

77ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 20 MARZO 1991

**Presidenza del presidente GUALTIERI
indi del vice presidente BELLOCCHIO***La seduta ha inizio alle ore 9,35.***COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE**

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Alessi ha restituito il resoconto stenografico della sua audizione del 21 febbraio 1991, al quale ha apportato correzioni di carattere meramente formale.

Comunico inoltre che il capitano Labruna ha restituito il resoconto stenografico della sua audizione del 21 febbraio 1991, senza apportarvi modificazione alcuna.

Anche gli onorevoli Gui e Tanassi hanno restituito il testo stenografico delle loro testimonianze assunte nella seduta del 6 marzo 1991, apportandovi correzioni di carattere meramente formale.

Comunico inoltre che la nostra Commissione e il Comitato parlamentare per i servizi d'informazione e sicurezza hanno fatto presente al Presidente del Senato di essere ormai nella condizione di trasmettere al procuratore della Repubblica presso il tribunale di Roma i nastri originali della commissione Lombardi, avendo ultimato le operazioni di duplicazione. Tali operazioni peraltro stanno procedendo e sono in fase avanzata per quanto concerne i nastri della commissione Beolchini.

Ho ricevuto dal presidente Spadolini l'informazione che la senatrice Tossi Brutti, che faceva parte della nostra Commissione, ha lasciato l'incarico e viene sostituita dal senatore Vitale. Nel porgere i saluti al senatore Vitale, che entra a far parte di questa Commissione, credo di poter esprimere il rammarico per il fatto che la collega Tossi Brutti ci ha dovuto lasciare.

La seduta di oggi si occuperà della vicenda di Ustica ed allora colgo l'occasione per dichiarare che in questa fase abbiamo avuto la piena collaborazione dell'Aeronautica, sia per quanto riguarda i documenti richiesti che per le visite effettuate nei vari aeroporti e sedi dell'Aeronautica stessa. In effetti, da alcuni articoli apparsi sui giornali risultava che l'Aeronautica aveva opposto resistenze alle nostre richieste ed allora ho voluto dire in piena coscienza e verità che invece abbiamo

avuto la sua collaborazione. Credo che poi i relatori vorranno confermare questa mia dichiarazione.

BOATO. Signor Presidente, riguardo al rapporto del Comitato sui servizi vorrei porre il problema dell'acquisizione da parte della Commissione, una volta che sarà reso disponibile, del verbale della deposizione del Presidente della Repubblica Cossiga. Credo che occorrerà una richiesta formale e che saremo sottoposti al vincolo del segreto rispetto al quale non ho nulla in contrario. Ritengo che la conoscenza di tale verbale da parte della Commissione sia pure in forma riservata cioè con i vincoli che il Comitato vorrà indicarci, sia preliminare rispetto a qualunque altra decisione che dovremo assumere in materia.

PRESIDENTE. Mi sono già preoccupato di come affrontare questo problema. Dalle informazioni attualmente in mio possesso, risulta che il verbale, redatto a cura del Quirinale, deve essere ancora trasmesso al Comitato sui Servizi.

BOATO. Anch'io so che non vi è ancora stata la trasmissione; vorrei però sapere, una volta che verrà trasmesso, se intendiamo avanzare richiesta di acquisizione.

PRESIDENTE. Se l'acquisizione di quel documento ci sarà consentita dalle norme vigenti in materia di rapporti tra due commissioni parlamentari, non avrò difficoltà a richiederla.

BOATO. Non credo che possa essere vietata l'acquisizione; di tratta di chiederla.

PRESIDENTE. Chiedere sì, sequestrare no. Comunque, senatore Boato, non vi sono difficoltà al riguardo.

Passiamo ora al primo punto dell'ordine del giorno che reca un'informativa sullo stato attuale delle indagini sulla vicenda di Ustica: cioè su quanto si è potuto apprendere circa il lavoro dei magistrati, su quello che è stato possibile acquisire attraverso le nostre indagini, sul materiale che sta continuando ad affluire alla nostra Commissione. I colleghi De Julio e Zamberletti si sono assunti il compito di sintetizzare e riferire alla Commissione circa questi aspetti e quindi darò ora la parola, così come era stato concordato, dapprima all'onorevole De Julio e successivamente all'onorevole Zamberletti.

Ricordo infine che sono state predisposte delle schede sulla vicenda di Ustica che sono a disposizione dei commissari che potranno richiederle alla segreteria.

DE JULIO. Signor Presidente, colleghi, svolgerò una brevissima relazione riguardante alcuni riferimenti ai documenti ricevuti dalla Commissione e agli accertamenti effettuati dal nostro consulente ed aggiungerò di volta in volta qualche commento personale. La finalità di questa introduzione è quella di definire gli ulteriori accertamenti necessari e le eventuali priorità delle testimonianze da raccogliere in questa Commissione.

Con riferimento alla documentazione ricevuta vorrei segnalare che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha informato che la capacità di galleggiamento di un DC9 che ammassa sostanzialmente integro è di circa quattro minuti. È facile rendersi conto di come ciò sia rilevante per la valutazione di alcune ipotesi avanzate sulla vicenda di Ustica.

Il Ministro degli affari esteri ha comunicato che i fascicoli relativi alle autorizzazioni di sorvolo del territorio nazionale concesse nel 1980 sono state a suo tempo distrutti secondo le procedure in vigore e che nessuna analoga richiesta di informazione era stata precedentemente inoltrata al Ministero. Da questa comunicazione sembrerebbe quasi impossibile risalire alla nazionalità e alla rotta degli *zombies* in volo la sera del 27 giugno 1980. Il mio parere personale è che l'informazione fornita dal Ministero degli affari esteri è di una certa gravità perchè, come in tanti altri casi, anche in questo non vi è stata alcuna autonoma e responsabile decisione di conservare documenti rilevanti ai fini dell'inchiesta al di là delle scadenze burocratiche; ed anche perchè si ha un'ulteriore conferma dell'approssimazione con cui sono state svolte le indagini. L'affermazione che nessuna analoga richiesta era stata avanzata al Ministero indica che neanche la Magistratura si è attivata per acquisire questa importante fonte di informazione.

A seguito di una richiesta del presidente Gualtieri di correlare i voli militari del 27 giugno 1980 desunti dal registro dell'aeroporto di Grosseto (per lo più voli originati e terminati a Grosseto) con le tracce del radar di Poggio Ballone, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha risposto che questa correlazione non è praticamente possibile.

In risposta alla richiesta di fornire i nominativi del responsabile e degli operatori del Centro operativo di pace (Cop) in servizio la sera del 27 giugno 1980, il capo di Stato Maggiore ha informato che, in base al programma mensile del turno, dovevano risultare in servizio il colonnello pilota Giangrande in qualità di responsabile, il maresciallo Berardi ed il sergente maggiore Pompeo. Di questi, il primo ha affermato che fu sostituito nel turno da altro ufficiale di cui non ricorda il nome (si tratta di un'affermazione contenuta in un verbale di interrogatorio), il secondo ha confermato la sua presenza ed il terzo ha dichiarato di non ricordare se era presente. Con lettera successiva il capo di Stato Maggiore dichiara che soltanto in un secondo momento è stato reperito il brogliaccio dal quale risulta che l'ufficiale in servizio era proprio il colonnello pilota Giangrande che viene pertanto smentito dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Per questo motivo abbiamo ritenuto importante proporre alla Commissione la testimonianza del colonnello Giangrande oltre a quella del maresciallo Berardi.

