

47ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 14 FEBBRAIO 1990

Presidenza del presidente GUALTIERI

La seduta ha inizio alle ore 19,15.

PRESIDENTE. Comunico che il generale Arati, il maggiore Patroni Griffi, il generale Gullotta e il maggiore Di Natale hanno provveduto a restituire, apportandovi correzioni di carattere meramente formale, il testo stenografico delle loro testimonianze, assunte dalla Commissione nelle sedute del 20 dicembre e del 10 gennaio scorsi.

Avverto che - come stabilito nell'ultima seduta - non essendo state formulate dai commissari osservazioni in merito, si intendono accolte le richieste di correzioni avanzate dall'ammiraglio Porta al testo del resoconto stenografico della sua testimonianza del 2 novembre scorso.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE IN ORDINE ALLO STATO DEI LAVORI DELL'INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni in ordine allo stato dei lavori dell'inchiesta sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica.

Onorevoli deputati, onorevoli senatori, sono qui per esporvi le risultanze, in gran parte documentali, del lavoro al quale ci siamo dedicati negli ultimi mesi.

Dopo aver affermato nella seduta del 30 marzo 1989 la sua competenza ad occuparsi del caso Ustica, in forza anche dell'ordine del giorno approvato dalla Camera l'11 maggio 1988, la Commissione ha avviato l'indagine il 6 giugno 1989. La nostra inchiesta ha poi trovato attuazione, fino a questo momento, attraverso lo svolgimento di ventitrè sedute plenarie, alle quali è da aggiungere l'incontro del gruppo di lavoro con il dottor Scalise e i professori Rondanelli e Zurlo (sul caso del Mig libico) per una durata complessiva di 105 ore e 50 minuti. Nel corso di queste sedute la Commissione ha ascoltato in sede di testimonianza formale o di libera audizione ventinove persone. Le sedute di lavoro sono state ovviamente più numerose ed altrettanto impegnative. Durante l'indagine è stato acquisito un assai cospicuo patrimonio documentale, classificato in circa cento voci nell'archivio della Commissione, ammontante ad un totale complessivo di 25.000 fogli.

Sulla base di questo lavoro, che non è stato semplice e che è stato faticoso e di cui qui voglio dare atto ai componenti della Commissione tutti, ai funzionari addetti, ai collaboratori che ci hanno affiancato ed aiutato ed al personale di segreteria, noi abbiamo acquisito un notevole materiale documentale che ho ritenuto utile esporre in forma ordinata alla Commissione per il seguito che la stessa vorrà dargli. Come dirò poi, esporrò soprattutto i fatti, essendo questi i testimoni più credibili dell'intera vicenda sulla quale siamo chiamati ad indagare.

Il 27 giugno 1980 alle ore 20.59 minuti e 45 secondi, il DC9 I-TIGI della società Itavia, in volo da Bologna a Palermo, giunto all'altezza di Ustica scomparve dagli schermi dei radar di Roma-Ciampino e nei minuti seguenti non rispose alle chiamate di Roma-controllo, che utilizzò per questo come ponte anche altri aerei in volo nella zona. Alle 21.11 Roma-controllo chiese a Palermo-avvicinamento ed al centro della difesa aerea di Marsala se avessero tuttora sotto controllo il DC9. Alle 21.21 il centro di Marsala avvertì il centro operazioni della difesa aerea di Martina Franca del mancato arrivo a Palermo del DC9. Alle 21.22 il *Rescue coordination center* di Martina Franca diede avvio alle operazioni di soccorso allertando i vari centri, sia quelli dell'Aeronautica che quelli della Marina militare e delle forze Usa. Alle 21.55 e alle 22 decollarono i primi elicotteri per le ricerche. Furono anche dirottati sulla probabile zona di caduta navi passeggeri e pescherecci. Alle 7.05 del 28 giugno furono avvistati i resti del DC9. Le operazioni di ricerca proseguirono fino al 30 giugno: vennero recuperati i corpi di 39 degli 81 passeggeri e numerosi relitti.

Da quel giorno sono passati quasi dieci anni e non si è ancora riusciti a sapere quale sia stata la causa della perdita dell'aereo. Molti pensano che quello di Ustica rimarrà un mistero e che prima o poi ci si dovrà arrendere e rinunciare a far luce sulla vicenda. Delle diverse ipotesi iniziali ne sono rimaste in piedi solo due: quella dell'esplosione interna causata da una bomba e quella dell'esplosione esterna causata da un missile. Entrambe si fronteggiano tuttora duramente. Spetta alla Magistratura tagliare il nodo sulla base degli accertamenti fatti e soprattutto delle risultanze delle perizie predisposte. Il giudice Vittorio Bucarelli si accinge a presentare le sue conclusioni e l'auspicio di tutti noi è che queste consentano di stabilire la dinamica dell'incidente e di spiegare come si sono svolti i fatti.

Ma, oltre i fatti che hanno determinato l'incidente, ve ne sono altri che richiedono una spiegazione: perchè le varie inchieste si sono trascinate per tanto tempo? Perchè lungo la strada si sono dovuti superare tanti ostacoli? Chi ha disseminato e perchè questi ostacoli?

Il Parlamento ha affidato nel marzo 1989 alla nostra Commissione il compito di dare risposta a questi interrogativi, per accertare se vi fossero state responsabilità per le difficoltà riscontrate nella conduzione delle inchieste precedenti, se fosse stata fornita a tutti i livelli la collaborazione dovuta agli organi incaricati di accertare la verità e se vi fossero stati comportamenti censurabili da parte di organi dello Stato.

Noi possiamo ora, in attesa di conoscere le risultanze della Magistratura, consegnare al Parlamento, un rendiconto del lavoro svolto in questi mesi ed una prima valutazione di quanto abbiamo rilevato. Vediamo come ci si mosse nei giorni e nelle settimane immediatamente

seguenti l'incidente. Già il giorno successivo, il 28 giugno 1980, il ministro dei trasporti Formica, competente per materia trattandosi di un aereo civile, istituì, ai sensi dell'articolo 827 del codice di navigazione, una Commissione di inchiesta e chiamò a presiederla il dottor Carlo Luzzatti. Entrarono nella Commissione l'ispettore principale Antonio Ruscio e il capo tecnico superiore Riccardo Peresempio, in rappresentanza della Direzione generale dell'aviazione civile; l'ingegnere Francesco Bosman, del Registro aeronautico; il comandante Enzo Antonini, il co-pilota Gaetano Manno, il primo ufficiale Bernardo Sclerandi, come esperti; il maggiore Aldo Mosti, controllore di volo, indicato dall'Aeronautica militare; il professore Piero Fucci medico legale; il dottor Pietro De Luca, esperto sanitario. Contemporaneamente anche la Magistratura avviò inchieste formali: a Palermo il compito fu affidato al sostituto procuratore Aldo Guarino e a Roma al sostituto procuratore Giorgio Santacroce. Il 28 giugno si ebbe anche l'episodio della rivendicazione dell'incidente da parte dei Nar (Nuclei armati rivoluzionari): alle ore 14.10, un sedicente portavoce dei Nar telefonò alla redazione romana del «Corriere della Sera» per segnalare che sull'aereo era salito il «nostro camerata» Marco Affatigato che doveva svolgere una missione a Palermo. Come prova si indicava un orologio Baume-Mercier che Affatigato avrebbe portato al polso. Già il giorno seguente però questa segnalazione si rivelò falsa.

L'8 luglio il ministro Formica rispose al Senato allo svolgimento congiunto delle interrogazioni e delle interpellanze concernenti «la sciagura aerea di Ustica e la situazione della società Itavia» e disse: «Le ipotesi finora formulate sulle cause dell'incidente (avaria, collisione in volo, esplosione) sono attentamente valutate dalla Commissione di inchiesta alla quale vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che pervengono al Ministero». Il giorno dopo, il 9 luglio, il ministro Formica parlò dell'incidente di Ustica anche alla Commissione trasporti alla Camera dei deputati e disse: «Il Governo ha fornito tutti i dati in suo possesso e si riserva di concludere le indagini avviate con una relazione scritta che sarà senz'altro sua cura trasmettere al Parlamento» (pag. 56 del Bollettino della Camera del 9 luglio). Il 10 luglio anche il ministro della difesa Lagorio riferì su Ustica alla Commissione difesa al Senato nel corso del dibattito sulla politica della difesa avviato il giorno prima: egli informò che al momento della scomparsa dell'aereo dagli schermi radar il traffico era «relativamente rarefatto», che «non erano stati rilevati disturbi o inefficienze ai radar e ai collegamenti radio e che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica aveva escluso l'ipotesi di una collisione in volo con un velivolo militare italiano e che analoga risposta era stata fornita dalle autorità militari alleate».

Il 18 luglio, 22 giorni dopo l'incidente di Ustica, vennero ritrovati sulla Sila, nei pressi di Castelsilano, i rottami di un Mig 23 libico ed il corpo del pilota. Di questo incidente il ministro Lagorio riferì alla Commissione difesa della Camera il 31 luglio. Il 6 agosto il ministro Formica trasmise alla Camera una prima relazione preliminare sullo stato delle indagini della commissione Luzzatti. Il 17 dicembre il ministro Formica comunicò di avere trasmesso alla Camera una seconda relazione preliminare della commissione Luzzatti. Il 16 dicembre al Senato e il 17 dicembre alla Camera, il ministro Formica rispose ad

interrogazioni presentate sulla situazione della società Itavia, facendo presente lo stato fallimentare della stessa e annunciando l'avvenuta revoca delle concessioni per constatato inadempimento e rinuncia delle stesse da parte della società.

Come sapete poi Davanzali fu indiziato di reato ma la Magistratura non procedette.

Il giorno dopo, il 18 dicembre, il presidente della società Itavia, Davanzali, venne indiziato del reato di diffusione di notizie false ed esagerate per aver scritto al ministro Formica che il DC9 Itavia era stato abbattuto da un missile. Ma poi la Magistratura non procedette all'incriminazione vera e propria.

Il 20 dicembre lo Stato Maggiore dell'Aeronautica inviò allo Stato Maggiore della difesa un documento riservato su Ustica. Le notizie apparse sulla stampa vennero definite «tendenziose, distorte e contrastanti»; si ribadì che al momento dell'incidente non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o Nato e si affermò che i tre centri radar di Siracusa, Marsala e Licola non avevano rilevato la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Infine si definirono «insinuanti e inconsistenti» le affermazioni secondo cui sarebbero stati occultati i dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal centro di Marsala.

Queste le conclusioni: «Quanto sopra si porta a conoscenza di codesto Stato Maggiore sottolineando ancora una volta che allo stato delle indagini ogni notizia diffusa o ipotesi formulata in materia è quanto meno arbitraria e fuorviante. Pertanto, qualora la Difesa fosse chiamata a fornire elementi e chiarimenti di qualsiasi genere si suggerisce di attenersi strettamente ai fatti accertati divulgando, al massimo, quanto riportato nel presente documento». Il 23 dicembre il documento dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, senza questa ultima parte contenente il suggerimento, venne inviato dal generale Tascio al giudice Santacroce.

Vediamo anche come parallelamente si mosse la Magistratura. Il 5 luglio la procura di Palermo (giudice Guarino) dispose il sequestro di tutte le registrazioni dei radar operanti nel Tirreno; l'11 luglio 1980 per disposizione dell'Ispettorato aeronautico, parte del materiale richiesto dalla magistratura palermitana venne concentrato nella base di Trapani Birgi, fu nominato conservatore un ufficiale della base. Non affluì a Trapani il nastro di Marsala in attesa del nullaosta alla consegna da parte della Difesa poi concesso il 27 agosto. Il nastro fu consegnato al giudice Santacroce solo il 3 ottobre. Anche i registri DA1 di Licola e Marsala non furono consegnati. Il 12 luglio 1980 i Carabinieri informarono la Procura di Palermo che i comandi dell'Aeronautica per consegnare le registrazioni di Marsala volevano essere autorizzati dal Ministro della difesa. Il 16 luglio 1980 anche il giudice Santacroce emanò un decreto di sequestro riguardante: le registrazioni su nastro magnetico dei tracciati radar del sistema di difesa operante nella zona compresa tra Ponza Latina e Palermo, le registrazioni su nastro dei radar del traffico aereo di Ciampino, le registrazioni delle comunicazioni tra l'aereo e i centri a terra inerenti il volo dell'aereo Itavia. Il materiale suddetto per espressa disposizione del magistrato doveva essere affidato al presidente della Commissione d'inchiesta Carlo Luzzatti.

Il 21 luglio 1980 venne presentato il decreto del giudice Santacroce per l'esecuzione al colonnello Fiorito De Falco, capo del secondo reparto Itav (Ispettorato telecomunicazioni e assistenza volo). Il 22 luglio 1980 il colonnello De Falco consegnò agli ufficiali di polizia giudiziaria della Guardia di finanza il nastro di Ciampino e lo stralcio delle registrazioni dei tracciati radar di Licola e Marsala. Il colonnello De Falco fece presente agli ufficiali della Guardia di finanza che Licola non aveva nastri in quanto basato sul sistema manuale e che le registrazioni di Marsala erano inserite nell'elaboratore elettronico del centro ma che non potevano essere date se non dopo essere state decodificate perchè altrimenti si sarebbe venuti a conoscere la conformazione dell'intero sistema di difesa aerea.

Il 4 agosto 1980 la procura di Palermo chiese alla Difesa che si desse esecuzione all'ordinanza del 5 luglio.

Il 16 agosto 1980 la Difesa chiese il parere allo Stato Maggiore Aeronautica e all'Ufficio legislativo del Ministero.

Il 27 agosto 1980 l'Ufficio legislativo della Difesa rispose che non ravvisava motivi di opporsi alla richiesta della procura di Palermo ma già il giorno prima lo Stato Maggiore dell'Aeronautica aveva comunicato alla Difesa che quanto richiesto dalla procura di Palermo era stato già reso disponibile il 22 luglio al giudice Santacroce.

Il 3 ottobre 1980 il sostituto procuratore di Roma, Santacroce, si presentò a Marsala per acquisire direttamente i nastri delle registrazioni del centro radar. Il 18 ottobre 1980 Santacroce venne autorizzato dallo Stato Maggiore a utilizzare il centro tecnico di Borgo Piave per la decifrazione dei nastri di Marsala. Dal 2 al 6 novembre 1980 Santacroce e Luzzatti si recarono a Londra presso l'Aib accompagnati dal maggiore Oddone dell'Aeronautica militare; l'11 novembre 1980 il giudice Santacroce, numerosi periti e consulenti si recarono a Borgo Piave e procedettero alla decodificazione dei nastri di Marsala. Dal 27 al 30 novembre 1980 il giudice Santacroce si recò negli Stati Uniti presso la sede dell'Ntsb e prese conoscenza delle risultanze di quel centro tecnico. Il 23 dicembre Santacroce ricevette dal Sios Aeronautica la lettera contenente il punto di vista dello Stato Maggiore Aeronautica di cui abbiamo già dato conto.

Da questa ricostruzione risulta che la Magistratura ebbe la disponibilità del materiale di cui aveva disposto il sequestro con grande ritardo. I nastri di Ciampino le furono consegnati 26 giorni dopo l'incidente e quelli di Marsala solo novantanove giorni dopo. In più, quello che la Magistratura acquisì era solo una parte di quanto era stato compreso nei decreti di sequestro; furono acquisiti i DA1 di Marsala e Licola; d'altra parte non si acquisirono nemmeno i dati di Siracusa e soprattutto non si acquisirono i dati del centro operativo principale della difesa aerea di Martina Franca. Le conseguenze di questo si vedranno più avanti. Per intanto si può completare la ricostruzione dei diversi atti istruttori.

Rispetto al 1980, il 1981 fu un anno relativamente tranquillo. La Commissione Luzzatti e il giudice Santacroce, che nel frattempo era rimasto il solo titolare dell'inchiesta, avendo la procura di Palermo rimesso i propri atti a quella di Roma per competenza, portarono avanti il loro lavoro. Nel novembre 1981 Santacroce chiese al Ministro dei

trasporti che si recuperasse il relitto ritenendo questo indispensabile alla giustizia, ma la richiesta non trovò accoglimento. Il 16 marzo 1982 Luzzatti presentò le conclusioni della sua Commissione: «senza l'esame del relitto non è possibile scegliere tra l'esplosione interna (bomba) o esterna (missile)». Le cose rimasero praticamente così fino al 1986.

È importante ora vedere quali informazioni il Governo diede al Parlamento sia dell'incidente di Ustica, sia del ritrovamento del Mig 23 sulla Sila. Formica riferì una prima volta al Senato l'8 luglio 1980: «Le ipotesi sinora formulate... dell'avaria, della collisione in volo e dell'esplosione sono attentamente valutate dalla Commissione d'inchiesta alla quale vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che pervengono al Ministero». Formica disse anche: «Sono pervenute anche una serie di indicazioni, alcune anche fantasiose, ma per scrupolo e per dovere noi le abbiamo tutte trasmesse alla Commissione d'inchiesta».

«Il volo era stato autorizzato dal centro di controllo regionale di Roma a procedere fino all'aeroporto di Palermo lungo le aerovie Ambra 14 e 13; tutte le radio assistenze lungo la rotta erano efficienti e operative...; l'aeromobile fino al punto A 13A, 43 miglia sotto Ponza, era sotto il controllo operativo del centro controllo regionale di Roma». «Dall'analisi dei dati..., automaticamente memorizzati dal calcolatore elettronico asservito al radar di Roma... è emerso che a circa 64 miglia a sud di Ponza la traccia dell'aereo improvvisamente scompariva.» «Subito dopo... il centro di controllo regionale di Roma provvedeva a dare l'allarme».

Il 6 agosto successivo Formica trasmise al Parlamento una prima relazione preliminare sullo stato delle indagini della Commissione Luzzatti aggiornata al 31 luglio. Vi si diceva: «sono state formulate una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente: 1) collisione; 2) ordigno a bordo; 3) missile; 4) materiale pericoloso a bordo; 5) cedimento strutturale. Nessuna di queste ipotesi può essere privilegiata nei confronti delle altre; la priorità dell'indagine è stata assegnata a quella del cedimento strutturale non per la maggiore probabilità dell'evento bensì dalla necessità di intervento ai fini preventivi».

