

45ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 10 GENNAIO 1990

Presidenza del presidente GUALTIERI*La seduta inizia alle ore 9,55.***INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL GENERALE GIANCARLO ARATI**

PRESIDENTE. Generale, la ringrazio di aver accettato il nostro invito.

Prima di dare avvio alla sua testimonianza le devo far presente ritualmente la responsabilità che lei 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 dei sei mesi a tre anni.

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

Il generale Giancarlo Arati all'epoca dei fatti, cioè nel giugno 1980, era il comandante del Soc, *Sector operation center*, di Martina Franca, allora comandata dal generale Mangani, che la Commissione ha già ascoltato, mentre il generale Arati in quel momento aveva la responsabilità del settore Soc, quello cioè della difesa aerea. Lo interrogheremo, quindi, in questa veste di responsabile di quello che era uno dei più importanti centri di Martina Franca.

Generale, vorrei che lei stesso inizialmente informasse la Commissione dello sviluppo della sua carriera, come sia giunto al comando del Soc, quale carica ha ricoperto successivamente e, infine, quale sia la sua attuale posizione.

ARATI. Nel 1953 sono entrato in Aeronautica quale pilota di complemento. Nel 1960 ho effettuato il concorso per il passaggio in Spe e praticamente ho fatto il pilota presso le Scuole di volo e successivamente presso il 36° fino al 1971. Dal 1971 al 1977, ho comandato il radar di Otranto, il 32° Cram di Otranto. Successivamente sono stato nominato comandante del 3° Soc dal 1977 al 1980, con precisione fino

al 3 settembre del 1980, data in cui ho lasciato il comando al tenente colonnello Cespa. Tale avvicendamento è avvenuto per la mia promozione a colonnello, con valutazione del 1979 quindi otto mesi prima dell'incidente di Ustica.

Alla data dell'incidente ero quindi comandante del Soc e lo sono stato per circa un altro mese e mezzo, periodo che ho trascorso tra l'altro quasi interamente in licenza (dal 7 luglio al 23 agosto 1980), proprio in previsione del mio trasferimento.

PRESIDENTE. Attualmente qual è la sua posizione?

ARATI. Dal 7 settembre 1989 sono in posizione ausiliaria per raggiunti limiti di età.

PRESIDENTE. Generale, nella data dell'incidente di Ustica, cioè il 27 giugno, aveva il comando del 3° Soc come tenente colonnello?

ARATI. Sì, come tenente colonnello. Era un posto previsto per tenente colonnello ed io rivestivo quel grado. Da circa sei mesi, praticamente dal 1° gennaio, ero stato valutato e promosso colonnello, quindi era stato programmato il mio trasferimento a Bari nell'autunno.

PRESIDENTE. Desidero ricordare brevemente che i Roc sono due in Italia e che quello di Martina Franca ricopriva tutta l'area meridionale.

ARATI. Da Pescara a Licola e la Sicilia.

PRESIDENTE. Il Roc di Martina Franca era diviso in quattro reparti, o meglio in tre più uno: il Soc, il *sector operation center*, che era quello da lei diretto, l'Rcc, il *Rescue coordination center*, cioè il coordinamento del soccorso aereo; l'Atcc, *air traffic control center*, il centro per il controllo del traffico; mi sembra, e su questo punto le chiedo un chiarimento, che si sia poi aggiunto il Joc, *joint operation center*, per la gestione delle operazioni di supporto alle attività.

ARATI. Quest'ultimo era chiamato Jasc. Il Soc era un'agenzia del Roc che si interessava di difesa aerea.

PRESIDENTE. Aveva quindi il coordinamento di tutta la difesa aerea.

Generale, nelle precedenti audizioni abbiamo avuto il seguente problema: il Roc ha sotto di sé dei centri radar, i Gram. Alcuni di essi nella zona di sua competenza operavano in automatico o in semiautomatico, altri operavano in manuale.

ARATI. Sì.

PRESIDENTE. Il problema che abbiamo avuto è se la generalità dei centri radar, sia quelli in automatico che in semiautomatico che in manuale, facessero capo a Martina Franca, cioè al Soc, in modo che da Martina Franca si potesse avere in tempo reale, in contemporanea, anche la conoscenza, la visione, di quanto vedevano i centri radar. Ad

esempio, se quello che vedeva Marsala, che operava in semiautomatico, poteva essere visto in contemporanea anche da Martina Franca. Questa è la prima domanda.

ARATI. Tutti i centri radar - o tramite *link*, quindi in modo automatico tramite calcolatore del sito radar e calcolatore di Martina Franca, o in fonetico-manuale, quindi via telefono, dall'operatore che segnava la traccia presso il sito radar a quello che la registrava sul tabellone a Martina Franca - trasmettevano (e credo lo facciano ancora) determinate tracce al centro di controllo del Soc, tracce cosiddette significative, quindi non tutto il traffico.

TEODORI. In tempo reale?

ARATI. Ciò che vedeva Marsala in tempo reale nello stesso momento veniva visto dal capo controllore del Soc se in automatico, oppure con il tempo della telefonata dall'operatore che registrava la traccia sul tabellone se in fonetico-manuale, a Licola per fare un esempio, al tempo in cui veniva trascritta sul tabellone a Marsala.

Le tracce significative che giungevano al Soc, e credo vi arrivino ancora, proprio per direttiva della V Ataf sono: le cosiddette *X-ray*, che sono tracce sconosciute, cioè non ancora classificate, di probabile natura nemica.

Queste ultime sono tracce molto pericolose agli effetti della difesa aerea.

Vi sono poi le tracce *Zombie*, che si riferiscono a velivoli del Patto di Varsavia che abbiano l'autorizzazione al transito sul territorio e nei cieli nazionali; ovviamente sono velivoli di linea. Il terzo tipo di tracce è denominato *Hostile* e si riferiscono a velivoli nemici che abbiano commesso atti appunto ostili nei confronti del territorio nazionale. Le tracce *Uniform* invece riguardano velivoli sconosciuti, ma che probabilmente hanno natura amica poiché provenienti o nate sul nostro territorio e non provenienti dall'esterno.

Infine, oltre ai caccia intercettori, abbiamo le cosiddette tracce *Kilo* che sono di particolare interesse. Si tratta di velivoli in stato di emergenza, di velivoli dirottati oppure di velivoli che abbiano a bordo dei vip, vale a dire personalità di particolare importanza come presidenti, capi di Stato, eccetera.

Queste sono le uniche tracce che il radar automatico invia e che il capo controllore del centro radar si fa carico di trasmettere immediatamente al Soc. Le tracce identificate come amiche, quindi non rientranti nell'elenco che ho appena illustrato, non vengono trasmesse al Soc, in quanto non sono di alcuna rilevanza ai fini della difesa aerea.

PRESIDENTE. Questo è il quadro normativo che abbiamo di fronte. Ora, nell'ambito di tale quadro sono ricomprese le tracce relative a velivoli che abbiano a bordo dei vip?

ARATI. Nei piani di volo normali che si compilano sul territorio nazionale la sigla vip è utilizzata con una certa frequenza. Al contrario,

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nelle cosiddette tracce Kilo ci si riferisce a personalità eccezionali, di notevole importanza.

PRESIDENTE. Ciò che abbiamo acquisito che è che le tracce di un aereo civile di linea, come quello dell'Itavia, non vengono mai trasmesse, trattandosi di elementi di una attività di *routine*. La selezione che compie il sistema automatico di un centro radar, come quello di Marsala, si svolge secondo una normativa di base.

ARATI. Questa trasmissione di dati corrisponde al programma del calcolatore.

PRESIDENTE. Quindi quella sera non si può dire che a Martina Franca seguitate il velivolo civile da noi considerato.

ARATI. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Vorrei però sapere se un aereo di un paese non amico, proveniente ad esempio dalla Libia, diretto lungo le nostre rotte verso altri paesi (si è parlato di Varsavia), avrebbe dovuto essere individuato sia nel caso di conoscenza del suo piano di volo, sia in caso contrario.

ZAMBERLETTI. Nessun aereo può passare senza piano di volo.

PRESIDENTE. Sto facendo delle domande. La regola ovviamente è la presentazione del piano di volo, ma ho rivolto una domanda riferendomi ad un caso eccezionale in cui il piano di volo non fosse stato conosciuto e il velivolo avesse interessato la difesa aerea.

BOSCO. Generale, lei ha detto con molta precisione un fatto molto importante, vale a dire che viene registrato automaticamente solo ciò che è programmato.

ARATI. Non ho parlato di registrazione, ma di trasmissione dei dati.

BOSCO. Però sul nastro viene registrato ciò che è programmato dal *computer*.

ARATI. No, sul nastro viene registrato tutto.

BOSCO. La registrazione sul nastro di una delle tracce classificate che lei ha indicato avviene automaticamente secondo la programmazione? Ad esempio, l'indicazione di un aereo con classifica Kilo, che riguarda personaggi vip, è inserita nell'elaboratore evidentemente da chi è a conoscenza di un piano di volo che definisce quell'aereo con quel tipo di classificazione. Ma la segnalazione quale origine ha?

ARATI. Si parte dal momento in cui il radar individua una traccia. Facciamo l'esempio che il radar di Marsala acquisisca una traccia.

PRESIDENTE. Si esclude quindi un radar fonetico naturale.

ARATI. No, in quel caso avviene la stessa cosa ma in tempi più lunghi. Ora, se il radar di Marsala individua una traccia, esso la comunica al calcolatore, il quale stabilisce se si tratta di una vera traccia o di una eco strana. Osservando le miglia percorse e la velocità seguita, il calcolatore stabilisce se si tratta di un velivolo e lo trasmette sullo schermo radar con sistema sintetico, vale a dire che mostra all'operatore alla *console* un certo punto che corrisponde proprio al velivolo. L'operatore a sua volta deve identificare il velivolo immediatamente; entra allora in azione il *team* in identificazione che, sulla base dei piani di volo in possesso, delle caratteristiche del volo e soprattutto dell'Iff, cioè dal modo di rispondenza dell'apparecchio, stabilisce il tipo di traccia che corrisponde al velivolo. Se ad esempio l'operatore la classifica come traccia Kilo, essa viene trasmessa automaticamente al Soc e altrettanto automaticamente viene registrata.

Lo stesso avviene se il radar è fonetico-manuale. Un operatore colloca un punto su un tabellone e un aviere scrive sullo stesso i vari spostamenti, mentre l'identificatore stabilisce il tipo di traccia.

PRESIDENTE. Se quella sera del 27 giugno eventuali aerei di paesi ostili, come dei caccia, fossero apparsi nella zona di controllo della difesa aerea, avreste dovuto saperlo e lo stesso sarebbe stato se si fosse trattato di velivoli con a bordo dei vip. È esatto?

ARATI. È esatto, ma bisogna considerare che i radar vedono 999 volte su mille ciò che vola nell'area. Pertanto, si vi fosse stato un velivolo nemico ad 80 miglia da Marsala ad una quota non bassissima, certamente quel radar lo avrebbe rilevato. Non ci sono dubbi.

PRESIDENTE. Marsala o altri radar della difesa?

ARATI. Marsala o altri radar.

PRESIDENTE. Poi mi permetterò di rivolgerle altre domande sul radar di Siracusa. In ogni modo si acquisisce il fatto che Martina Franca prende dai centri in automatico o in semiautomatico i sei tipi di tracce che lei ha citato e non le tracce normali civili (le cosiddette *friendly*). Quella sera - ed entro nei particolari - voi registraste una serie di dati che provenivano da Marsala.

ARATI. Sì. Certamente tutto quello che proveniva da Marsala.

PRESIDENTE. Su queste sei linee?

ARATI. Non sono sei linee, ma sono delle tracce che vengono trasmesse sullo schermo.

PRESIDENTE. Allora le devo domandare che cosa potevate registrare quella sera da Marsala alle ore 21 reali del 27.

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ARATI. Tutto il traffico nella zona di copertura di Marsala, equivalente ad una di queste sei voci che ho prima specificato; cioè se c'era un intercettore, se c'era una Uniform, una Hostile, eccetera. Certamente una di queste tracce sarebbe stata trasmessa e registrata a Martina Franca.

PRESIDENTE. Registrata vuol dire che rimaneva sul nastro?

ARATI. Veniva registrata sul nastro. Tutto il traffico che appare sulla *console*, sia al sito radar sia a Martina Franca, è automaticamente registrato sul nastro dal calcolatore.

DE JULIO. Per quello fonetico manuale c'era un tipo di registrazione?

ARATI. Sì, anche a Martina Franca. Allora l'arrivo dei dati dei radar in fonetico manuale veniva riportato su un tabellone ad uso del capo controllore che vedeva (come succede nei films) il tabellone con le tracce che si muovevano. Ogni battuta veniva poi riportata su un registro da un aviere o da un sottufficiale addetto che copiava la posizione della traccia su quel registro (il cosiddetto DA-1).

PRESIDENTE. La sera dell'incidente il complesso di Martina Franca acquisì i dati in automatico su queste sei linee programmate da Marsala, ma le acquisì anche dagli altri centri radar aperti sia in automatico che in fonetico manuale. Tutto quello che era di competenza della zona di Martina Franca veniva acquisito e registrato.

ARATI. È esatto.

PRESIDENTE. Allora le devo domandare se quella sera, e a quell'ora, riguardo alla difesa è venuto fuori qualcosa di anormale su quelle tracce. C'erano Vip in giro? C'erano aerei non amici?

ARATI. Non mi risulta che ci fosse una di queste tracce in tutta l'area di Martina Franca. Ciò ovviamente in base a quanto ha detto il capo controllore perchè quella sera, a quell'ora, non ero presente nella sala operativa.

PRESIDENTE. Però rimane un nastro?

ARATI. Certamente. Rimane la registrazione di tutto quanto è pervenuto a Martina Franca. Devo dire che a scanso di errori di trasmissione, avarie dei collegamenti, eccetera, c'è il nastro di Marsala e quello di Licola che sono ancora più probanti.

PRESIDENTE. Per adesso non voglio imbarcarmi sui nastri di Marsala. Stavo considerando Martina Franca in questo momento. Quindi tutto quanto è stato registrato. Lei, generale, non ha memoria di problemi particolari sulla difesa aerea di quella sera?

ARATI. No. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Quindi non c'erano aerei vip, con piani di volo...

ARATI. Che ci fosse qualche piano di volo non lo posso negare, a questo punto e devo dire che non lo so.

PRESIDENTE. Comunque c'è un nastro ed una registrazione. Le devo chiedere, signor generale, dove è andato a finire il nastro di Martina Franca. Noi durante l'esame della situazione di cui ci stiamo occupando abbiamo detto che la magistratura ha sequestrato ed ha tenuto sotto controllo (in date diverse) i nastri di Ciampino, di Marsala e - con vari incidenti - il DA1 di Licola. Tuttavia, per quanto riguarda il nastro di Martina Franca, che doveva essere un nastro di sintesi di registrazione dei dati soltanto della difesa aerea, la magistratura ha emesso un ordine di sequestro il 6 luglio (il giudice di Palermo) e il 16 luglio (il giudice di Roma). Tuttavia del nastro di Martina Franca che riportava le tracce della difesa aerea non risulta che vi sia stato un sequestro, nè che sia stato acquisito, nè che sia in questo momento agli atti. Allora le voglio chiedere la storia successiva di questo nastro e che cosa ci può dire a tale proposito.

ARATI. Posso dire ben poco perchè dopo una settimana sono andato in licenza e, in rientro da quest'ultima, sono stato trasferito. I nastri vengono conservati per alcuni mesi (sicuramente per alcuni mesi). Comunque se - come lei ha detto - c'è stata una richiesta da parte della Magistratura, non capisco come Martina Franca possa non averlo trasmesso.

PRESIDENTE. Il problema è se la Magistratura ha fatto pervenire formalmente una richiesta.

ARATI. Questo non glielo so dire.

PRESIDENTE. Ci può dire se mentre era al comando ha ricenuto una ordinanza di sequestro?

ARATI. Quando ero al comando del Soc non è arrivata alcuna richiesta da parte della magistratura. Le posso assicurare che i nastri della registrazione, come d'altra parte le registrazioni telefoniche della sala operativa, erano conservati (fino a quando io sono stato trasferito da Martina Franca) a Martina Franca. So anche che i nastri telefonici sono stati poi ascoltati e trasmessi a chi li ha richiesti, ma lo so per sentito dire.

PRESIDENTE. Normalmente un nastro veniva conservato per un certo periodo. C'era un ufficiale addetto alla conservazione?

ARATI. No. Rimangono nella sala del calcolatore a disposizione dei tecnici.

PRESIDENTE. Il generale Mangani ha detto in Commissione di non aver mai verificato se le tracce che venivano ricevute da Martina Franca fossero state registrate e conservate da tale centro. Lei ci sta dicendo che venivano conservate, però non ricorda se quel particolare nastro sia stato oggetto di una particolare attenzione.

ARATI. Non ricordo se è stato trasmesso a qualcuno. Comunque non è che non lo ricordo; non lo so. Non mi è mai stato chiesto niente in proposito e quindi non so che fine abbia fatto.