BOATO. Risulta che il colonnello Giangrande abbia fornito qualche spiegazione?

DE JULIO. No, probabilmente ce la fornirà domani qui in Commissione.

Dal brogliaccio risulta inoltre che il Cop fu avvertito del disastro del DC 9 dal Cosma di Monte Cavo che sembra essere un'altra struttura della difesa aerea il cui coinvolgimento non era finora venuto alla luce. Questo sarà un altro degli argomenti su cui occorrerà fare un ulteriore

approfondimento. Sono inoltre pervenuti alla Commissione i verbali di un numero cospicuo di testimonianze rese al giudice Rosario Priore. Data la mole piuttosto consistente ed i pochi giorni disponibili, è tuttora in corso un'analisi di tale materiale da parte del dottor Gennaro. La sintesi di un primo gruppo di testimonianze è già disponibile per i membri della Commissione.

Il dottor Gennaro ha eseguito una accurata analisi dei registri di protocollo di Marsala, Siracusa e Martina Franca, recandosi personalmente presso i tre siti dove ha ottenuto - e in questo senso confermo quanto risulta al Presidente ed a me personalmente - la completa disponibilità e collaborazione del personale responsabile. Dalla relazione si ottiene una completa informazione sulle diverse tipologie di registro di protocollo e sui classari relativi ai diversi tipi di esercitazione ed alle relative procedure di autorizzazione, annullamento, annotazioni e ai fermi radar. Dagli accertamenti emerge il programma trimestrale aprile-giugno 1980, quello in cui è inserita l'esercitazione *Synadex* che risulta predisposta da Marsala, anziché da Martina Franca. Nei registri di Siracusa non risulta in arrivo la nota di programmazione trimestrale spedita il primo aprile 1980 da Marsala e vi sono alcune incongruenze sui numeri di protocollo.

A me è sembrato che un esame approfondito porterebbe a presumere che i numeri dei protocolli potrebbero essere più consistenti di quelli segnalati dal dottor Gennaro. Questo aspetto potrebbe essere approfondito attraverso l'acquisizione dei registri di protocollo dei tre siti, registri già richiesti. Un primo approfondimento può essere effettuato attraverso le testimonianze di Pugliese e Del Zoppo, convocati per domani.

Nei registri di Siracusa non esiste annotazione circa l'operazione di manutenzione ordinaria e programmata del radar. Anche in questo caso, dalle informazioni del dottor Gennaro, sembra ragionevole che qualunque questione riguardante manutenzioni ordinarie, straordinarie, programmate o meno debba essere comunicata ufficialmente dalle sedi o alle sedi interessate e di questo non vi è traccia nei registri nel caso specifico. È stata dunque avanzata richiesta allo Stato Maggiore dell'Aeronautica di chiarire in base a quale circostanza è stato dichiarato che il centro radar era in manutenzione programmata.

Un altro accertamento del dottor Gennaro riguarda le modalità di registrazione dei voli. L'accertamento è stato fatto a Sigonella, Grosseto e Pisa ed i dati emersi mostrano qualche contraddizione circa la procedura di registrazione, se cioè debba essere fatta in orario «zulu» o in orario locale. Vi ricordo che la questione sull'orario «zulu» o locale è rilevante in quanto la presenza di aerei militari nelle ore di interesse è naturalmente legata al fatto che gli orari fossero appunto espressi in orario «zulu» o in orario locale. È dunque molto importante accertare con precisione come tali registrazioni venivano effettuate. Data la rilevanza di tale argomento si renderà necessario un ulteriore approfondimento per le contraddizioni emerse. Infine le testimonianze dei due ufficiali Ferracuti e Brancaleone hanno esteso le indagini sul Mig libico che, a parte la testimonianza del generale Tascio, era stato considerato limitatamente all'analisi necroscopica del pilota. Così come abbiamo ascoltato il dottor Luzzatti, presidente della commis-

sione di indagine tecnico-formale sul disastro di Ustica, sembra abbastanza naturale sentire il Presidente della commissione di indagine sulla caduta del Mig libico.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole De Julio e do la parola all'onorevole Zamberletti per il completamento di questa fase.

ZAMBERLETTI. Ringrazio l'onorevole De Julio per aver già esposto una serie di elementi molto utili e ringrazio anche il dottor Gennaro per il prezioso lavoro svolto. Tale lavoro deve essere completato per chiarire una serie di elementi che già il collega De Julio ha messo in evidenza, ad esempio relativamente ai dati sulla classificazione delle informazioni, cioè relativamente al protocollo.

Un altro dato molto interessante della relazione del dottor Gennaro riguarda l'esercitazione *Synadex*. A seguito delle visite e degli interrogatori del dottor Gennaro, si trova nel rapporto la documentazione sulla programmazione della *Synadex* avvenuta il primo aprile 1980. La *Synadex* dunque era stata programmata allora per la sera del 27 giugno 1980. L'interrogativo riguarda intanto il fatto che la programmazione avviene a Marsala e non a Martina Franca. Alcune classificazioni successive relative all'interruzione dell'operazione possono essere comprensibili. Tutte le interruzioni sono riportate nel registro relativo, mentre in questo caso non è stata riportata l'interruzione, ma a mio avviso (così si legge anche nelle carte del dottor Gennaro) questa circostanza si spiega nel senso che successivamente, con sigla G 53101 si segnala la notifica dell'incidente e quindi probabilmente la segnalazione dell'incidente può non aver fatto segnalare la fine della *Synadex*. Però, con il messaggio numero 2/335/G 35-2/02 (e il dottor Gennaro ci spiega anche il significato di questa lunga sigla, cioè la circostanza che si tratta di una esercitazione Nato programmata il primo aprile 1980), la esercitazione *Synadex* del mese di giugno viene messa a registro e ciò sta a dimostrare che fino a prova contraria l'esercitazione, essendo stata programmata, è stata poi effettuata.

Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole De Julio sull'importanza di una visita sul posto per renderci conto di una serie di fatti e di procedure. Ad esempio un aspetto importante da verificare riguarda le comunicazioni interne con la sala operativa, le cui procedure possono essere comprese recandoci sul posto. Anche il dottor Gennaro in questo senso ci ha sollecitato in quanto ha avuto personalmente modo di constatare l'importanza di verificare come in effetti si svolge il lavoro. Egli stesso ci ha detto di essersi reso conto di come funziona una centrale operativa in attività. Credo che le audizioni di oggi e di domani ci permetteranno di definire alcuni problemi sui quali di tanto in tanto nascono ancora interrogativi sia sulla stampa che in varie dichiarazioni come, ad esempio, per quanto riguarda il Mig libico. Gli ufficiali che interrogheremo oggi, cioè Brancaleone e Ferracuti, sono interessati a questa vicenda ed io chiedo alla Commissione di sentire in una seduta successiva altri due ufficiali che hanno partecipato al gruppo di lavoro che ha esaminato il Mig, cioè i tenenti colonnelli Ceconello ed Evangelisti che erano aggregati alla commissione ma che possono fornirci ulteriori dichiarazioni. Senza dubbio infatti è importante il