Questo visto che gli aerei Itavia dovevano continuare a volare.

Il 17 dicembre il Ministro Formica comunicò di aver trasmesso al Presidente del Consiglio, al Ministro della Difesa e ai Presidenti delle Camere, la seconda relazione preliminare della Commissione Luzzatti inviata il 13 dicembre e aggiornata al 5 dicembre 1980, in cui si affermava che «allo stato attuale delle indagini si può escludere l'ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo del DC9 con un altro velivolo».

Anche il ministro della difesa Lagorio riferì su Ustica al Parlamento. Lo fece al Senato (Commissione difesa) il 10 luglio 1980 nel corso di un dibattito sulla «politica della difesa» avviato il giorno prima. Disse: «al momento della scomparsa dell'aereo dagli schermi radar il traffico era relativamente rarefatto, non sono stati rilevati disturbi o inefficienze dei radar e ai collegamenti radio e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha escluso l'ipotesi di una collisione in volo con un velivolo militare italiano e analoga risposta è stata fornita dalle autorità militari alleate per quanto riguarda velivoli militari alleati».

Quando il 29 giugno 1989 la nostra Commissione ascoltò il ministro Formica, questi confermò nella sostanza i riferimenti fatti al Parlamento. L'interesse della Commissione, era stato nel frattempo indirizzato su una circostanza emersa allora e legata alla responsabilità del Ministro dei trasporti. Il 1° maggio 1988, otto anni dopo l'incidente, l'onorevole Formica aveva rilasciato al settimanale «L'Espresso» un'intervista che fece scalpore. Questo è il punto centrale: «Poche ore dopo l'incidente telefonai al generale Saverio Rana allora presidente del Rai e quindi massimo responsabile della sicurezza degli aerei civili; mi diede subito un'informazione precisa: disse che al DC9 Itavia, esploso in volo a 60 miglia a nord di Ustica, si era avvicinato un oggetto volante non identificato e che subito dopo l'aereo di linea era stato colpito da un missile. Rana mi chiarì che le sue tempestive informazioni gli derivavano da una analisi dei tracciati radar e da sue fonti precise all'interno degli ambienti militari che conosceva bene. Ebbi l'impressione che volesse mantenere una certa riservatezza su quello che lui poteva considerare un segreto militare. Rana era un compagno e un amico. Avevo piena fiducia in lui ed è per questo che rispondendo in Parlamento alle interrogazioni dei partiti affermai che l'ipotesi del missile rimaneva più forte delle altre».

La verifica di queste dichiarazioni apparve subito di grande interesse alla nostra Commissione.

Esattamente in quale periodo il generale Rana aveva fatto la «confidenza» al ministro dei trasporti? E questa informazione come era stata utilizzata dall'onorevole Formica? Era stata portata a conoscenza del Presidente del Consiglio? Era stata comunicata al magistrato inquirente e al Presidente della Commissione d'inchiesta nominata dallo stesso ministro Formica?

E se non fu data, perchè? Era vero, poi, che in base all'informazione di Rana, il Ministro Formica aveva sostenuto in Parlamento che «l'ipotesi del missile rimaneva più forte delle altre»?

Formica, nell'audizione, ammise di avere informato solo il ministro della difesa, Lelio Lagorio, in occasione di un incontro avvenuto in attesa di rispondere a interrogazioni parlamentari, con ogni probabilità ai primi di luglio del 1980.

Disse anche di non essere andato oltre a questo perchè, come aveva precisato anche all'«Espresso», quelle che aveva manifestato non erano «certezze», ma solo «opinioni e intuizioni». Formica confermò comunque che «il giorno dopo e nei giorni successivi» all'incidente aveva incontrato più volte il generale Rana e che questi gli aveva detto che «non poteva escludersi l'ipotesi dell'impatto con un missile».

La Commissione ritenne di dover fare alcune verifiche.

Chiamato a deporre, il presidente della commissione ministeriale d'inchiesta, Luzzatti, dichiarò di non aver mai saputo niente di queste informazioni provenienti dal generale Rana e di non avere saputo nemmeno che Rana si fosse poi recato negli Usa per farsi «leggere» i nastri radar di Roma-Ciampino. «Il generale Rana non aveva alcun titolo e alcun diritto per possedere quei nastri».

La stessa posizione è stata assunta dal senatore Francesco Mazzola, all'epoca sottosegretario alla Presidenza del Consiglio incaricato di vigilare sui Servizi di Sicurezza: «Formica non ha mai parlato con me

dei suoi sospetti, e escludo che ne abbia parlato con il Presidente Cossiga. Forse ne avrà parlato con Lelio Lagorio, che era responsabile della Difesa, trattandosi per altro di questioni che attenevano agli apparati militari».

Abbiamo già visto che il Ministro Formica non informò il Parlamento di quanto gli aveva detto Rana. E non è nemmeno vero che in base all'informazione ricevuta, abbia detto nelle varie udienze che «l'ipotesi del missile rimaneva la più forte». La rilettura sistematica di tutti i verbali di aula e di commissione ha portato ad escludere questo.

Sulle stesse circostanze, il 6 luglio 1989, la nostra Commissione volle ascoltare anche l'onorevole Lelio Lagorio, all'epoca dell'incidente ministro della difesa.

In merito all'informazione del generale Rana passatagli dal ministro Formica, l'onorevole Lagorio liquidò il problema dicendo «mi parve una di quelle improvvise folgorazioni immaginifiche e fantastiche per cui il mio caro amico Formica è famoso». E questo perchè, precisò Lagorio, Formica non mi aveva dato particolari precisi.

L'audizione di Lagorio creò un altro problema. Richiesto se per assumere informazioni e per approfondire la conoscenza dei fatti fossero stati attivati i Servizi, il Ministro della difesa, che pure aveva detto di avere dato ordini di «rivoltare la Difesa come un guanto» per sapere cosa poteva essere successo, rispose di non averli attivati perchè «deboli, male organizzati, privi di tecnologie, dispersi in modo incoerente sul territorio di azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali».

La dichiarazione creò la necessità di approfondire questo aspetto.

Solo un anno dopo i Servizi furono investiti dallo scandalo della P2. All'epoca godevano ancora di un notevole prestigio. Perchè Lagorio colpiva il Sismi, proprio il Servizio che dipendeva dal suo Dicastero, con un giudizio così devastante? «Eravamo a zero. E con Servizi a zero non si poteva lavorare».

Di un giudizio così critico non c'è traccia nei documenti ufficiali dell'epoca (in particolare nelle relazioni semestrali inviate dalla Presidenza del Consiglio al Parlamento), nè nei ricordi di chi aveva il compito di vigilare sui Servizi.

Il senatore Mazzola, il Sottosegretario all'epoca addetto ai Servizi, ha dichiarato di non avere mai sentito esprimere nel 1980 valutazioni di questo tipo e di questa portata.

La presa di distanza a posteriori di Lagorio dai Servizi, che significato aveva?

Lagorio non poteva non sapere che il Sismi non solo era stato attivato, ma che aveva avuto un ruolo assai rilevante nella vicenda.

Quella di Lagorio apparve alla Commissione una posizione strana e abbastanza inspiegabile. In un primo momento avemmo difficoltà a decifrarla.

La spiegazione sta con ogni probabilità in un'altra frase di Lagorio: «io ho lavorato solo con gli Stati Maggiori».

Questo significa che la linea ufficiale fu quella dell'Aeronautica che Lagorio si identificò in questa, e che i «Servizi» si attivarono per conto loro per conoscere situazioni che l'Aeronautica militare e il Ministro della difesa volevano tenere sotto loro controllo totale.

A conferma di questo abbiamo anche l'audizione del generale Pisano, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Richiesto di precisare chi avesse interpellato per elaborare la relazione su Ustica richiestagli dal ministro Zanone e trasmessa al Governo il 12 maggio 1989, il generale Pisano indicò vari reparti e comandi dell'Aeronautica militare, ma non nominò il secondo reparto (Informazione) dello Stato Maggiore, quello che incorporava il Sios.

Quando gli fu chiesto il perchè di questa esclusione, il generale Pisano rispose di «non aver nemmeno pensato» di interpellare il Sios. E anche questa apparve alla Commissione una risposta difficilmente comprensibile, al limite dell'accettabilità.

Come era possibile che il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che aveva ricevuto dal suo Ministro l'incarico di condurre una indagine interna per verificare se tutti i comportamenti dell'Aeronautica sulla vicenda di Ustica fossero stati corretti, non avesse sentito proprio il reparto più di ogni altro depositario delle «informazioni»?

Il fatto si spiega però se si tiene conto che la collaborazione al Sismi, e che il Sios era tenuto a portare, fu, nel caso di Ustica, in un certo modo «trattenuta» dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Di conseguenza il ruolo del Sios andava minimizzato.

La conferma è venuta dalle audizioni del generale Tascio, all'epoca responsabile del Sios-Aeronautica.

Secondo Tascio il Sios, su Ustica, aveva avuto una posizione assolutamente marginale, non aveva fatto niente di sua iniziativa, non aveva partecipato a niente. I suoi compiti erano quelli di tenere aggiornata la «situazione» delle forze aeree potenzialmente ostili. Non gli competeva l'«informazione» e così pure la «sicurezza».

Solo quando il generale Tascio fu interrogato una seconda e terza volta cominciò a emergere un ruolo non secondario del Sios.

La reticenza di per se stessa era poco comprensibile, dal momento che non vi era nessuna ragione per mascherare questi interventi. Erano interventi «dovuti». Perchè il Sios non avrebbe dovuto attivarsi in una occasione di tale gravità? Un primo riferimento Sios si ebbe fin dalla notte del 27 giugno, come ci si doveva attendere.

Ma ciò che non si voleva fare emergere era altra cosa. Era il rapporto Sios-Sismi, sollecitato o imposto da quest'ultimo.

Il 29 luglio 1980 il Sismi si mosse per acquisire copia delle registrazioni dei tracciati dei radar della difesa aerea di Licola e Marsala che si trovavano presso il terzo Roc di Martina Franca. Ottenne il consenso del Sios e procedette all'acquisizione, utilizzando il centro del controspionaggio di Bari.

Il successivo 8 agosto il generale Santovito chiese al Sios l'«interpretazione ufficiale» dei competenti organi tecnici dell'Aeronautica relativi ai dati di plottaggio effettuati da Licola e Marsala (che allegò in copia).

Il Sios fece effettuare il 13 agosto a Martina Franca (sede del terzo Roc) la trasposizione grafica richiesta, e la trasmise al Sismi.

Che il Sios non abbia molto gradito la «pressione» del Sismi lo si vede dal giudizio che il generale Tascio diede alla nostra Commissione.

Le risultanze che il Sismi trasse dai suoi interventi e dalla lettura delle carte che si procurò, Tascio le ha giudicate «sciatte, costruite con

una leggerezza che getta una luce di pressappochismo su quanto contengono». Nella sua audizione anche il generale Mangani, che comandava il III Roc, ha definito «proprio bovina» la trasposizione fatta a Martina Franca.

Appare chiaro che l'Aeronautica non gradì l'intromissione Sismi in casa sua. E si spiega anche perchè il ministro Lagorio prese le distanze dal Sismi e si collocò «dalla parte degli Stati Maggiori».

Il problema che rimane non è tanto quello di vedere perchè il Sismi si mosse (un Servizio deve avere riflessi immediati), quanto di sapere che cosa apprese e che uso fece di ciò che apprese.

Davanti alla nostra Commissione, il generale Notarnicola, all'epoca capo del controspionaggio del Sismi, ha sostenuto che le iniziative assunte dalla Divisione di portare avanti inchieste approfondite sull'incidente di Ustica furono sistematicamente bloccate o contrastate dal direttore del Servizio generale Santovito.

Notarnicola ha rivendicato a sè il fatto di avere voluto «leggere» le registrazioni radar per vedere più a fondo la meccanica dell'incidente.

Nella vicenda di questo scontro all'interno del Sismi, è entrata anche la falsificazione della firma del generale Notarnicola in alcuni documenti agli atti (e in tre documenti questo è risultato vero).

È un fatto, comunque, che il Sismi si diede da fare per leggere le registrazioni radar e per valutarle autonomamente.

Ci riuscì certamente prima della Magistratura, che lo poté fare, per i nastri di Marsala, solo l'11 novembre.

Che cosa ottenne da questa lettura?

Con ogni probabilità di vedere se i radar della Difesa confermavano o meno quanto avevano visto i radar del traffico civile.

I nastri di Roma-Ciampino non avevano escluso, dalle prime letture, l'ipotesi più drammatica per l'Aeronautica, quella «caccia missile». Anche il generale Rana, attraverso sue fonti, aveva acquisito la certezza che questa del missile era stata la causa dell'incidente e ne era andato a cercare la conferma in America.

Il Sismi volle procurarsi i dati di Marsala (e di Licola).

Quale idea si fece? E che uso fece di ciò che si era procurato? Le valutazioni del Sismi concordarono con quelle dell'Aeronautica o se ne distaccarono? In ogni caso, il Ministro fu informato? E chi altro?

Questi sono aspetti tuttora da approfondire.

Quel che comunque appare evidente è che, indipendentemente dai rapporti Sios-Sismi e Sismi-Governo, fin dai primi mesi si cercò di contrastare l'ipotesi missilistica e che, in questa operazione, l'Aeronautica ebbe parte.

Certo. Era stata nominata una commissione d'inchiesta, e analoghe funzioni inquirenti stava svolgendo la Magistratura.

Non v'è dubbio che i dati di interesse dovessero affluire a loro e a loro spettasse di valutarli e di utilizzarli. Però tutti i vari organismi avrebbero dovuto essere solidali e comunicarsi informazioni e valutazioni.

Per intanto si trovò modo di non fare emergere più la posizione del generale Rana.

Il responsabile del Rai, che pure aveva detto al ministro Formica di aver visto sui nastri di Ciampino le tracce di un aereo che tagliava il

percorso del DC9 e che si era recato negli Usa per avere riscontro di questo, quando tornò dall'America non fece conoscere il risultato della sua missione. E la cosa è del tutto illogica, perchè dopo essersi dato tanto da fare ci si doveva aspettare la conferma o meno di quanto aveva creduto di leggere sulle carte di Ciampino.

Ma ciò che è ancora meno accettabile è il «lungo insabbiamento» che fu fatto del parere espresso del Ntsb, cioè dall'Ente tecnico americano al quale erano stati inviati «ufficialmente» i nastri di Ciampino.

Nella relazione inviata in Italia nel novembre 1980 e redatta per conto del Ntsb dall'ingegnere capo John Macidull, si sosteneva che «un minuto e mezzo circa prima dell'incidente sulla destra dell'aereo Itavia erano apparse le tracce di un aereo sconosciuto che volava ad una velocità tra i 300 e i 350 nodi e che, dopo aver volato parallelamente al DC9, aveva compiuto una virata di circa 90 gradi dirigendosi verso l'aereo Itavia. Al momento dell'esplosione i due aerei si trovavano a una distanza di cinque o sei miglia uno dall'altro. Subito dopo la porzione di cielo fu occupata dai detriti dell'aereo di linea che cadevano lasciando piccoli echi radar «a piuma», e venne attraversata dall'aereo non identificato che si allontanò velocemente verso est».

Come mai un parere di questo tipo, acquisito nel novembre 1980, ebbe un così scarso impatto e non produsse effetto alcuno?

Quando il ministro Formica trasmise al Parlamento la seconda pre-relazione Luzzatti (13 dicembre 1980), le risultanze del Ntsb non erano certo ignote agli inquirenti italiani, eppure si continuò a tenere alla pari l'ipotesi dell'esplosione interna e quella dell'esplosione esterna.

Macidull era stato chiarissimo. Intervistato nel 1988 ha dichiarato: «Vi sono 99 probabilità su 100 che un aereo da caccia non identificato si sia avvicinato al DC9 Itavia negli attimi che precedono la sua ultima «risposta» sul radar e abbia attraversato la zona dell'esplosione da ovest verso est: e nelle nostre analisi un risultato del 99 per cento è valutato «conclusivo», ossia è un dato che può essere considerato praticamente certo».

Questo dato «praticamente certo» fu invece lasciato cadere.

Si fece di peggio. Come abbiamo già visto, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, attraverso il Sios, «diffidò» chiunque dal sostenere la tesi del missile e arrivò a «consigliare» persino lo Stato Maggiore difesa ad attenersi strettamente a questa valutazione.

Il 20 dicembre 1980 il generale Ferri scrisse in questo senso allo Stato Maggiore difesa (e l'ammiraglio Torrisi ha riconosciuto la scorrettezza dell'iniziativa). Il 23 dicembre il Sios trasmise la stessa lettera al magistrato inquirente.

Le conseguenze si sono viste e ci sono state. L'ipotesi missilistica rimase a lungo «non operativa». Sarebbero occorsi anni perchè emergesse come la più probabile.

Che l'Aeronautica abbia cercato di procurarsi tutti i dati e tutte le informazioni con la massima velocità è del tutto ovvio. Non è solo questione di «riflessi» giustificatissimi di istituto.

Vi era, nel caso, la necessità di togliersi di dosso responsabilità e sospetti.

I primi a cercare di rendersi conto di quanto era accaduto e delle possibili cause furono coloro che la sera dell'incidente avevano il compito di assistere il volo del DC9 Itavia e di portarlo da Roma a Palermo.

Più volte, nella notte, i responsabili del traffico aereo di Ciampino esaminarono le riproduzioni dei tracciati dei due radar Selenia, e Marconi che erano stati utilizzati e riascoltarono le registrazioni su nastro dei dialoghi intercorsi tra i controllori e l'aereo.

Lo stesso fu fatto anche nei centri della difesa aerea che tenevano sotto controllo l'area in cui era avvenuto l'incidente.

Il giorno seguente, essendo stata acquisita la certezza del disastro e la mancanza di superstiti, la necessità di capire che cosa era accaduto si fece più pressante.