PRESIDENTE. Generale, successivamente presso il centro di Martina Franca vengono svolte per conto del Sismi e del Sios delle decodificazioni dei nastri di Marsala.

ARATI. L'ho sentito dire, ma non ero presente.

PRESIDENTE. Lei non può neanche dire se la decodificazione riguardava soltanto il nastro di Marsala o anche quello di Martina Franca che era la copia di sintesi?

ARATI. Non sono in grado di rispondere. A questa domanda non posso rispondere perchè non ero presente.

PRESIDENTE. Generale, lei non era presente neanche in quel periodo?

ARATI. Sono stato assente dal 7 luglio sino al 23 di agosto, e quindi da una settimana dopo l'incidente sono rientrato il 23 agosto ed il 3 settembre ho lasciato il comando. Direi pertanto solo quello che ho sentito dire e che non ho verificato di persona.

PRESIDENTE. Il generale Mangani ha affermato che venne immediatamente - era a otto o dieci Kilometri di distanza -; lei quella sera non era nel centro?

ARATI. Quella sera ero a casa; l'abitazione del comandante del Soc, è a circa 500 metri dalla zona logistica.

Ricordo, non ora, ma l'ho ricordata quando si è cominciato a porre il problema in questi termini, la telefonata del capo controllore del Soc, dopo aver avuto da Marsala il primo avviso di aereo disperso, in quanto Marsala non aveva più tracce sul radar, non aveva contatto radio. Palermo lo aveva sollecitato per chiedere se erano in contatto radio e la stessa cosa aveva fatto Ciampino, il centro di Marsala, dopo aver fatto tutte le chiamate possibili, e mi risulta anche che abbia chiamato un velivolo di Malta che seguiva in aerovia, quando tutte le ricerche erano risultate negative ed era trascorso il tempo di atterraggio. Quindi si escludeva l'avaria elettrica, l'avaria radio, e così via. Marsala ha dato a Martina Franca la notizia del velivolo disperso. Immediatamente il capo controllore mi ha chiamato a casa e mi ha detto che le azioni previste erano state fatte, cioè era stato immediatamente allertato l'Rcc, che era poi l'operatore nella sala accanto. Tra l'altro l'Rcc era già a conoscenza del fatto perchè allertato da Ciampino.

TEODORI. Si ricorda l'ora in cui è stato allertato da Ciampino?

ARATI. No.

PRESIDENTE. Generale, lei quando arrivò nel centro?

ARATI. Io non andai nel centro perchè a quel punto la difesa non era più... La mia preoccupazione era stata proprio quella di chiedere se c'era traffico in zona e di trasmetterlo al centro di soccorso, per scopi di soccorso, certo non per i problemi che oggi vengono ventilati.

Il capo controllore ha richiesto - e me lo ha confermato per telefono - ai centri di Marsala e di Licola eventuali tracce di velivoli in zona e soprattutto il plottaggio del velivolo caduto, e li ha trasmessi immediatamente al Rcc. Ma le uniche due tracce pervenute erano quelle del DC9...

PRESIDENTE. Generale, nelle sei ipotesi di lavoro include anche quella che aerei in avaria possono essere in emergenza. Un aereo civile italiano che improvvisamente scompare vi crea un problema di aereo in emergenza?

ARATI. No; o meglio, non è che non ci crei un problema, ma il velivolo civile che scompare...

PRESIDENTE. Ma se avesse messo in emergenza Marsala, voi sareste entrati?

ARATI. Certamente sì.

PRESIDENTE. Se quindi per caso nei primi minuti dell'incidente...

ARATI. Sì, se vi fosse stata una richiesta di emergenza.

PRESIDENTE. Lei non ricorda? C'è infatti il problema di stabilire da quando è cominciata l'emergenza per questo aereo nei vari centri. È cominciata alle 21,11 da Ciampino, o è cominciata prima da Marsala, o quando è cominciata? Le rivolgo una domanda abbastanza importante per noi.

Lei ha affermato che avete ascoltato più e più volte le telefonate e anche, penso, le segnalazioni terra-bordo-terra.

ARATI. No, le segnalazioni terra-bordo-terra no.

PRESIDENTE. Ma avete ascoltato le telefonate?

ARATI. Non più volte, io no. Ripeto che sono stati ascoltati i nastri delle registrazioni telefoniche tra i siti radar e Martina Franca, e soprattutto tra Martina Franca e il centro di soccorso.

PRESIDENTE. Questo avrebbe potuto dare idea dei tempi?

ARATI. Certo.

PRESIDENTE. E c'è una trascrizione di questo esame congiunto di tutte le telefonate?

ARATI. Penso proprio di sì. Io non l'ho vista; da nove anni non ero sul posto, ma certamente ci sarà una trascrizione delle registrazioni di questi nastri, dai quali si può senz'altro vedere l'ora precisa delle varie telefonate, si può risalire certamente a questi tempi.

Posso dire solo vagamente, per sentito dire, ma ripeto che oggi non sono in grado di provarlo, che le prime avisaglie da Marsala al terzo Soc sono venute intorno alle 9,15-9,20 locali. La precisione assoluta non posso garantirla.

Ma, d'altra parte, la dichiarazione di emergenza viene effettuata nel momento in cui il velivolo non atterra al tempo stimato di atterraggio. Quando Palermo ha chiamato Marsala e ci ha chiesto se avevamo avvistato il velivolo perchè doveva chiamarli per la discesa e non aveva chiamato, e lo stesso aveva fatto Ciampino, allora... Ma sino a quando non era trascorso il tempo di atterraggio, si sperava...

PRESIDENTE. Questo normalmente, ma lei sa, generale, che ci troviamo di fronte a dichiarazioni di personale di Marsala che afferma, sotto sua responsabilità e sotto vaglio della magistratura, non nostro, che il primo allarme partì da Marsala. Se partì da Marsala domando se doveva essere immediatamente recepito da Martina Franca.

ARATI. Certamente.

PRESIDENTE. E quindi se fosse partito avrebbe dovuto essere recepito. L'importanza del nastro di registrazione e della registrazione delle telefonate è evidente. Ma questi due documenti di registrazione noi non li abbiamo, non li hanno i magistrati.

ARATI. Dal momento in cui scompare la traccia, il problema non è più il nastro di registrazione, quanto la registrazione telefonica.

PRESIDENTE. Voglio dire che non abbiamo ancora il nastro di tutto il sistema di difesa di quella sera.

BOSCO. Lo sta facendo la Magistratura.

PRESIDENTE. Sì, ma lo sta facendo sul terra-bordo-terra e sul punto-punto e lo sta facendo anche su quello delle registrazioni telefoniche. Mi sono permesso quindi di domandare se lei, generale, aveva memoria, avendo ascoltato queste cose, degli orari.

ARATI. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Ho esaurito le mie domande. Invito i colleghi che abbiano domande da rivolgere ad intervenire.

ZAMBERLETTI. Generale, lei ha detto che a Martina Franca, per quanto riguarda i sei tipi di traccia che dovevano essere segnalati a lei perchè interessanti la difesa aereo, nessuna quella sera le è stata segnalata.

ARATI. Non a me, ma al capo controllore sì, evidentemente.

ZAMBERLETTI. Vorrei allora cercare di dare una spiegazione ad una traccia che compare nella relazione Blasi, la traccia n. 11, per la quale si legge nella relazione Blasi che trattasi molto probabilmente di velivolo a getto; non è sicuro se è un velivolo civile, in quanto manca l'identificazione del codice del *transponder* (o meglio dell'Iff), quindi non rispondeva al *transponder*. Il codice di identificazione è 56; questo - dice la relazione - significa codice relativo a paesi probabilmente del Patto di Varsavia.

ARATI. No, 56 non è un codice della difesa aerea; 56 è un codice relativo forse al traffico civile, per il quale non so assolutamente cosa significhi.

ZAMBERLETTI. Ed è corrispondente alle indicazioni di personalità, con posizione a sud della Sicilia. Come può nella relazione - e sto cercando di capire - perchè non ho altri documenti che mi dicano...

ARATI. Ma non so.

ZAMBERLETTI. Leggo quello che dice la relazione Blasi.

Voglio sapere dal generale come nasce questo nella relazione Blasi, perchè se c'è un errore nella relazione abbiamo il dovere di metterlo in evidenza, altrimenti potrebbe nascere un equivoco relativo proprio alla traccia n. 11. Tale traccia scorre a sud della Sicilia, quindi completamente fuori dello spazio aereo italiano, per cui non dovrebbe essere possibile sapere se l'aereo trasporta personalità a meno che l'aereo essendo diretto nello spazio aereo italiano non avesse notificato il piano di volo per il quale il pilota, con una decisione unilaterale, avesse dichiarato che c'erano personalità (un Capo di Stato, eccetera). Non è la difesa aerea che può accertare questo senza una dichiarazione unilaterale del pilota, o comunque del punto di partenza nel quale viene presentato il piano di volo. Quindi intorno alla vicenda del codice 56, della personalità nell'aereo, sono nate parecchie interpretazioni nel corso di questa nostra indagine e dell'indagine della magistratura. Allora dobbiamo fare chiarezza perchè non possiamo lasciare questo punto nell'ombra. Come poteva il radar di Marsala identificare questo aereo, fuori dello spazio aereo, come velivolo che portava una personalità se non ci fosse stato in suo possesso un piano di volo? Allora, se c'era un piano di volo, l'aereo aveva una destinazione iniziale diversa perchè avrebbe dovuto essere un velivolo destinato all'attraversamento o alla sosta nel territorio nazionale. Lei, probabilmente, di questo codice 56 avrà sentito parlare (ne hanno parlato tutti i giornali). Perciò vorrei riuscire a capire e a dare una risposta a questo interrogativo che rimane in piedi nella nostra Commissione.

ARATI. Il codice 56 non è un codice della difesa aerea. Quindi Marsala certamente non ha potuto mai nè dire, nè sostenere, nè avere dei documenti che portino questo famoso codice 56. Questo 56 poteva essere su un piano di volo presso i centri di controllo, ma, ripeto, alla difesa aerea questo 56 non dice proprio niente. Poi, evidentemente, se la traccia era riportata sul nastro di Marsala come non identificata, tale dizione significa che era talmente lontana dallo spazio aereo italiano che non interessava ancora i nostri radar. Noi vediamo ogni giorno, con il radar di Otranto, tutta l'attività che avviene in Jugoslavia, ma non per questo ci preoccupiamo di identificarla o di classificarla perchè fino a quando se ne sta tranquilla in Jugoslavia la lasciamo stare.

Quindi, se si trattava di una traccia decisamente fuori dello spazio aereo italiano non ci interessava ancora. Può darsi pure che di quella traccia esistesse già un piano di volo, ma non glielo so dire.

ZAMBERLETTI. Questa traccia, se c'era un piano di volo, doveva essere diretta verso il territorio italiano o comunque verso il nostro spazio aereo. Poichè questa traccia viene battuta dal radar, scorre a sud della Sicilia e va in altra direzione, è chiaro che i casi sono due: o ha cambiato direzione, e noi avevamo un piano di volo da cui Marsala aveva dedotto che si trattasse di un aereo con tante personalità (perchè chi ha presentato il piano di volo lo aveva detto), oppure c'è un mistero. Come fa Marsala a dare questa indicazione se l'aereo non era diretto nello spazio aereo italiano? Non la poteva dare neanche attraverso la risposta del *transponder*, perchè la sala dice: «Lo battiamo ma non risponde il *transponder*». Tuttavia il *transponder*, di per sè, non può dire se porta personalità.

PRESIDENTE. Abbiamo qui avuto informazione che su viaggi di personalità venivano anche dati piani di volo da inganno.

ZAMBERLETTI. Quindi, c'era un piano di volo e allora Marsala aveva titolo per scrivere questo, ma se c'era questo piano di volo la direzione dell'aereo non corrispondeva per lo meno alla direzione iniziale.

ARATI. Per me l'unico dubbio è se esisteva o meno un piano di volo. Questo non posso saperlo. L'unico a saperlo dovrebbe essere l'ente di controllo del traffico aereo cioè Ciampino. A noi i piani di volo arrivano da Ciampino o da Brindisi.

ZAMBERLETTI. Quindi Marsala doveva aver recepito i dati di un piano di volo da Ciampino.

PRESIDENTE. C'è una dichiarazione di un sottufficiale di Marsala che dice che erano avvertiti che c'era il piano di volo di un aereo che doveva venire, tanto che stavano sull'avviso perchè appena fosse entrato nello spazio aereo lo avrebbero dovuto controllare. Poi questo piano di volo ha subito una modificazione e l'aereo non è più arrivato. Questo significa che c'era un piano di volo, ma non siamo ancora riusciti ad avere questi piani di volo perchè delle 43 tracce che in quella

sera in qualche modo sono state registrate da Marsala, ci è stato detto che possono essere conosciute attraverso le strisce di volo, il punto-punto e il terra-bordo-terra, cioè da questi sistemi si può ancora oggi risalire all'identificazione delle 43 tracce e noi speravamo di ritrovare la traccia di questo aereo o aerei vip.

ARATI. D'altra parte è molto difficile ritrovare una traccia dopo tanti anni.

ZAMBERLETTI. Un'informazione tecnica: il piano di volo lo riceve il controllo del traffico aereo. La difesa aerea deve ricevere i dati del piano di volo. Quindi nel calcolatore di Marsala devono esserci questi elementi.

ARATI. Se sono stati ricevuti, sì.

ZAMBERLETTI. Quindi nel nastro di Marsala tutto questo deve risultare.

ARATI. Non nella registrazione.

PRESIDENTE. Deve ricevere i dati prima da Marsala o da Martina Franca.

ARATI. Vengono trasmessi contemporaneamente. I piani di volo dai centri di controllo di Ciampino e di Brindisi per l'area meridionale vengono trasmessi una volta ricevuti da questi enti sia a Martina Franca, sia al centro radar. Martina Franca normalmente non ne fa niente, non li legge neanche ma è pronta ad intervenire nella identificazione qualora il sito radar vada in avaria. Martina Franca riceve questi dati come precauzione, ma non sa cosa farsene fino a quando non deve intervenire a sostituire nell'identificazione un eventuale radar in avaria.

ZAMBERLETTI. Quindi Marsala accoppia i dati del piano di volo all'identificazione della traccia per riuscire a capire di che traccia si tratta, oltre a quella della risposta del *transponder*.

Noi dobbiamo fare un accertamento in merito, non possiamo lasciare un'affermazione come questa, riscontrata nella relazione Blasi, come un'affermazione «appesa» a cui non si riesce a dare risposta. Noi dobbiamo sapere se c'era il piano di volo e, se non c'era, come hanno fatto a dire, a Marsala, che l'aereo presumibilmente portava personalità?

ARATI. Questo nel modo più assoluto, ma, ripeto, dal piano di volo deve essere molto chiaro se c'è una personalità a bordo. Comunque questo codice 56 non è usato dalla difesa.

PRESIDENTE. Abbiamo già acquisito che il vero problema era se questo aereo Vip aveva un piano di volo o se altri piani di volo esistevano per quella sera.

DE JULIO. Signor generale, a me sembra che le sue risposte stiano su una falsariga di ufficialità che noi abbiamo riscontrato in molti altri nostri interlocutori. Le chiederei di essere meno ufficiale e di dirci effettivamente le cose a sua conoscenza. Dico questo con riferimento alla questione delle tracce significative, perchè dai pochissimi spunti che ci derivano dagli atti ufficiali si ricava la sensazione che qualcosa di significativo (per riferirlo alla terminologia ufficiale) quella sera c'era.

A me non interessa tanto sapere se lei ha visto le tracce direttamente, se le ha riscontrate dalle registrazioni, se era o non era in licenza, ma certamente il fatto che un evento di una certa gravità era accaduto la coinvolgeva in maniera anche informale, oltre che formale. Faccio questa osservazione perchè dagli atti in nostro possesso risulta che una risposta ad una interrogazione dell'onorevole Ciccio Messere viene predisposta dal III reparto (come immagino avvenga normalmente quando bisogna preparare delle risposte per il Ministro).

Il generale Melillo vede questa bozza e fa un appunto, a mano, che dice: «Il paragrafo 2 è incompleto. Ciccio Messere ha parlato di aerei militari e non di aerei AM (dell'Aeronautica militare). Bisogna dare chiarimenti anche per gli altri. Il V reparto sa cosa deve rispondere. Mi risulta che Usa ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati. Cosa altre nazioni? Chiedere al V reparto e coordinare con lui. Fare attenzione», e quest'ultima espressione è seguita da tre punti esclamativi.

Generale, se non c'erano problemi non c'era nemmeno bisogno di dire di fare attenzione e di sottolineare con tre punti esclamativi. Quindi qualcosa su cui fare attenzione e su cui predisporre una risposta coordinata c'era, perchè altrimenti questo appunto vergato a mano dal generale Melillo non avrebbe senso. Sarebbe bastato rispondere che non c'era nulla.

In base a questa nota, il tenente colonnello Argiolas compie gli ulteriori accertamenti e afferma: «Il generale Ripamonti, interpellato direttamente dallo scrivente a seguito della nota della S.V., nella lettera diretta a Legidife, ha confermato di essere stato «escluso» da qualsiasi tipo di informazione ufficiale da parte di Dife-Gabinetto e pertanto non è in grado di trasmettere ad altri...». L'unica variante che si può apportare alla risposta stessa è quella di scrivere che «non risulta che alcun velivolo militare sia rimasto coinvolto nell'incidente di volo in argomento».