problema del Mig libico sul quale si è soffermata la relazione del presidente Gualtieri. Per quanto riguarda i nostri accertamenti diretti credo, però, che ci si è limitati al confronto fra i periti che hanno partecipato all'esame del cadavere sul posto e quelli nominati d'ufficio. È stato un confronto molto interessante che si è concluso con la dimostrazione non contestata da parte dei periti settori che il cadavere non poteva essere tale da più di ventiquattro ore. Tale affermazione non è stata contestata dai periti locali che hanno ammesso che le osservazioni dei nostri periti erano pertinenti ed è stata sostenuta dai nostri periti che hanno contestato con molta puntigliosità alcune incertezze dei periti locali. Al di là di questo fatto, non abbiamo avuto altre occasioni per informarci sul Mig. È oggi importante sentire le spiegazioni dei tecnici che hanno visto il Mig. A me risulta che con molta solerzia il giudice Priore fra i primi interrogatori ci ha trasmesso quelli di coloro che hanno visto il Mig e dei tecnici che lo hanno esaminato.

Ritengo infatti che collocare in modo certo e definito la caduta del Mig al 18 luglio, quindi un mese dopo il disastro di Ustica, significherebbe porre fine ad operazioni di depistaggio delle indagini sull'episodio centrale del DC9. Se, come credo personalmente, il Mig è caduto il 18 luglio 1980, allora non c'è dubbio che non esista alcuna relazione tra la vicenda del Mig e il disastro del DC9. Occorre giungere a tale punto fermo perchè altrimenti, se continuiamo ad assumere elementi sulla base di testimonianze e di incertezze, non riusciamo a procedere.

PRESIDENTE. È certo che fissare la data della caduta del Mig è fondamentale.

ZAMBERLETTI. È sicuramente fondamentale.

BOATO. Vorrei sapere se lei si è già fatto un'idea o se sta semplicemente affermando un'esigenza di ordine metodologico.

ZAMBERLETTI. È un'esigenza metodologica ma è anche una ipotesi che ho formulato personalmente. È probabile che il Mig sia caduto nel mese di luglio perchè abbiamo ascoltato tutti il confronto, privo di contestazioni, tra i periti settori da noi designati ed i periti settori locali, i quali hanno dichiarato che comunque quel cadavere non poteva essere più vecchio di 24 ore.

In secondo luogo abbiamo le testimonianze (e continueremo ad averle a partire da oggi) dei tecnici che hanno esaminato il Mig e che potranno fornirci utili indicazioni sulla data della caduta.

Tuttavia, visto che del Mig ci siamo occupati, possiamo chiarire alcune ombre non solo con riferimento alla data, ma proprio all'episodio in sè. In altre parole, posto che il Mig sia caduto nel luglio del 1980, occorre chiedersi come mai la nostra difesa aerea si è limitata a dire che non lo aveva visto, che il Mig era passato senza lasciare tracce, per poi mettersi la cenere sulla testa; infatti l'aereo era passato a 10.000 metri di altezza, quota alla quale non può sfuggire un aereo militare che entri nel territorio nazionale, come era appunto nel caso del Mig.

Ricostruire la vicenda del Mig serve anche per rispondere alle domande sulla rapidità della restituzione di una parte del Mig, del pilota

e di uno dei due cannoni (perchè non si sa che fine abbia fatto il secondo) insieme alla dinamica dell'episodio che, indipendentemente da quanto è accaduto al DC9, ha alcuni lati oscuri da chiarire.

È vero, ai fini delle indagini sull'episodio di Ustica basterebbe collocare la data della caduta del Mig nel mese di luglio, ma poichè su questo episodio si sono aperti numerosi interrogativi, mi sembra che una commissione di inchiesta abbia il dovere di approfondire le due indagini fino in fondo.

MACIS. C'è un altro elemento oggetto di indagine da parte del giudice istruttore: il Mig risulta sforacchiato come un colabrodo. Si tratta quindi di stabilire, come giustamente dice anche il collega Zamberletti, se ci sia stata non una relazione diretta ma indiretta, legata ai motivi del disastro di Ustica.

ZAMBERLETTI. Esatto. Comunque, poichè si tratta di un episodio legato alle nostre indagini, abbiamo il dovere di compiere ogni sforzo per fare luce sulle sue modalità.

BOATO. Non ho visto le carte che sono recentemente arrivate alla nostra Commissione. Vorrei sapere se avete già esaminato i documenti che riportano gli interrogatori dei testimoni militari dell'epoca. Parlo dei militari arrivati sul posto.

ZAMBERLETTI. C'è un interessante interrogatorio del generale Tascio che abbiamo già ascoltato.

CICCIOMESSERE. Le carte più recenti non sono ancora arrivate.

BOATO. Mi riferisco ad una notizia che era emersa circa alcuni militari che avrebbero montato la guardia al relitto del Mig in epoca antecedente al 18 luglio. Mi sembra che acquisire queste testimonianze sia decisivo per stabilire la data della caduta dell'aereo militare.

BELLOCCHIO. Potremmo sentire anche chi ha visto cadere il Mig.

PRESIDENTE. Abbiamo tutti ansia di sapere. Adesso stiamo ascoltando una relazione di sintesi che affronta i problemi senza proporci dei risultati certi.

BOATO. Intendevo soltanto chiedere ai colleghi che cosa avevano potuto esaminare per capire quali dati abbiamo a disposizione.

PRESIDENTE. Ognuno si può fare delle convinzioni personali ma è tutto da dimostrare. Procediamo con il metodo scientifico della ricerca.

ZAMBERLETTI. Dobbiamo chiudere questo capitolo raccogliendo tutti gli elementi possibili. Vorrei poi chiedere al Presidente della Commissione di procedere ad interrogatori su un altro aspetto della vicenda. Nella relazione tecnica Blasi vi è quel famoso capitolo del codice 56 con la parentesi: «portava a bordo personalità». Voi tutti lo

avete presente. È stato rapidamente liquidato dicendo che si era trattato di un errore, ma anche gli errori devono avere una paternità per conoscere chi li ha commessi e perchè sono stati commessi. Come sapete, l'affermazione che si portano a bordo personalità, se veritiera, in una perizia tecnica può essere solo il risultato di un piano di volo in possesso delle nostre autorità nazionali. Si tratta cioè di un velivolo che aveva come obiettivo quello di attraversare il nostro spazio aereo e di atterrare nel nostro territorio. Se si fosse trattato di un velivolo che non aveva questo obiettivo e che, per esempio come nel caso del velivolo in questione, volava dall'Africa settentrionale verso la Grecia a sud di Malta, non ci sarebbe stata alcuna ragione per comunicare il piano di volo alle autorità nazionali preposte al controllo del traffico aereo.

BELLOCCHIO. C'è comunque il dovere di chiedere il passaggio.

ZAMBERLETTI. Quando il velivolo chiede il passaggio può o non può comunicare che porta personalità, ma se il velivolo non chiede il passaggio non posso sapere chi vola a bordo. Allora, se non è un errore quello riportato nella relazione tecnica Blasi, quel velivolo aveva chiesto il passaggio, richiesta semmai disdetta. Se viceversa è un errore, allora dobbiamo approfondire le nostre indagini perchè si è trattato di un errore rilevante, di un elemento di inquinamento.