L'Aeronautica militare fu interessata a chiarire subito due circostanze: la prima che l'aereo Itavia non era entrato in collisione con un altro aereo; la seconda, che l'aereo Itavia non era stato abbattuto per errore nel corso di manovre o esercitazioni condotte quella sera nella zona di Ustica.

Di qui la necessità di «fissare» senza possibilità di errore la posizione di ogni aereo italiano o Nato o Usa o di qualsiasi altra nazionalità nelle ore dell'incidente e l'inventariamento degli armamenti offensivi disponibili.

Il risultato di questa ricerca fu quello comunicato dal ministro della difesa, Lagorio, al Senato il 10 luglio 1980: «lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha escluso l'ipotesi di una collisione in volo con un velivolo militare italiano e analoga risposta è stata fornita dalle autorità militari alleate».

Ma l'Aeronautica non acquisì nessun'altra informazione?

Il colonnello Guglielmo Lippolis, che la sera del 27 giugno 1980 era il responsabile del Centro Soccorso di Martina Franca (*Rescue Coordination Center*) e che diresse tutte le operazioni di ricerca e di recupero, ha dichiarato che già nella fase iniziale del recupero dei reperti «fu possibile dedurre che a bordo si era verificata una esplosione in corrispondenza della seconda fila dei sedili, sul lato destro del velivolo».

«Si fece quindi l'ipotesi di una bomba». E di questa ipotesi si parlò a Martina Franca. Questa informazione però, non fu passata all'esterno dell'Aeronautica.

Sempre a Martina Franca, «il giorno successivo alla caduta fu portata da Ciampino una carta con la traccia rilevata dal radar dell'Acc dalla quale si vedeva che l'aereo si era spezzato in più parti». (Deposizione Lippolis). Ma anche questa informazione non fu passata.

E così, mentre la Magistratura e la commissione Luzzatti cercavano di acquisire elementi di prova e di conoscenza, alle prese con ipotesi come quella del cedimento strutturale o della collisione in volo, l'Aeronautica militare, fin dalle primissime ore, acquisì elementi che restringevano il campo delle ipotesi, e che aveva l'assoluto dovere di «passare».

Perchè non lo fece? Perchè si chiuse in una posizione così negativa ed «egoistica», che finisce con il giustificare anche il tentativo del Sismi di voler conoscere o capire come si erano svolte le cose?

L'Aeronautica militare ha sempre sostenuto che una volta forniti tutti gli elementi che portavano a escludere che l'incidente fosse stato causato dalla collisione con un altro aereo o dal lancio di un missile in dotazione alle forze italiane o alleate, nient'altro le competeva se non di attendere le conclusioni delle inchieste, alle quali, tra l'altro, l'Aeronautica non fu richiesta di partecipare.

Di quest'ultimo fatto l'Aeronautica si è sempre doluta.

Solo nel 1988, quando l'Aeronautica militare fu richiesta dal ministro della difesa, Zanone, di fornire una sua valutazione sull'intera vicenda e il capo di Stato Maggiore, generale Pisano, dovette dedicarsi alla preparazione di un rapporto in merito, l'Aeronautica ebbe l'occasione di fornire dettagliatamente e approfonditamente la sua versione dei fatti. E lo fece.

Per anni, però, l'Aeronautica militare era rimasta in una posizione quasi di estraneità, mentre tutto intorno cresceva l'ansia dell'opinione pubblica e l'interesse della stampa.

Il fatto che si trattasse di un aereo civile e che i compiti di indagare fossero stati assunti da organi estranei all'Aeronautica, non autorizzava assolutamente quest'ultima a rifiutare una collaborazione più attiva.

Come vedremo furono trattenute informazioni di grande importanza. Ma la conseguenza più grave di questo comportamento fu quella di lasciar disperdere gran parte della documentazione riguardante l'incidente in possesso dell'Aeronautica militare.

Indipendentemente dal materiale posto sotto sequestro dalla Magistratura (e non tutto reso disponibile alla Magistratura stessa) e da quello richiesto dalla Commissione d'inchiesta governativa, l'Aeronautica militare non si è minimamente preoccupata di conservare, almeno fino alla conclusione delle inchieste, il materiale di documentazione e di informazione che nei suoi diversi centri potevano avere interesse per le indagini in atto.

La duplicazione di nastri, la distruzione di registri, la dispersione di archivi, se anche fatti nel rispetto di regole formali, non doveva riguardare ciò che direttamente o indirettamente aveva attinenza con l'incidente di Ustica.

Lo stesso generale Pisano ha dovuto scrivere nella sua relazione che la sua inchiesta tecnico-formale si era rivelata molto difficile a causa dell'avvenuta distruzione di buona parte della documentazione relativa, essendo abbondantemente decorso il termine triennale per la conservazione dei carteggi.

Così oggi si è perduta la possibilità di esaminare tutta la documentazione (nastri, brogliacci, registri, ordini di servizio, ecc.) di Martina Franca, cioè proprio del centro nevralgico che la sera del 27 giugno 1980 e nei giorni successivi coordinò tutte le operazioni riguardanti l'aereo Itavia, da quelle di soccorso e recupero a quelle di accertamento della dinamica dell'incidente.

E lo stesso è accaduto quando si è vista la necessità di consultare la documentazione del centro radar di Siracusa, fino ad oggi tenuto fuori dagli accertamenti.

A nostro giudizio l'Aeronautica militare aveva il dovere primario di preservare ogni elemento di prova, senza bisogno che magistrati o inquirenti lo ordinassero. Questo non fa venir meno il dovere di chi

aveva disposto i sequestri di curare che questi venissero eseguiti e di garantirne la conservazione nel tempo. Ma il materiale che aveva una qualche attinenza con Ustica doveva essere preservato in tutti i centri in cui si trovava, compreso o meno in ordinanze di sequestro.

D'altra parte la collaborazione attiva dell'Aeronautica militare era tanto più necessaria dal momento che essa, al momento dell'incidente, gestiva, oltre al sistema della difesa aerea, anche quello di controllo e di assistenza del traffico civile.

La lettura «incrociata» delle registrazioni effettuate dai due «sistemi» la sera del 27 giugno, utilizzando apparecchiature, metodi e regole diversi, avrebbe potuto fornire gli elementi di certezza che si andarono cercando.

A questo punto descrivo come era strutturato il sistema di funzionamento del settore civile. È forse una parte che potremmo saltare.

BOSCO. Credo sia più opportuno darne lettura, signor Presidente.

PRESIDENTE. Non ho problemi a farlo. Ne chiedo parere alla Commissione.

ZAMBERLETTI. È tutto importante, signor Presidente.

PRESIDENTE. Non ho problemi a proseguire nella lettura.

Vediamo come funzionava nel 1980 il «settore civile».

«L'Ente che vi era preposto era l'Itav (Ispettorato per le telecomunicazioni e l'assistenza al volo) diretto dal generale Cesare Fazzino. L'Itav dipendeva dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Per il controllo e l'assistenza del traffico civile tutta la zona a sud di Roma era di competenza del Centro di Roma-Ciampino, servito da due radar Selenia e Marconi, ciascuno dei quali aveva come componente un apparato «primario» e uno «secondario».

Il «primario» rilevava i velivoli in base alla riflessione delle onde elettromagnetiche che colpiscono i velivoli stessi; il «secondario» rilevava i velivoli quando questi, attraverso il *transponder* di bordo, rispondevano a specifiche interrogazioni effettuate in codice dall'apparato a terra.

La portata dei radar primari era in genere di 120-130 miglia nautiche per apparecchi che volavano a 26.000 piedi. La portata dei secondari era di poco superiore a quella dei primari.

All'epoca, quando gli aerei civili uscivano dalla portata dei radar di Roma-Ciampino, si passava al sistema procedurale mediante collegamento radio. Non c'erano altri centri radar per il traffico civile a Sud di Roma.

All'epoca dell'incidente, l'aeroporto di arrivo del volo del DC9 Itavia (Palermo-Punta Raisi) era munito di un radar di avvicinamento con una portata di 48 miglia nautiche a 21.000 piedi di quota. Non vi era quindi «continuità» nella copertura radar tra Roma e Palermo, distante ancora 114 miglia.

Il centro di Roma-Ciampino dipendeva, il 27 giugno del 1980, dal tenente colonnello Fiorito De Falco, capo del II reparto Itav. capo

dell'Ufficio operazioni era il tenente colonnello Giorgio Russo e capo controllore era il tenente colonnello Antonio La Torre.

L'aereo dell'Itavia era partito da Bologna con due ore di ritardo, e il suo piano di volo era stato modificato in tale senso.

Il sistema di difesa aerea era ovviamente diverso e più complesso.

A sud di Roma l'intero spazio aereo dipendeva operativamente dal III Roc (*Regional Operation Center*) che aveva sede a Martina Franca (Bari) e che, all'epoca, era comandato dal generale Romolo Mangani.

Al di sopra e al di sotto del III Roc vi era la struttura gerarchica dell'Aeronautica militare, nei suoi diversi livelli di responsabilità.

All'epoca, capo di Stato Maggiore era il generale Lamberto Bartolucci (dal 2 aprile 1980 al 13 ottobre 1983); sottocapo di Stato Maggiore il generale Franco Ferri.

Dal capo di Stato Maggiore dipendevano direttamente il comando nazionale della difesa aerea, i comandi delle regioni aeree (che erano 3, a Milano, Roma e Bari), il comando del trasporto e del soccorso aereo.

Dal sottocapo di Stato Maggiore dipendevano invece i cinque reparti in cui era divisa l'Aeronautica come «struttura di servizio»: personale, informazioni, piani e operazioni, logistica e affari generali (in seguito è stato istituito un sesto reparto).

Il reparto II (informazioni) comprendeva il Sios-aeronautica ed era comandato dal generale Zeno Tascio.

I comandi «operativi» erano fondati su due Roc, il primo dipendente dalla I Regione Aerea e con sede a Monte Venda; il secondo, dipendente dalla III Regione aerea e con sede a Martina Franca.

I Roc erano il punto di confluenza delle forze aeree nazionali e di quelle della Nato.

Ognuno dei due Roc era diviso in tre agenzie:

- Soc (*Sector operation center*) per la direzione e il controllo delle operazioni di difesa aerea;
- Rcc (*Rescue coordination center*) per il coordinamento delle attività di soccorso aereo;
- Atcc (*Air traffic control center*) per il coordinamento e il controllo del traffico aereo operativo (militare) con quello generale (normalmente civile).

Ogni Roc aveva una rete di centri radar per la difesa aerea, incaricati di sorvegliare lo spazio aereo e di procedere all'avvistamento e all'identificazione delle diverse tracce che apparivano nei loro radar.

Le tracce identificate sicuramente come amiche (*friendly*) erano seguite solo saltuariamente, e quelle non identificate o identificate come non amiche venivano invece sistematicamente seguite e contrallate. In determinati casi si facevano levare in volo i caccia.

I centri radar facevano capo al centro operativo di settore (Soc) del rispettivo Roc.

La rete radar si distingueva in:

- centri radar principali (Crc-Macter, cioè *control and reporting center master*);
- centri radar (Crc, cioè *control and reporting center*);
- posti di riporto (Rp, cioè *reporting post*).

I Crc, sia quelli master che semplici, svolgevano funzioni di avvistamento e di guida caccia, mentre gli Rp avevano solo funzioni di avvistamento.

I reparti che sono addetti alle stazioni radar sono denominati: «Gruppi Radar Aeronautica Militare», in sigla «Gram».

Nel 1980 alle dipendenze del terzo Roc di Martina Franca erano operativi cinque Gram: Marsala (in automatico), Licola (fonetico-manuale), Jacontenente (in automatico), Otranto e Siracusa (in semi-automatico).

L'area di Ustica era «coperta» da due centri radar di Marsala e di Licola. Vedremo poi la posizione di Siracusa.

Sulla base della organizzazione appena descritta, il volo dell'aereo Itavia avrebbe dovuto essere visto e registrato da due diversi sistemi radar, da quello civile di Ciampino e da quelli di Marsala e Licola, con la possibilità conseguente di ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente.

Di Ciampino abbiamo già detto. Il dato certo di Marsala, che operava in automatico e che alle quote alte copriva la zona di Ustica, era che non poteva non essere stato registrato un aereo come il DC9 Itavia che alle 21.00 volava nella direzione e nella quota giusta. Era meno certo, ma possibile, che fosse stato registrato un caccia che avesse operato nei pressi dell'aereo Itavia. Le prove di simulazione riferite al radar di Ciampino hanno dato possibilità di rilevamento minori per i caccia, ma non negative.

Se poi, per qualche ragione, il sistema automatico fosse stato disattivato, Marsala avrebbe dovuto ugualmente vedere il DC9 Itavia ed eventuali altri aerei mediante il sistema fonetico-manuale di cui era dotato, essendo regola assoluta che un radar della Difesa non potesse rimanere «cieco», neppure per un istante.

Delle registrazioni in automatico sarebbero dovuti rimanere i relativi nastri; di quelle fonetico-manuali un brogliaccio (chiamato DA1) in cui venivano immediatamente riportati i dati rilevati dall'operatore (che li dettava man mano che li vedeva) e un documento (chiamato copia ordinata integrale) in cui nelle ore seguenti venivano riportate in bella copia i dati più significativi del DA1, certificati dal capo servizio.

In sostanza, la situazione creatasi su Ustica alle ore 21.00 del 27 giugno avrebbe dovuto essere fissata: sui nastri di Roma-Ciampino; su quelli di Marsala; sul DA1 e sul documento di sintesi di Licola; sul DA1 e la sintesi di Marsala. Si sarebbero dovute avere anche le registrazioni delle conversazioni radio tra l'aereo DC9 Itavia e i controlli di Ciampino e Punta Raisi e quelle intercorse subito prima e subito dopo l'incidente tra Ciampino, Marsala, Licola e Martina Franca (i nastri esistono, ma la loro decodificazione è stata avviata dai magistrati inquirenti solo poche settimane fa e non è stata ancora completata). C'è poi, e lo vedremo, tutto il problema di Martina Franca.

I nastri di Roma-Ciampino non hanno causato particolari problemi di reperimento e di decodificazione. I problemi sorti sono di altro tipo e li vedremo più avanti.

Problemi invece li hanno causati i nastri di Marsala, e sono derivati dal fatto che la sera dell'incidente e proprio nel minuto esatto in cui l'aereo dell'Itavia precipitò, era stata programmata a Marsala una

esercitazione di addestramento per operatori radar chiamata *Synadex* (*Syntetic air defence exercise*) che comportava lo spegnimento del sistema automatico (dovendosi cambiare i nastri) e il passaggio al sistema fonetico-manuale per il tempo di disattivazione del sistema automatico.

Normalmente, una esercitazione *Synadex* viene programmata alcuni mesi prima; la data viene comunicata al comandante del Gram, al quale è lasciata, però, una certa discrezionalità, nel caso che nel giorno e nell'ora indicata il Gram sia impegnato, a vario titolo, in problemi di traffico reale o in situazioni di emergenza. In questo caso il comandante ha la facoltà di far slittare di un giorno l'esercitazione e, ripetendosi la situazione, di annullarla.

Con ordini di servizio interni, alcuni giorni prima, si provvede a indicare il personale chiamato all'esercitazione e a fissare l'ora esatta. Rimane la discrezionalità del capo-servizio, al momento dell'inizio dell'esercitazione, di sospenderla in presenza di situazioni da seguire con particolare attenzione.

La *Synadex* consiste nell'inserimento, all'ultimo momento, di un nastro predisposto nell'apparato radar.

Vi sono tre tipi di esercitazione *Synadex*: quella di sito (che interessa un solo centro radar), quella intersito (interessante più centri), quella di area (interessante tutti i centri radar della regione aerea). I nastri predisposti per la *Synadex* giungono ai vari siti, a seconda del tipo di esercitazione, dal Roc e sono in genere affidati all'«ufficiale-intelligence».

Non è stato ancora possibile chiarire bene dove venivano «fabbricati» i nastri *Synadex* nel 1980 e da dove venne il nastro utilizzato a Marsala la sera di Ustica.

Il generale Gullotta, comandante di Borgo Piave, ha escluso che quel centro tecnico preparasse i nastri *Synadex*. Il maggiore Di Natale ha ammesso solo che Borgo Piave era in grado di farlo.

Non si sa se quella sera del 27 giugno fosse una esercitazione «mono-sito» o «inter-sito». Non si sono trovati riscontri della asserita programmazione trimestrale della esercitazione.

La versione ufficiale è la seguente: la sera del 27 giugno la *Synadex* si fece, ma invece di partire come programmato alle ore 21.00 precise, partì con alcuni minuti di ritardo (esattamente dodici). Infatti l'operazione di cambio dei nastri, che normalmente richiede quattro minuti, quella sera avrebbe preso un tempo di otto minuti ed essendo stata iniziata alle ore 21.04 causò il blocco del radar fino alle 21.12.

Che nastro fu montato?

Di norma, per la *Synadex*, si monta un nastro «vergine» mentre per i compiti normali si utilizzano nastri già usati, come si fa per i video-registratori dei nostri apparecchi televisivi.

La ragione di montare nastri vergini dipende esclusivamente dalla necessità di «studiare» anche molto tempo dopo le risultanze dell'esercitazione *Synadex* e vedere i comportamenti dei vari operatori. I nastri normali hanno invece un riciclaggio più rapido.

La sera di Ustica inspiegabilmente non si montò un nastro vergine, ma un nastro già usato.

Attenzione, però. Quello di cui si parla è il nastro di registrazione. Il nastro *Synadex* è un'altra cosa. È il nastro predisposto per contenere le tracce simulate con cui gli operatori si addestrano.

Nel 1980 nei centri Nadge si trovavano due apparati predisposti per i nastri. Quando si avviava un'esercitazione *Synadex* si inseriva nel primo apparato il nastro *Synadex* contenente la simulazione delle tracce. Nell'altro apparato funzionava invece il nastro di registrazione, su cui si poteva riversare o solo il reale, o solo il simulato o tutte e due le cose.

Questo dipendeva da ciò che voleva l'operatore.