Ho voluto dipingere questo quadro, generale Arati, per dire che qualcosa da coordinare esisteva. Le ripeto allora una domanda che le è già stata rivolta. Per quanto è a sua conoscenza, diretta o indiretta, c'erano tracce significative la sera del 27 giugno 1980 che ovviamente come tali dovevano comunque essere portate all'attenzione di Martina Franca? O c'erano eventualmente casi per cui questa trasmissione di dati a Martina Franca poteva non avvenire?

ARATI. Per quanto è a mia conoscenza no: non c'erano tracce in quanto - ripeto - il capo controllore del Soc - e questo ve lo confermerà anche lui, glielo potete chiedere - per prima cosa ha chiesto a Marsala e a Licola, i due radar direttamente interessati, cioè con copertura sulla zona (anche se Licola in maniera molto marginale),

se c'erano altri velivoli in zona, anche non di queste classi perchè lui non ne aveva sulla *consolle*: ciò per poter fornire informazioni al soccorso. La risposta dei radar è stata negativa, in quanto essi hanno riportato solo le due tracce del DC9 e del velivolo di Malta (credo un Boeing) che seguiva in aerovia; tra l'altro questo velivolo è stato interpellato via radio. Quindi, a mia conoscenza, non c'era nessun altro traffico.

DE JULIO. Allora cosa mai doveva plottare Martina Franca? Da quanto ho capito dalle sue descrizioni, questo centro non poteva fare plottaggi di aerei *friendly* come i due che lei ha ricordato.

ARATI. Li aveva già.

DE JULIO. Quindi i plottaggi dovevano riguardare soltanto tracce significative. È corretto?

ARATI. Certo: probabilmente fuori area, non nel raggio di 50-100 miglia dal velivolo perchè non c'era niente.

DE JULIO. Siccome sembra che quella sera Martina Franca stesse facendo dei plottaggi...

ARATI. Martina Franca stava facendo dei plottaggi?

DE JULIO. Così risulta dai nostri atti. Sembra che Sasso significhi Martina Franca. Nel rapporto del servizio di sala operativa di Marsala (Barca corrisponde a Licola) si legge: «Ci comunicano che probabilmente hanno avvistato l'A470 (che sarebbe il DC9) sul PNZ alle 18. 50 Z e alle 19 Z sulla A13; AG266 stanno effettuando il plottaggio a Sasso». Da quanto ho capito i plottaggi a Sasso potevano essere fatti soltanto su velivoli relativi a tracce significative.

ARATI. Non vorrei che questo fosse avvenuto dopo l'incidente, quando è stato richiesto dal capo controllore.

DE JULIO. Avviene alle 19. 45 Z, quindi 45 minuti dopo.

ARATI. Ripeto: il capo controllore ha chiesto i plottaggi di tutte le tracce per fornire i dati al soccorso, in modo che quest'ultimo potesse localizzare il velivolo: quindi ha chiesto a Licola di fornirgli tutte le battute rilevate del DC9. Licola ha plottato via telefono ed ha dato tutte le posizioni nelle quali aveva presumibilmente rilevato un velivolo. Quindi questo è avvenuto dopo l'incidente e su richiesta del capo controllore, che ha avuto le uniche due tracce sia da Licola che da Marsala; esse riguardavano il DC9 ed il velivolo di Malta.

PRESIDENTE. Questo risulta: le richieste sono delle 21. 45.

ARATI. Ha ricevuto questi dati via telefono, con le coordinate, dai due siti e li ha trasmessi immediatamente al soccorso per permettere una stima della posizione del velivolo.

Adesso non so dirle il motivo per cui vi fossero quei punti esclamativi.

PRESIDENTE. Sono rafforzativi del concetto.

DE JULIO. Questo si riferisce alle settimane immediatamente successive all'incidente, non a nove anni di distanza, per cui una simile esortazione può far evitare delle inesattezze. Siamo invece a ridosso dell'incidente e il richiamo all'attenzione con tre punti esclamativi, il parlare di esclusioni di alcuni generali dalle informazioni e così via crea un'atmosfera - mi consentirà di dirlo - di sospetto intorno alla vicenda.

Vorrei farle un'altra domanda in merito alla trasmissione della documentazione a seguito della disposizione del sequestro da parte della magistratura. Lei ha detto poc'anzi di non essere a conoscenza di notifiche dell'atto di sequestro da parte della magistratura. Tuttavia, sia Licola che Marsala trasmettono i plottaggi a Martina Franca perchè poi da lì vengano resi disponibili. Quindi, in qualche modo Martina Franca viene coinvolta in questa operazione di servizio.

Ci è anche stato detto che si era creata una sorta di punto di concentrazione della documentazione esistente, che doveva essere Trapani Birgi probabilmente. Le risulta?

ARATI. Trapani Birgi non mi risulta. Presumo che a Martina Franca (ovviamente come comando operativo di tutti i radar) il generale Mangani, saputo che la magistratura aveva richiesto a quei comandi il sequestro dei documenti, avrà chiesto di mandare tutto a lui che poi avrebbe trasmesso il tutto alla magistratura. Ma non mi risulta che poi tutto sia stato trasmesso a Trapani.

DE JULIO. Comunque a lei sembrerebbe strano che, essendo ciò avvenuto, poi non siano state allegate anche le registrazioni di Martina Franca oltre a quelle provenienti da Licola e da Marsala?

ARATI. Non so se tali registrazioni non siano state allegate.

DE JULIO. Quando lei ha ripreso servizio dopo la licenza, il 23 agosto, immagino che le siano state riferite le operazioni compiute, almeno quelle di una certa rilevanza.

ARATI. Queste non riguardano il comando Soc, ma il comando del III Roc. Passata la sera del 27 giugno, il III Soc non ha più avuto nulla a che fare.

PRESIDENTE. La gestione generale passa quindi al comando.

ARATI. Sì, la gestione è passata al comando del Roc, all'ufficio operazioni del 3° Roc.

PRESIDENTE. Noi ci troviamo in una certa difficoltà e quindi le vorrei chiedere alcuni chiarimenti. Per seguire la vicenda del nastro, o

dei nastri, di Martina Franca e delle decifrazioni telefoniche, come dobbiamo procedere?

ARATI. Bisogna interpellare il comando del 3° Roc.

PRESIDENTE. Abbiamo parlato con il comandante il quale ci ha detto più volte che non sa nulla.

ARATI. Forse non avrà fatto le opportune ricerche. I nastri di Martina Franca devono essere a Martina Franca.

PRESIDENTE. Per i nastri degli altri centri si presentano degli ufficiali della Guardia di finanza o dei carabinieri e li sequestrano. Lei ricorda se a Martina Franca si sia presentato qualcuno?

ARATI. No, non è venuto nessuno al Soc, ma non mi risulta che alcuno si sia mai presentato neppure al Roc. Mi risulta che il 3° Roc ha trasmesso la documentazione allo Stato maggiore, a chi l'aveva richiesta.

DE JULIO. Anche i modelli DA-1 venivano conservati a Martina Franca?

ARATI. Certamente.

DE JULIO. Per che periodo di tempo?

ARATI. Sicuramente per mesi, non so dirle con esattezza per quanti mesi. Anche i nastri venivano sicuramente conservati per mesi, a meno che non fossero intervenuti blocchi. È chiaro, infatti, che se un nastro viene fermato per un particolare motivo resta anche per anni. Tuttavia se non c'è nulla, i nastri dopo un certo numero di mesi, anche in funzione della disponibilità, vengono rimessi in circolazione.

DE JULIO. Generale, può descriverci in che modo avvenivano le operazioni che credo siano definite di *cross-tell* in questi centri?

ARATI. Le operazioni di *cross-tell* tra i vari radar sono esattamente quelle cui mi sono riferito prima. I radar trasmettono quando una traccia sta uscendo dal proprio spazio aereo e sta entrando nello spazio aereo di un radar adiacente. Tra due radar in automatico, quindi con il sistema Nadge allora in atto, ciò avveniva automaticamente; la traccia compariva cioè sul radar adiacente e quando l'operatore l'aveva acquisita, comunque sempre con il nominativo della traccia di origine, del radar che l'aveva originata, la faceva cancellare al radar adiacente. Quindi l'operatore aveva sotto controllo una traccia radar con caratteristiche determinate da un altro sito radar, cioè identificata e qualificata da un altro sito radar, e continuava a portarla mano a mano che questa procedeva nella sua area.

Se invece questo accadeva tra due radar in fonetico-manuale, allora via telefono i due avieri, i cosiddetti *plotters*, si mettevano in

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

contatto ed uno avvertiva l'altro che la traccia stava arrivando nel radar dell'altro, gli forniva le caratteristiche per telefono; l'altro aviere la riportava sul tabellone e da quel momento veniva iniziata la trascrizione sul DA-1. Questo, ovviamente, se il radar l'aveva acquisita.

DE JULIO. Le risulta che Poggio Ballone dovesse lavorare in *cross-tell* con Licola, essendo in aree confinanti?

ARATI. Sì.

DE JULIO. Lei ricorda quale fosse la sigla identificativa di Poggio Ballone? Non sembra, infatti, che vi sia nelle tracce di Licola alcuna traccia passata in *cross-telle* da Poggio Ballone.

ARATI. La traccia del DC9 che sigla portava? In questo momento non la ricordo.

DE JULIO. Probabilmente AJ.

ARATI. Ma AJ, se non vado errato, è già Poggio Ballone, non vorrei tuttavia essere inesatto, sono ormai trascorsi dieci anni.

BOSCO. La sigla è AJ-421.

PRESIDENTE. Comunque controlleremo.

ARATI. Mi sembra che AJ fosse Marsala. Tuttavia può accadere anche questo: una traccia viene persa per 30 secondi, viene riacquisita ed il radar la qualifica con la sua sigla. Ora se questa traccia è stata persa da Licola magari nel momento del *cross-tell* con Marsala, Marsala nel riprenderla l'ha identificata con una sua sigla.

PRESIDENTE. Nei documenti allegati alla relazione Pisano è scritto che la traccia n. 20 (lei sa che noi abbiamo circa 43 tracce), cioè la traccia LL-413, come risulta dal tabulato, è una traccia reale e remota ricevuta in *cross-tell* da Poggio Ballone. Cosa vuol dire?

ARATI. Allora Lima Lima sarà Poggio Ballone. È una traccia remota nel senso che è stata identificata da un altro sito radar, non nasce cioè in quel sito radar.

DE JULIO. Vorrei chiederle se può risolverci il problema di Siracusa. Ci è stato detto in questa sede, per la verità una sola volta, che il radar di Siracusa era in manutenzione la sera del 27 giugno 1980.

ARATI. Mi risulta che Siracusa trasmetteva in fonetico-manuale al 3° Soc quella sera. Potrà esserè più preciso il capo controllore, ma non mi risulta.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda le 43 tracce si dice, per alcune di quelle del simulato, che venivano trasmesse anche da sito vicino. Il sito vicino a Marsala che trasmetteva in simulato era Siracusa?

ARATI. Siracusa trasmette normalmente a Marsala.

PRESIDENTE. Noi abbiamo della documentazione in cui si dice che i tre centri interessati a fornire risposte erano Licola, Marsala e Siracusa.

ARATI. Anche Iacotenente.

PRESIDENTE. Le dico che nelle nostre carte sono indicati questi tre centri, eventualmente le potrà poi correggerci.

Quando abbiamo visto che i tre centri erano questi abbiamo chiesto cosa veniva da Siracusa.

ARATI. Lei si riferisce a chi doveva mandare tracce al 3° Soc?

DE JULIO. A chi aveva anche la copertura dell'area.

PRESIDENTE. Si diceva nei documenti che quella sera a fornire le risposte erano questi tre centri. Ad un certo momento Siracusa scompare. Abbiamo allora chiesto, dal momento che inizialmente c'era anche Siracusa, che fine aveva fatto. Abbiamo avuto una serie di risposte diverse. Una di esse è che quella sera era in manutenzione.

ARATI. No.

PRESIDENTE. Ieri sera da una trasmissione televisiva abbiamo appreso che il centro radar di Siracusa era in stato di manutenzione quel giorno, almeno fino alle ore 21, dopo di che avrebbe ripreso a funzionare. La seconda risposta che abbiamo avuto è che il centro radar di Siracusa non aveva la copertura dell'area che ci interessava, perchè ostacolato dalla situazione orografica della Sicilia. Quindi abbiamo avuto delle risposte diverse.

ARATI. Il centro radar di Siracusa normalmente trasmette le tracce che individua a Marsala, che è un centro *master* che a sua volta le trasmette al Soc. Lo stesso avviene tra Otranto e Iacotenente; mentre Licola le invia direttamente al Soc.

Quella sera il centro di Siracusa non era in stato di manutenzione al momento dell'incidente, perchè per un periodo di circa dieci minuti-un quarto d'ora immediatamente successivo all'ora dell'incidente ha trasmesso dati in via fonetico-manuale al Soc. Infatti il centro di Marsala, per un corrispondente periodo di tempo di circa dieci minuti-un quarto d'ora, aveva avviato una esercitazione Synadex, almeno fino a quando non appurò che il velivolo civile era caduto. In quel momento il tecnico di Marsala si è attivato per interrompere l'esercitazione, che era esercitazione addestrativa di sito, e ha rimesso in funzione le *consolles* in modo normale. Nei minuti in cui l'esercitazione era in corso il centro di Siracusa non poteva più trasmettere a

quello di Marsala e quindi inviava i dati in via fonetico-manuale direttamente al Soc, come ricorda bene il capo controllore. Pertanto il centro radar di Siracusa era in funzione nei minuti immediatamente successivi all'incidente. Non so dire se lo fosse nei minuti precedenti: questo andrebbe appurato dai registri.

PRESIDENTE. La sigla dell'aereo era AG421LK47.

ARATI. Non ricordo queste sigle a quali centri radar corrispondessero. Il capo controllore saprà dirlo esattamente.

DE JULIO. Ci è stato detto che queste esercitazioni Synadex venivano pianificate in precedenza e che era necessario un accertamento di normalità della situazione aerea da parte del Soc, affinché l'esercitazione potesse prendere avvio.

PRESIDENTE. Quindi se c'era uno stato d'emergenza, non si faceva partire l'esercitazione.

ARATI. Esatto.

DE JULIO. Allora Martina Franca avrebbe dovuto dare l'autorizzazione per l'avvio dell'esercitazione di Marsala?

ARATI. Non so se questo è accaduto, perchè si trattava di un'esercitazione di primo livello, cioè monosito.

PRESIDENTE. È sicuro?

ARATI. Sì, è sicuro.

DE JULIO. Tuttavia, durante un'esercitazione si riduce di fatto la capacità di controllo, perchè è in funzione un numero di *consolles* inferiore al normale e di fatto si indebolisce la difesa aerea. Mi sembra allora un evento abbastanza importante, indipendentemente dal fatto che l'esercitazione sia di sito o meno, e pensiamo che avrebbe dovuto essere concessa l'autorizzazione.

ARATI. Fino a quel momento la situazione aerea era normale.

DE JULIO. Non discuto, ma questa situazione di normalità doveva essere accertata.

PRESIDENTE. Dal centro di Martina Franca, chi avrebbe dovuto dare l'autorizzazione?

ARATI. Il capo controllore.

PRESIDENTE. Quindi non il comando superiore, non il generale Mangani oppure lei.

ARATI. No; quando si tratta di esercitazioni di *routine* come quella, è sufficiente l'autorizzazione del capo controllore. Chiaramente, se le esercitazioni sono di livello superiore, anche l'autorizzazione deve essere concessa da altri gradi. Ma per l'esercitazione di un singolo sito è sufficiente l'autorizzazione proveniente dal terzo Roc di Martina Franca. Peraltro, dal momento che quella considerata era un'esercitazione rientrante in una programmazione trimestrale, non sono sicuro che il capo controllore abbia dato l'autorizzazione preventivamente. L'*optimum* sarebbe stato naturalmente realizzato se il capo controllore di Marsala avesse chiesto l'autorizzazione a Martina Franca per avviare l'esercitazione ed avesse ottenuto risposta positiva. Non sono sicuro che nel caso specifico sia avvenuto tutto questo.

DE JULIO. Comunque tutta l'operazione avrebbe dovuto essere registrata.

ARATI. Esatto.

DE JULIO. Questo invece non risulta.

Passando ad un'ultima domanda, vorrei sapere quanto durano i turni del personale addetto alle registrazioni, alla compilazione dei registri.

ARATI. I turni sono i medesimi per tutti i livelli del personale, in quanto monta in servizio un *team* di sala operativa al completo. Si fa il pomeriggio o la notte o la mattina. I turni del pomeriggio e della mattina sono di sei ore, mentre quello della notte è di dodici ore. Questo avviene in condizioni ottimali di personale, ma spesso, per non svolgere turni troppo ravvicinati e affinché nessuno sia costretto a fare due turni di notte consecutivi e poi uno di mattina, si allungano i turni, in modo da lasciare intervalli cospicui tra un servizio e l'altro. Ad esempio si arriva a turni di dodici ore con le altre dodici di riposo.

