sarà inviato non appena saranno apportate le correzioni formali.

La seduta termina alle ore 16,30.