Tecnicamente, quindi, non c'era bisogno di cambiare il nastro di registrazione. Di fronte alle emergenze eccezionali si poteva benissimo registrare il simulato sul nastro del reale già in funzione, senza procedere al cambio. Dal punto di vista della funzionalità non c'era problema. Si trattava di due *consolles* diverse.

Il nastro di registrazione di solito lo si cambiava per poter studiare a parte i risultati dell'esercitazione e il comportamento degli operatori che venivano addestrati.

Si è sempre sostenuto che la sera del 27 giugno, per fare questo cambio, si sarebbero impiegati otto minuti invece dei quattro solitamente necessari, e che così nella registrazione si sarebbe formato un primo buco di otto minuti, fino alle 21.12. Poi si sarebbe andati avanti sino alle 21.22, quando la certezza del disastro fece sospendere la *Synadex* e tornare al reale.

A questo punto sarebbe stato di nuovo cambiato nastro di registrazione, dopo aver fermato quello *Synadex*. L'operazione avrebbe preso ben ventisei minuti.

Intanto non si capisce la logica di questo nuovo cambio, dato che si poteva benissimo registrare il reale sul nastro di registrazione già inserito. Il generale Mangani, davanti alla nostra Commissione, si è meravigliato che questo non fosse stato fatto. Non si sarebbe creato il secondo buco di ventisei minuti. Ancora meno comprensibile è il fatto di avere alle 21.12, dopo aver proceduto al cambio del nastro di registrazione, immesso in questo solo le tracce simulate e non anche quelle reali? Tanto valeva non fare il cambio.

La domanda in sospenso è sempre una: la *Synadex* ha avuto effettivamente svolgimento?

La «decodificazione» delle operazioni effettuate dopo l'inizio della esercitazione nelle *consolles* operanti in automatico e registrate su uno dei due nastri sequestrati (quello indicato con il numero 100) permetterebbe di chiarire ciò che effettivamente avvenne.

Ma non risulta che il vero e proprio nastro *Synadex* sia stato acquisito in sequestro. Se lo fosse stato, sarebbe stato possibile comparare i dati simulati provenienti dal nastro di registrazione con i dati simulati registrati sul nastro di registrazione numero 100.

La documentazione di prova (lo si ricorda) riguardante la *Synadex* avrebbe dovuto essere formata:

- 1) dai nastri di esercitazione (mai sequestrati);
- 2) dai nastri di registrazione (sequestrati a Marsala con i numeri 99 e 100);

- 3) dagli ordini di servizio;
- 4) dalle relazioni conclusive.

Le difficoltà di risalire a ordini di servizio credibili sono emerse tutte allorchè il giudice Bucarelli ha cercato di ricostruire nei particolari la consistenza e la collaborazione funzionale dei diversi operatori presenti alle ore 21.00 del 27 giugno 1980 nella sala operativa di Marsala.

Della relazione conclusiva della *Synadex* (che pure doveva essere obbligatoriamente fatta) non c'è traccia.

Le stesse cose valgono per Siracusa.

Nelle carte iniziali si parla sempre di Marsala, Licola e Siracusa, poi Siracusa scompare nel nulla.

A noi è stato ripetutamente detto che Siracusa era in manutenzione; poi, che aveva ripreso a funzionare esattamente alle ore 21.00. Per ultimo, ed è la verità, il capo-controllore di Martina Franca ci ha detto che Siracusa funzionava benissimo il 27 luglio, perchè, se non avesse funzionato, non sarebbe stata avviata la *Synadex*, dal momento che Siracusa «faceva sistema» con Marsala quella sera.

Questa è una dichiarazione importante che abbiamo acquisito. Vi è poi un altro problema importante. La commissione utilizzata dal generale Pisano per la sua relazione e formata dai generali Zauli e Cavatorta e dal colonnello Muzzarelli, domandò ripetutamente agli operatori di Marsala perchè quella sera il radar fu fatto operare a giro lento (1 su 30) e non alla velocità abituale.

Si è posto così il problema di capire quale significato poteva avere il mutamento di frequenza nelle registrazioni effettuate a Marsala la sera del 27 giugno 1980.

Il generale Pisano ha inviato alla Commissione parlamentare una scheda tecnica nella quale viene diffusamente sviluppata, in chiave esplicativa, la tematica del funzionamento degli apparati di registrazione automatica dei dati dei centri radar del sistema Nadge.

Nella scheda anzidetta si affronta, tra l'altro, la problematica relativa alle modalità e alla frequenza con le quali la registrazione delle tracce deve avvenire.

L'importanza della tematica in esame è stata ampiamente avvertita dall'Aeronautica militare, come dimostra da un lato la scheda tecnica inviata dal generale Pisano a questa Commissione, e, dall'altro, l'attività istruttoria svolta dalla commissione d'inchiesta Pisano insediata dal ministro della difesa, Zanone.

Le risposte fornite dagli operatori ai quesiti posti dai generali Zauli e Cavatorta non hanno fornito utili elementi di valutazione.

Il maggiore Ballini, all'epoca capo-controllore presso il 35° Gram Marsala, ha risposto testualmente: «Non so spiegare, perchè è una questione puramente tecnica».

Il capitano Andrea Del Zoppo ha risposto che la cadenza 1/30 è stata adottata per poter risparmiare i nastri di registrazione. Infine il colonnello Cespa, all'epoca Comandante del 35° Gram Marsala, ha risposto: «La cadenza è fissata dal sistema: non è influenzata dall'operatore».

Neppure la scheda inviata dal generale Pisano offre, sul punto, spiegazioni e chiarimenti appaganti.

Infatti dopo aver precisato che «per quanto attiene alla frequenza di registrazione, l'intervallo minimo tra due registrazioni successive di una traccia corrisponde a circa 10 secondi», aggiunge peraltro che «tale intervallo minimo può notevolmente variare fino a tempi dell'ordine di minuti, in funzione del numero di tracce che compaiono e/o per prestabilite priorità imposte dal sistema».

Comunque sembra di capire che la registrazione lenta aumenterebbe di per sé il margine di opinabilità circa il significato dei *plots* registrati.

In tal senso potrebbe essere intesa la dichiarazione che il generale Bartolucci ha reso in data 26 aprile 1989 nell'ambito dell'inchiesta tecnico-amministrativa dell'Aeronautica Militare, a tenore della quale «è possibile che il radar del traffico aereo di Ciampino, ma non gli operatori, abbiano visto *plots* non registrati dal radar di Licola e Marsala e ciò in connessione alla sostanziale diversa filosofia dei sistemi di difesa aerea rispetto a quelli del traffico aereo».

In questo panorama si colloca la dichiarazione resa a questa Commissione, in data 20 dicembre 1989, dal maggiore Di Natale.

Questi ha sostanzialmente affermato che:

a) la frequenza di registrazione viene decisa dall'operatore di sito;

b) la cadenza di campionamento (cioè la frequenza) è un elemento variabile nel senso che può mutare per effetto dell'intervento dell'operatore;

c) l'operatore può intervenire su una determinata traccia, introducendo «una forzatura del sistema rispetto alla cadenza che stava rispettando prima».

Il maggiore Di Natale, peraltro, ha precisato che, essendo la cadenza influenzata dal numero delle tracce presenti nel sistema, dalla loro stessa dinamica, nonchè dalle azioni degli operatori, è ben possibile ipotizzare, a proposito della traccia del DC9 Itavia, che la cadenza sia stata in qualche istante molto bassa e in altro periodo di tempo molto alta.

Sono necessari, certamente, su questo ulteriori approfondimenti tecnici.

Egualmente da approfondire è la correlata questione del «decadimento» della traccia del DC9 registrato immediatamente prima della scomparsa dell'aereo Itavia dagli schermi radar.

È stato detto che fino a poco prima delle ore 21 il volo del DC9 Itavia era stato tutto regolare. La crisi si verificò un paio di minuti prima delle 21. È in questo spazio di tempo che la traccia del DC9 «decadde» da intensità 7 a 6 (due volte), poi a 5, poi a 3, poi a 2.

Questo significa (come ci è stato spiegato) che il radar, nel suo «giro», non registrò il DC9 per una volta, due volte, tre volte eccetera.

Quando si arriva a intensità 2, sugli schermi si accende una luce rossa di «allarme».

In questo caso immediatamente l'operatore va alla «ricerca» di quanto è successo e, se è bravo e addestrato, come ci è stato detto, rintraccia l'aereo o si accorge se qualcosa di anormale è accaduto.

L'Aeronautica militare ha sempre sostenuto che per la fortunata circostanza del ritardo di quattro minuti con cui partì la *Synadex* il «reale» di Marsala ha funzionato in automatico sino alle 21.04 e in quei quattro minuti sul nastro non c'è traccia dell'incidente, ma soprattutto non c'è niente che provi che nei pressi del DC9, attorno alle 21, ci fossero altri aerei e altre tracce significative.

Questa è la ragione per cui l'allarme non fu dato da Marsala, ma da Ciampino undici minuti dopo le 21. Marsala non si accorse di niente.

Ma è vero questo? E perchè quando si accese la luce rossa di allarme allorchè il decadimento della traccia arrivò sul 2, non si creò una vera e propria situazione di emergenza e di ricerca?

Recenti testimonianze rese al magistrato inquirente da militari in servizio a Marsala la sera dell'incidente, hanno introdotto una verità diversa: dell'incidente all'aereo si sarebbe accorti subito, e l'allarme fu dato.

Se le notizie apparse nei giorni scorsi sulla stampa (e derivate da conclusioni peritali) verranno confermate, si rivelerebbero esatte le anticipazioni fatte alla nostra Commissione sull'allarme scattato quando l'intensità della traccia del DC9 passò da 7 a 2 (segnale di *low quality*). Il momento esatto viene fissato alle 20.59'.45".

A questo punto a Marsala si forzò il sistema perchè effettuasse una sosta di *zoom* sulla traccia del DC9.

Il sistema eseguì e la spia rossa di allarme si spense e riapparve la traccia del DC9. In realtà era solo una proiezione del sistema, dovuta alla forzatura.

Subito dopo la traccia riprese a scadere e scomparve il codice del *trasponder*. Si riaccese la spia rossa sul 2 di intensità.

Alle 21.02 venne di nuovo agganciata per pochi istanti la traccia del DC9. Si forzò di nuovo il sistema, ma a quel punto non si registrò altro. L'aereo era perduto. Ecco perchè riuscire a conoscere ciò che esattamente accadde a Marsala è diventato così essenziale.

La *Synadex* partì come viene detto, o le cose andarono diversamente? E in quale momento esatto a Marsala ci si rese conto che qualcosa di grave era capitato all'aereo Itavia?

Vi sono altre cose inquietanti; perchè mancano completamente i dati del fonetico-manuale, che per almeno mezz'ora avrebbero dovuto «coprire» la *Synadex*?

E come è ammissibile che non sia ancora riusciti a sapere chi veramente era di servizio quella sera dentro la sala operativa, a quali *consolles* le varie persone erano assegnate, chi era addetto al fonetico-manuale e chi alla *Synadex* e con che compiti?

E ancora: chi erano i militari che dovevano essere addestrati dalla *Synadex* e che si aggiunsero al personale in servizio ordinario?

Certo è che le anomalie furono tante. Quanto accadde nella centrale di Marsala tra le 21 e le 21.46 è un insieme di errori, di leggerezze e di confusioni. Nella sua audizione, l'ammiraglio Porta ha detto che appena terminerà l'inchiesta giudiziaria, verranno presi severi provvedimenti disciplinari per ciò che è accaduto quella sera nei vari centri. Ciò prova che non è solo la nostra Commissione a giudicare estremamente censurabili i comportamenti che si sono tenuti, ma che così giudicano anche le gerarchie militari.

Un aiuto determinante per conoscere che cosa era successo all'aereo Itavia avrebbe potuto esserci fornito da un'altra fonte.

La sera del 27 giugno, la VI Flotta era in porto a Napoli. In rada c'era anche la portaerei Saratoga, comandata dal capitano James H. Flatley. La VI Flotta non è integrata nella Nato, ma è nazionale. Per la sua difesa provvede autonomamente. E così era anche nel 1980.

Al Comando della VI flotta fu chiesto subito se c'erano stati aerei in volo nella zona di Ustica e se c'erano stati suoi mezzi navali nella zona sottostante.

Le risposte ricevute furono tutte negative.

Non si chiese invece di poter disporre delle registrazioni dei suoi radar. E questo è inspiegabile.

Tutti gli esperti affermano infatti che la VI flotta non sta ferma in porto senza una totale copertura radar. Questo ci è stato confermato dall'ammiraglio Torrisi e dell'ammiraglio Porta.

I radar della portaerei, oltre tutto, fanno «sistema» con il resto della rete radar statunitense di difesa.

Perchè non si sono chieste agli americani le registrazioni della zona di Ustica, che gli americani coprivano con radar più moderni e perfezionati dei nostri?

Recentemente la commissione difesa della Camera dei deputati si è recata negli Usa e ha visitato la base di navale di San Diego comandata dall'ammiraglio che era stato capo della VI flotta la sera di Ustica.

In questa occasione è stato chiesto al comandante della base se fosse possibile che una portaerei americana dislocata in porto straniero potesse avere avuto i sistemi di difesa passiva, cioè di avvistamento ed identificazione, non funzionanti.

A tale domanda l'alto ufficiale ha dato risposta negativa aggiungendo, ulteriormente sollecitato, che nel caso che il Comandante dell'unità navale avesse disattivato i radar di sua iniziativa, gli Usa avrebbero avuto per altre vie il quadro di quanto accadeva nei cieli del mondo intero.

Infatti il Norad, *North american aerospace defence*, dislocato a Colorado Springs, ha la capacità di seguire i movimenti di ogni mezzo che si muova nello spazio, nell'atmosfera, in superficie e sotto i mari.

È quindi verosimile che il Norad, gestito insieme dagli Stati Uniti e dal Canada, abbia visto e registrato quanto avvenne nei cieli del Mediterraneo il 27 giugno 1980.

Si sta cercando se esiste tuttora la possibilità di accedere a queste informazioni.

Torniamo al nastro di Ciampino.

Subito dopo l'incidente e nei giorni immediatamente seguenti i responsabili del centro-radar di Ciampino si preoccuparono di ricontrollare i dati e le registrazioni, per vedere se qualcosa era sfuggito. E questo è naturale.

Già nel corso della prima notte, il tenente colonnello Giorgio Russo, capo dell'Ufficio operazioni Ciampino, visionò i nastri magnetici dei radar Marconi e Selenia di Ciampino allo scopo di determinare la traiettoria del velivolo e il presumibile punto di impatto. Comunicò poi al colonnello Fiorito De Falco, capo del II Reparto dell'Itav, di non aver

visto nulla di anomalo attorno al velivolo. (La prima preoccupazione era di accertare se c'era stata collisione con un altro aereo).

Anche il tenente colonnello Antonio La Torre, controllore del traffico aereo di Ciampino la sera del 27 giugno, riguardando il giorno dopo la registrazione, dichiarò di non aver rilevato niente che facesse pensare alla presenza di un altro aereo vicino al DC9 Itavia.

Queste dichiarazioni vanno ora confrontate con quelle rilasciate dal colonnello Lippolis, secondo cui i dati trasmessi da Ciampino a Martina Franca già il giorno dopo l'incidente facevano vedere un aereo che si era spezzato in più parti improvvisamente. I nastri di Ciampino rimasero fino al giorno 11 luglio presso quel centro, quando vennero spostati per ordine dell'Itav a Trapani-Birgi in vista di una loro consegna, assieme a tutta l'altra documentazione posta sotto sequestro, all'autorità giudiziaria.

Secondo alcune testimonianze, subito dopo l'incidente i carabinieri in servizio a Ciampino intervennero per impedire che si entrasse e si uscisse dai locali del controllo del traffico aereo. La notizia è stata poi ripresa dell'«Espresso» nel suo numero del 26 aprile 1988, ma la verità non è stata ancora accertata.

Il primo luglio 1989 l'Agenzia France Press ha rivelato che «secondo uno schema proveniente dai rilevamenti su carte che - per errore - non furono sequestrate dai carabinieri insieme ai nastri magnetici all'aeroporto di Ciampino nelle ore successive alla catastrofe, ci sono tre tracce simultanee al momento e sul luogo del disastro: quella del DC9 su di un asse nord-sud; quella di un velivolo proveniente da est che gli si affiancava come per coprirsi; e quella di un intercettatore proveniente da ovest».

Di questi interventi dei carabinieri, sia per isolare la torre di controllo sia per sequestrare i nastri, non si ha documentazione.

Dei nastri di Ciampino e dell'altro materiale concentrato a Trapani, il giudice Santacroce prese possesso il 22 luglio. Successivamente gli originali dei nastri di Ciampino vennero consegnati alla Società Selenia per la convalida dei dati, la loro rappresentazione grafica e la relativa interpretazione. Ciò è stato confermato dal professor Luzzatti nella sua audizione presso la Commissione. Alla Douglas, invece, al Ntsb e alla Itavia, furono inviate «copie» degli stessi nastri affinché questi tre enti li valutassero autonomamente.

L'analisi dei dati radar della Selenia redatta in data 8 ottobre 1980, con due appendici, è compresa negli allegati della relazione Pratis (circa 25 pagine). Tale documento è altresì disponibile tra gli atti istruttori inviati dal giudice istruttore Bucarelli, senza però la seconda appendice.

Le considerazioni della Douglas redatte il 9 dicembre 1990 (circa 15 pagine) sono comprese negli allegati della relazione Pratis.

L'analisi dei dati radar, redatta dall'Itavia in data 1 dicembre 1980 (circa 30 pagine più appendice), è compresa negli allegati della relazione Pratis.

Le analisi dei dati radar effettuate dal Ntsb in data 13 novembre 1980 e 25 novembre 1980 (circa 20 pagine) sono disponibili tra gli atti istruttori inviati dal giudice istruttore Bucarelli. Le analisi Xeda del Ntsb (4 pagine) sono comprese tra gli allegati della relazione Pratis.

La Commissione a questo punto non poteva non porsi il problema della possibilità che i nastri potessero venire manipolati.

La domanda è questa: è possibile operando sui nastri del sistema Nadge, cancellare tracce o aggiungerne altre? E se sì, chi poteva farlo, allora, in Italia o all'estero? E in quanto tempo poteva essere fatto?