PRESIDENTE. Dobbiamo sapere che cosa è successo, non dobbiamo semplicemente affermare se si è trattato di un errore, perchè potrebbe anche non esserlo.

ZAMBERLETTI. Anche io voglio accertare che cosa è successo, proprio perchè quando più volte ho chiesto chiarimenti sull'episodio mi è stato risposto che si è trattato di un errore.

BELLOCCHIO. A quanto ricordo nessuno ha sostenuto che si è trattato di un errore, lo ricordo bene.

ZAMBERLETTI. Dobbiamo fare chiarezza su questo punto. Sono stato il primo a sollevare il problema.

BELLOCCHIO. Mi scusi, ma rivendico la paternità di tale questione.

ZAMBERLETTI. Ricorderà comunque che su tale aspetto ho insistito più volte. Propongo che venga ascoltato Blasi perchè è l'unico in grado di fornire chiarimenti sulla vicenda, in modo tale che si riesca a definire un capitolo tuttora incerto.

Vorrei affrontare un'ultima questione riallacciandomi alla esposizione di De Julio. Appare sconcertante l'assenza di documentazione che risulta dalle nostre richieste al Ministero degli esteri circa le autorizzazioni per i sorvoli nell'anno 1980. Tuttavia - diciamolo con franchezza - è ancora più sconcertante che coloro che erano preposti all'inchiesta, cioè i magistrati, non si siano mai preoccupati in 11 anni di ricostruire il traffico aereo in quell'area.

Infatti, ad undici anni di distanza non è stupefacente tanto il fatto che non si riescano a trovare i documenti, ma che coloro che avevano il dovere di acquisirli non abbiano adempiuto a questo obbligo. Mi sembra che la Commissione non possa non sottolineare una simile inadempienza.

CIPRIANI. La responsabilità è anche di chi doveva consegnare questa documentazione e non l'ha fatto. Non si può dare sempre la colpa ai magistrati.

BELLOCCHIO. Non possiamo dare tutta la colpa ai magistrati!

PRESIDENTE. Siamo chiamati ad affrontare la questione con un metodo di ricerca induttivo. Solo alla fine trarremo le conclusioni. A mio avviso i magistrati hanno avuto delle *defaillances*, ma in fondo lo stesso è accaduto anche al potere politico che doveva collaborare all'inchiesta.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Probabilmente hanno proprio collaborato.

PRESIDENTE. Questa è la parte che dovremo esaminare al momento di trarre dei giudizi: ora siamo nella fase di ricerca.

Se siete d'accordo seguirei questo metodo: farei entrare il generale Ferracuti e lascerei il compito di porre le domande iniziali ai colleghi De Julio e Zamberletti in quanto essi potranno ricondurre i quesiti all'interno delle linee di ricerca impostate nella loro relazione. Per ora il Presidente svolgerebbe soltanto il ruolo di garante della discussione.

BELLOCCHIO. Signor Presidente, avverto l'esigenza che si tenga un minimo di confronto tra i commissari per capire se si rendano necessarie ulteriori richieste di elementi. Poichè abbiamo stabilito un programma dei lavori, anche per non mancare di cortesia nei confronti degli auditi, chiedo che, prima di passare alla seconda fase o a conclusione della seduta di domani, i problemi vengano approfonditi in una discussione tra i commissari.

PRESIDENTE. Se mi fosse stato consentito di concludere la mia premessa, avrei formulato questa stessa proposta. Anch'io ho delle domande da porre, ma penso sia più utile ascoltare i testi che sono stati convocati e valutare successivamente, al termine delle audizioni, tutti gli elementi emersi in questi due giorni di lavoro per decidere i passi successivi.

BOATO. Se è possibile, vorrei che i colleghi De Julio e Zamberletti ci illustrassero i motivi per i quali i testi che dovremo ascoltare sono stati convocati.

DE JULIO. Il generale Ferracuti all'epoca era colonnello pilota in forza al 36° Stormo di Gioia del Colle, cui pare afferisca la responsabilità delle indagini.

BELLOCCHIO. È stato presidente della commissione italo-libica.

DE JULIO. Al 36° Stormo compete la responsabilità di indagare sugli incidenti di velivoli militari. Nella fattispecie, il generale Ferracuti fu nominato anche presidente della commissione mista di indagine italo-libica e fu tra i primi a recarsi sul posto insieme al suo comandante dell'epoca, vale a dire il generale Brancaleoni, che ascolteremo successivamente, ed assieme al generale Tascio. Pertanto l'importanza della sua testimonianza è duplice: lo ascoltiamo nella veste istituzionale di presidente della commissione mista e come testimone oculare di prima mano, vale a dire come una delle persone che nei primissimi momenti dopo la notizia dell'incidente hanno potuto vedere la situazione del Mig ed il pilota morto.

Ovviamente, se i colleghi hanno potuto leggere la relazione della commissione di indagine, che è agli atti, si saranno potuti rendere conto - almeno io ho tratto questa impressione - del mancato approfondimento di una serie di questioni; il che, se visto in controtuce assieme alla rapidità con la quale fu restituito il relitto, fa sorgere dubbi sulla completezza dell'analisi effettuata. Peraltro questi dubbi sono avvalorati oggi - come avviene spesso a distanza di molti anni - dal fatto di aver trovato una molteplicità di resti del Mig libico, peraltro forati in più punti da proiettili. Mettere a confronto le informazioni di oggi con chi alla epoca svolse le indagini abbiamo ritenuto fosse assai rilevante.

Domani sentiremo Pugliese e Del Zoppo. Il primo è firmatario ed il secondo è compilatore della famosa programmazione trimestrale della *Synadex*, quindi sono direttamente coinvolti in un fatto che destò all'epoca dei sospetti e che continua ad essere poco chiaro. Peraltro all'epoca erano responsabili nel centro radar di Marsala. Quindi, a parte la questione della programmazione della *Synadex*, possono rispondere su problemi rimasti ancora in sospeso a proposito del comportamento del centro radar di Marsala.

Gli ultimi due testimoni verranno ascoltati in qualità di appartenenti al centro operativo di pace: di essi ho già parlato nella relazione introduttiva e non credo sia necessario aggiungere altro.

BOSCO. Signor Presidente, penso che nel corso delle audizioni dei generali Ferracuti e Brancaleoni sarebbe bene tenere distinte, per quanto possibile, la questione della data della caduta del Mig dai problemi inerenti al procedimento di restituzione dei resti. Ho letto anch'io i verbali, ma penso sia assolutamente prioritario acquisire la certezza sulla data della caduta del Mig. Il procedimento successivo di restituzione dei resti può sottintendere intese politiche tra i due Stati o comunque valutazioni che rivestono rilevanza del tutto diversa rispetto all'indagine che stiamo conducendo. Se fosse possibile, la Commissione dovrebbe cercare di ottenere da queste testimonianze ulteriori elementi in ordine alla data della caduta dello aereo.