All'epoca dell'incidente, otto anni fa, quando il personale era più scarso di oggi, si è arrivati a svolgere turni di ventiquattro ore in qualche sito, lasciando poi quarantotto ore di riposo, in modo da evitare turni troppo frammentati, che sarebbero risultati più gravosi soprattutto per il personale domiciliato in località più distanti.

ZAMBERLETTI. Vorrei fare una precisazione. Poco fa il generale, rispondendo a una mia domanda, ha affermato che il codice 56 non è utilizzato dalla difesa aerea. Però ho sotto gli occhi un documento dello Stato Maggiore dell'Aeronautica dove è scritto che il numero 56 rappresenta delle tracce classificate *Zombie* e quindi si riferisce a velivoli di paesi di particolare interesse che devono essere seguiti dalla difesa aerea. Tale codice dunque sarebbe utilizzato dalla difesa aerea. È scritto anche però che questo codice non darebbe alcuna indicazione sulla presenza a bordo dei velivoli di personalità di interesse. Il codice si limita a classificare gli aerei *Zombie*, vale a dire appartenenti a paesi estranei alla Nato, mentre la presenza di personalità (che pare sia stata registrata in quel caso) non poteva desumersi che dalla notificazione al controllo aereo nazionale (e da questo trasmesso alla difesa aerea) del

piano di volo di un determinato aereo, nonchè dalla dichiarazione dello aereo stesso circa la presenza di personalità a bordo.

ARATI. Desidero fare una precisazione. Il codice 56 forse è un codice tecnico, del calcolatore, che non ha niente a che vedere con il piano di volo. Voi avete sempre parlato di un codice 56 riportato su un piano di volo.

PRESIDENTE. Quanto sta dicendo il generale è vero e in questo senso si deve interpretare quanto ha detto l'onorevole Zamberletti.

ZAMBERLETTI. Uno: codice 56, aereo estraneo; due: piano di volo soltanto dal quale si desume la presenza di personalità.

ARATI. Il codice 56 l'operatore nella sala non lo sente mai; viene stampato dal calcolatore per identificare le tracce Kilo.

BOSCO. Signor Presidente, l'onorevole Zamberletti ha già in parte anticipato la domanda che volevo rivolgere al generale. In realtà dal tabulato di Marsala risulta, con chiarezza, il riferimento all'aereo AJ411 con il codice 56, con l'altezza di 37.312 *feet* (quindi molto alto) alla velocità di 556 miglia e con la qualità dell'immagine 7. Dopo, sempre per il codice 56, al giro successivo, cade la qualità dell'immagine, che diventa 6; al terzo giro diventa 1.

ARATI. Il radar aveva già perso la traccia.

BOSCO. Nessuno ha detto che quell'aereo era caduto. Poi addirittura diventa zero, perchè evidentemente esce dal raggio di azione del radar.

ARATI. È già uscito prima.

BOSCO. Comunque voglio dire che non c'è una polemica su ciò: è la lettura del nastro.

PRESIDENTE. L'altezza era 26.000 piedi. La traccia del 56 era di 26.000-25.000 piedi.

ARATI. Certo non era 36.000.

BOSCO. Non sto parlando del DC9, ma del codice 56.

PRESIDENTE. Della decadenza della traccia?

BOSCO. Ho sempre citato la decadenza della traccia dell'aereo indicato con il codice 56.

ARATI. Vorrei precisare che la decadenza di qualità della traccia indica che il radar ha già perso la traccia e non la vede più. Il calcolatore per un certo numero di battute continua a riportare il

simbolo sintetico sul radar nell'evenienza che quest'ultimo, dopo tre-quattro battute, la riprenda.

PRESIDENTE. Generale, ci hanno sempre detto durante le nostre audizioni che quando tale decadenza di traccia passa dal 7, dal 6 e poi arriva al 2, prima di arrivare allo zero, in quella fase si accende una luce rossa di allarme.

ARATI. Questo non lo so.

PRESIDENTE. Poi ci è stato detto che a quel punto un operatore bravo ed allenato che veda accendersi la spia rossa di allarme può cominciare immediatamente le ricerche del motivo di tale decadimento di traccia, e se è bravo ed allenato riesce a vedere che cosa sta succedendo dell'aereo di cui si è perduta la traccia. Le sto dicendo quanto ci hanno detto in questa sede come risulta dal resoconto stenografico. Ci è stato detto che il bravo operatore, quando vede il segnale rosso, iniziando le ricerche, può trovare qualche cosa (sempre se è bravo).

ARATI. In relazione a questa affermazione, fatta da qualcuno, a proposito della bravura dell'operatore, devo correggere «se il cacolatore è buono». L'operatore non può far niente, deve solo vedere, non può manipolare il radar o fare qualche cosa. L'abilità dell'operatore in quel momento...

BOSCO. Desidero sapere dal generale se la traccia che viene classificata codice 56 da Marsala con chiarezza (Zombie evidentemente) sia stata trasmessa a Martina Franca. Probabilmente non è stata trasmessa, ma io non lo so.

PRESIDENTE. È quanto dovevamo vedere dai nastri.

ARATI. Probabilmente era fuori spazio aereo. Comunque in quel documento le posizioni vengono date.

ZAMBERLETTI. Era sul traverso della Sicilia verso Malta.

ARATI. Era assolutamente fuori dal nostro spazio aereo e quindi non arrivava a Martina Franca. Normalmente noi siamo circondati da un traffico che vediamo, ma al quale non siamo interessati.

BOSCO. Signor Presidente, siccome dalla relazione Blasi risulta qualcosa di diverso e siccome su tale problema dobbiamo assolutamente fare chiarezza (perchè è di grande importanza), le chiedo di convocare il presidente del collegio peritale. Infatti, non è assolutamente possibile che restino equivoci di questa portata.

ARATI. Desidero dire che Marsala è direttamente interessata a questa vicenda.

PRESIDENTE. Noi comunque stiamo svolgendo queste audizioni perchè avvertiamo che c'è qualche elemento di discrepanza.

ARATI. Penso che sia di fondamentale importanza ascoltare anche l'ufficiale tecnico perchè il capo controllore non è un esperto di registrazione. La registrazione la fa il tecnico in sala Nadge.

MACIS. Signor Presidente, tornando sulla questione del provvedimento di sequestro dell'autorità giudiziaria, volevo chiedere chi doveva essere interessato - personalmente - da tale provvedimento a Martina Franca.

ARATI. Il generale Mangani, comandante del III Roc.

MACIS. Lei venne trasferito in data successiva o precedente al primo provvedimento di sequestro del 6 luglio?

ARATI. Sono stato trasferito il 3 settembre.

MACIS. Lei, generale, dal 6 luglio al 3 settembre ha avuto nozione in qualche modo di questo provvedimento dell'autorità giudiziaria? Non è mai stato informato da nessuno?

ARATI. No.

MACIS. Non l'ha appreso neanche dalla stampa?

ARATI. Sì, dalla lettura della stampa ma non in relazione a Martina Franca. In base a quanto sapevo era per Marsala e Licola. Il fatto che anche Martina Franca, come documentazione, fosse interessata, non lo sapevo.

PRESIDENTE. Non è stato detto, ma l'ordine di sequestro del giudice palermitano dice che andava sequestrato tutto il materiale che interessava l'area del Tirreno.

MACIS. D'altra parte è difficile che i giornali (adesso non lo ricordo con precisione) abbiano parlato di Martina Franca o di Licola. I giornali si saranno riferiti al sequestro della documentazione relativa all'incidente. Quindi, lei era a conoscenza di ciò per averlo quanto meno letto sui giornali?

ARATI. Sì, ne ero a conoscenza.

DE JULIO. Signor Presidente, desidero fare una precisazione rispetto a quanto ha detto prima il generale sulla questione della trasmissione da sito a sito delle tracce identificate. Mi sembra di avere capito che, per quanto riguarda la trasmissione a Martina Franca, si restringeva soltanto alle tracce significative. Per quanto riguarda, viceversa, le trasmissioni da sito a sito si riferivano a tutte le tracce e non soltanto a quelle significative.

ARATI. Sì.

PRESIDENTE. Volevo avere un chiarimento finale. Il generale ha detto che ad un certo punto Siracusa trasmetteva a Marsala, che era il centro *master*...

ARATI. Ciò in condizioni normali.

PRESIDENTE. Credevo di aver capito che quello di Siracusa fosse anch'esso un semi automatico.

ARATI. Sì, ma adesso.

PRESIDENTE. Allora non lo era?

ARATI. No, allora era in transizione.

PRESIDENTE. La mia domanda è più semplice: Martina Franca quella sera riceveva anche Siracusa direttamente o la riceveva filtrata da Marsala?

ARATI. No, l'ha ricevuto dopo l'incidente, per circa un quarto d'ora, da Siracusa, in quanto Marsala era in esercitazione, per quel quarto d'ora o 10 minuti, come dicevo, dopodichè non lo ha più ricevuto. Questo anche per rispondere alla domanda se Marsala fosse in avaria o meno. No, non lo era.

PRESIDENTE. Questo era chiaro, ma le ho fatto la domanda per sapere se vi era una trasmissione diretta o indiretta.

ARATI. Era diretta solo nel momento in cui Marsala era in esercitazione.

PRESIDENTE. Lei afferma che a Martina Franca affluivano anche i dati del fonetico manuale.

ARATI. Solo di Licola.

PRESIDENTE. Ma quando a Marsala si interrompe una ricerca del reale perchè si fa una esercitazione Synadex, rimangono aperte, per regolamento, un paio di *consolles* che fanno la registrazione in fonetico-manuale. Marsala, allora, diventa uguale a Licola. Fra i vari cambi di nastro, il ritorno, e così via, il fonetico-manuale di Marsala dovrebbe aver operato per circa 40 minuti.

ARATI. No, forse anche meno.

PRESIDENTE. Si fidi di me, generale. Potrei anche dire un quarto d'ora, ma...

ARATI. Non lo so; diciamo il tempo impegnato per svolgere l'esercitazione.

PRESIDENTE. Diciamo da mezz'ora a quaranta minuti. Le chiedo perchè in questa mezz'ora o quaranta minuti il fonetico-manuale di Marsala - lasciamo perdere cosa stava succedendo alla Synadex - non è affluito a Martina Franca. Perchè non esiste il DA1 di Marsala di quel periodo?

ARATI. Avrebbe dovuto trasmettere solo le tracce significative.

PRESIDENTE. Generale, nel frattempo, quando montano, dopo 8 minuti dalle 21,04, il nastro delle esercitazioni, fanno partire un nastro che registra sia le tracce della Synadex sia quelle reali: questo è un altro problema tra i problemi. Questo significa, comunque, che Marsala li stava vedendo entrambi, ma nel periodo precedente il DA1 doveva esistere perchè abbiamo visto che c'erano tracce anche nel periodo dell'esercitazione Synadex. Perchè allora non le doveva trasmettere? Visto che abbiamo provato che c'erano tracce, in quanto sulla Synadex si innestano ben 43 tracce, che non sono quelle della Synadex...

ARATI. 43 tracce di Marsala?

PRESIDENTE. Sì, di Marsala.

ARATI. Io non le ho mai viste.

PRESIDENTE. Anche se non erano 43, e fossero state solo 5, perchè se c'erano 5 tracce significative non...

ARATI. Le avrebbero trasmesse senz'altro.

PRESIDENTE. E allora perchè non c'è il registro anche solo per dire che non si è visto niente?

ARATI. Il registro ci dovrebbe essere. Continuo a dire che le tracce significative automatiche vengono trasmesse in automatico. Una volta interrotto l'automatico, perchè è stata iniziata una esercitazione...

PRESIDENTE. Lei, generale, ci ha detto che Siracusa non era in avaria o in manutenzione perchè trasmise in fonetico - manuale, in quanto a Marsala c'era la Synadex.

ARATI. E quindi non poteva più trasmettere a Marsala ma trasmetteva a Martina Franca.

PRESIDENTE. Però anche Marsala era in fonetico-manuale.

ARATI. Certo.

PRESIDENTE. Allora, quello che ha trasmesso Siracusa deve trasmetterlo anche Marsala in fonetico-manuale per i periodi in cui trasmette Siracusa.

ARATI. Non stiamo parlando delle stesse tracce. Se Siracusa vede una traccia nello Ionio, e la trasmette al Soc invece che a Marsala, Marsala quella traccia può benissimo non vederla.

PRESIDENTE. Alcune di queste tracce erano viste da tutte e due, tanto che si è scritto «come segnalato da sito vicino», cioè da Siracusa. Allora, lasciando da parte se siano 43 o meno le tracce, e ipotizzando che siano anche solo 5, se queste tracce le trasmette Siracusa e le registra Martina Franca, anche il fonetico-manuale di Marsala le deve trasmettere.

ARATI. Certo, se erano tracce che vedeva anche Marsala, doveva trasmetterle.

PRESIDENTE. Ultima domanda, generale. I nastri della Synadex chi li fa pervenire al sito? Come arrivano: da Martina Franca oppure no?

ARATI. I nastri delle Synadex - non vorrei essere impreciso - i nastri intersito arrivano direttamente dalla quinta Ataf; i nastri di sito credo che vengano fatti a Borgo Piave, ma di preciso non lo so. Non saprei dirle chi costruisce quei nastri.

PRESIDENTE. La ringrazio, generale, anche a nome della Commissione, per la sua collaborazione.

(La seduta, sospesa alle 11,40 è ripresa alle 11,45.)

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL MAGGIORE VITO PATRONI GRIFFI

Viene introdotto il maggiore Vito Patroni Griffi.

PRESIDENTE. Lei è il maggiore Vito Patroni Griffi. Essendo qui in divisa deduco che lei è ancora in servizio. In questo momento dove?

PATRONI GRIFFI. A Martina Franca, presso il 3° Soc.

PRESIDENTE. Sempre al Soc dall'80 al oggi? Ed era il capo controllore del Soc ed era in servizio la sera dell'incidente?

PATRONI GRIFFI. Sì.

PRESIDENTE. Prima di dare avvio alla sua testimonianza, 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 disposi-

zioni dell'articolo 372 del codice penale che prevede, contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti, la reclusione da sei mesi a tre anni.

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

Signor maggiore, lei ci ha già detto che era capo controllore la sera dell'incidente ed è tuttora in servizio al Soc.

PATRONI GRIFFI. Quella sera avevo le funzioni di capo controllore.

PRESIDENTE. Noi abbiamo bisogno della sua testimonianza per chiarire alcuni punti che finora sono rimasti oscuri. Abbiamo svolto una serie di audizioni ed oggi sappiamo quale fosse la funzione di Martina Franca nel regolamentare tutta la difesa aerea. Abbiamo avuto l'audizione dell'allora comandante, generale Mangani e, poco fa, quella del generale Arati e sappiamo come funzionava il III Roc come giurisdizione su tutta la difesa della parte meridionale del nostro territorio e di quella insulare.

Il problema che noi poniamo inizialmente è questo: noi abbiamo appreso (è stato chiarito anche in precedenza) che il Soc di Martina Franca registra in tempo reale le tracce significative che riguardano la difesa aerea sulla base di sei linee di programmazione - come ci ha spiegato il generale Arati - per cui ci sono gli aerei vip, quelli di emergenza, quelli nemici e quelli di varie categorie, ma queste tracce non riguardano mai quelle degli aerei civili che non interessano la difesa aerea e che quindi non vengono automaticamente portate su Martina Franca (cioè, in tempi normali, la traccia del DC9 non veniva riportata). Pertanto in questo momento non ci interessa il DC9 bensì le tracce significative per la difesa aerea. Abbiamo poi appreso che i radar che procedevano in automatico e in semi-automatico trasmettevano questi dati che venivano registrati su nastro, ma anche i centri che operavano in fonetico-manuale trasmettevano dati che venivano riportati in un registro DA1 anche presso il Soc. Quindi abbiamo la doppia ricezione di dati dagli automatici in nastro e dai fonetici manuali in un registro DA1. Questo è un dato corretto.

La sera del 27 giugno lei era in servizio alla *consolle*. Ci vuole raccontare come visse i primi momenti, le prime ore di quella serata?

PATRONI GRIFFI. La serata iniziò dalla prima telefonata che ho ricevuto dopo l'incidente ed era del capo controllore di Marsala che mi avvisava di avere avuto una comunicazione dal controllo di Roma per un aereo (un DC9 dell'Itavia) diretto da Bologna a Palermo che avrebbe dovuto chiamare il controllo per avere l'autorizzazione a scendere perchè doveva compiere il proprio atterraggio a Palermo e non si avevano notizie. Il controllo di Roma chiamato questo aereo non aveva ricevuto risposta, e allora, allarmato, aveva chiamato il capo controllore di Marsala per sapere se questo aereo fosse sotto controllo radar. Il capo controllore di Marsala al momento non controllava l'aereo in questione, altrimenti avrebbe già risposto istantaneamente al controllo. Allora il capo controllore di Marsala chiamò Palermo per chiedere se

per caso fosse già atterrato, magari con un anticipo sul previsto, e da Palermo risposero che al momento non sapevano niente dell'aereo e che non avevano avuto alcuna comunicazione. Allora il capo controllore di Marsala cercò di chiamare in frequenza, via radio, questo DC9. Alla chiamata sulla frequenza rispose un aereo maltese che percorreva la stessa rotta del DC9 e veniva, se non erro, da Londra ed era diretto a Malta. Allora il capo controllore di Marsala chiese al pilota di questo aereo maltese se avesse avuto qualche contatto con il DC9, ma la risposta fu negativa. A questo punto il capo controllore di Marsala chiamò me, informandomi dell'accaduto e per preallertare il soccorso aereo, cosa che ho fatto tempestivamente. Allertato il soccorso aereo, ho subito allertato - come previsto dalle nostre procedure interne - i comandanti del Roc e del Soc ed ho subito svolto una affannosa ricerca per cercare di trovare questo aereo presso Licola o presso Marsala.