Quando il problema si è affacciato, avemmo in un primo tempo risposte contraddittorie. Quando però furono poste domande precise, la risposta che si ebbe fu che la «correzione» non solo era possibile ma che poteva essere fatta senza particolari difficoltà.

A questo punto occorre una certificazione assolutamente incontrovertibile, dal momento che la risposta «positiva» apriva prospettive preoccupanti.

La convocazione, per il giorno 20 dicembre 1989, del generale Gullotta, nel 1980 comandante del Centro Tecnico Addestrativo Aereo di Borgo Piave, e del maggiore Salvatore Di Natale, all'epoca responsabile dei servizi tecnici, fu predisposta per pervenire a un chiarimento di fondo su questo punto.

Dall'insieme delle due testimonianze si è avuta la conferma che presso un centro specializzato è possibile la correzione di un nastro Nadge, cioè, la cancellazione e l'aggiunta di tracce.

Non è una operazione semplice, perchè per farlo non ci si può limitare ad agire solo sul nastro ma anche sull'insieme dei dati inseriti nel calcolatore del sistema, ma comunque, avendo gli uomini e il tempo necessario, la cosa è fattibile.

Era fattibile a Borgo Piave? Risposta: sì. In che tempi? Da pochi giorni a un mese, a seconda dei dati da cambiare.

Che cosa risulta, nella documentazione acquisita, dell'attività di Borgo Piave riferita alle inchieste avviate su Ustica?

A Borgo Piave si recò l'11 novembre 1980 il giudice Santacroce accompagnato da alcuni membri della commissione Luzzatti e da suoi esperti per una «lettura» dei nastri di Marsala sequestrati il 3 ottobre precedente.

Quando Santacroce si presentò a Borgo Piave la mattina dell'11 novembre, l'ufficiale in comando, il generale Palumbo, già preavvertito dal generale Fazzino che come responsabile dell'Itav aveva giurisdizione su Borgo Piave, passò l'incarico della elaborazione tecnica al maggiore Di Natale. Questi fu autorizzato, prima di iniziare le prove richieste, a effettuare una copia dei nastri «al fine di garantire la salvaguardia delle registrazioni nell'eventualità che le ripetute «letture» avessero potuto danneggiare il supporto magnetico originale».

Al termine della giornata Santacroce chiese altra documentazione (i plottaggi) e Di Natale ebbe tempo fino al 20 novembre per fornire le risposte richieste.

Santacroce, andandosene, lasciò a Di Natale i nastri originali, che gli furono restituiti quando Di Natale terminò il lavoro e spedì a Santacroce i vari tabulati e i nastri dai quali li aveva ricavati.

Di Natale trattene presso di sé col consenso di Santacroce la copia ricavata dei nastri originali e la chiuse in un plico che depositò presso la «nastroteca classificata» di Borgo Piave (in pratica, una cassaforte).

Nel 1985 il maggiore Di Natale lasciò il servizio di Borgo Piave, e lo stesso aveva fatto, nel 1984, il generale Gullotta. Del plico lasciato

sigillato in cassaforte i due ufficiali hanno dichiarato di non aver saputo più niente dopo il novembre del 1980. Quando, nel novembre 1988, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica chiese di controllare ciò che risultava della intera vicenda, a Borgo Piave trovarono in cassaforte un plico chiuso nel quale era riportata la scritta: «Capitano Di Natale - Pratica Ustica». Ma nel plico non c'erano più i nastri lasciati in consegna.

C'erano altre cose. C'erano nastri e relazioni datate 4 marzo 1985, risultanti da un'altra lettura dei dati di Marsala fatta in quella data a Borgo Piave del collegio peritale Blasi, nominato nel 1984 dal giudice Bucarelli. C'era anche un nastro magnetico con su scritto: «17 maggio 1982 - recording di Marsala - 1° file - Copia dell'originale».

Nessuno è riuscito a spiegare come un nastro del 1982 sia entrato in un plico depositato nel 1980 e riaperto nel 1985. Furono fatte altre prove nel 1982 o questo nastro fu portato a Borgo Piave nel 1985 e chiuso nel plico originale? Comunque una serie incredibile di violazioni delle regole e di sovrapposizione di competenze normali di comportamento in questo caso.

Ciò però che è risultato chiaro è che sui nastri si poteva intervenire, volendo, sia in Italia che all'estero. Se questo è stato fatto o meno dipende dal controllo che la Magistratura ha avuto degli originali dei nastri.

Come si vede, la Magistratura, oltre a lasciare per molto tempo in mani diverse dalle sue documenti essenziali, non fu messa in condizione di prendere «conoscenza» di quello che invece era all'epoca il punto centrale di tutto il sistema di «controllo» dell'Aeronautica militare, il III Roc di Martina Franca.

Tutta l'attenzione fu portata su Marsala e Licola, alla confusione tra *Synadex* e registrazione del reale, alla scomparsa dei registri, alla incertezza delle ricostruzioni. Ma il centro vero di documentazione e di informazione era Martina Franca. E questa opportunità non fu colta. Con la conseguenza che quando lo si è voluto fare più tardi, della documentazione non si è trovata più traccia per il meccanismo burocratico di distruzione di cui si è detto.

Perchè Martina Franca era così importante?

Lo era perchè era il punto di congiungimento, in tempo reale, di tutto ciò che l'intero sistema della difesa aerea teneva sotto controllo a sud di Roma (praticamente buona parte del bacino del mediterraneo); e lo era perchè tutto quanto veniva registrato.

Ciò che la sera del 27 giugno 1980 si verificò nella zona di Ustica (movimento di aerei, allarmi dati e allarmi rientrati, segnalazioni e comunicazioni di servizio) più che a Marsala e a Licola (e anche a Siracusa) lo si poteva ricavare a Martina Franca.

Certo, Martina Franca sorvegliava il traffico militare e non quello civile. Le tracce del DC9 Itavia non erano trasmesse e raccolte. Ma ciò che interessava non era il DC9, ma tutto l'«altro» che nell'ora o nel luogo dell'incidente quella sera si ebbe.

Dal responsabile e dal capo-controllore del Soc di Martina Franca abbiamo appreso che al Soc giungevano le seguenti tracce:

- le cosiddette *X-Ray*, che sono le tracce sconosciute, cioè non ancora classificate, di probabile natura nemica;

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- le tracce *Zombie*, che sono quelle di velivoli di linea delle nazioni del Patto di Varsavia autorizzati al transito nel nostro territorio;
- le tracce *Hostile*, proprie di velivoli nemici in atto di commettere azioni ostili contro il nostro territorio;
- le tracce *Uniform*, riguardanti velivoli sconosciuti ma che probabilmente hanno natura amica perchè nate sul nostro territorio e non provenienti dall'esterno;
- le tracce *Kilo*, proprie di velivoli in stato di emergenza, di velivoli dirottati, di velivoli che abbiano a bordo Vip, cioè personalità di particolare interesse, come Capi di Stato, ministri, eccetera;
- infine, le tracce dei nostri caccia intercettatori, quando vengono mossi per emergenze o per riconoscimento di aerei sconosciuti.

Sono queste le sei «categorie» di tracce che i radar automatici e semi-automatici inviano e che il capo-controllore di ogni centro-radar si fa carico di trasmettere *immediatamente* al Soc.

Lo stesso avviene, ma a tempi più lunghi, per quanto viene rilevato dai centri che operano in fonetico-manuale.

Non vi è «scelta» da parte dei vari centri di quali dati trasmettere oppure trattenere. Nel quadro delle sei categorie viene trasmesso tutto, e tutto viene registrato.

Il generale Abbate, responsabile del Soc nel 1980, di fronte ad una precisa domanda, se quello che vedevano Marsala o Licola, lo vedeva anche Martina Franca ha risposto che «ciò che vedeva Marsala nello stesso momento veniva visto anche dal capo-controllore di Martina Franca; ciò che vedevano i centri operanti in fonetico-manuale veniva riportato a Martina Franca con i tempi del telefono e delle telescriventi».

Ecco perchè, per sapere quale traffico si ebbe la sera del 27 giugno 1980 nell'area dell'incidente e in quale ordine, più che i dati di due soli centri (Marsala e Licola), sarebbe stato necessario acquisire i dati di tutti i cinque centri operativi della difesa aerea.

Invece la documentazione di Martina Franca, che avrebbe dovuto rientrare nell'«area» di sequestro, non fu mai acquisita dalla magistratura nè dalla commissione Luzzatti.

Se così fosse stato fatto si sarebbero viste molte cose che ancora oggi non sono chiare (il ruolo di Siracusa la sera dell'incidente, con riferimento sopra tutto alla *Synadex*) e non ci si sarebbe logorati solo attorno a Marsala, dal momento che era possibile un immediato riscontro dei tempi e dei modi in cui ci si mosse in quel centro.

Anche la non ancora definita questione della identificazione di tutte le 44 tracce risultanti nello spazio aereo vigilato da Marsala avrebbe avuto un diverso andamento se si fosse potuto disporre dei dati di Martina Franca.

Di questo sono convinti, oggi, anche i magistrati inquirenti.

Dopo la presentazione della relazione Luzzatti (16 marzo 1982), non vi furono, per alquanto tempo, novità nelle inchieste.

Il 1982 fu interessato sopra tutto al problema della «sicurezza dei voli».

Nel corso dell'anno si ebbero infatti numerosi incidenti tra aerei civili e aerei militari penetrati nei corridoi riservati al traffico civile, specie in quello denominato Ambra 13. Il problema della «sicurezza dei

voli», messa in forse da queste intrusioni e dal lancio anche di ordigni esplosivi, occupò fortemente il Parlamento e gli organi di stampa.

Il 19 maggio 1982 i ministri della difesa Lagorio e dei trasporti, Balzamo, riferirono di questo al Senato. Il ministro della difesa nominò anche una Commissione d'inchiesta, presieduta dal generale Ferri, sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Alla fine del 1982 venne predisposto uno schema di disegno di legge per autorizzare e finanziare il recupero del relitto.

Nell'ottobre del 1982 la Bbc inglese mandò in onda un servizio su Ustica, frutto di mesi di indagini in Italia, negli Stati Uniti e in Inghilterra.

Il documento della Bbc non provocò in Italia reazioni eccessive. La Tv nazionale ne pubblicò uno stralcio e il servizio non riuscì a portare in trasmissione personaggi di un qualche rilievo e di qualche interesse.

Anche il 1983 passò senza che si verificassero fatti nuovi, senza che l'interesse dell'opinione pubblica fosse in qualche modo attratto da nuove rivelazioni o nuovi fatti.

Nel marzo l'ufficio di gabinetto della Presidenza del Consiglio rispose alla richiesta della Commissione Luzzatti che la difficile situazione economica non consentiva di reperire, al di fuori dei fondi in dotazione al Ministero dei trasporti, i dieci miliardi richiesti e invitò il Ministero a fare da solo. L'iniziativa del recupero rimase così bloccata.

Nella primavera del 1984 l'inchiesta fu formalizzata e passò al giudice istruttore, Bucarelli.

L'8 novembre il ministro della difesa, Spadolini, rispondendo a interrogazioni, dichiarò che sulle perizie effettuate non era posto alcun segreto militare e che, quanto alla causa dell'incidente, «l'inchiesta ha evidenziato che a provocarlo è stata la deflagrazione di un ordigno probabilmente confezionato con esplosivo del tipo T4... ma che al momento non è possibile affermare se l'ordigno fosse stato collocato all'interno dell'aereo prima della partenza oppure provenisse dall'esterno dell'aeromobile».

Il 21 novembre 1984 il giudice Bucarelli nominò un collegio peritale e chiamò a presiederlo l'ingegner Massimo Blasi.

Il 9 gennaio 1985 il giudice Bucarelli chiese all'Aeronautica l'organizzazione e l'esecuzione di un esperimento giudiziale di simulazione dell'incidente. L'Aeronautica militare si dichiarò disponibile, e il 30 aprile 1985 l'esperimento giudiziale richiesto ebbe luogo.

Il 27 giugno 1985 i legali delle famiglie delle vittime scrissero al presidente del Consiglio, Craxi, invitandolo a render pubbliche le risultanze delle varie inchieste.

Nel marzo 1986, il presidente Luzzatti scrisse al Ministro dei trasporti dicendo che «la commissione è sopravvissuta a se stessa, ma potrà avere un ruolo solo se in qualche modo si arriverà al recupero del relitto. Ove a questo non si dovesse arrivare, la commissione potrebbe essere ritenuta ormai inutile e quindi da sciogliere».

Il 27 giugno 1986, sesto anniversario dell'incidente, il Comitato per la verità su Ustica, presieduto dal senatore Francesco Paolo Bonifacio, si rivolse al Presidente Cossiga perchè intervenisse sul Governo «affinchè fosse posto fine a un silenzio intollerabile».

Ai primi di agosto il Presidente Cossiga inviò una lettera al presidente del Consiglio Craxi per sollecitare interventi adeguati.

Il 27 agosto 1986 palazzo Chigi annunciò di avere fatto pervenire al presidente Cossiga la relazione tecnico-formale della commissione Luzzatti, del 16 marzo 1982, e una sintesi delle risultanze fino a quel momento emerse.

Il primo settembre 1986 il giudice istruttore Bucarelli informò le autorità interessate che a suo avviso e ad avviso dei suoi periti, occorreva recuperare il relitto e chiese non un disegno di legge del Governo ma di poter considerare la spesa come «spesa di giustizia».

Il 30 settembre 1986 il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giuliano Amato, rispondendo alla Camera alle numerose interrogazioni presentate, informò che il Governo aveva convenuto che le spese per il recupero del relitto sarebbero state considerate «spese di giustizia».

Disse anche Amato: «Non c'è dubbio che la commissione d'inchiesta Luzzatti ha concluso lasciando il quesito aperto, e tuttavia gli elementi che ha fornito inducono il lettore, qualunque sia, a procedere, sulla base di questa lettura, per l'ipotesi del missile».

«C'è infine - continuò Amato - la questione delle tracce radar, e questa è la questione più controversa».

«Il recupero potrà permetterci di accertare, al di là di ogni ragionevole dubbio, se si è trattato di una bomba dentro o di un missile fuori. A questo punto, se ci sono reticenze, saremo più forti per vincerle. Se qualcuno che sa, tace, e sta continuando a tacere, avremo più forza perchè cessi di tacere».

La sera stessa Amato partecipò a una trasmissione televisiva (Speciale TG1) e chiamato in causa dall'avvocato Ferrucci (parte civile per le vittime) che parlò di una «verità nascosta in qualche cassetto governativo», rispose: «Se sapessi in quale cassetto affondare le mani lo farei subito, ma purtroppo non lo so. Il Palazzo è pieno di cassette».

Il capitolo del recupero è uno dei più complessi e emblematici dell'intera vicenda.

Innanzitutto, perchè solo nel 1986 si riesce a ottenere, con il finanziamento, la possibilità di effettuarlo? Abbiamo visto che Luzzatti pose il problema fin dal 1982. L'inchiesta, avvertì, non sarebbe mai arrivata a conclusioni certe senza i dati ricavabili dall'esame del relitto.

Non si riesce a capire perchè la somma necessaria fu giudicata per lungo tempo non disponibile da parte del Governo. Eppure non si trattava di una somma enorme, tale da creare problemi di reperimento. Ma sopra tutto non si riesce a capire perchè la decisione presa dalla Magistratura nel 1986 (di considerare la spesa come «spesa di giustizia») e quindi obbligatoria per il Governo, non fu adottata nel 1982 o prima.

Facciamo un passo indietro e vediamo come si era proceduto alla ricerca dell'aereo appena si seppe della sua scomparsa, ai primi soccorsi e alla individuazione della zona di mare in cui l'aereo si era inabissato.

La direzione delle ricerche fu assunta, come abbiamo visto, dal *Rescue coordination center* del III Roc di Martina Franca, comandato dal generale Guglielmo Lippolis.

Il Roc allertò i suoi mezzi (sopra tutto elicotteri), li fece muovere «in salita e in discesa» lungo l'Ambra 13, fece uscire mezzi navali e dirottò sul posto navi e pescherecci. La nave traghetto Carducci ebbe modo così di stare, come vedremo, per qualche tempo nella zona di impatto dell'aereo.

Al momento dell'incidente era in volo di esercitazione a est di Augusta un *Breguet Atlantic* del 30° Stormo. Questo aereo non fu avvertito e dirottato sul luogo dell'incidente, dove sarebbe stato utile, date le sue caratteristiche e le sue attrezzature. Nella relazione Pisano è detto che questo avvenne perchè il Centro di Coordinamento dei Soccorsi di Martina Franca non era a conoscenza del volo in atto.

Nella stessa pagina però, Pisano scrive che il *Breguet* non fu preso in considerazione perchè privo di equipaggiamento specifico per il tipo di ricerca da fare, e perchè si aveva disponibilità di aerei meglio attrezzati, come gli elicotteri SH-3F e SH-3D e un altro *Breguet Atlantic* con specifico equipaggiamento di ricerca e soccorso.

Quale è la versione giusta?

Il primo *Breguet Atlantic* stava effettuando esercitazioni insieme ad un elicottero nelle acque di Augusta. Era partito da Cagliari alle ore 18.30 del 27 giugno e rientrò a Cagliari alle ore 0.30 del 28. Se avvertito avrebbe potuto portarsi nella zona dell'incidente prima delle 22, usufruendo ancora di buona visibilità, dato che il crepuscolo nautico, a giugno, si verifica alle 21.54 e quello astronomico alle 22.40.

Un aereo come il *Breguet* sul posto avrebbe potuto individuare subito «superstiti» e «rottami» e indirizzarvi tutti gli altri mezzi di soccorso.

La «non conoscenza» del fatto che il *Breguet* era in volo è quanto meno strana, ma comunque era rimediabile facilmente, dopo che Martina Franca lanciò l'allarme. Il *Breguet* aveva ancora molte ore di autonomia e poteva essere portato rapidamente nella zona dell'incidente.