PRESIDENTE. Ovviamente la questione della data ha importanza prioritaria, ma va sottolineato che l'altra vicenda è rilevante non solo in

ordine ai tempi, ma anche per quanto riguarda i quantitativi di materiale restituito, visto che gran parte dell'aereo è tuttora in Italia.

BOSCO. Non è problema che ci interessi direttamente: perdiamo un sacco di tempo su queste cose.

PRESIDENTE. Non adopererei l'espressione perdita di tempo. Altri lo hanno fatto in tutti questi anni!

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, la preghe-
rei di interrompere la seduta pubblica perchè non so quali implicazioni
possa avere l'argomento che sto per toccare, annesso alla questione di
Ustica.

PRESIDENTE. Va bene.

*(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta
segreta trattando argomenti riservati).*

... *Omissis* ...

**INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTI-
MONIANZA FORMALE DEL GENERALE SANDRO FERRACUTI**

(Viene introdotto il generale Ferracuti)

PRESIDENTE. Ascoltiamo oggi la testimonianza del generale San-
dro Ferracuti, attualmente in servizio presso lo Stato Maggiore dell'Ae-
ronautica. La sua, signor generale, sarà una testimonianza formale e
verterà sulla vicenda del disastro aereo di Ustica e del Mig 23 libico
caduto in Sila. Lei sa che questa Commissione sta conducendo un'in-
chiesta su tale vicenda.

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

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

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

Generale, le domande inizialmente le saranno rivolte dagli onore-
voli De Julio e Zamberletti; dopo di che potranno intervenire gli altri
membri della Commissione.

Invito allora l'onorevole De Julio a dare inizio all'audizione.

DE JULIO. Generale, a noi risulta che il 18 luglio 1980 si svolse una
esercitazione. Lei vi prese parte?

FERRACUTI. Non vi ho preso parte.

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DE JULIO. Ma il 36° stormo di Gioia del Colle vi prese parte?

FERRACUTI. Mi pare di sì, ma non ricordo precisamente.

DE JULIO. Quando si recò la prima volta ad ispezionare il Mig libico?

FERRACUTI. Il 18 luglio stesso verso sera con un velivolo decollato da Gioia del Colle alle 18 ora locale. Non ricordo esattamente a che ora arrivammo in zona. Il comandante dello stormo era Brancaleoni e presumo che arrivammo intorno alle 8 di sera.

DE JULIO. C'era ancora luce?

FERRACUTI. Eravamo all'imbrunire.

DE JULIO. Ci può illustrare i primi accertamenti che svolse al suo arrivo?

FERRACUTI. Al mio arrivo praticamente non avviammo alcun accertamento. Abbiamo visto il relitto dall'alto ed in quel momento pompieri o forestali (non ricordo bene se vi erano altre persone) stavano estraendo il cadavere. Mi pare ci fossero anche il procuratore di Crotona, l'ufficiale dei carabinieri ed altre persone. Non ho visto arrivare la salma alla sommità, dal momento che da lì ci siamo recati - io e il colonnello Brancaleoni - in una casermetta dei carabinieri di una località che non ricordo. In quella sede ci siamo incontrati con un ufficiale dei carabinieri e con dei testi che mi sembra interrogammo quella sera stessa. C'era anche il generale Tascio.

DE JULIO. Vorrei un chiarimento sulla procedura. Lei sta dicendo che in effetti non poté ispezionare gli oggetti che vi erano; più che altro si trattava del corpo del pilota. Al suo arrivo era già in corso la rimozione del cadavere. Quale è allora la procedura in caso di incidente aereo in merito alla rimozione di corpi o di relitti?

FERRACUTI. Bisogna aderire alle richieste della Magistratura che dispone dei corpi e dei relitti. Sta ad essa decidere se concedere o meno l'accesso al corpo ed al relitto. In quel momento il cadavere era sotto la tutela della Magistratura. Non era stata istituita alcuna commissione di indagine e quindi eravamo lì solamente in quanto avevamo avuto notizia di un incidente nella nostra circoscrizione (mi riferisco al comando dello stormo). Ci siamo recati in zona, ma la giurisdizione era della Magistratura.

DE JULIO. Quindi fu il magistrato a disporre la rimozione del cadavere?

FERRACUTI. È esatto.

Quella sera non svolgemmo nessun altro atto. Ricordo che eravamo stati in quella casermetta dei carabinieri. Mi sembra ci fosse

anche una signora, ma non vorrei confondermi con l'interrogatorio del giorno dopo. Abbiamo preso visione di alcune cose trovate sul corpo del pilota: una cartina geografica della Libia molto grossolana ed altro materiale che non ricordo. Quindi siamo andati a dormire nell'ostello dell'Aeronautica a Montescuro. La mattina dopo ricordo con certezza un volo in elicottero con il generale Tascio per dare una prima occhiata al relitto che si trovava in un burrone molto incassato ed era difficile da raggiungere. Abbiamo osservato dall'alto ed io riconobbi che si trattava di un Mig 23. Il generale Tascio mi chiese come facessi a riconoscerlo ed io risposi che potevo riconoscerlo dal timone, che è di forma abbastanza particolare ed inoltre era la parte più visibile. Non avevo saputo invece identificare la nazionalità dalle coccarde, che erano verdi, mentre io ricordavo quelle precedenti bianche, rosse e nere risalenti all'epoca in cui la Libia faceva parte della Rau. Questo è quello che ho visto.

DE JULIO. Quindi la coccarda era quella regolare al momento?

FERRACUTI. Personalmente non la conoscevo, ma sicuramente era quella regolare. Successivamente siamo scesi sul luogo dove si trovava il relitto insieme al colonnello Brancaleoni ed insieme ad altri ufficiali tra cui non ricordo se vi fosse il generale Tascio. È stata una marcia abbastanza complicata; siamo scesi lungo il greto di un torrente e finalmente siamo arrivati sul luogo dell'incidente e abbiamo potuto vedere il relitto.

La prima reazione istintiva è stata quella della curiosità, tipica del pilota per un aeroplano caduto. Poi ci siamo chiesti come fosse potuto cadere in quel punto ed abbiamo fatto le prime immediate osservazioni. Innanzitutto quelle possibili attraverso la visione dei pezzi macroscopici più evidenti. Ricordo che il motore non aveva segni di rotazione, che le ciglia dell'ugello di scarico erano in posizione aperta, il che fa pensare ad uno spegnimento del motore, che i rottami erano distrutti in modo tale da non far desumere un impatto ad altissima o ad alta velocità (erano relativamente integri e concentrati), che il seggiolino era posizionato al di fuori dei rottami del velivolo e più in alto.

L'idea che abbiamo tratto da tutto ciò è stata che l'aereo abbia impattato ad una velocità piuttosto bassa in un punto più alto di quello in cui erano successivamente rotolati i rottami. Inoltre non abbiamo visto alcun segno di armamento nè di taniche esterne.

DE JULIO. Questa prima analisi lei l'ha svolta non ancora in qualità di Presidente della commissione di indagine.

FERRACUTI. No, ero lì come accompagnatore del mio comandante di stormo.

DE JULIO. Pochi giorni dopo lei fu nominato Presidente della commissione italo-libica.

FERRACUTI. La nomina effettiva credo sia stata del 23 luglio. Il telegramma in cui si comunicava la costituzione della commissione e la sua composizione è del 24 luglio.