PRESIDENTE. Che cosa significa, tecnicamente, affannosa ricerca?

PATRONI GRIFFI. Forse, con un certo sesto senso, mi sono reso conto che qualcosa doveva essere accaduta. Infatti, appena ho visto che i vari assistenti si scambiavano le informazioni con una certa calma, perchè fino a quel momento era stata una serata tranquilla, resomi conto subito, forse, della gravità del fatto, sono intervenuto personalmente (questo risulta anche dalle registrazioni telefoniche) presso Licola, sollecitando appunto un riscontro del plottaggio della traccia relativa al DC9 o di altre tracce eventuali ed ho pronunciato questa frase: «Datevi da fare perchè potrebbe essere successo qualcosa di molto grave». Questo risulta anche dalle registrazioni e si tratta di una frase che ho detto al momento. Ho chiesto anche a Licola di plottarmi in tabella tutto il traffico *friendly*, cosa che non era prevista perchè, come lei ha accennato prima, al Soc venivano riportate solo le tracce significative e non le tracce *friendly*. Allora, da quel momento, ho chiesto al capo controllore di Licola di farmi riportare in tabella tutto il traffico amico, *friendly*, dall'iniziale all'aereo identificato, non solo in discesa o in salita sull'aerovia A-13 famosa, ma anche entro 50-60 miglia (non ricordo bene) al di qua e al di là di quella aerovia, cioè che si abbracciasse una certa fetta di territorio proprio perchè, in quel momento, nessuno parlava di aereo caduto. Forse allora ho pensato ad un dirottamento, ad un errore di rotta, non so a che cosa ho pensato, ma è certo che ho chiesto il plottaggio non solo delle tracce sull'aerovia previsto ma anche entro una fascia abbastanza larga di 50-60 miglia. Poi non ho richiesto questo plottaggio telefonico, ho richiesto invece che mi fosse mandato per telescrivente, in modo da avere qualcosa di scritto. Questa è stata la mia prima azione.

Grazie a questa mia insistenza sono riuscito (non ricordo bene gli orari) a sapere da Licola di un velivolo plottato da loro la cui ultima battuta si fermava all'incirca su Ustica, a circa 45 miglia da Palermo. Così presi subito in considerazione questa informazione e la passai al soccorso aereo che era già in crisi perchè stava per cominciare il pattugliamento in tutto il Tirreno e, naturalmente era molto importante avere un punto di riferimento per cercare di localizzare e di restringere la ricerca. Questo è stato molto utile al soccorso aereo perchè ha

ristretto il campo di ricerca ed ha potuto procedere, e poi è successo che si è riscontrato quello che in effetti si è riscontrato.

Quindi, di mia iniziativa, ho fatto questo: a parte l'allertamento di tutte le persone interessate, ho raccolto questi dati che ho conservato ed ho consegnato la mattina dopo all'ufficio di segreteria del Soc che poi altra gente avrà analizzato.

PRESIDENTE. Quindi alla segreteria del Soc dovrebbero esistere notizie anche degli orari dell'interessamento, cioè quando lei, per telescrivente, ha chiesto i dati. Lei sa che è stato fissato a pochi secondi?

PATRONI GRIFFI. L'orario della richiesta?

PRESIDENTE. Lei sa che l'orario dell'incidente è stato fissato a pochi secondi prima delle 21 e che l'allarme, se fu dato da Ciampino, fu dato alle 21,11?

PATRONI GRIFFI. Dopo l'orario previsto per l'atterraggio.

PRESIDENTE. Le ricerche dei superstiti partirono dopo le 22. Nel frattempo lei aveva fatto una richiesta a Licola. Le voglio domandare: perchè l'ha fatta solo a Licola? Teoricamente non era più moderno l'apparecchio radar di Marsala e quindi la situazione maggiormente sotto controllo?

PATRONI GRIFFI. Non è che ho trascurato Marsala, solo che l'aereo proveniva da Bologna ed io ho parlato col primo settore perchè il radar che ha controllato per primo l'aereo era quello di Potenza Picena, a cui ho chiesto il plottaggio.

PRESIDENTE. Potenza Picena è un altro elemento che si inserisce nei nostri dati. Dov'è questa stazione radar?

PATRONI GRIFFI. Verso l'Adriatico: con precisione non so dove si trovi la località geografica. Comunque è un centro radar che effettua il *cross tell* automatico con Iacotenente.

PRESIDENTE. Quindi lei si è rivolto per primo a Potenza Picena?

PATRONI GRIFFI. Ho chiesto conferma al controllo di Roma del nominativo e tutto. Ma prima le devo spiegare l'assetto della sala operativa. Lì c'è il capo controllore con i vari assistenti ed i vari telefoni. Quando egli dà l'*input* e si decide di fare qualcosa, il capo controllore parla con l'ente, un assistente parla con un altro ente e magari un altro assistente con un ulteriore ente. Ora non so dirle se la richiesta sia stata rivolta prima a Potenza Picena, a Licola o ad altro: mentre uno parlava con un sito, un altro operatore parlava con un sito diverso.

PRESIDENTE. Comunque lei ricorda di aver domandato prima a Potenza Picena.

PATRONI GRIFFI. Certo, ed infatti mi sono meravigliato che Licola non avesse avuto in *cross tell* questa traccia, che inizialmente non mi fu data.

Preciso che Martina Franca non ha un collegamento diretto con Potenza Picena. Le comunicazioni tra questi siti avvengono tramite il 1° Soc di Monte Venda; tramite Iacotenente; tramite Licola-Poggio Ballone.

PRESIDENTE. E che Licola doveva aver ricevuto.

PATRONI GRIFFI. Certo.

PRESIDENTE. Successivamente vi siete rivolti a Marsala. Quindi, lei dice che prima doveva trasmettere i dati il centro di Potenza Picena, poi, tramite Poggio Ballone, quello di Licola ed infine quello di Marsala. Avete avuto contatti anche con Ciampino?

PATRONI GRIFFI. Ho chiamato Ciampino per avere conferma di quanto mi aveva già detto il capo controllore di Marsala.

PRESIDENTE. Lei ritiene che l'allarme originario sia stato dato da Ciampino o da Marsala?

PATRONI GRIFFI. Personalmente mi è stato dato da Marsala, ma a questo centro inizialmente è stato dato da Ciampino.

PRESIDENTE. Ovviamente in questo momento non ricorda precisamente gli orari.

DE JULIO. Dovrebbero essere registrati.

PATRONI GRIFFI. A questo punto devo fare una specificazione. Fino a questo momento ho parlato in base alla mia memoria, ma ho chiesto e avuto l'autorizzazione dal mio comandante, il colonnello Maghelli, di consultare le registrazioni telefoniche di Martina Franca, che sono state inoltrate ma non so a chi. Nel 1988 anch'io ho partecipato all'ascolto di quelle registrazioni, quando fu dato l'incarico di trasportarle su carta. Quindi ho preso nota di alcuni orari, che ora posso rendere noti, se lo ritengono opportuno. La mia richiesta di accedere a questi documenti aveva lo scopo di reperire il mio brogliaccio.

PRESIDENTE. Mi scusi, di quale documentazione doveva rimanere traccia a Martina Franca, alla quale oggi si potrebbe attingere per rinfrescare la memoria? Prima è stato chiarito che dovevano rimanere i nastri delle registrazioni radar della difesa aerea sulle tracce significative, riportate su nastro dalle registrazioni fonetico-manuali. Di queste documentazioni o serie di documentazioni cosa è rimasto?

PATRONI GRIFFI. A questo non so rispondere.

PRESIDENTE. Quindi non sa che fine abbiano fatto i nastri del Soc di quella sera?

PATRONI GRIFFI. No.

PRESIDENTE. E quando lei adesso ha fatto delle ricerche quali documentazioni ha consultato?

PATRONI GRIFFI. Come ho detto prima, nel luglio 1988 ho avuto l'incarico, con altri, di ascoltare i nastri delle telefonate.

DE JULIO. Non esiste più il brogliaccio?

PATRONI GRIFFI. Quello a cui mi riferivo prima no. Ho preso la cartella che si riferisce al caso Ustica ed ho trovato una copia del brogliaccio del capo controllore di Marsala e del *manual input operator* di Marsala, dal quale ho preso qualche dato; ma il brogliaccio di Martina Franca non c'è.

DE JULIO. E che giustificazione c'è del fatto che questo brogliaccio non ci sia più?

PATRONI GRIFFI. So che per questi documenti è previsto un tempo di conservazione. Non so dirle quanto tempo siano stati tenuti e che fine abbiano fatto perchè sono un operativo e non mi occupo di questioni di comando.

PRESIDENTE. Noi prendiamo atto di quello che lei ci dice. Cosa ha potuto ricostruire su quel materiale?

PATRONI GRIFFI. Queste sono registrazioni telefoniche tra Martina Franca e gli enti dipendenti: Marsala o Licola.

PRESIDENTE. Quindi questa cartella contiene quello che afferma Marsala.

PATRONI GRIFFI. Sono nastri nostri, di Martina Franca. Risulta che dal brogliaccio del *manual input operator* di Marsala...

PRESIDENTE. Ma allora i dati sono di Marsala.

PATRONI GRIFFI. Specifico quando i dati si riferiscono alle registrazioni telefoniche di Martina Franca o al brogliaccio di Marsala, mentre - ripeto - quello di Martina Franca non c'è.

Dal brogliaccio del *manual input operator* di Marsala risulta che la Synadex è iniziata alle 19,00 «Zulu».

PRESIDENTE. Non alle 19,04.

PATRONI GRIFFI. No, alle 19,00 «Zulu», ossia alle 21. Dallo stesso brogliaccio risulta disinserito il nastro di registrazione del traffico reale

alle 19,04. Alle 19,12 risulta inserito il nastro di registrazione per traffico Synadex (sempre dallo stesso brogliaccio). Alle 19,15 risulta una comunicazione da Roma controllo, che chiede a Marsala se controlla il volo Alitalia 870 DC9 da Bologna a Palermo.

PRESIDENTE. Alle 19,15, non alle 19,11.

PATRONI GRIFFI. Esatto. L'ultimo contatto radio risaliva alle 18,56 sull'Ambra 13 alfa. La risposta da parte di Marsala è negativa.

Ai minuti 18 risulta che Palermo chiede a Marsala se ha in contatto il DC9. La risposta è negativa.

Ai minuti 20 Marsala contattata via radio.

DE JULIO. Generale, le chiedo se potrebbe ripetere questi dati dall'inizio.

PATRONI GRIFFI. Ai minuti 21 dal brogliaccio del *manual input operator* di Marsala risulta l'inizio della Synadex, il cui orario di inizio era programmato alle 19,00, cioè alle 21,00.

Ai minuti 04 risulta disinserito il nastro di registrazione di tracce reali. Ai minuti 12 viene inserito il nastro per simulato ed ai minuti 15 c'è la comunicazione da parte di Roma controllo. Ai minuti 18 c'è una chiamata da parte di Palermo che chiede notizie sul DC9 non avendolo visto atterrare. La risposta di Marsala è negativa. Ai minuti 20 Marsala contattata via radio il maltese, KM 153, da Londra diretto a Malta. La risposta del maltese è anch'essa negativa, poichè non ha avuto alcun contatto con il DC9.

Ai minuti 21 risulta dal brogliaccio del capo controllore di Marsala che viene allertato il capo controllore del 3° Soc, cioè io, per allertare successivamente il soccorso aereo. Siamo ai 21.

Ai minuti 22 il capo controllore del 3° Soc allerta il soccorso aereo e chiede le prime informazioni a Licola. Ai minuti 23 il capo controllore del 3° Soc allerta l'Adoc, il nostro comando superiore. Ai minuti 23 questo risulta dal registro del capo controllore di Marsala - c'è l'ordine di stop della Synadex. Quindi ai minuti 23 il capo controllore di Marsala ha dato l'ordine di interrompere la Synadex.

Ai 25 è stata realmente interrotta la Synadex come risulta dal brogliaccio del *manual input operator*. Ai minuti 25 viene inserito di nuovo il nastro di registrazione del traffico reale, che era stato precedentemente tolto. Ai minuti 28 Siracusa comunica al 3° Soc che riprende a trasmettere il proprio traffico a Marsala. Perché?

Era previsto che quando un sito *master*, perchè Marsala era sito *master* su Siracusa, effettuava la Synadex... tengo però a fare una precisazione. L'autorizzazione per una Synadex non è un fatto che riguarda due persone, il capo controllore del Soc ed il capo controllore del sito interessato, ma è un'autorizzazione che, come saprete, viene dall'alto ed il capo controllore del Soc dà soltanto l'ultima autorizzazione perchè potrebbe avere nella propria area qualcosa che non permette la realizzazione della Synadex. Devo inoltre aggiungere che il sito, oltre ad avere l'autorizzazione al momento dell'esecuzione, trasmette dei messaggi operativi al Soc e questo li rimbalza agli enti

superiori. In tali messaggi dice che il *computer* del sito interessato da una determinata ora ad un'altra ora non è operativo per il sistema difesa aerea, perchè è asservito alla simulazione, alla esercitazione Synadex.

PRESIDENTE. Maggiore, non è operativo per la parte delle sue *consolles* legate alla Synadex, ma due *consolles* rimangono operative.

PATRONI GRIFFI. La *consolle* resta senz'altro operativa per il fonetico-manuale.

PRESIDENTE. Quindi non viene del tutto accecato.

PATRONI GRIFFI. No. Io parlo di *cross-tell*, anzi in questo caso di *forward tell* perchè abbiamo la trasmissione dal sito radar al Soc, quando la trasmissione è in face ascendente viene definita *forward-tell*, la *cross-tell* è tra siti dello stesso livello.

La lettura, quindi, era sulla *consolle*, però la trasmissione al Soc era in fonetico-manuale durante la Synadex. Con questi messaggi si dice che il computer sta giocando per la Synadex e che ha inizio una procedura, definita *it-pocket*, con cui il sito o i siti trasmettono al Soc solo traffico significativo, ma in penetrazione, ad esempio X-ray, quindi un numero molto limitato di tracce proprio perchè la trasmissione avviene in fonetico. Sono previsti dai manuali, quindi è una cosa che ci viene ordinato di fare.

DE JULIO. La cronologia che lei ci ha fornito è stata desunta, mi è parso di capire, dal brogliaccio del *manual input operator*.

PATRONI GRIFFI. Del *manual input operator* di Marsala e del capo controllore.

DE JULIO. I dati cui lei ha fatto riferimento vengono registrati solo su questo registro o anche su altri, sempre di Marsala?

PATRONI GRIFFI. Questo dati cui mi sono riferito riguardano una dipendenza *manual input operator*-capo controllore, e quindi il capo controllore dà l'ordine e registra sul proprio brogliaccio. Ordinato l'inizio, il *manual input operator* registra a sua volta sul proprio brogliaccio: «ricevuto dal capo controllore ordine di inizio Synadex».

DE JULIO. Ad esempio, la notizia della richiesta di Roma se si è controllato, e via dicendo, a chi compete?

PATRONI GRIFFI. Questo viene registrato sul registro del capo controllore di Marsala che ha ricevuto la comunicazione ed una volta che Marsala ha rimbalzato a me l'informazione questa viene registrata... anche sul mio brogliaccio.

DE JULIO. Il rapporto del servizio di sala operativa che noi abbiamo è un'altra cosa?

PATRONI GRIFFI. Il rapporto del servizio è il brogliaccio degli avvenimenti cronologici che avvengono nell'arco del servizio. Penso che sia quello.

DE JULIO. Poichè alcuni dati che lei ha citato coincidono esattamente ed altri no, vorrei chiederle alcuni chiarimenti.

Dei primi dati che lei ha citato: 19.00, 10.04, 19.12, qui non c'è assolutamente traccia. Alle 19.15 Roma chiede se è stato controllato JK-870 e questo dato coincide. Alle 19.18 Palermo chiede se è stato controllato JK-870 ed anche questo dato coincide.

Viceversa, alle 19.20 c'è un altro dato rispetto a quello che lei ha citato e che vedo registrato alle 19.25, cioè il check radio con Km 153; mi sembra che lei lo abbia citato ai 20, mentre qui c'è scritta un'altra cosa.

Tutti gli altri dati, quali l'ordine di stop della Synadex ed altri, non sono qui assolutamente riportati. Le mostro questi documenti in modo che lei ci possa spiegare qual è la differenza.