Nella sua relazione il generale Pisano si rende conto della gravità di quanto accaduto, riconosce che le operazioni di soccorso furono condotte abbastanza male, e fa presente «l'opportunità di sottoporre a verifica le norme in vigore e le procedure operative relativamente all'accertamento preliminare della eventuale presenza in volo di mezzi utilmente impiegabili nel luogo dell'incidente».

Il colonnello Lippolis ha negato, in Commissione, che questi fatti abbiano avuto una qualche rilevanza. Tutte le operazioni furono fatte con tempestività e secondo regole consolidate.

Il Dipartimento di Napoli della Marina militare fu avvertito alle 22.20 per l'impiego di mezzi navali.

L'Ufficiale al comando del centro soccorso di Martina Franca, cercò di ottenere anche la collaborazione dei mezzi aereo-navali della VI flotta, e si rivolse per telefono al centro soccorso Usa di Pozzuoli.

Furono gli elicotteri a individuare la zona di impatto rilevando una grande macchia di nafta e poi, trattenuti sul posto, vedendo emergere rottami significativi.

Anche il traghetto Carducci si trovò sul posto. Molti passeggeri videro per qualche tempo una massa oblunga argentata appena sommersa e vari rottami attorno e invitarono il comandante a calare qualche scialuppa. Ma a quel punto il comandante prese la decisione di allontanarsi.

Su questo episodio sta ora indagando il giudice Bucarelli, sopra tutto interessato a vedere se la massa sommersa era l'intera carlinga dell'aereo («sembrava un piccolo sottomarino») e se la carlinga fosse intera e non spezzata in più parti (come è stata trovata poi in fondo al mare).

E poi vi è la questione della scelta della società cui affidare il recupero.

La responsabilità della decisione adottata appartiene al magistrato e al capo del collegio peritale, ingegner Blasi.

Ma con che criteri si fece la scelta?

Come venne organizzato il recupero?

Il relitto da recuperare era un aereo su cui si sospettava che fosse stato lanciato un missile e da cui si sperava di ricavare non solo la prova di questo, ma anche l'accertamento del tipo di missile e della nazionalità dell'aereo che l'aveva lanciato.

Non si poteva essere indifferenti alla nazionalità della società scelta per il recupero e comunque andavano ottenute tutte le garanzie perchè il magistrato e i suoi organi peritali avessero il pieno controllo di ogni fase delle operazioni di recupero.

Innanzitutto fu incaricata una ditta di Genova, la Tecnospacec, di fare uno studio di fattibilità. Risultato fu la individuazione di due società, una statunitense, la *Woods Hole Oceanographic institution*, e l'altra francese, l'*Ifremer*.

Si scelse la società francese, e non tanto per l'offerta più bassa, quanto per le maggiori garanzie di operatività fornite.

La società *Ifremer* procedette prima a individuare il relitto (maggio 1987) e poi al suo recupero, avendo come osservatori uomini della Tecnospacec. Il recupero avvenne in due tempi, prima dal 10 giugno al 2 luglio 1987, poi dal 17 aprile al 25 maggio 1988.

Le parti recuperate comprendono il settanta per cento dell'aereo. Esse sono state concentrate in un *hangar* a Capodichino, dove tuttora si trovano. La scatola nera, anch'essa recuperata, fu mandata negli Usa per la decodificazione.

Sulle operazioni di recupero sono nate polemiche e si sono sollevati parecchi problemi.

Innanzitutto perchè si scelse una ditta francese dal momento che non erano escluse responsabilità non italiane nell'abbattimento del DC9 Itavia?

Si è detto che il Sismi avrebbe messo in guardia dal fare questa scelta in quanto l'*Ifremer* era una società legata al Governo francese, anzi ai servizi francesi.

In realtà agli atti esistono due documenti contraddittori. Il primo, dell'11 novembre 1986, in cui il Direttore del Sismi si mostra preoccupato delle resistenze che incontrava la scelta dell'*Ifremer*:

«In questo quadro non desta meraviglia il progressivo disinteresse verso il recupero del relitto che sembra manifestarsi da parte di molti dei propugnatori della ricerca ad oltranza della verità.

La stessa propugnata esigenza di non affidare il recupero alla ditta francese *Ifremer* - dotata di grande esperienza e che si è dichiarata certa della fattibilità dell'operazione - potrebbe celare l'intendimento di non giungere all'effettivo recupero».

Il secondo documento è del 17 giugno 1987 e si esprime in maniera del tutto difforme, con dubbi sulla opportunità di servizi dell'*Ifremer*.

Un altro problema è quello del mancato recupero di tutto il relitto. In fondo al mare è rimasto il 30 per cento del velivolo. Le parti recuperate non sono le più significative e le più necessarie, in quanto non sono quelle su cui sarebbe rimasta impressa la «firma» del missile.

Chi ha preso la decisione di sospendere il recupero? E sulla base di quali riferimenti? Esiste una documentazione fotografica delle parti lasciate in fondo al mare?

Il generale Mei, vice direttore, nel 1980, del Sismi, quando è stato interrogato, ha dichiarato che in fondo al mare è rimasta la possibilità di conoscere la verità.

È certo che il recupero totale del relitto avrebbe di molto avvicinato la conoscenza della dinamica dell'incidente.

Nel frattempo erano andate avanti le ricerche della Magistratura negli altri settori di interesse.

Il 5 ottobre 1986 il giudice Bucarelli interrogò come testimoni alcuni ufficiali e sottufficiali in servizio a Marsala la sera dell'incidente e apprese che il radar aveva registrato tracce «anomale» in vicinanza del DC9 e sentì parlare dell'aereo catalogato «codice 56».

Il 7 novembre 1986 la sezione istruttoria del Tribunale di Roma chiese i nominativi di tutto il personale in servizio a Marsala la sera del disastro.

Il 5 gennaio 1987 l'onorevole Amato venne di nuovo intervistato alla televisione e ripeté le precedenti dichiarazioni.

Il 9 febbraio il giudice Bucarelli chiese al comandante del centro radar di Marsala gli originali delle rilevazioni del 27 giugno 1980.

Il 26 aprile 1988 «l'Espresso» pubblicò la nota intervista all'onorevole Formica, ministro dei trasporti all'epoca di Ustica, sulle rivelazioni fatte dal generale Rana «poche ore dopo» l'incidente.

Il 6 maggio 1988 sulla terza rete televisiva della Rai Corrado Augias, occupandosi di Ustica nella sua rubrica Telefono giallo, concluse che ad abbattere il DC9 Itavia era stato un missile italiano lanciato da un aereo italiano. Durante la trasmissione pervenne una telefonata di un anonimo che dichiarò di essere stato aviere in servizio al Centro radar di Marsala nelle ore dell'incidente e di aver subito pressioni dai superiori per nascondere quanto si era accertato.

Il procuratore della Repubblica di Marsala, Paolo Borsellino, aprì immediatamente un'inchiesta e la affidò al sostituto procuratore Giuseppe Salvo. Furono interrogati i militari in servizio la sera dell'incidente, ma non venne individuato tra di essi l'autore della telefonata a Telefono giallo. L'inchiesta venne pertanto archiviata, ma il giudice Borsellino trasmise gli atti ai magistrati romani che conducevano il filone principale delle indagini perchè, a suo giudizio, erano emersi dagli interrogatori, oltre a numerose contraddizioni, anche precise ammissioni di «interventi» esterni tesi a confezionare una versione dei fatti non corrispondente a ciò che era realmente accaduto.

Il 4 giugno 1988 il giudice Bucarelli comunicò al Presidente del Consiglio dei ministri che stava procedendo penalmente contro ignoti imputati di strage e altro in ordine alla caduta dell'aereo Itavia e chiese di essere informato di qualsiasi notizia eventualmente e comunque acquisita da parte di qualsivoglia organo statale relativa all'accadimento in questione.

Il 28 giugno 1988, il sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Ferri, allo scopo di procedere alla raccolta organica di tutta la documentazione esistente presso l'Aeronautica sull'incidente di Ustica così da soddisfare la richiesta del giudice Bucarelli, costituì una commis-

sione composta da quattro ufficiali superiori, uno per ciascuno dei seguenti Reparti, II, III, IV e VI, dello Stato Maggiore, presieduta dall'ufficiale più anziano, e la incaricò di sovrintendere alla ricerca e all'acquisizione di tutto il materiale documentario.

Nello stesso periodo il sottosegretario alle finanze, De Luca, liberale, denunciò manovre di insabbiamento, dichiarò che la verità era nota a molti, che a colpire l'aereo era stato un missile *sparrow* in dotazione alle forze aeree italiane e americane e che «c'è qualcuno che imbroglia».

L'8 agosto 1988 il giudice Bucarelli ordinò di perquisire Licola e di requisire il registro originale. Apprese che era stato distrutto il 13 settembre 1984.

Il 1° novembre 1988 il settimanale della prima rete televisiva, «TG sette», mise in onda un servizio in cui la conclusione fu che «nella tragedia di Ustica l'Aeronautica ha nascosto la verità».

Nel corso del servizio in particolare si affermò che i vertici militari dell'epoca, e sopra tutto quelli dell'Aeronautica, conoscevano tutta la verità sull'accaduto fin dal momento dell'incidente, e che nel corso di questi anni avevano operato per coprire la verità, negando informazioni e particolari che avrebbero invece permesso alle indagini un corso diverso.

Il servizio era basato sul fatto che la sera del 27 giugno 1980 sarebbe stata in corso una esercitazione militare nel basso Tirreno, con la partecipazione di numerosi caccia F104 provenienti da varie basi, compresa quella di Grosseto.

Il 10 novembre il ministro Zanone rispose alla Camera alle interrogazioni presentate dopo l'andata in onda del servizio sulla prima rete Rai. Ribadì che in volo non c'era alcun aereo italiano in grado di lanciare missili; che non c'era in corso alcuna esercitazione italiana o Nato nel basso Tirreno; che le forze armate italiane erano totalmente estranee all'incidente; e che sarebbe stata nominata una Commissione d'indagine composta da membri indipendenti.

Il 23 novembre 1988 con decreto del Presidente del Consiglio venne nominata una commissione di indagine sull'incidente aereo di Ustica, presieduta dal magistrato Carlo Maria Pratis, presidente onorario della Corte di Cassazione.

Il 5 dicembre 1988 la commissione Pratis iniziò i suoi lavori.

A tutte le interrogazioni parlamentari presentate su Ustica nella seconda metà del 1988 il ministro Zanone rispose che tutto era ormai demandato alla Commissione di indagine nominata il 23 novembre.

Il 16 marzo 1989 venne consegnata al giudice Bucarelli la perizia del collegio peritale da lui nominato il 21 novembre 1984.

Il 17 marzo 1989 il ministro della difesa, Zanone, incaricò il capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, di svolgere un'inchiesta «interna».

Il 5 aprile il ministro Zanone riferì su Ustica alla Commissione difesa del Senato, ribadendo la sua convinzione che il disastro di Ustica non era stato provocato dalle Forze armate italiane.

Il 10 aprile le risultanze del collegio peritale del giudice Bucarelli furono consegnate alla commissione Pratis.

Tra il 6 e il 28 aprile il generale Pisano ascoltò personalmente o fece ascoltare da una commissione composta dai generali Zauli e Cavatorta e dal colonnello Muzzarelli, in relazione all'inchiesta affidatagli: il generale Bartolucci, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica nel 1980; il generale Ferri, sottocapo di Stato Maggiore; il generale Melillo, capo del III Reparto dello Stato Maggiore; il maggiore Fiorito, capo del II Reparto Itav; il generale Mangani, Comandante del III Roc di Martina Franca; il colonnello Gespa comandante del Gram di Marsala; il colonnello Barale, comandante del Sar di Rimini; il tenente colonnello Oddone, Capo-sezione dei laboratori dell'Aeronautica; il tenente colonnello Montinaro, ufficiale addetto all'addestramento del III Soc di Martina Franca; il tenente colonnello De Angelis, Capo dell'Ufficio Operazioni di Licola; il tenente colonnello Lato, NCP Glons; il tenente colonnello Abbate, capo controllore a Licola; il tenente colonnello De Crescenzo, comandante di Licola dal 1982 al 1985; il colonnello Mandes, comandante del Gram di Licola.

Il 10 maggio la commissione Pratis consegnò al Governo la relazione conclusiva della sua indagine, terminata il 4 maggio.

Il 12 maggio il generale Pisano consegnò al Ministro della difesa le risultanze dell'inchiesta affidatagli il 17 marzo 1989.

L'8 giugno il rappresentante della pubblica accusa, il pubblico ministero Giorgio Santacroce, chiese al giudice istruttore Bucarelli di incriminare 23 militari, inviando avviso di reato ad altrettanti ufficiali e sottufficiali in servizio la sera del disastro a Licola e a Marsala. Chiese inoltre di proporre un nuovo quesito ai periti per accertare, in tempi rapidi, il tipo di missile e la nazionalità di produzione.

Il 13 giugno il giudice Bucarelli accogliendo solo in parte le richieste della Procura, inviò 17 comunicazioni giudiziarie, e si riservò di chiedere il supplemento di perizia.

Sempre il 13 giugno il Gruppo parlamentare dei verdi-arcobaleno pubblicò un dossier in cui era detto che ad abbattere l'aereo Itavia era stato un missile *Sidewinder*.

Alcuni giorni dopo, il pubblico ministero Santacroce avvertì il giudice istruttore Bucarelli che questi non poteva disattendere le sue richieste in quanto il titolare dell'azione penale era lui. Inoltre, avendo il giudice Bucarelli fissato gli interrogatori per i giorni 26 e 27 giugno, gli fece presente che gli interrogatori fissati erano nulli perchè non erano stati avvisati i rappresentanti delle parti civili.

Bucarelli rispose che essendo i 17 convocati dei semplici indiziati, la presenza delle parti civili non era obbligatoria.

Il pubblico ministero Santacroce rispose insistendo per l'emissione di 23 mandati di comparizione. Il giudice Bucarelli non poté opporsi, ma nel farlo diramò un comunicato in cui rese noto che «oggi il pubblico ministero dopo che l'8 giugno aveva richiesto 23 comunicazioni giudiziarie, e senza che nel frattempo alcun atto istruttorio fosse intervenuto a modificare o integrare la situazione probatoria già acquisita all'epoca delle precedenti richieste, formalmente ha richiesto che ai medesimi soggetti fossero contestati i medesimi reati con mandato di comparizione».

I militari sono stati accusati di falsa testimonianza, «per aver taciuto al giudice in tutto o in parte ciò che sapevano sulla presenza e

sulla identificazione delle tracce radar registrate in coincidenza del momento e del punto di caduta del DC9», di favoreggiamento «per essersi rifiutati di fornire notizie e indicazioni essenziali per la ricostruzione del fatto e l'identificazione dei responsabili del disastro», di occultamento di atti veri «per aver reso possibile, e quindi occultato, l'identificazione di alcune tracce radar, fornendo dati errati o anomali sull'informazione di quota e sulla velocità di asse, e quindi di avere occultato dati determinanti per l'esame delle tracce prima del momento e del punto di caduta del DC9 e immediatamente dopo il verificarsi del disastro».

A partire dal 25 settembre 1989 e sino al 10 ottobre il giudice Bucarelli e il pubblico ministero Santacroce hanno condotto gli interrogatori formali dei militari imputati.

Il 29 settembre il giudice Bucarelli ha affidato un supplemento di perizia al collegio peritale coordinato dal professor Massimo Blasi chiedendo: di conoscere la traiettoria del DC9 Itavia e dell'aereo estraneo, in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile; di verificare quale era stata la testata di guerra corrispondente al tipo di missile identificato; di stabilire la possibile provenienza del missile; di produrre ogni altro elemento utile alle indagini. Al collegio peritale sono stati assegnati 60 giorni di tempo.

Nell'ottobre il generale Pisano ha consegnato al ministro della difesa Martinazzoli valutazioni dell'Aeronautica sulle conclusioni tecniche alle quali era pervenuto il collegio peritale Blasi il 12 maggio, presentate come una «controperizia» dell'Aeronautica dal quotidiano «Il Tempo». Il 7 dicembre il giudice Bucarelli ha incriminato il colonnello Aurelio Mandes, comandante della base di Licola all'epoca dell'incidente e il maresciallo Pietro Tessitore in servizio nello stesso centro, accusandoli di distruzione di atti vari e di aver violato la custodia di pubbliche cose.

I capi di imputazione fanno riferimento all'episodio verificatosi il 13 settembre del 1984 allorchè il maresciallo Tessitore appose la sua firma all'ordine impartito da Mandes di distruggere il modello DA1 contenente la trascrizione dei tracciati radar effettuati la sera del 27 giugno dell'1980 da cui si sarebbe potuto accertare cosa realmente provocò l'abbattimento del DC9 dell'Itavia.

Dal modello DA1 - prima che venisse distrutto - infatti vennero stralciati, secondo l'accusa, soltanto cinque fogli dattiloscritti inviati all'autorità giudiziaria della capitale il 22 luglio del 1980.

Strettamente collegato all'incidente di Ustica è anche il caso del Mig 23 libico precipitato sulla Sila.

Il 18 luglio (22 giorni dopo la scomparsa del DC9 Itavia) i carabinieri di Crotone furono avvertiti, intorno alle ore 14.15, dal sindaco di Castel Silano che «poco prima» in una località vicina era caduto un aereo e si era sviluppato un incendio.

Giunti poco tempo dopo sul posto segnalato, i carabinieri trovarono che l'incendio era stato domato e che in fondo a un canalone vi erano i resti di un aereo e il corpo senza vita del pilota.

L'incendio si era sviluppato in alto, nella zona del presumibile primo impatto. Nel luogo in cui si era frantumato l'aereo, l'incendio era

stato poca cosa, aveva interessato una ruota dell'aereo e non il corpo del pilota.

La segnalazione pervenne subito anche a Martina Franca e il colonnello Lippolis, che era al comando del Rcc anche quel giorno, inviò subito sul posto un elicottero che, come ha riferito in Commissione, ebbe difficoltà a posarsi vicino al Mig libico perchè ancora bruciava e si ebbe timore di una esplosione.