DE JULIO. Fino a che data è rimasta in carica la commissione?

FERRACUTI. L'ultima seduta si è tenuta il 22 agosto e la trasmissione della documentazione è avvenuta il 23 settembre.

DE JULIO. Durante i suoi lavori la commissione ha esaminato i tracciati radar di Otranto?

FERRACUTI. Non durante i lavori perchè della commissione facevano parte anche i libici. Io ho provveduto a chiedere, non ad Otranto ma al 3° Roc, se la difesa aerea avesse avvistato qualcosa in quella zona ed in quel periodo proveniente da sud. Tale richiesta l'ho avanzata il 28 settembre. Il giorno successivo il II Reparto ha posto la stessa domanda con un messaggio segreto. Probabilmente il II Reparto ha valutato - correttamente - che si trattava di dati classificati che non potevano essere portati a conoscenza di una commissione che per sua natura non poteva avere accesso ai dati classificati.

DE JULIO. Lei sta parlando di 28 e 29 settembre.

FERRACUTI. No, intendevo riferirmi al 28 ed al 29 luglio. In quest'ultima data il II Reparto ha chiesto i dati al comando di regione; correttamente dal punto di vista formale perchè il Roc dipende dal comando di regione. La risposta non è stata data a me, ma al II Reparto ed era classificata segreta. La sostanza era che erano state avvistate tracce di cui una, in quella zona ed in quel momento, proveniente da sud ma classificata *friendly*. Ho assunto questa informazione non ufficiale e l'ho gestita come tale; ne ho tenuto conto nella misura possibile e ovviamente non l'ho citata nei rapporti della commissione. Naturalmente ho fatto le mie valutazioni. La natura della classificazione *friendly* è risultata poi dubbia e di ciò si è molto discusso in seguito.

DE JULIO. Lei presiedeva una commissione italo-libica.

PRESIDENTE. La commissione non fu immediatamente italo-libica; i libici si aggregarono alcuni giorni dopo.

FERRACUTI. La commissione ha iniziato ad operare come tale dal giorno 24 luglio ed a quella data era già una commissione italo-libica. Il ritardo nella trasmissione dei nominativi libici era dovuto a questioni di contatti tra ambasciate e tra Ministeri degli esteri. Comunque la commissione è nata italo-libica.

DE JULIO. Il dubbio che a me sorge è che il fatto che si trattasse di una commissione mista togliesse alla commissione stessa la possibilità di operare accertamenti rigorosi. Lei afferma che alcuni elementi non potevano essere forniti in sede di commissione perchè coperti da segreto militare, ma immagino che in quanto tali non potevano essere sottratti alla componente italiana. Questo vincolo dipendente dalla natura mista della commissione ha di fatto rappresentato anche un ostacolo per l'accertamento e l'approfondimento dei fatti? La compo-

nente italiana si è mai riunita indipendentemente da quella libica per fare approfondimenti più puntuali avvalendosi di dati che non potevano essere portati a conoscenza dei libici? Mi sembra di ricordare che la componente libica portò alla conoscenza della commissione dei documenti in cui erano contenuti degli *omissis* per mantenere il segreto di parte libica. Immagino quindi che anche la componente italiana potesse operare in modo analogo.

FERRACUTI. Lei mi ha sostanzialmente posto tre domande. Quanto al fatto che la natura mista della commissione potesse costituire un ostacolo per l'accertamento della verità, ciò è in qualche misura vero; ma è certo che essa ha consentito l'acquisizione di dati e conoscenze che altrimenti non si sarebbe avuta. Inoltre va detto che è formalmente previsto, anzi imposto dai normali rapporti tra Stati, che quando si verifica un incidente del genere si chieda all'altra parte se vuole partecipare ai lavori della commissione d'inchiesta. Nel caso specifico non so se da parte italiana vi sia stato un invito a partecipare o un'accettazione di una richiesta libica; resta il fatto che le nostre normative per la gestione di incidenti di volo prevedono che, nel caso di incidenti in cui siano coinvolti velivoli militari non facenti parte della Nato, venga richiesta la partecipazione all'indagine dello Stato interessato. La presenza libica ha certamente reso difficile l'acquisizione di alcuni dati ma soltanto grazie ad essa ne sono stati acquisiti altri fondamentali per un'indagine per la sicurezza del volo.

È stato poi chiesto se come italiani ci siamo mai riuniti isolatamente per valutare dati che non potevano essere portati a conoscenza dei libici. Formalmente ciò non è mai avvenuto, ma in realtà l'abbiamo fatto sia per valutare i dati che ci venivano forniti sia per discutere di argomenti che non volevamo trattare con i libici. La commissione da me presieduta si occupava formalmente della ricerca delle cause e dei fattori che avessero potuto provocare l'incidente al fine di evitare che si ripetessero in altra occasione; allo scopo quindi di produrre raccomandazioni per evitare nuovi incidenti analoghi. Da parte italiana si trattava di un atto formale, dovuto ma non di grande interesse visto che non abbiamo in dotazione i Mig. L'interesse maggiore, da questo punto di vista, era certamente libico. Per contro l'Italia era interessata a sapere il motivo della presenza sul nostro territorio di quell'aereo. Parallelamente all'indagine svolta dalla commissione da me presieduta, quindi, l'Italia si occupava della questione mediante i suoi organi di sicurezza, i Carabinieri, la Magistratura per appurare se quell'aereo intendeva o no offenderci. Quanto appuravo e quanto mi veniva detto dai libici poteva certamente essere interessante per questi altri fini. I dati che io producevo potevano essere riverificati e approfonditi e quindi in pratica vi erano inchieste parallele. Io mi occupavo di quella per la sicurezza del volo. È molto probabile infine, che vi siano stati incontri tra i libici, ma anche in questo caso in via non ufficiale.

DE JULIO. Queste inchieste parallele ovviamente non trovano riscontro nella relazione finale della commissione da lei presieduta. Lei può fornirci ora alcuni elementi su tali inchieste parallele?

FERRACUTI. So che il II reparto si è certamente occupato di questo caso. È noto che nella mia Commissione vi era un ufficiale del II reparto e spero bene che quanto è emerso di interessante dal punto di vista informativo sia stato trasferito al II reparto. Per certo dal II reparto abbiamo avuto alcuni dati sulla difesa aerea che, altrimenti, la commissione non avrebbe avuto. Vi erano dunque delle connessioni ed io ho certamente inviato tutto quanto ho appreso.

DE JULIO. Signor generale, vorrei rivolgerle una domanda usando il buon senso. Lei ha affermato che la Commissione era mista includendo rappresentanti di un paese con il quale non eravamo certo in fase di belligeranza, per cui motivi di buon vicinato portavano a preferire tale soluzione. Però, il buon senso mi porta a considerare che non si trattava di un aereo militare regolarmente autorizzato al volo, nel qual caso non vi sarebbe nulla da obiettare ad una evoluzione dell'indagine come quella da lei mostrata. Trattandosi di un aereo da guerra non autorizzato a sorvolare il nostro territorio, non le sembra strana l'evoluzione dei fatti come da lei illustrata? Non mi pare poi sia obbligatoria la costituzione di una simile commissione. Credo sia una scelta facoltativa che attiene a problemi di carattere diplomatico. Si trattava in sostanza di un aereo del quale non si sapeva assolutamente nulla e sul quale si rendeva necessario l'accertamento della verità.