PATRONI GRIFFI. Questa è la fotocopia del brogliaccio del capo controllore.

DE JULIO. Che è cosa diversa rispetto a quella che lei ha controllato.

PATRONI GRIFFI. Adesso non le so dire se è diversa o non è diversa.

PRESIDENTE. Questi dati verranno comunque messi a verbale.

PATRONI GRIFFI. Sono stato autorizzato dal mio comandante, quindi non ho alcun problema.

Abbiamo detto che ai minuti 25 è stato nuovamente inserito il nastro reale. Ai 28 Siracusa comunica al 3° Soc che riprende a trasmettere a Marsala.

Quando c'è la Synadex - poichè il sito interessato trasmette in fonetico-manuale - per non avere un aggravio di tracce, il sito subordinato trasmetteva al Soc ed a questo competeva l'identificazione di questo traffico.

PRESIDENTE. Se il centro radar di Siracusa fosse stato in manutenzione...

PATRONI GRIFFI. Non era in manutenzione.

PRESIDENTE. Ma se lo fosse stato, il giorno 27, lei avrebbe dovuto saperlo?

PATRONI GRIFFI. Sì, avrei dovuto saperlo. In più le posso dire che se fosse stato in manutenzione Marsala non avrebbe effettuato la Synadex, non ci sono dubbi.

PRESIDENTE. Questa è una dichiarazione molto importante.

PATRONI GRIFFI. Ai minuti 32 Licola comunica al Soc di avere...

DE JULIO. Può ripetere cosa è accaduto ai minuti 28?

PATRONI GRIFFI. Ai 28 minuti Siracusa comunica al 3° Soc che riprende a trasmettere il proprio traffico a Marsala. Infatti stava trasmettendo a noi a causa dell'esercitazione Synadex in corso appunto a Marsala.

Ai 32 Licola comunica al Soc di aver controllato in «papachilo 0010» una *friendly* «alfa golf 266» subito dopo persa in questa stessa posizione che aveva stimato Ponza alle 18.50.

Ai minuti 41 il Soc chiede a Licola di riportare in tabella anche tutto il traffico *friendly* che non era previsto e chiede inoltre di inviare per telescrivente il plottaggio di tutte le tracce avvistate sull'Ambra 13 e di tutte quelle comprese entro le 60 o 50 miglia ad est e ad ovest dell'aerovia.

Ai 55 il Soc chiede di nuovo a Palermo, sulla «Rita», ulteriori notizie sul DC9 e non c'è nessuna risposta.

PRESIDENTE. Signor maggiore, sono grato per questa ricerca che lei ha svolto. Tra l'altro risulta che lei si sia impegnato in questa ricerca anche perchè fu uno dei pochi ad allarmarsi immediatamente, rompendo un'atmosfera di quiete che sembrava esserci. Tuttavia, man mano che si andava avanti nella ricerca, si acquisiva la consapevolezza che si era verificato un disastro. Ora, al di là degli orari che lei ha citato, lei rimase in servizio tutta la notte?

PATRONI GRIFFI. Sono rimasto fino alla mattina dopo.

PRESIDENTE. In collegamento con il soccorso aereo?

PATRONI GRIFFI. Il soccorso aereo era sullo stesso piano, anche se in una sala diversa.

PRESIDENTE. A questo punto scattò veramente l'allarme? Ci sono stati comandanti partiti in licenza nei giorni successivi ed allora non riusciamo a capire se quello che si è dimostrato essere un grave disastro aereo, avendo causato 81 vittime, abbia determinato un effettivo allarme all'epoca. Questo stato di allarme non poteva finire alle 21,50. Ci sarà pure stata una rilettura dei dati, un controllo a posteriori o delle riunioni nei giorni successivi.

Le sono grato per averci riferito di essersi allarmato, però vorrei sapere chi nei giorni immediatamente seguenti si occupò del problema con la dovuta attenzione. Avete tenuto delle riunioni? Avete avviato dei tentativi di approfondimento?

Abbiamo poi chiarito che c'è un settore separato per i dati che Martina Franca riceveva per la difesa aerea e che immagazzinava nei suoi nastri e registri. Però siamo sempre alla ricerca di questi nastri immagazzinati dal centro di Martina Franca. Ora, se si verifica un incidente relativo ad un aereo civile che voi non seguite...

PATRONI GRIFFI. Non lo seguivamo come Soc.

PRESIDENTE. Certamente, però avrebbero potuto esserci delle tracce nelle vicinanze di aerei che vi riguardavano, rientrando in una delle sei categorie classificate.

PATRONI GRIFFI. Avremmo acquisito quelle tracce.

PRESIDENTE. Un problema riguarda le tracce relative ad aerei con a bordo dei vip. Ma questo sarà oggetto di una successiva domanda.

Si verificava comunque un immagazzinamento dei dati della difesa aerea. Ora, quella sera lei allertò prima Licola e poi Marsala per farsi inviare dati sovrapponibili agli altri in modo da avere conoscenza di quanto era successo. Ebbe risposta da entrambi i centri radar? Queste risposte furono trasmesse via telescrivente la sera stessa? Ci risulta abbia ricevuto una risposta da Licola: e da Marsala?

PATRONI GRIFFI. Dalle 9.00 in poi, da quando siamo stati allertati, ci siamo accorti che c'era qualche problema sui collegamenti. La mia voce è registrata una volta sulla linea «Rita», che non è un collegamento operativo, ed un'altra volta su un nastro Soc-Licola, vale a dire un nastro su cui furono registrate contemporaneamente la mia conversazione con il capo controllore di Marsala e quella del mio assistente con Licola. Una registrazione diretta del mio collegamento con il capitano Ballini a Marsala non esiste. Oltre che sulla linea «Rita», la mia voce è registrata sul suddetto nastro, perchè evidentemente, mentre il mio assistente parlava con il suo collega di Licola, in sottofondo la mia voce si sentiva in quanto ero lì vicino e parlavo forte.

DE JULIO. Come mai si sentivano entrambe le comunicazioni?

PATRONI GRIFFI. Avevamo in sala un centralino con cinque linee, ma con la possibilità di parlare solo con due centri. Sullo stesso centralino uno parlava con Licola e l'altro con Marsala. Personalmente utilizzavo la linea «Rita» e siccome ero vicino all'assistente si sentiva anche la mia voce. Sulla linea «Rita» però, oltre alla mia voce, si sente anche quella del capitano Ballini.

DE JULIO. E sul nastro?

PATRONI GRIFFI. Sull'altra registrazione si sente solo la mia voce e si capisce che sto parlando con il capitano Ballini.

Dopo aver eseguito questa raccolta di dati, come difesa aerea avevo ben poco da fare.

PRESIDENTE. Lei allertò il soccorso aereo su sua iniziativa. Conosciamo gli orari dell'intervento del soccorso aereo, ma questo è un altro problema.

PATRONI GRIFFI. Allertai il soccorso aereo, ma non avevo idea che il velivolo fosse caduto.

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PRESIDENTE. Acquisire dati da Licola e da Marsala significa fornire elementi precisi al soccorso aereo. Con quali tempi ricevette le risposte che aveva richiesto?

PATRONI GRIFFI. La prima risposta l'ho già fornita. Il plottaggio di altri dati che cercai sulle altre tracce intorno ad Ambra 13 mi arrivò durante la notte per telescrivente.

PRESIDENTE. Nella cartella che lei ha consultato questi dati ci sono ancora?

PATRONI GRIFFI. Tra le carte che ho consultato questi plottaggi non ci sono.

MACIS. Chi aveva la custodia di questa cartella?

PRESIDENTE. Sembra si tratti di una cartella in deposito al comando.

PATRONI GRIFFI. Pur non avendone presa visione, so che c'erano richieste di documenti anche da parte della Magistratura. Il comandante mi ha detto che tutta la documentazione è stata regolarmente fornita e mi ha autorizzato a portare certi dati in questa sede.

MACIS. Ed il suo brogliaccio?

PATRONI GRIFFI. Il mio brogliaccio non c'è in quella cartella.

MACIS. Ha una spiegazione?

PATRONI GRIFFI. Del mio brogliaccio non so che dire. Sono un operativo e, finito il mio turno, non so più nulla.

Anche perchè di questo fatto (credo che lei voglia sapere questo) quando già era evidente la tragedia che si era verificata durante la notte, ho lasciato tutto...

MACIS. E la cartella?

PRESIDENTE. La cartella che lei ha visto.

PATRONI GRIFFI. I documenti che ho visto sono in possesso del comando del 3° Roc.

PRESIDENTE. Il brogliaccio lei lo ha cercato ma non c'è.

PATRONI GRIFFI. Il brogliaccio non c'è.

PRESIDENTE. Lei ha visto se sono allegati i nastri della registrazione della difesa aerea?

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MACIS. Signor Presidente, mi riferivo alla documentazione dell'epoca e quindi alla documentazione che raccoglieva tutto il complesso della situazione di quel giorno (suppongo compreso il brogliaccio). Volevo chiedere chi aveva la responsabilità all'epoca e doveva custodire tale documentazione.

PATRONI GRIFFI. Il brogliaccio una volta ultimato viene preso in consegna dal comando-segreteria del Soc e mantenuto nei termini previsti che non so quali siano.

MACIS. La prego di rispondere alla domanda. All'epoca chi aveva quella documentazione?

PATRONI GRIFFI. Una volta avvenuto l'incidente e una volta che era già partita l'inchiesta, tutte queste cose le doveva avere l'ufficio operazioni del 3° Roc. Il comando ha e aveva la responsabilità di custodire, di trasmettere o di fare qualsiasi cosa.

MACIS. Il comandante chi era?

PATRONI GRIFFI. All'epoca il comandante era il generale Mangani del 3° Roc.

PRESIDENTE. Noi siamo sempre entrati in crisi tecnica quando si è parlato di tracce di aerei che venivano seguite... a Martina Franca. Come difesa aerea (e poi ce lo può confermare), i radar di Marsala e di Licola avevano degli ostacoli oggettivi di visione al di sotto di una certa quota?

PATRONI GRIFFI. Marsala sì.

PRESIDENTE. Lei ci può spiegare quando nasce un problema di non visione verso il nord di Marsala, a che quota?

PATRONI GRIFFI. A tale proposito, dati precisi non ne posso dare. So che sono state fatte delle prove per stabilire ciò, ma non sono a conoscenza dei risultati.

PRESIDENTE. Lasciando perdere per un momento il DC9, volevo chiedere: se un caccia nemico vola al di sotto di una certa quota per Marsala e al di sotto di una certa quota Licola (perchè ha il monte Epomeo davanti, se non sbaglio), ciò acceca la difesa?

PATRONI GRIFFI. Per Marsala soltanto ed esclusivamente per quanto riguarda la provenienza da nord.

PRESIDENTE. Parlo proprio per la provenienza da nord. Il DC9 proveniva da nord.

PATRONI GRIFFI. C'è un cono d'ombra (si chiama in questo modo).

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PRESIDENTE. C'è un punto in cui i due radar, al di sotto di una certa altezza, sono ciechi.

PATRONI GRIFFI. A quel punto però già Licola non acquisisce più.

PRESIDENTE. Però se l'aereo voleva a 26.000 piedi l'avrebbero visto sia Licola che Marsala.

PATRONI GRIFFI. Non c'è dubbio.

PRESIDENTE. Il cono d'ombra comincia molto più in basso?

PATRONI GRIFFI. Sì, molto più in basso.

PRESIDENTE. È importante acquisire ciò perchè l'incidente è avvenuto ad una quota alta e quindi non c'erano coni d'ombra. (*Il Presidente mostra la cartina della portata dei radar della difesa aerea del 1980 al Maggiore Patroni Griffi*). Maggiore, questa è la copertura di Marsala con il cono d'ombra. Qui l'esplosione dell'aereo risulta essere nel cono d'ombra, ma siccome volava a 26.000 piedi non c'era cono d'ombra. La stessa cosa viene fatta per Licola. Quindi questo è un problema. Le volevo domandare per quale motivo la portata di Siracusa è così inferiore a quella di Marsala. Altre persone ci hanno detto che non era inferiore.

PATRONI GRIFFI. La portata di Siracusa all'epoca doveva essere uguale a quella di Marsala (in base a quanto mi risulta).

PRESIDENTE. Doveva essere uguale a quella di Marsala e invece risulta la metà. Licola che portata aveva?

PATRONI GRIFFI. Quella che risulta dal documento è piccola.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda Potenza Picena che cosa faceva?

PATRONI GRIFFI. Potenza Picena effettua il *cross-tell* automatico con Iacotenente e Poggio Ballone.

PRESIDENTE. Allora per quanto riguarda la copertura alla quota di Licola (se questa la chiudiamo perchè non c'è il cono d'ombra) tutte e due registravano alle 21 e tutte e due potevano vedere.

PATRONI GRIFFI. È esatto.

PRESIDENTE. Anche lei riconosce che questo non era in manutenzione?

PATRONI GRIFFI. Sì.

BOSCO. Mi scuso per non avere ascoltato dall'inizio le dichiarazioni del maggiore. Comunque credo di avere capito che lei ha registrato nel corso della sua attività alcuni *plots* che venivano indicati dai vari siti radar.

PATRONI GRIFFI. Dovrebbe essere più chiaro perchè per *plots* si intende *plot* radar.

BOSCO. Volevo capire a che cosa sono riferiti i dati che lei ha citato.

PATRONI GRIFFI. Sono delle registrazioni telefoniche tra Martina Franca e i siti radar dipendenti. In più c'è qualche dato preso dal brogliaccio del *manual input operator* di Marsala e del capo controllore di Marsala.

BOSCO. Dal brogliaccio di che cosa?

PATRONI GRIFFI. Dal brogliaccio di servizio.

BOSCO. Dati di che cosa?

PATRONI GRIFFI. Dati per quanto riguarda l'inserimento del nastro, il disinserimento del nastro, stop Synadex e inizio Synadex.

BOSCO. Da dove li ha presi questi dati?

PATRONI GRIFFI. Li ho letti nella cartella di cui abbiamo parlato.

PRESIDENTE. Dove c'è il brogliaccio di Marsala, ma non c'è il suo degli appunti presi quella sera.

PATRONI GRIFFI. Durante il servizio tutto ciò che avviene, anche le cose più insignificanti, vengono registrate a mano in ordine cronologico su questi brogliacci. Sono dei registri su cui dall'inizio del servizio fino alla fine qualsiasi cosa succede, qualsiasi conversazione tra un ente e l'altro viene riportato. A fine servizio viene firmato dal capo controllore.

BOSCO. Allora che cos'è che manca?

PATRONI GRIFFI. Il mio brogliaccio e mi riferisco a Martina Franca.

PRESIDENTE. Il Maggiore era in servizio quella sera e la sera ha fatto un brogliaccio.

BOSCO. Questi dati da dove provengono?

PRESIDENTE. Provengono dalle telefonate, dalle registrazioni delle telefonate e dal brogliaccio di Marsala.

. BOSCO. Perché avrebbe importanza - se ha importanza - questo brogliaccio?

PATRONI GRIFFI. Con il mio brogliaccio avrei potuto dire quello che ho fatto, quello che non ho fatto; avrei potuto portare delle prove molto più precise in quanto di solito sono molto scupoloso nel registrare tutto quello che faccio e sento durante il mio servizio. Quindi sono certo che nel mio brogliaccio avrei trovato di tutto: quello che ho fatto, quello che non ho fatto e quello che magari avrei dovuto fare.

BOSCO. Che altro c'era di importante al di là dei dati radar che ha registrato Marsala? La registrazione è stata fatta su un nastro; dal nastro poi viene fatto il tabulato.

PATRONI GRIFFI. Parla delle tracce?

BOSCO. Sì.

PATRONI GRIFFI. È stato fatto da Marsala.

BOSCO. In più ci sono le conversazioni telefoniche?

PRESIDENTE. Senatore Bosco, il problema è questo. Il maggiore, come capo controllore (e come tutti i capocontrollori) alla sera registra di volta in volta quello che fa, e chi è più scrupoloso inserisce di più. Abbiamo delle copie di questi brogliacci. Il suo brogliaccio di quella sera non c'è più.

BOSCO. Ho capito, ma noi stiamo dando rilevanza...

PRESIDENTE. Non stiamo dando rilevanza... Prendo atto che sono scomparsi i nastri di registrazione della difesa.

BOSCO. Come sono scomparsi?

PRESIDENTE. Non li abbiamo.

BOSCO. Non li abbiamo perché non abbiamo neanche quelli di Ciampino.

PRESIDENTE. Non li abbiamo nelle carte; non li ha nessuno. I nastri di Martina Franca, il DA1 non li ha visti nessuno.

BOSCO. Ma i nastri di Marina Franca - vorrei chiarirlo a me stesso, non intendo fare osservazioni a lei, ma come dicevo, fare un chiarimento a me stesso, perché sono interessato prima di tutto io ad avere le idee chiare - non possono che contenere tutto ciò che viene trasmesso dai siti radar automaticamente. E siccome noi abbiamo quello che ci è trasmesso da Marsala...