Giunsero sul posto, nelle prime ore del pomeriggio, il pretore di Savelli, dottor Rugiero, e l'ufficiale sanitario di Castel Silano, dottor Francesco Scalise, che compì una prima ispezione della salma. Arrivarono anche il comandante della compagnia carabinieri di Crotone, il comandante del Gruppo carabinieri di Catanzaro, e numerosi ufficiali dell'Aeronautica.

I vigili del fuoco di Crotone portarono a fatica in superficie il corpo del pilota, dopo averlo avvolto nel paracadute. La salma venne poi portata nel cimitero di Castel Silano e il dottor Scalise, su richiesta del pretore, eseguì la visita formale necroscopica del cadavere, certificò che la morte era avvenuta la mattina del giorno stesso, e dispose il seppellimento immediato del cadavere, in quanto «cominciava a emanare cattivo odore».

La salma venne rinchiusa in una bara non zincata e tumulata in un loculo del cimitero la sera stessa, attorno alle ore 20.00.

Il dottor Scalise, più volte interrogato, ha sempre sostenuto che il cadavere da lui visto nel pomeriggio del 18 luglio e poi fatto inumare la sera dello stesso giorno era un cadavere «fresco», non ancora deteriorato per l'esposizione prolungata all'aria e che lui, in qualche modo, ricompose, rimettendo nella sua cavità un occhio che era fuoriuscito e sistemando la mandibola.

Le prime risultanze fecero ritenere che l'aereo avesse sorvolato la zona a bassa quota proveniente da sud, che volasse a velocità moderata e che, esaurite le scorte di carburante, si fosse disintegrato al suolo attorno alle 11.00 del giorno 18. Sempre dalle prime risultanze fu detto che l'aereo non aveva armamento di lancio o di caduta (missili, bombe, o munizionamento per armi convenzionali), nè apparati di ricognizione o di disturbo elettronico, nè serbatoi supplementari di carburante.

Secondo il governo libico il Mig 23, al comando del capitano Ezzedin Koal, era decollato dalla base di Benina (Tripoli) alle ore 9.45. Il pilota aveva volato in formazione con altri due Mig per una decina di minuti, quindi inspiegabilmente aveva rotto i contatti e pronunciando frasi sconnesse si era diretto verso le coste italiane per poi schiantarsi presso Castel Silano alle ore 11.14.

Venne nominata dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica una commissione d'inchiesta, che, integrata da alcuni libici, iniziò i suoi lavori il 24 luglio e li terminò, dopo aver fatto una decina di riunioni, il 22 agosto.

Il 22 luglio il sostituto procuratore della Repubblica di Crotone, Francesco Brancaccio, dispose che si effettuasse l'autopsia del cadavere del pilota, fissandola per le ore 8.00 del giorno successivo, 23 luglio, e nominò periti il professor Erasmo Rondanelli, primario patologo dell'ospedale civile di Crotone e il professor Anselmo Zurlo, primario di medicina generale e cardiologo dell'Ospedale civile di Crotone.

A sollecitare l'autopsia era stato, il 22 luglio, anche il sostituto procuratore della Repubblica di Roma, Santacroce.

Nel pomeriggio del 22 luglio il dottor Scalise, avuto notizia che il giorno dopo si sarebbe eseguita l'autopsia, si recò con i carabinieri al cimitero. Fu abbattuto il muretto di chiusura del loculo e i presenti dovettero allontanarsi per il cattivo odore.

Solo dopo qualche tempo fu possibile portare la bara all'obitorio del cimitero, dove il dottor Scalise l'aprì. La salma non fu toccata, rimase tutta la notte nella bara scoperchiata.

La mattina del 23 ebbe luogo l'autopsia. Dal ritrovamento del cadavere (ore 15.00 del 18 luglio) all'inizio dell'autopsia (ore 8.00 del 23 luglio) erano passate 114 ore, meno di 5 giorni.

I due periti, alla presenza del magistrato; completata l'autopsia, così verbalizzarono: «Il cadavere si presenta in avanzato (poi corretto in «avanzatissimo») stato di decomposizione. Anamnesicamente si può far risalire la morte a cinque giorni fa, e cioè a venerdì 18 luglio, e la causa alle gravi lesioni riportate. Non esistono elementi che possano indurre a ipotizzare una morte precedente alla caduta dell'aereo».

Il 27 luglio le spoglie del pilota furono restituite alle autorità diplomatiche libiche e trasferite a Bengasi con un velivolo militare libico decollato da Ciampino.

Il 29 luglio copia dell'autopsia venne inviata alla Procura di Roma (Santacroce) che l'aveva richiesta.

Sei anni più tardi il caso, con riferimento alla data della caduta dell'aereo, riesplse in seguito a notizie giornalistiche alimentate da dichiarazioni dei medici che avevano effettuato l'autopsia e che ne rimettevano in forse le precedenti risultanze. Nel novembre 1986, il giudice istruttore di Roma, Bucarelli, divenuto titolare dell'inchiesta, prese l'iniziativa di interrogare i due periti Zurlo e Rondanelli e l'ufficiale sanitario Scalise.

Il professor Rondanelli fece mettere a verbale che il giorno dopo l'autopsia (e cioè il 24 luglio 1980) conversando con il professor Zurlo si convinse che, per lo stato di decomposizione del cadavere, la morte andava pre-datata. «Io e il professor Zurlo fummo in grado di far risalire il momento del decesso a non meno di 15 giorni prima della data in cui effettuiamo l'esumazione, contrariamente a quanto ci venne detto, e cioè che la morte sarebbe avvenuta solo quattro giorni prima».

Affermò poi di aver stilato assieme a Zurlo una «nota aggiuntiva» in cui esternò questi dubbi, convincimenti, e di averla il giorno stesso personalmente depositata nelle mani del segretario del dottor Brancaccio, il magistrato che conduceva l'inchiesta.

Il professor Zurlo sostenne la posizione di Rondanelli. «Ricordo che il giorno successivo all'autopsia io e il professor Rondanelli provvedemmo a stilare la relazione aggiuntiva avente per oggetto proprio il punto dello stato di decomposizione della «salma».

Il professor Scalise riconfermò invece che il cadavere gli si era presentato «fresco», con il sangue che cominciava appena a coagulare.

Nei mesi seguenti e fino all'aprile del 1987 il giudice Bucarelli interrogò i numerosi testimoni (carabinieri, vigili del fuoco, personale sanitario, eccetera) che avevano avuto a che fare con il ritrovamento del corpo del pilota, con la sua prima tumulazione, con la successiva

estrazione dal loculo, l'autopsia e la definitiva chiusura della bara e la consegna alle autorità libiche.

Il 1° aprile 1987 il professor Zurlo, riascoltato dal giudice Bucarelli, affermò che l'iniziativa di scrivere la relazione aggiuntiva non fu dei due periti, ma della procura della Repubblica, che non fu lui a consegnarla materialmente negli uffici della Procura e che, dopo aver visto tutte le nuove testimonianze, riteneva «che sia l'esposizione all'aria aperta per parecchie ore della salma maciullata, sia il tipo di cassa in cui venne tumulata, sia le condizioni meteorologiche caratteristiche del mese di luglio, potevano avere cagionato un più rapido processo di putrefazione così come da noi rilevato. Conseguentemente... lo stato di conservazione della salma da noi rilevato potrebbe non essere incompatibile con il periodo intercorso tra il ritrovamento e l'autopsia».

Il giudice Bucarelli, rilevato che nel fascicolo chiesto ai colleghi di Crotona non c'era traccia nè di una richiesta di supplemento di perizia fatta ai professori Zurlo e Rondanelli, nè della perizia suppletiva che i due periti affermavano di aver consegnato il 24 luglio alla Procura di Crotona, segnalò queste circostanze «per dovere di ufficio» alla magistratura di Crotona. Questo indusse il procuratore della Repubblica di Crotona, Elio Costa, a riaprire l'inchiesta.

Scalise venne interrogato nuovamente l'11 luglio 1988, Zurlo il 12 luglio, Rondanelli il 2 agosto.

Zurlo disse: «La nostra ansia di individuare con esattezza l'epoca della morte ci ha anche potuto indurre ad esagerare nell'attribuire ai fenomeni putrefattivi un valore che faceva retrodatare anche di 15-20 giorni la data della morte. In realtà, tenuto conto delle particolari condizioni... tutto sommato quei fenomeni (di avanzato stato putrefattivo) potrebbero anche trovare una loro giustificazione».

Zurlo disse anche di non avere una particolare specifica competenza nel campo autoptico e medico legale.

Rondanelli sostenne che, dopo aver fatto l'autopsia e firmato il verbale, lui e Zurlo «si convinsero lentamente» che alcuni segni tanatologici riscontrati nel cadavere non consentivano di far risalire la morte a soli cinque giorni prima e che fosse necessario un supplemento di perizia. Rondanelli battè personalmente la nuova relazione, Zurlo la firmò e lui stesso andò a consegnarla.

Il dottor Scalise ribadì invece con forza che il cadavere da lui visto il giorno 18 luglio era un cadavere «fresco», che questo gli permise di fare alcune operazioni «di pietà umana» (la ricomposizione della mascella e la ricollocazione in cavità di un occhio) altrimenti non eseguibili, e che nessun medico può sbagliarsi a riconoscere un cadavere di poche ore rispetto ad uno rimasto esposto all'aria aperta e agli animali per 15-20 giorni.

Il 21 febbraio 1989 il Procuratore della Repubblica Elio Costa, rilevato che alle affermazioni dei due periti non poteva essere attribuito alcun valore probatorio, non solo perchè ... disancorate dalla globalità delle risultanze, ma anche perchè non sostenute da alcun riscontro nonostante una indagine puntigliosa, chiese al giudice istruttore di promuovere decreto di archiviazione.

Il giudice istruttore di Crotone, Stiliano, il 6 marzo 1989, con un decreto estremamente polemico contro i due periti («hanno dimenticato la serietà professionale e le nozioni di comune conoscenza»), decretò di non doversi promuovere l'azione penale per manifesta infondatezza dei fatti denunciati.

La nostra Commissione parlamentare ha proceduto nel luglio 1989 a lunghi interrogatori sia del dottor Scalise sia dei professori Zurlo e Rondanelli, in presenza di due illustri esperti di anatomia patologica e di medicina legale, il professor Dina e il professor Giusti, nominati consulenti della Commissione.

Le conclusioni sono state di conferma dell'assoluta inattendibilità del parere «a posteriori» dei professori Zurlo e Rondanelli. Il cadavere era «fresco» e la morte andava certamente datata nel giorno del rinvenimento dell'aereo.

«Non ci sembra - hanno scritto i nostri consulenti - giustificata la retrodatazione della morte che è stata affidata in alcune deposizioni e che sarebbe contenuta in una relazione peritale supplementare dei professori Zurlo e Rondanelli. In base agli elementi disponibili si ritiene che la morte del pilota libico del Mig 23 si sia verificata in occasione e per causa dell'incidente aereo del 18 luglio 1980».

Vicenda «medica» a parte, i punti salienti del caso del Mig libico furono questi:

Il 31 luglio 1980 il ministro della difesa, Lagorio, rispose alla Camera alle interrogazioni presentate.

Lagorio sostenne che l'ipotesi avanzata dai libici (di un malore del pilota) trovava numerosi elementi di riscontro.

L'unica ipotesi alternativa era quella di un disperato tentativo di fuga.

L'Italia non solo accettò la versione libica, ma ebbe anche fretta di chiudere l'incidente.

La salma del pilota, come abbiamo visto, fu restituita il 27 luglio. Il 30 settembre, anche per interessamento del Consigliere delegato della «Fiat, Cesare Romiti, furono consegnati alla Libia i resti dell'aereo, i documenti trovati a bordo, la scatola nera (voice recorder), gli abiti del pilota. Al trasporto provvide un velivolo militare libico.

Al deposito Bari-Palese rimasero solo reperti minimi. Il motore, che si era profondamente conficcato nel terreno, fu lasciato a Timpa delle Megere e rimosso in un secondo tempo. Nel frattempo quello che interessava vedere dell'aereo era stato visto ed esaminato.

Restò da risolvere il problema di come mai un aereo militare non «friendly» fosse potuto penetrare così profondamente nel sistema della nostra difesa aerea senza essere individuato dalla rete radar.

Il ministro Lagorio, alla Camera, il 31 luglio, si limitò a dire che «la presenza del Mig non fu rilevata dal sistema di difesa aerea che, peraltro, al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta in tutte le sue componenti».

Ma le cose non erano così semplici. Il Mig libico si era avvicinato al territorio italiano (secondo la versione libica confermata dal *voice recorder*) volando ad alta quota e senza usare particolari accorgimenti per sottrarsi al controllo dei radar. Solo in vicinanza della costa l'aereo si abbassò e prese a volare rasente al suolo. L'avvistamento radar prima

dell'abbassamento avrebbe dovuto essere possibile sia dal radar di Otranto che da quello di Siracusa.

Il mancato rilevamento si pose come problema, ovviamente, anche ai comandi dell'Aeronautica militare. Il generale Piccio, Comandante della III zona Aerea, chiese subito ai centri radar di Otranto e Siracusa se il Mig fosse stato avvistato e quando, ricevendo risposte negative.

Nella sua relazione Pisano ammette una situazione di «superficialità» nella esecuzione, quel giorno, delle attività di identificazione nel sistema di Difesa aerea. Il generale Ferri, davanti alla nostra Commissione ha parlato di «mortificazione» dell'Aeronautica militare per non aver visto il Mig 23. «È stata una vergogna».

È però un fatto che la Commissione d'inchiesta non ha dedicato una particolare attenzione alle registrazioni effettuate quel giorno dai radar della Difesa aerea di Otranto e Siracusa. Più grave ancora è che anche questa volta si è ignorata Martina Franca, dove questo tipo di tracce necessariamente doveva essere stata registrata.

C'è di più. Si è lungamente tenuto nascosto il fatto che quel giorno si svolse una grossa esercitazione aereo navale Nato proprio nella zona di penetrazione del Mig libico.

L'esercitazione, denominata *Natinal demon jam*, impegnò numerosi caccia italiani e tedeschi delle basi di Gioia del Colle, Trapani, Grazzanise, Amendola, Lecce e Pratica di Mare, e in più unità della marina nel Golfo di Taranto.

L'intero sistema radar dalla Puglia alla Sicilia fu interessato.

Lo scopo dell'esercitazione era quello di simulare la penetrazione di velivoli ostili nel nostro territorio provenienti da sud, utilizzando anche forme sofisticate di disturbo elettronico. I nostri caccia intercettatori dovevano bloccare la penetrazione.

Ora il Mig libico sarebbe penetrato, senza essere avvistato, proprio nel pieno di questa esercitazione di intercettazione in cui si simulava quello che il Mig libico fece realmente.

Di questa concomitanza il Parlamento non è stato mai avvisato e non sembra nemmeno che lo sia stata la Magistratura.

Si deve a questa «superficialità» (come la chiama il generale Pisano) se per fissare senza incertezza e con sicurezza assoluta la data della caduta del Mig libico sulla Sila ci si è dovuti rimettere non a dati certi del nostro sistema di difesa Aerea, rilevabili a Martina Franca, ma a testimonianze raccolte con difficoltà nelle zone di impatto dell'aereo e, sopra tutto, alla certificazione della data della morte del pilota libico attraverso analisi peritali mediche, rese oltre tutto difficili dai comportamenti che abbiamo descritto.

La vicenda del Mig libico lascia aperti, ancora oggi, nonostante l'archiviazione, molti problemi e molti interrogativi anche in materia di procedure di garanzia.

Anche qui ci fu l'assegnazione «di rito» a un magistrato e ci fu la costituzione di una Commissione d'inchiesta.

Ma la sovrapposizione di competenze e gli interventi «sul campo» di una infinità di soggetti (carabinieri, Servizi, Aeronautica, Sios, eccetera) crearono una notevole confusione.

Perché tanta fretta nel restituire l'aereo ai libici?

Nella sua audizione del 6 luglio nella nostra Commissione, Lagorio ammise che si valutò opportuno chiudere al più presto il contenzioso con i libici.

Ma da chi fu presa una simile decisione? E a che livello? E perchè?

Di recente abbiamo appreso dall'audizione del generale Fazzino che la «penetrazione» dell'aereo libico aveva suscitato un autentico putiferio nelle sfere dell'aeronautica e della Nato e che ci furono numerose riunioni per correre ai ripari così da colmare i «buchi» del nostro sistema difensivo. Il generale Ferri ha parlato di «mortificazione» dell'Aeronautica militare per quanto era successo. Anche questo l'abbiamo appreso solo con le ultime audizioni.

E perchè non dire subito che l'intrusione del Mig avvenne in ore e in zone quel giorno coinvolte in una grossa manovra Nato anti-penetrazione?

E ancora: l'aereo libico era veramente partito disarmato come è stato detto (e privo anche di apparecchiature speciali di rilevazione fotografica), oppure «fu trovato» disarmato perchè aveva utilizzato i suoi mezzi di offesa e di difesa?

In un rapporto Sios si dice che il pilota portava ai piedi scarpe in uso all'Aeronautica militare italiana e da questo si avanzò l'ipotesi che a pilotare l'aereo fosse uno dei piloti italiani ingaggiati dalla Libia come istruttori o mercenari.

Nello stesso rapporto Sios si dice anche che quando l'aereo fu avvistato da alcuni testimoni sulla costa volava molto basso e in modo normale e «controllato». Se veramente il pilota avesse avuto un malore e avesse innestato il pilota automatico si sarebbe schiantato molto prima al suolo, dato che il «terreno saliva rapidamente». Non sarebbe mai arrivato, cioè, a Castel Silano.

Nella vicenda di Ustica la Libia è entrata a più riprese.

Si può dire, anzi, che vi sia entrata dal momento stesso in cui si è cominciato a sospettare che il DC9 Itavia fosse stato abbattuto da un missile.

Se è stato un missile, vi è stato senz'altro un aereo che l'ha lanciato. E dal momento che non si abbatte un aereo civile per pura malvagità, l'abbattimento può essere avvenuto solo in due modi: o perchè si è preso il DC9 Itavia al posto di un altro aereo che si voleva abbattere; o perchè in uno scontro tra caccia di opposte «fazioni», per errore si è colpito il DC9 che transitava nel luogo dello scontro.