FERRACUTI. Naturalmente nessun paese può rinunciare ad un diritto del genere. Però la commissione non aveva questo compito. Vorrei specificare che io posso avere delle idee personali basate sulla mia esperienza e che da questo punto di vista posso concordare con lei sull'opportunità di verificare i motivi della presenza del Mig sul nostro territorio. Ma non era questo il compito della Commissione. Posso dunque risponderle indicando cosa penso come individuo e cosa ho fatto a proposito della Commissione. Non ricordo in particolare se fosse obbligatoria la presenza dei libici in base alla normativa che l'Aeronautica seguiva a quel tempo. Nel restituire, debitamente sottoscritto, il testo del resoconto stenografico, il generale Ferracuti ha precisato che, in base alla direttiva *pro-tempore* «lo Smam II reparto Sios prenderà contatto con l'addetto militare o la rappresentanza diplomatica della Nazione interessata all'incidente per richiedere la partecipazione di rappresentanti propri all'inchiesta».

Comunque la direttiva dell'Aeronautica non può imporre le scelte di politica estera. Può dunque esservi stata una richiesta del Sios dell'Aeronautica che certamente deve aver avuto il benessere politico.

DE JULIO. A lei risulta che da parte dello Stato Maggiore o del Ministro della difesa fu istituita formalmente una commissione composta solo da italiani?

FERRACUTI. Non mi risulta.

DE JULIO. Non le sembra strano?

FERRACUTI. So che il II reparto formalmente o non formalmente si è occupato di questo fatto, che se ne è occupato il generale Tascio e io stesso ho fornito i dati acquisiti dalla ommissione. Non mi risulta dunque che vi sia stata una iniziativa formale, ma nei fatti almeno l'Aeronautica si è occupata della vicenda.

Per quanto riguarda la mia valutazione personale, il quesito dell'onorevole De Julio era il seguente: si trattava di un velivolo caduto sul nostro territorio non nel corso di un volo di trasferimento regolarmente autorizzato, bensì per ragioni ignote. Si chiedeva dunque se fosse o meno opportuno applicare le norme utilizzate nei casi chiari, nei casi in cui la partecipazione straniera fosse assolutamente dovuta. Ebbene, nel caso specifico non si conoscevano i motivi dell'incidente e fin dal primo momento i libici hanno avanzato l'ipotesi del malore. Io credo che personalmente non si poteva dire subito di no, non si poteva non credere subito alla loro versione. Però, ripeto, è questa una valutazione assolutamente personale e la scelta investe le responsabilità della politica estera. Si tratta di considerare le valutazioni fatte circa i rapporti con un paese vicino. Formalmente non vi era alcun elemento per ritenere di essere in presenza di un atto ostile di fronte al quale chiedere conto al paese interessato.

MACIS. Però dal primo momento questo volo risulta irregolare, indipendentemente dal fatto che fosse o meno ostile, circostanza ulteriore. Quindi la domanda rimane: di fronte ad un volo irregolare, non autorizzato a sorvolare il nostro paese è opportuno applicare la normativa utilizzata in caso di incidenti di voli regolarmente autorizzati?

FERRACUTI. Questa normativa non si applica per gli incidenti di voli autorizzati ma per gli incidenti di volo *tout court*. Vi sono stati molti casi di velivoli caduti in punti lontani dal decollo a causa di malore del pilota e sono state svolte indagini in collaborazione con i rappresentanti delle nazioni interessate.

TOTH. È stato riferito che si sono spesso verificati atterraggi di emergenza e cadute in Italia di aerei del Patto di Varsavia o albanesi, appartenenti cioè a paesi non legati da particolari rapporti con noi e che in tali casi si è proceduto con commissioni miste. Dalla sua esperienza le risultano altri episodi del genere?

FERRACUTI. Ricordo due episodi del genere: il primo relativo ad un Mig 17 caduto ad Acquaviva delle Fonti e che mi pare fosse di nazionalità bulgara; il secondo episodio riguarda un Mig 17, di cui non ricordo la nazionalità, caduto nella zona di Udine. Non so quali procedure siano state seguite.

DE JULIO. Lei ha giustamente rilevato che non vi erano motivi per diffidare completamente della versione libica. Però a me sembra che qui ci troviamo nel caso opposto: risulta dalla lettura degli atti che praticamente ci si è fidati della versione libica. È questo l'atteggiamento che ha tenuto la commissione?

FERRACUTI. Non direi. Certamente eravamo tenuti ad acquisire i dati che formalmente ci venivano forniti dai libici, è questa la prassi: si chiedono le dichiarazioni del capo formazione del volo, del capo della base e così via. Successivamente a tali dichiarazioni si aggiungono altri elementi che la commissione acquisisce durante le indagini, le testimonianze, i dati del *flight recorder* e le esperienze personali. I dati forniti dai libici sono stati esaminati alla luce della credibilità che i singoli membri della commissione potevano stabilire sulla base della loro esperienza e sulla base di tutti gli altri elementi raccolti e quindi non venivano accettati semplicemente. In alcuni casi potevamo avere riscontri molto precisi, mentre in altri il margine di incertezza poteva restare e, in generale, si è trattato da parte nostra di un lavoro di percezione, di valutazione dell'affidabilità dei dati per trarre qualche conclusione.

Presidenza del vice presidente BELLOCCHIO

DE JULIO. Vorrei riferirmi ad alcune ipotesi che hanno avuto riscontri giornalistici. Si è preso per buono che il Mig stesse partecipando prima dell'incidente ad una esercitazione e che fosse decollato dalla base di Benina intorno alle ore 10 di un giorno di luglio.

Alcuni sostengono che, data la stagione e l'ora, si potesse avere anche un decollo in situazione di emergenza, ma certamente non un'esercitazione. Questa affermazione poteva essere presa per buona?

FERRACUTI. Poteva essere assolutamente presa per buona. Ho letto che non solo è strano che si decolli alle 10 del mattino di luglio da Benina (Benina è Bengasi non è il Sahara), ma che era anche Ramadan (ma non so tuttora se il Ramadan possa capitare nel mese di luglio) e in quel periodo non si muove paglia; oltre tutto era venerdì e per i musulmani il venerdì equivale alla nostra domenica. Ebbene, ho volato moltissime volte a Decimomannu con temperature torride, ma i motivi appena riportati non sono tali da farmi dire che è poco attendibile che ci fosse quell'esercitazione di volo. Non solo, ho letto dai giornali, anche se non lo so per conoscenza diretta, che i libici sorvegliavano l'esercitazione in atto; che la sorvegliassero o no non posso dirlo con certezza, ma posso affermare che si tratta di una ipotesi probabile. Di conseguenza non c'è assolutamente nulla da meravigliarsi se alle 9,50 di una mattina di luglio sono decollati due velivoli da Benina.

DE JULIO. Lei ha subito pressioni per chiudere rapidamente l'inchiesta?

FERRACUTI. No, avevamo noi dei problemi. I nostri avieri dovevano custodire il velivolo in condizioni assolutamente disagiate, stante anche la temperatura.