PRESIDENTE. No, senatore Bosco, io ho bisogno di avere una doppia lettura, se è possibile.

BOSCO. Questo non lo metto in dubbio, ma certamente abbiamo quello che è stato trasmesso da Marsala.

PATRONI GRIFFI. Parte di quello, perchè solo le tracce significative arrivano a noi, per cui solo quelle sono registrate.

BOSCO. Ma poichè abbiamo tutto ciò che è stato inserito nel nastro di Marsala, e parte di questo tutto...

PRESIDENTE. Senatore Bosco, mi consenta, Martina Franca riceveva sui suoi nastri non solo Marsala, ma tutti i centri radar in automatico. L'importanza di avere questi nastri - speriamo che ci siano - e di vederli è che così registrava anche il fonetico-manuale, cioè il DA1, di quei centri radar che operavano in fonetico manuale. Siccome quella sera in fonetico-manuale operava Licola, operava Siracusa, e doveva operare quella parte di Marsala, anche i DA1 di questi 3 centri non ci sono, per lo meno non ci sono nelle carte. Non li abbiamo trovati da nessuna parte; ci saranno e spero bene che li troveremo.

Il maggiore ci ha detto che, quando è stato autorizzato a guardare nella cartella, quel suo brogliaccio che gli avrebbe consentito di essere più preciso non l'ha trovato.

BOSCO. Ma io, Presidente, non sto contestando le sue affermazioni, non mi sono mai permesso di farlo. Non c'è un problema di questo genere. Voglio solo dire a me stesso, e se mi è consentito ad alta voce, che i dati che avrebbero dovuto trovarsi su questo nastro di Martina Franca non possono essere altro che i dati che provengono dai vari siti radar. Questo credo sia confermato.

BOATO. Ma quel che diceva il Presidente è un dato di fatto. Inoltre, sarebbe stato utile un confronto.

BOSCO. Ho capito, senatore Boato. Allo stato, però, non possiamo prescindere dal fatto che tutto quello che avremmo dovuto trovare nel nastro di Martina Franca è la somma dei dati delle sei categorie che provengono dai siti radar della difesa aerea.

Siccome però abbiamo anche i nastri che sono stati acquisiti, e non era compito nostro acquisirli ma li ha acquisiti la Magistratura, e ci sarà stata una valutazione del magistrato all'epoca, per cui non ha richiesto, com'è risultato chiaro, prima, che il nastro di Martina Franca...

PRESIDENTE. Noi non possiamo sindacare l'operato della Magistratura, certo. Ma dobbiamo chiarire quello che noi dobbiamo cercare.

BOSCO. Il magistrato non ha chiesto mai il nastro di Marina Franca e nessuno glielo ha mai dato.

PRESIDENTE. Ma, senatore, Bosco, se permette, io che presiedo una Commissione la quale ha i poteri della Magistratura, vorrei vedere i nastri di Marina Franca.

TOTH. Lei, durante le dichiarazioni che ha reso stamattina, ha parlato di un aereo maltese al quale ci si è anche rivolti per avere informazioni nella immediatezza della scomparsa dei segnali relativi al DC9.

Questo aereo maltese, se non ho sentito male, lei lo ha definito, tra le sigle che vengono indicate, Kilomike. È vero? E come mai lo avete definito Kilomike?

PATRONI GRIFFI. Questo è il nominativo che hanno le compagnie di Malta.

TOTH. Quindi era un aereo dell'Air Malta. Era un aereo di linea?

PATRONI GRIFFI. Sì, era un Kilomike 153, per la precisione.

TOTH. E da dove veniva?

PATRONI GRIFFI. Veniva da Londra con destinazione Malta e percorreva la stessa rotta.

TOTH. Era un Boeing?

PATRONI GRIFFI. Sì, se non sbaglio era un Boeing.

TOTH. A che distanza si trovava al momento del disastro?

PATRONI GRIFFI. Non glielo so dire. Comunque il controllo dovrebbe avere questi dati.

TOTH. Si trattava quindi di un aereo di linea? Glielo chiedo perchè abbiamo sentito che la sigla Kilo indica la presenza di personalità.

PATRONI GRIFFI. Ma quel Kilo è una designazione, e fanno parte di due categorie di codici completamente diverse, questo è un nominativo e quello una designazione.

DE JULIO. Lei ci ha detto che alle 19,28 Siracusa riprende a trasmettere a Marsala. Può chiarire un pò meglio questa cosa? Le chiedo di confermare se ho capito bene o meno: quando il sito entra in esercitazione *Synadex* allora il centro radar Slave, - così mi sembra si chiami - anzichè passare per il *master* trasmette direttamente a Martina Franca.

Di fatto, Marsala non riprende a funzionare integralmente, nel sistema Nadge, per quanto ne sappiamo, al 19,28 ma alle 19,46 - non ricordo esattamente -, comunque molto più tardi. Come mai alle 19,28 Siracusa riprende a trasmettere direttamente a Marsala?

PATRONI GRIFFI. Posso solo dire che, con questa comunicazione che alle 19,28 Siracusa fa al Soc e che riprende attraverso Marsala, s'intende solo una cosa: che Marsala è ritornata in Alfa, cioè in modo automatico, ossia con il computer, e quindi Siracusa riprende a trasmettere le tracce che vengono poi inserite manualmente nel computer di Marsala.

DE JULIO. Qui però c'è una contraddizione rispetto a quello che a noi risulta, perchè in effetti Marsala riprende a funzionare in modo automatico, ben più tardi.

PATRONI GRIFFI. Quando si dice: «Stop *Synadex*; inserito nastro reale», siamo alle 19,25. Alle 19,25 era inserito il nastro di registrazione per tracce reali, il che significa Marsala era pronta a lavorare in automatico.

DE JULIO. A noi invece risulta che vi sono ben 22 minuti di attesa prima che si ricominci.

PRESIDENTE. Per questo abbiamo insistito molto oggi su questi orari.

PATRONI GRIFFI. A queste comunicazioni, a queste operazioni, seguono dei messaggi, che non so se si possano trovare, ma credo che si possano trovare difficilmente, perchè si tratta di messaggi operativi, che riflettono la situazione operativa dei vari siti. Per esempio, se «campo» ha ripreso a trasmettere - e questo dovrebbe essere un nome convenzionale - a Marsala, ha fatto a noi, quindi a Martina Franca, un messaggio operativo in cui si dice questo; Marsala a sua volta, ha trasmesso un altro messaggio operativo, in cui dice che riprende a lavorare in automatico e in cui dice anche che sono finite le procedure di trasmissione al Soc di tracce solo in penetrazione, e che quindi anche il computer ritorna ad essere operativo per il sistema di difesa aerea, messaggi che dal Soc vengono rimbalzati anche alla catena Nato.

PRESIDENTE. Questi messaggi che non sono, perchè non lo abbiamo più, nel suo brogliaccio, sono stati registrati altrimenti non nel brogliaccio ma in modo ufficiale?

PATRONI GRIFFI. Ci sono degli stampati per quanto riguarda i vari tipi di messaggio.

PRESIDENTE. Nella cartella ci dovrebbero essere ancora tutti i messaggi.

PATRONI GRIFFI. Ora non lo so.

PRESIDENTE. Ma all'inizio dovevano esserci.

PATRONI GRIFFI. Sì, all'inizio c'erano i messaggi registrati.

DE JULIO. È lei che ha dato l'autorizzazione all'avvio della *Synadex*? O, perlomeno, competeva a lei?

PATRONI GRIFFI. L'autorizzazione ultima, come ho detto prima, competeva a me, perchè avrei potuto avere nell'area di mia responsabilità una situazione aerea che non mi permetteva l'esecuzione della *Synadex*.

Per quanto riguarda l'effettiva autorizzazione - in merito alla quale avrei tenuto a fornire una risposta molto precisa - è stato questo il motivo che mi ha spinto a cercare il mio brogliaccio. Di questo - ripeto - non ho memoria. La mia memoria scatta dal momento in cui è scoppiato l'allarme. Il brogliaccio, come dicevo, non l'ho trovato, comunque posso precisare che se l'autorizzazione mi è stata regolarmente richiesta, senz'altro l'ho concessa, perchè non c'era nella nostra area...

DE JULIO. Mi consenta, non procediamo su «se».

PATRONI GRIFFI. Non è un «se». Non posso dire sotto giuramento che l'ho autorizzato, perchè non ricordo e non l'ho trovato scritto. Tuttavia, ricordo benissimo che nella mia area il traffico che veniva riportato dai siti radar rientrava nei normali schemi di traffico. Per questo, non avrei avuto alcun motivo per non autorizzare a una *Synadex*, anche perchè per fare questo occorre motivarlo non solo al sito che deve eseguirla, ma anche agli enti che l'hanno autorizzata.

DE JULIO. C'è anche questo problema, ma il nostro problema in questo momento non è quello di sapere qual era la situazione aerea alle 19,59, per cui le sembra ovvia la risposta che ci dà: «se mi avessero chiesto, data la situazione aerea di normalità, avrei dato l'autorizzazione».

Desidererei sapere se, per quanto è a sua conoscenza e per quanto può far ricorso alla sua esperienza, le esercitazioni, come ci è stato detto, partono comunque dietro un OK del Soc.

PATRONI GRIFFI. Lo confermo.

DE JULIO. Quindi diciamo che di queste autorizzazioni c'è una registrazione, come c'è registrazione di qualunque sciocchezza avviene - come lei diceva - in sala operativa.

PATRONI GRIFFI. Sul mio brogliaccio sarà sicuramente scritto.

DE JULIO. Però lei ha ascoltato anche le registrazioni telefoniche. Quindi, non avendo trovato il brogliaccio, lei avrebbe dovuto riscontrare almeno dalle registrazioni telefoniche l'autorizzazione.

PATRONI GRIFFI. Ho detto prima che non ci sono state registrazioni telefoniche dirette con Marsala, o perchè il nastro non ha funzionato, o per qualche avaria temporanea. Non ci sono registrazioni dirette con Marsala. Le uniche mie conversazioni con Marsala sono

sulla «Rita», collegamento non operativo, e su quel famoso nastro di Martina Franca-Licola.

DE JULIO. Lei era lì quella sera. Quindi lei è certamente consapevole del traffico significativo che c'era quella sera. Ce lo può descrivere?

PATRONI GRIFFI. Per quanto riguarda il traffico significativo, delle zombie pianificate non posso avere memoria perchè sono normali voli di linea che percorrono, su autorizzazione dello Sma e con regolare piano di volo, tutto il territorio nostro. Dobbiamo seguire queste tracce che mi vengono riportate perchè fanno parte del riporto obbligatorio, ma non posso ricordare quante di queste tracce vi fossero.

PRESIDENTE. Però se ci fossero state quella sera avrebbero dovuto essere registrate nei nastri di Martina Franca?

PATRONI GRIFFI. Sì, sui nastri o sui registri DA1, perchè sono tracce di riporto obbligatorio e fanno parte delle tracce che vengono riportate a Martina Franca.

Di altre tracce significative, per esempio i Vip o i Kilo, queste tracce vengono riportate anche a Martina Franca non in procedura *High Pocket*.

PRESIDENTE. Quindi, se ci fosse stato in giro un aereo kilo, sarebbe stato registrato.

PATRONI GRIFFI. Sì, sui nastri ma anche sul mio brogliaccio.

Per quanto riguarda altre tracce significative, ne sono sicuro, non ho dubbi, cioè tracce *uniform*, *x-ray* sono certo - lo posso garantire - che nell'area del III Soc non vi era nessuna di queste tracce. C'erano soltanto tracce identificate anche perchè dico subito che un capo controllore di un sito (dico questo in più) non tiene per sé tutta la responsabilità e quando c'è una traccia *uniform* o *x-ray* il capo controllore del sito *master* deve intraprendere una azione tattica. A quel punto, abitualmente, anche per comodità, riversano subito immediatamente...

DE JULIO. Anche sulle tracce *uniform*?

PATRONI GRIFFI. Certo, è prevista l'azione tattica, ma si guarda anche alla provenienza perchè ci sono tipi diversi di *uniform*. Ci può essere una *uniform* che può nascere sul territorio, che viaggia in aerovia, che si ritiene per esperienza che possa essere decollata da qualche aeroporto e, secondo le esigenze o la disponibilità potrebbe non essere necessaria l'azione tattica. Ci sono altre *uniform*, in alcuni altri posti, non in aerovia e in altri voli, in cui è obbligatoria l'azione tattica. Quindi, se il capo controllore di Marsala avesse avuto una traccia *uniform* (per non parlare di *x-ray* perchè sarebbe assurdo), certamente l'avrebbe trasmessa a noi, se non altro anche per scaricarsi un po' di responsabilità e per coinvolgerci in questa responsabilità. Quella sera, in quel momento non c'erano tracce significative di questo

genere, cioè di uniform, di *x-ray* o di altro. Ci saranno state senza dubbio delle tracce zombie pianificate, regolarmente autorizzate. Parlo di tracce che i siti radar mi riportavano. Non avevo i radar quindi non avevo una visione generale.

DE JULIO. Lei, comunque, dice che le sembrerebbe strano che un centro radar non le comunicasse una traccia significativa.

PATRONI GRIFFI. Sarebbe assurdo.

DE JULIO. Non potrebbe, al limite, escludere che qualcosa non le fosse stato comunicato.

Quindi, in base ai suoi ricordi e a quello che ritiene ragionevole, lei dice che quella sera ci potevano essere solo tracce zombie, che lei non ricorda.

PATRONI GRIFFI. Potevano esserci come potevano non esserci, ma escludo assolutamente le tracce di *uniform* o *x-ray* perchè mi sarebbero state sicuramente riportate ed avrebbero richiesto tante azioni da parte mia. Per quanto riguarda invece le tracce kilo, non glielo so dire con certezza. Su questo non posso essere categorico come sono stato in precedenza.

DE JULIO. Se ci fossero state delle tracce significative sarebbero state registrate e avrebbero dovuto essere consegnate alla Magistratura perchè, a quanto ci risulta, il III Soc fu informato che c'era questo ordine di sequestro. Lei è a conoscenza di questa comunicazione e fu coinvolto in questa cosa?

PATRONI GRIFFI. Dal 28 mattina non sono stato più interessato al problema perchè l'analisi dei dati da me raccolti è stata compiuta da altri, non da me. Io ho continuato la mia rotazione come ufficiale operativo ed altra gente, altri ufficiali hanno compiuto l'analisi dei dati da me richiesti e raccolti.

DE JULIO. Non le risulta, quindi, che queste registrazioni siano state inoltrate.

PATRONI GRIFFI. Mi è stato detto dall'attuale comandante del 3° Roc che tutto quello che è in loro possesso è stato tutto rimbalzato, però non saprei dirle a chi.

DE JULIO. Le risulta che fu fatta a Martina Franca la lettura dei nastri di Ciampino?

PATRONI GRIFFI. Per lo stesso motivo che ho detto prima devo dire no, perchè, ripeto, delle pratiche di ufficio a livello di comando non sono io chiamato a rispondere.

DE JULIO. E chi dovrebbe essere?

PATRONI GRIFFI. A quel punto dovrebbe trattarsi dell'ufficio operazioni, con la collaborazione del Soc. Non mi sono mai interessato di questo. Dovrebbe comunque essere il capo dell'ufficio operazione del 3° Roc con la collaborazione del Soc per quanto riguarda i dati in possesso.

DE JULIO. Quali erano queste persone?

PATRONI GRIFFI. Il capo dell'ufficio operazioni, il comandante e il capo della segreteria del Soc.

DE JULIO. Noi abbiamo agli atti una dichiarazione del tenente colonnello Lippolis che diceva che il giorno dopo, addirittura, furono portate da Ciampino le tracce rilevate dal radar del traffico aereo di Ciampino.

PATRONI GRIFFI. Lippolis fa parte del soccorso aereo.

PRESIDENTE. Lo ascolteremo la prossima settimana. Vorrei fare comunque due domande aggiuntive. Lei ha una certa esperienza sulla *Synadex* e su come avviene, sulla storia della *Synadex* programmata per le ore 21 per poi partire alle ore 21,04. Lei, nel suo appunto, dice che parte alle 21 ma effettivamente parte alle 21,04. Ora, da varie testimonianze che sono state rese davanti a noi e ai magistrati è venuto fuori che la *Synadex* ha una squadra che va addestrata e che quindi non coincide con quella normalmente in servizio. Possono fondersi e diventare un'unica squadra per il periodo dell'esercitazione, ma non sempre succede. Anzi, è sempre più frequente che sia una squadra da addestrare ad inserirsi sulla squadra che sta operando e questo dipende dall'organizzazione del sito. Tuttavia ci hanno detto che quando cominciò la *Synadex*, quella sera, parte di questi che attendevano di dare inizio alla *Synadex* era andata al bar. Presso il magistrato ci sono alcune testimonianze che dicono che quando rientrarono dal bar per prendere possesso dei posti di lavoro notarono una certa agitazione. Non voglio commentare queste testimonianze, ma trovo strano - anche per quanto abbiamo acquisito da altre parti - che la squadra che deve essere addestrata stia al bar esattamente fino alle ore 21. Altri che hanno fatto operazioni *Synadex* mi hanno detto che di solito dieci minuti o un quarto d'ora prima il personale che deve partecipare a quella operazione entra nelle sale della *console*, quindi non entra nel minuto stesso in cui deve dare avvio alla *Synadex*. Infatti, si tratta di prendere possesso degli apparecchi, di fare il cambio delle consegne e questo non avviene mai nel minuto stesso in cui si deve cominciare, ma avviene sempre prima. Inoltre, se si deve cominciare alle 21, alcune persone mi hanno detto che il cambio di nastro avviene nei minuti precedenti e non in quelli seguenti all'ora di inizio. Se sono stati impiegati otto minuti per cambiare il nastro, normalmente gli otto minuti devono essere precedenti all'orario di inizio dell'operazione. Inoltre ci sono i collegamenti anche di altri siti con quello di Martina Franca, per cui non è indifferente, in un comando militare, che una

operazione programmata per le 21 parta alle 21,04, alle 21,08 o alle 21,12: bisogna farla partire alle ore 21.