In entrambi i casi la Libia era la principale indiziata. Nel primo caso perchè il DC9 abbattuto era un aereo dello stesso tipo di quello che quella sera aveva a bordo il colonnello Gheddafi o il suo vice; nel secondo caso perchè lo scontro sarebbe avvenuto tra caccia Nato e caccia libici.

In entrambi questi scenari entra di forza anche il Mig 23 libico trovato nella Sila, o perchè abbattuto mentre scortava l'aereo del colonnello Gheddafi, o perchè colpito nel duello tra caccia Usa e caccia libici. Ovviamente, per reggere questa ipotesi, occorreva «avvicinare» la data del ritrovamento nella Sila a quella dell'abbattimento del DC9 su Ustica. E non si può dire che non si sia tentato di farlo.

Da parte della Libia che cosa si è fatto o per smentire o per avallare questi scenari?

Per anni la Libia non ha mai reagito alle voci, nè ufficialmente nè ufficiosamente.

Anzi, diciotto giorni dopo l'incidente di Ustica, il Governo libico avallò la datazione più lontana dell'abbattimento del Mig, collaborò con le autorità italiane, fornì le registrazioni del suo sistema di controllo, entrò a far parte della Commissione d'inchiesta, chiuse rapidamente il contenzioso e ottenne il rapidissimo recupero dei resti dell'aereo e del corpo del pilota.

Se il Mig fosse stato abbattuto diciotto giorni prima in un duello con aerei Usa o Nato, oltre tutto durante un tentativo di eliminare il colonnello Gheddafi, si può stare certi che il comportamento libico sarebbe stato assai diverso.

A meno che, è stato sostenuto, gli italiani non avessero aiutato i libici a sventare la manovra e a sottrarre l'aereo di Gheddafi all'imbo-scata predisposta dagli Usa o dai francesi.

Ma così ci si colloca in un quadro di assoluta inverificabilità.

Quel che invece è certo è che solo recentemente la Libia ha cominciato a dire di avere le prove che il DC9 Itavia sarebbe stato abbattuto dagli americani e che oltre all'aereo civile abbattuto al posto di un altro che trasportava una personalità libica, sarebbe andato perduto anche un altro aereo, questo di nazionalità libica.

Alla richiesta di chiarimenti, il Governo libico ha risposto di avere nominato una sua Commissione d'inchiesta.

Il 10 gennaio 1990 una delegazione libica guidata da un alto magistrato e accompagnata dal legale italiano dell'Ambasciata, si è presentata ai giudici Bucarelli e Santacroce, ma invece di portare prove delle ripetute affermazioni del coinvolgimento americano ha chiesto di essere messa in condizione di accertare se la sera del 27 giugno 1980 era stata messa in pericolo la sicurezza dello Stato libico.

In altri termini le prove venivano chieste a noi.

La vicenda, comunque, non è certo conclusa.

Possiamo trarre qualche conclusione.

Il primo problema, di natura quasi preliminare, che ci si pone, è perchè nove anni non sono stati sufficienti per chiudere la vicenda e per dare le risposte che dovevano essere date.

È vero che diversi ostacoli di non piccolo conto si sono presentati agli inquirenti in vari momenti delle indagini. Anche così, però, nove anni sono troppi per qualsiasi inchiesta, in particolare su di un incidente della gravità di quello di Ustica.

Che cosa non ha funzionato nei meccanismi di accertamento?

Ma, intanto, quali sono questi meccanismi?

Nella pagina finale della sua relazione, il professor Carlo Maria Pratis, presidente onorario della Corte di Cassazione, scrive che se si vuole veramente ottenere una risposta «tempestiva» ed «esauriente» su incidenti dell'entità di quello occorso al DC9 dell'Itavia, occorre, come da tempo si è fatto in altri Paesi, attribuire ad un apposito organismo, normalmente preposto anche alla prevenzione degli incidenti, il compito di provvedere con immediatezza all'istituzione della commissione che dovrà procedere all'inchiesta, assegnando ad essa esperti altamente qualificati e dotandola di tutti i poteri necessari per dominare, fin dal primo momento, i complessi problemi dell'inchiesta.

Il punto è proprio questo: la mancanza, nei nostri ordinamenti, di regole precise e non rinunciabili, stabilite in anticipo e tali da non lasciare spazio alla benchè minima discrezionalità.

Occorre che la composizione (sempre neutrale rispetto agli interessi in campo) delle commissioni d'inchiesta sia stabilita dalla legge, con il numero e la qualifica dei componenti chiaramente specificati, e, quel che più conta, con la indicazione degli automatismi con cui debbono essere acquisiti e protetti tutti gli elementi di informazione e documentazione necessari per l'inchiesta stessa.

Nessuno deve poter manipolare i vari «elementi di indagine» prima della nomina delle commissioni d'inchiesta e degli interventi dell'autorità giudiziaria, nè deve poterli sottrarre alla prioritaria valutazione degli organismi di «garanzia».

Nel caso del DC9 dell'Itavia la commissione d'inchiesta è stata attivata dal Ministro dei trasporti con decreto del 28 giugno 1980 (il giorno immediatamente seguente l'incidente) e fu poi integrata con un secondo decreto del 7 luglio 1980.

Anche la Magistratura si mosse con immediatezza.

Ma, come abbiamo visto, dovettero passare 26 giorni prima che la Magistratura e la commissione potessero prendere possesso dei nastri e delle registrazioni del centro di controllo di Roma-Ciampino, e ben cento giorni prima che potessero acquisire i nastri del centro di Marsala.

Nel frattempo tutto questo materiale di fondamentale importanza fu visionato da numerose persone, di alcune parti si fecero copie e trasposizioni grafiche, altre parti furono portate all'estero da chi non aveva alcun titolo e alcun diritto per farlo.

Ciò è stato dovuto all'assenza di regole precise date con forza di legge.

Una legge, per la verità, c'è, ma è vecchia di mezzo secolo. In caso di incidenti aerei si deve ricorrere al codice di navigazione che è del 30 marzo 1942 e che si preoccupa soprattutto degli incidenti marittimi.

Per avere un'idea di ciò che questo significa, basta dire che un articolo di detto codice prescrive che, qualora il relitto di un aereo caduto in mare possa disturbare la navigazione, il relitto deve essere affondato.

Il codice di navigazione non ha norme per garantire l'acquisizione delle prove, la non manipolazione di queste, la priorità delle commissioni d'inchiesta su tutto e su tutti.

Un aiuto prezioso per gli investigatori è certamente dato dal «manuale di indagine tecnica sugli incidenti aerei» pubblicato per conto dell'organizzazione internazionale dell'aviazione civile (Icao) negli anni '70 e utilizzato dalla Commissione Luzzatti. Il principio informatore è quello dell'immediata entrata in possesso di tutti gli elementi di prova, essenziali per il buon esito di ogni inchiesta. Ma senza la potestà normativa per imporre le regole del gioco, il «manuale» dell'Icao rimane, purtroppo, un semplice manuale di consultazione.

In sostanza, l'assenza di una legislazione precisa e aggiornata ha indebolito le possibilità degli organi chiamati a indagare su Ustica ed è una delle cause, e non la meno importante, dei ritardi registrati e delle difficoltà incontrate.

La stessa cosa si può dire a proposito degli accertamenti compiuti nei confronti del Mig libico caduto sulla Sila il 17 luglio 1980 ed entrato a più riprese nella «storia» di Ustica (ed è questa la ragione per la quale qui se ne parla).

Anche in questo caso la mancanza di regole precise e date per legge sul modo di formare le commissioni d'inchiesta e su come gestirle ha portato ad una serie gravissima di errori e di sbandamenti.

Una commissione d'inchiesta fu nominata nei giorni immediatamente seguenti il ritrovamento dei rottami dell'aereo, ma a nominarla fu lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, un organismo tutt'altro che *super partes*. A presiederla fu chiamato il colonnello pilota Franco Ferracuti.

Come si è visto, anche il Governo libico chiese di entrare a far parte della commissione e questo fu subito accordato (da allora si è parlato sempre di commissione mista italo-libica).

Il risultato di questo modo di fare fu che quando la commissione iniziò i suoi lavori, il 24 luglio 1980, molti elementi essenziali per l'inchiesta erano già sfuggiti al suo controllo e altri non vennero richiesti e analizzati.

La commissione esaurì il suo compito il 10 agosto, dopo appena una decina di sedute.

La versione libica (che l'aereo fosse penetrato nello spazio aereo italiano in conseguenza di un malore del pilota e, esaurito il carburante, si fosse schiantato sulla Sila) fu accettata come valida. Assai rapidamente i resti dell'aereo e il corpo del pilota furono restituiti alle autorità libiche.

La fretta non è servita però a molto, perchè quando si agisce al di fuori di regole precise, i casi non si chiudono mai. E infatti quello del Mig libico è stato riaperto, nel corso di questi nove anni, tutte le volte che qualcuno ha avuto interesse o voglia di farlo.

Si guardi al problema della «datazione» della morte del pilota libico. Come si sa, i due medici che il 23 luglio 1980, cinque giorni dopo il ritrovamento dei resti dell'aereo e del corpo del pilota, ebbero l'incarico di eseguire l'autopsia, dopo aver sottoscritto la relazione, cambiarono parere e avanzarono, anni dopo, una verità del tutto diversa da quella dichiarata e sottoscritta in precedenza.

Se l'hanno potuto fare è perchè nessuno li ha chiamati, il giorno in cui eseguirono l'autopsia, al rispetto di regole formali, sia sulla conduzione dell'esame autoptico, sia sul modo di registrarne i dati e conservarne memoria.

Quella che fu fatta dai professori Zurlo e Rondanelli il 23 luglio 1980 non fu in realtà un'autopsia, ma una semplice ricognizione del corpo del pilota libico, senza prelievo di organi per accertamenti di laboratorio, senza un minimo di accuratezza e di professionalità. Una regolare commissione d'inchiesta non l'avrebbe mai accettata. Ma questo problema la commissione nominata dalla Stato Maggiore dell'Aeronautica non se lo pose in alcun modo e in alcun momento.

Se si fosse fatto quello che si doveva fare (e che dovrebbe essere sempre obbligatorio fare) tutte le cose che sono successe dopo, la doppia verità, le interpretazioni a memoria, i giudizi senza riscontri, i dati senza possibilità di controllo, non sarebbero accadute.

Di un altro elemento egualmente importante una commissione di inchiesta *super partes* si sarebbe dovuta occupare: l'esistenza o meno di un tracciato radar riguardante la penetrazione del Mig libico nello spazio aereo italiano.

Si sarebbe dovuto partire da un dato: che nel giorno e nelle ore in cui un caccia potenzialmente ostile era entrato nel nostro spazio aereo, il sistema di difesa aerea avrebbe dovuto essere attivo e avrebbe dovuto registrare, nei centri che operavano in automatico, la sua intrusione.

La registrazione avrebbe fatto cadere subito tutte le ipotesi più o meno fantasiose, di comodo e di deviazione. Avrebbe anzi costituito la «prova regina» dell'inchiesta, e la bruttissima storia dei due medici e della loro «autopsia-non autopsia» non avrebbe potuto verificarsi e non ci sarebbero stati i tentativi di inquinare l'informazione.

Il ministro della difesa, Lagorio, nel riferire al Parlamento il 31 luglio 1980, disse che «il sistema di difesa aerea al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta in tutte le sue componenti», ma che ciò nonostante «la presenza del Mig libico non fu rilevata».

Ora, a parte il fatto che non si può definire «efficiente» un sistema di copertura radar su cui si fonda l'intero sistema di difesa che non vede un aereo che penetra profondamente nel nostro spazio aereo senza tra l'altro adoperare particolari accorgimenti elusivi; e a parte il fatto che quel giorno il sistema di difesa aerea non era «in normale stato di allerta», ma in grado di «massima allerta», in quanto era in corso nella zona una grossa manovra Nato (con la partecipazione di aerei italiani e tedeschi e navi Nato) simulante proprio la penetrazione di aerei nemici nel nostro spazio aereo; non possiamo ammettere che sia l'Aeronautica a dire «abbiamo visto» o «non abbiamo visto», ma deve essere una autorità imparziale di inchiesta che deve certificarlo, acquisendo elementi oggettivi e assolutamente certi.

Una relazione sul mancato avvistamento del Mig libico da parte dei radar del nostro sistema di difesa aerea è stata presentata alla Magistratura solo dopo otto anni dai fatti, il 20 luglio 1988.

E così si è appreso che in automatico non era stato registrato niente e che una parte della documentazione era andata distrutta in un incendio avvenuto in uno dei centri-radar del sistema di difesa aerea qualche tempo dopo.

Ma, come fu per Ustica, anche per il Mig libico si trascurò completamente Martina Franca, cioè proprio il centro in cui confluivano e venivano registrati tutti i movimenti aerei interessanti la difesa. Nel caso in oggetto, poi, Martina Franca era il solo centro ad avere il quadro generale.

Una prima conclusione va quindi tratta: non si può rimanere più a lungo in una situazione normativa così debole e confusa come quella che abbiamo in materia di inchieste sugli incidenti che possono capitare agli aero-mobili civili e militari.

Le commissioni d'inchiesta (diverse certamente per i due settori, quello civile e quello militare), debbono essere regolamentate con precisione assoluta, sia nel modo e nei tempi in cui vanno attivate, sia nella garanzia che deve essere loro assicurata affinché niente possa

essere sottratto, manipolato, elaborato di ciò che può costituire elemento di prova e di documentazione.

Fin dal primo momento debbono essere indicate le procedure da seguire. Principio assoluto e irrinunciabile è che nessuno deve poter modificare o correggere il quadro che deve essere messo a disposizione degli inquirenti.

In questo momento la Commissione trasporti della Camera e quella dei lavori pubblici del Senato hanno in corso una indagine conoscitiva sulla «sicurezza dei voli». Nel corso delle audizioni il problema della nomina e della composizione delle Commissioni d'inchiesta è stato affrontato.

Si sono proposti albi nazionali di esperti nei vari settori e si sono suggerite precise regole temporali per le varie fasi dell'insediamento e «dell'attività delle commissioni».

Su queste linee credo che la nostra Commissione debba concordare e si potrebbe anche proporre al Parlamento che questa parte legislativa venga affrontata, perchè è tempo che le commissioni di inchiesta siano maggiormente regolamentate.

«Questi sono i fatti, e con questa relazione li possiamo, allo stato, consegnare al Parlamento.

La dinamica dell'incidente, dopo nove anni, rimane tuttora non chiarita. Almeno per noi. Non sappiamo se la Magistratura abbia potuto acquisire elementi oggettivi su cui fondare un giudizio assolutamente certo. Ormai i giudici e i loro organi peritali dovrebbero essere vicini alla conclusione dell'inchiesta, e quindi vedremo.

Per la parte, invece, che ci compete e che il Parlamento ci ha assegnato - l'accertamento delle responsabilità per le difficoltà create alle inchieste, la valutazione dei comportamenti dei vari organi dello Stato e del grado di collaborazione fornito a chi era incaricato di ricercare la verità - le risposte sono quelle affidate alla registrazione dei fatti.

Noi non possiamo oggi trarre conclusioni nè assegnare responsabilità sulle cause dirette dell'incidente.

È ovvio che noi non possiamo essere indifferenti alle risultanze cui perverrà la Magistratura. L'accertamento «non contestabile» della responsabilità missilistica o di quella dell'esplosione interna porterebbe a un diverso grado di responsabilità dei vari livelli di potere.

Noi non abbiamo avuto assegnati questi compiti, nè possiamo attribuirceli a piacere.

Quel che abbiamo faticosamente appreso oggi, qui lo dichiariamo.

Nel corso della nostra indagine, istituzioni di grande valore sono state portate ad apparire in una luce che non meritano.

Nella giornata di Ustica sono certamente accadute cose che non dovevano accadere. Settori hanno funzionato male o non hanno funzionato affatto. A un certo punto si è affacciata persino la insinuazione che ciò che fu fatto lo si fece per nascondere una certa inefficienza militare.

Se si fosse operato con energia fin dall'inizio per collaborare attivamente a ricercare la verità dei fatti, oggi si avrebbe un'altra situazione.

In attesa delle conclusioni della Magistratura e di vedere la tenuta delle sue risultanze peritali questo è il giudizio che ci siamo fatti degli avvenimenti e delle responsabilità connesse. È un giudizio che noi

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

possiamo fin da ora consegnare al Parlamento e, per la sua parte di competenza, al Governo. Se sarà accettato, ne faremo la base per gli ulteriori approfondimenti e accertamenti.

RASTRELLI. Signor Presidente, quando potremo disporre di una copia della relazione?

PRESIDENTE. Domani mattina: datemi il tempo di correggere alcuni errori.

MACIS. Signor Presidente, per quanto riguarda la prossima riunione della Commissione, vorrei dirle che ci siamo consultati informalmente e pensavamo di proporle la data del 27 febbraio.

CASINI. Per noi non va bene.

MACIS. È il senatore Toth che l'ha proposto!

CASINI. Io non posso; comunque va bene lo stesso, anche se io no ci sarò.

MACIS. Si tratta di una seduta che durerà tutto il giorno e che potrà eventualmente proseguire il 28 febbraio.

BOSCO. Il 27 non è possibile!

CASINI. Facciamo il 28!

MACIS. Il 28 è mercoledì!

CASINI. Comunque io non voglio fare problemi.

TOTH. Non si tratta di una questione politica.

BOSCO. Signor Presidente, prima di concludere vorrei chiederle se sono stati chiesti al giudice Bucarelli i testi delle trascrizioni dei nastri. Come mai non si possono avere questi nastri? Io so che le indagini sono state concluse.

PRESIDENTE. Il giudice Bucarelli ci passa tutto quello di cui dispone. Le nostre richieste le abbiamo fatte anche per telefono.

BOSCO. La pregherei allora di voler richiedere ufficialmente la trascrizione dei nastri.

PRESIDENTE. Provvederò. Rinvio comunque la discussione sulla relazione alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 21.