E per farla partire alle 21 sia la squadra che la predisposizione dei nastri devono essere pronti nei minuti precedenti, non in quelli seguenti. Le domando un parere da esperto in questa circostanza.

PATRONI GRIFFI. Ciò che avviene qualche minuto prima dell'effettivo inizio della *Synadex* è il passaggio, in questo caso specifico in fonetico-manuale, al settore del traffico reale. Noi dobbiamo rassicurarci innanzitutto che i collegamenti funzionino e che il contatto telefonico sia inserito: quindi prima verifichiamo l'effettiva ricezione dei dati, dopo di che si dà inizio alla *Synadex*. Quindi è penalizzante, come ha detto lei, iniziare pochi minuti prima togliendo il nastro di registrazione: è importante stabilire il contatto della trasmissione prima che inizi l'operazione.

PRESIDENTE. In che tempi?

PATRONI GRIFFI. Anche in cinque minuti, purchè sia prima. Mi riferisco al collegamento per la trasmissione dei dati in fonetico.

PRESIDENTE. La squadra non può tornare dal bar alle 21, dovrà tornare dieci minuti prima o anche cinque minuti prima. Se tre marescialli affermano che, tornati intorno alle 21, hanno trovato una grande agitazione, cosa significa?

PATRONI GRIFFI. Di questa agitazione non so cosa dirle.

PRESIDENTE. Si fidi di quello che abbiamo a verbale.

BOATO. C'è una sola spiegazione.

PATRONI GRIFFI. Mi stavo chiedendo quale potesse essere la causa di tale agitazione a quell'ora.

PRESIDENTE. C'è qualcuno che alle 21 aveva visto qualche cosa.

PATRONI GRIFFI. Se vi riferite al maresciallo che ha dichiarato di aver visto qualcosa...

PRESIDENTE. Non si tratta di un'unica testimonianza.

PATRONI GRIFFI. A mio parere è una circostanza che va chiarita. Innanzitutto bisogna sapere che posizione occupava quell'operatore la sera del 27 giugno e in base a questo si può stabilire se ha potuto vedere qualcosa oppure no. Bisogna chiedere la posizione di lavoro, non quale *console* occupasse, perchè queste sono tutte uguali: l'importante è sapere quali funzioni svolgesse. Secondo queste infatti si possono abilitare le *console* diversamente.

PRESIDENTE. Lei deve sapere che i magistrati non sono riusciti a fare un disegno per assegnare ad ogni *consolle* di quella sera la persona che effettivamente vi operava, specificando le funzioni. Questa è una delle difficoltà che ancora dobbiamo superare.

PATRONI GRIFFI. L'operatore di una singola *consolle* può rilevare lo scadere della qualità della traccia, non la quota.

PRESIDENTE. Questo ci è chiaro. Le faccio un'ultima domanda, su un argomento notevolmente diverso.

Quando 18 giorni dopo è caduto il Mig libico sulla Sila, lei era in servizio?

PATRONI GRIFFI. No.

PRESIDENTE. Però, come esperto del centro della difesa aerea, penso che il suo collega abbia avuto gli stessi; i problemi che avrebbe incontrato lei. Abbiamo appreso che questo Mig è penetrato nel sistema radar senza essere visto e poi si è schiantato in Calabria. Dalla scatola nera risulta che è volato sempre ad alta quota, non a filo di mare, tranne nell'ultima fase è decaduto. Il sistema della difesa aerea, a suo giudizio, dato che lo conosce bene, può ammettere che un caccia che voli a 26.000 piedi o anche più in alto, come risulta dalla scatola nera (se è vero che il pilota si sentiva male, prima perse quota e poi fu riportato su da un altro caccia Mig), sfugga al controllo della difesa aerea?

PATRONI GRIFFI. Per quanto riguarda il Mig libico, bisognerebbe vedere la rotta seguita dal velivolo. Al tempo, nella zona interessata, nell'area di Siracusa e di Otranto, vi era una mancanza di copertura dove appunto si è infilato quell'aereo. Peraltro questa zona è stata successivamente coperta.

PRESIDENTE. Per le quote basse, per un volo rasente... (*Il Presidente mostra al maggiore Patroni Griffi una cartina della portata dei radar della difesa aerea nel 1980*). Lei può vedere su questa cartina i punti dove il Mig è passato e dove è caduto. Sono d'accordo con lei che la portata di questo radar è minore di quella effettiva: sono convinto che il radar di Siracusa avesse all'epoca la stessa portata di quello di Marsala, come lei prima ci ha detto. Comunque, anche secondo questa cartina, il Mig cade sotto la copertura del radar di Otranto e quando arriva cade sotto quella del radar di Siracusa.

PATRONI GRIFFI. Bisognerebbe conoscere la quota del volo.

PRESIDENTE. Volava a 26.000 piedi.

TOTH. Anche la scatola nera conferma che il Mig volava alto.

PRESIDENTE. Lei sa che quel giorno era in corso una grande manovra aeronavale delle forze Nato, con tutto il sistema radar di difesa

attivato, anche perchè vi erano alcuni caccia tedeschi che operavano a quell'ora in questa zona?

PATRONI GRIFFI. Non mi sono interessato molto della vicenda.

PRESIDENTE. Comunque, se il caccia fosse penetrato ad una quota superiore ai 20.000 piedi, i radar avrebbero dovuto vederlo?

PATRONI GRIFFI. Sì.

DE JULIO. Da quanto risulta indirettamente dagli atti lei ha escluso la presenza di una portaerei americana nella zona. Lo conferma?

PATRONI GRIFFI. Se ricordo bene, nella zona di Napoli c'era una portaerei, ma gli stessi comandi hanno escluso attività di volo.

DE JULIO. Siccome lei è stato tirato direttamente in ballo sulla presenza di una portaerei, credo dal capitano Smelzo, lei sa che quest'ultimo aveva chiesto di interessare l'Ambasciata Usa per le operazioni di soccorso? Quando successivamente gli è stato chiesto come mai si fosse rivolto a quell'Ambasciata e quali azioni avesse poi intrapreso, egli ha dichiarato che, non avendo l'Rcc conoscenza diretta della situazione del traffico aereo, è stato interessato il capo controllore del Soc, cioè lei, il quale ha escluso la presenza di portaerei americane in zona.

PATRONI GRIFFI. Forse non si riferiva alla presenza, ma all'attività di portaerei. Su questo punto faccio una piccola obiezione. Potrà aver escluso l'attività di portaerei.

PRESIDENTE. Non credo che ci sia nessuno che possa far scomparire una portaerei.

PATRONI GRIFFI. Se ricordo bene, nel porto di Napoli c'era una portaerei all'ancora.

DE JULIO. Ma lei come faceva ad essere a conoscenza della presenza di portaerei?

PATRONI GRIFFI. Noi abbiamo una sezione *intelligence* che ci dà giornalmente la situazione delle formazioni navali americane e russe in tutto il bacino del Mediterraneo, anche se la situazione è quella del giorno precedente e non del momento, a causa dei tempi di trasmissione dei messaggi. La sezione *intelligence*, quindi, ci fornisce queste informazioni ed è per questo che so quando è presente una portaerei americana o altre navi russe, o navi di supporto nel Mediterraneo.

PRESIDENTE. Solo americane e russe?

PATRONI GRIFFI. Tutta la squadra navale americana.

PRESIDENTE. E per la francese?

PATRONI GRIFFI. Mi viene anche comunicato se c'è la portaerei francese.

DE JULIO. Lei ricorda che tipo di presenza navale c'era quella sera?

PATRONI GRIFFI. Ricordo che c'era una portaerei all'ancora nel porto di Napoli. Ricordo che non vi era attività di portaerei. Posso aggiungere un'altra informazione: quando il capitano Smelzo del soccorso intraprende un'azione di soccorso per un incidente di volo si coordina con il controllo di Roma ed il controllo di Roma è al corrente se vi è o meno attività di portaerei, anche perchè deve assicurarsi dei livelli.

DE JULIO. Ma allora perchè viene coinvolto lei?

PATRONI GRIFFI. Lui direttamente chiede se c'è attività aerea, se i radar registrano attività aerea. È poi obbligato dalle procedure - anche per stabilire i livelli, perchè invia dei velivoli in pieno mare - a notificare al controllo che a quella quota sta operando un determinato velivolo. Se il controllo in quella zona, alle stesse quote o ad altre, ha traffico, è tenuto a dirlo al soccorso, oppure a far cambiare di livello il traffico.

DE JULIO. Io mi riferivo alla presenza navale.

PATRONI GRIFFI. Il controllo non è a conoscenza della presenza navale, sa soltanto se c'è attività di volo, perchè la portaerei notifica al controllo la propria attività di volo.

DE JULIO. Quindi, a quanto le risulta, quella sera vi era soltanto una portaerei americana nel porto di Napoli.

PATRONI GRIFFI. C'era una portaerei alla fonda nel porto di Napoli, non ricordo se fosse americana. Comunque attività di volo di portaerei non ce n'era e penso di ricordare con esattezza.

BOATO. Desidero collegarmi alla domanda testè posta dall'onorevole De Julio. Lei, maggiore, afferma che i dati sulle portaerei le venivano forniti dalla sezione *intelligence*, ma riguardavano il giorno precedente. Come fa, allora, a riferirsi a quella sera se lei conosceva i dati del giorno prima, non di quella sera.

PATRONI GRIFFI. Ero a conoscenza dei dati di posizione delle navi, non di attività aerea.

BOATO. Come fa ad escluderlo per quella sera, dal momento che dice che dal giorno successivo non si è più interessato della vicenda?

PATRONI GRIFFI. I dati dell'attività aerea sono quelli del momento, la posizione delle navi risale al giorno precedente, ma ciò non toglie che la nave può rimanere ferma o anche mettersi in movimento.

BOATO. Quindi lei non può escluderlo per quella sera, può escluderlo per il giorno prima.

PATRONI GRIFFI. Escludo per quella sera l'attività aerea di portaerei.

DE JULIO. Quindi lei non corregge quello che ho detto.

BOATO. Non può sapere quella sera la portaerei dov'era, giacchè riceve i dati il giorno successivo.

PATRONI GRIFFI. Però sono a conoscenza dell'attività di volo. Anzi, le dirò di più, noi ci accorgiamo degli spostamenti delle portaerei dalle attività di volo che queste svolgono.

BOATO. Ma se in quel momento non c'è nessun aereo della portaerei in volo dei non sa nulla.

PATRONI GRIFFI. Certo, quando ricevo quel messaggio non so con precisione se al momento la portaerei è ancora in quella posizione.

PRESIDENTE. Abbiamo comunque ampia documentazione che quella sera la portaerei era alla fonda nel porto di Napoli.

BOATO. Non mi sto riferendo a cosa sappiamo, ma a quanto ha detto l'onorevole De Julio circa chi fosse competente a saperlo in quel momento, cioè pochi minuti dopo l'incidente.

PRESIDENTE. Intanto è necessario precisare che il maggiore non può escludere la presenza di una portaerei.

BOATO. Perchè non se ne sa nulla in quel momento, ma lo sa il giorno successivo.

Lei, maggiore, ha fatto un'affermazione importante e cioè che il centro radar di Siracusa era in funzione. Volevo allora chiederle una spiegazione - se è in grado di darcela - rispetto al motivo ed alla fonte (una fonte evidentemente non attendibile) per cui ci è stato detto da altri in questa Commissione che Siracusa era in stato di manutenzione. C'è qui una palese contraddizione su cui ovviamente la Commissione dovrà continuare ad indagare, giacchè evidentemente qualcuno ha detto il falso.

Quale può essere, a suo avviso, la spiegazione del motivo e della fonte che può aver fornito un dato oggettivo di questo tipo?

PATRONI GRIFFI. Non trovo una spiegazione plausibile. A me risulta che il centro di Siracusa fosse in funzione in quanto l'ho

riscontrato anche da un dato di fatto: stava trasmettendo a noi e riprendeva a trasmettere a Marsala.

BOATO. Tra l'altro il dato di Siracusa che ci era stato fornito originariamente corrisponde a quanto lei afferma. Poi, ad un certo punto, ci è stato detto che Siracusa non era in funzione e ci è stato anche ripetuto più volte.

TOTH. Siracusa ha lavorato in tutte le ore di quella giornata o soltanto da una determinata ora in poi?

PATRONI GRIFFI. Non so se abbia effettuato manutenzione o abbia avuto avarie in seguito, ma posso dire che dalle 21.00 in poi ha lavorato con noi.

PRESIDENTE. In questa cartina di copertura radar successiva, inviataci sempre dall'Aeronautica, si vede che è molto più ampia la zona di Siracusa ed è una area più ampia anche quella di Marsala.

La ringrazio, maggiore Patroni Griffi, anche a nome della Commissione, per la collaborazione fornita.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE CONCERNENTI IL DISASTRO AEREO DI USTICA

TOTH. Signor Presidente, desidero formalizzare due richieste, anche se ovviamente mi rimetto alla presidenza perchè decida in merito. Riterrei opportuno convocare in questa sede l'ingegner Blasi come presidente del collegio peritale, in quanto dalle audizioni che stiamo svolgendo emergono diversi punti che richiedono da parte nostra alcune chiarificazioni, soprattutto circa le documentazioni allegate a sostegno di alcune affermazioni contenute nella perizia. Queste sono le motivazioni per cui chiedo la convocazione dell'ingegner Blasi.

In secondo luogo, mi sembrerebbe opportuno che la Commissione chiedesse all'autorità giudiziaria attualmente inquirente, cioè al giudice istruttore dottor Bucarelli, il carteggio relativo alla rogatoria che egli ha intrapreso a Tripoli. Sappiamo, dalle notizie diramate, che tale rogatoria è stata iniziata e quindi vorremmo avere dal dottor Bucarelli il relativo carteggio. Questa è l'unica cosa che ritengo come Commissione possiamo chiedere su questo punto. D'altronde è abitudine del giudice Bucarelli inviarci sempre tempestivamente tutti i dati. Tuttavia non abbiamo questo carteggio e quindi lo possiamo richiedere in quanto abbiamo il dovere di approfondire queste notizie apparse sulla stampa.

BOATO. Mi riservavo di avanzare la stessa richiesta del collega Toth in sede di Ufficio di presidenza. Ne approfitto allora per avanzare un'altra proposta. Dal momento che siamo in fase di esaurimento delle testimonianze fornite da militari, chiedo che l'Ufficio di presidenza decida la convocazione di tutti i Ministri della difesa e dei trasporti dall'epoca considerata ad oggi. Abbiamo accumulato materiale informativo tale da poter procedere in questo modo.

PRESIDENTE. Non sono così sicuro si sia arrivati alla fine di questa fase.

BOATO. Ho parlato di fase di esaurimento.

PRESIDENTE. Vorrei comunicare la mia intenzione di procedere martedì prossimo all'acquisizione delle testimonianze che ancora mancano, vale a dire quelle dei responsabili del centro radar di Marsala, capitano Ballini e maggiore Salmè, nonché quella del rappresentante del soccorso aereo che avrebbe dovuto svolgersi questa mattina. Dopo di che avremo il quadro della situazione completo dal punto di vista militare e potremo passare all'approfondimento relativo agli altri quadri.

Tuttavia non sono così sicuro (come pure vorrei tanto) che si sia in una fase di esaurimento per quanto concerne le testimonianze delle autorità militari. Infatti ogni giorno nascono nuovi problemi ed esigenze di informazioni ed approfondimenti ulteriori.

BOATO. Sarebbe però opportuno completare un lavoro di verifica delle evidenti contraddizioni emerse, grazie anche all'apporto dei nostri consulenti.

PRESIDENTE. I nostri consulenti stanno appunto lavorando a questo.

BOATO. La mia non voleva essere una critica, ma dovremmo verificare al più presto queste contraddizioni ed immaginare anche dei confronti.

DE JULIO. Vorrei chiedere di acquisire anche la documentazione della testimonianza resa dal tenente colonnello Lippolis al magistrato di Palermo. Quest'ultimo ha inviato del materiale di documentazione, ma non mi risulta ci sia questa testimonianza.

TOTH. Vorrei infine ringraziare la segreteria per la documentazione che ci ha fornito.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre richieste, dichiaro chiusa la seduta.

La seduta termina alle ore 13,20.