DE JULIO. Quindi ritiene di aver utilizzato tutto il tempo necessario per una inchiesta approfondita.

Vorrei ritornare per un attimo alla salma del pilota.

Nella sua relazione e, mi sembra, nei verbali dei carabinieri, non si fa riferimento ad alcun segnale identificativo sulla tuta del pilota (mostrine, gradi, distintivi o cose simili). Come mai?

FERRACUTI. Non sempre si indossano, io non li ho visti. Abbiamo però visto un nome riportato sul casco con un'etichetta adesiva, il nome era «Ezz Eddennkha» e forse l'inizio di una elle. Poi i libici hanno fornito un nome e questo era «Ezzeden Khalil». Nel corso della mia relazione tuttavia sono state usate 5 grafie diverse. Anche su questo fatto ho letto molte cose sui giornali, ma se qualcuno prova a tradurre un nome arabo in italiano userà 21 grafie diverse perchè le lettere arabe non sono le nostre e molte vocali non vengono scritte. (Ad esempio, che senso ha usare nella traduzione italiana la lettera «k» insieme alla lettera «h» quando per ottenere lo stesso suono sarebbe stata sufficiente solo la lettera «c», scrivendo così semplicemente «Cali»). Altri errori possono derivare dalla traduzione in caratteri latini a seconda della pronuncia italiana o inglese. Recentemente sono stato nel Golfo Persico e lì c'è un aeroporto che si chiama Al Bateen, nome che si potrebbe scrivere semplicemente Al Batin, ma che invece viene scritto Al Bateen secondo la pronuncia inglese. In conclusione reputo un non problema l'identificazione o per lo meno l'uso delle diverse grafie nel nome.

DE JULIO. Lei sta dicendo come l'avrebbe scritto lei, ma tutte queste cose erano scritte dai libici. L'origine è sempre libica.

FERRACUTI. L'origine è sempre libica e chi traduceva in caratteri latini traduceva in un modo o nell'altro. Ho potuto notare nelle dichiarazioni dell'ufficio operazioni o del comandante di base delle piccole differenze nella grafia del nome del pilota tra Ezeten, Ezetin o Ez E Tin.

CICCIOMESSERE. Sul casco era scritto in caratteri latini?

FERRACUTI. Sì, era scritto in caratteri latini.

CICCIOMESSERE. Quindi doveva fare testo.

FERRACUTI. Doveva fare testo per la traduzione che il pilota aveva fatto del suo nome arabo in caratteri latini: Ezeten Kha, e poi mancava l'ultimo pezzo.

DE JULIO. Quanti caschi sono stati ritrovati?

FERRACUTI. Sembra che ne siano stati ritrovati due. Quello che ho visto io era un casco metallico leggero, certamente inidoneo ad essere calzato direttamente sulla testa. Evidentemente l'altro era l'interno del casco che non era, come quello che usiamo noi, formato da un unico

blocco; probabilmente un caschetto, che dalle foto che ho visto sembra di cuoio.

DE JULIO. Lei infatti nella sua relazione parla di un casco di cuoio nero, non di quell'altro.

FERRACUTI. Non ne parlo io, ma i carabinieri. Io parlo proprio del casco metallico che è quello che ho visto e ritengo che si trattasse di due pezzi, uno all'interno dell'altro.

ZAMBERLETTI. Non crede quindi all'ipotesi del doppio pilota.

FERRACUTI. No.

CICCIOMESSERE. Si riferisce al casco custodito all'aeroporto di Pratica di Mare?

FERRACUTI. All'aeroporto di Ciampino, non di Pratica di Mare. So che il casco trovato da noi è stato portato all'aeroporto di Ciampino. Non so veramente dire dove poi sia andato.

DE JULIO. Di che tipo di armamento era dotato il Mig?

FERRACUTI. Come dicevo prima, il Mig non aveva armamento esterno; doveva avere un cannone, da quello che risulta alle nostre conoscenze, che però non abbiamo trovato e che mi risulta invece sia stato trovato durante i lavori di rimozione del relitto.

ZAMBERLETTI. Ma il Mig monta due cannoni.

FERRACUTI. No, monta un cannone bicanna da 23 millimetri.

DE JULIO. Circa la completezza degli accertamenti, concludete una relazione in cui dichiarate che non avete riscontrato presenza di armamenti a bordo. Chiunque legge quella relazione, cioè, ne desume che si trattava di un Mig completamente disarmato, perchè non aveva missili (nè poteva averli), non aveva cannoni, non aveva in dotazione altre armi.

FERRACUTI. Forse lei ha ragione. Ma c'è una dichiarazione dei libici in cui è descritta la configurazione del velivolo al decollo; tra le altre cose è detto che non aveva armamento, nè taniche esterne e che era invece normalmente dotato del cannone bicanna senza armamento. Non abbiamo rilevato la veridicità di tale affermazione in loco, ma il muso del velivolo era distrutto e non siamo riusciti a trovarlo. Ricordo anche che i libici erano lievemente contrariati da questo fatto perchè pensavano che noi lo avessimo nascosto.

CICCIOMESSERE. Non si è più ritrovato il cannone?

FERRACUTI. Ho saputo mesi e mesi dopo non ricordo bene come e da chi, che durante il recupero del velivolo da parte dei libici è stato ritrovato. Lo hanno preso i libici quindi e noi non lo avevamo mai visto.

DE JULIO. Quanto pesa all'incirca un Mig 23?

FERRACUTI. Non lo so con precisione, forse 13-14 tonnellate.

DE JULIO. Viene ipotizzato che il Mig abbia planato; ebbene, un Mig che plana a quale velocità arriva al suolo?

FERRACUTI. Assolutamente imprevedibile, dipende dal tremmaggio che aveva al momento della piantata motore, dipende dal fatto se il pilota era in condizioni o meno di manovrarlo e quindi di fargli assumere la migliore velocità di planata, dipende dal fatto che il tremmaggio fosse tale da consentirgli una buona discesa oppure tale da mandarlo in stallo, nel qual caso sarebbe caduto a piombo.

È assolutamente impossibile per me, sulla base dei dati a disposizione, dire a quale velocità sia arrivato al suolo. Non posso stabilire nemmeno una velocità minima: poteva venire giù a 700 nodi dritto come un fuso, oppure venire a 70 nodi, dopo di che con l'aumento della velocità aumentava la portanza e richiamava da solo fino a stallare: dipende da quando è avvenuto l'impatto. Se è avvenuto durante la discesa poteva aver scapolato. A Sheppard c'è un velivolo che è atterrato da solo.

DE JULIO. Dalle vostre informazioni non era rilevabile la velocità?

FERRACUTI. Si può presumerla grosso modo. Abbiamo assunto che fosse piuttosto bassa.

DE JULIO. Cosa intende per bassa?

FERRACUTI. Non so dirle: 200 chilometri l'ora. Se possibile vorrei che i lavori della Commissione passassero in seduta segreta.

PRESIDENTE. Se lei lo ritiene necessario, passiamo senz'altro in seduta segreta.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati).

... *Omissis* ...

Presidenza del presidente GUALTIERI

DE JULIO. Comunque, fossero stati 150 chilometri all'ora o 300, un aereo di 13 o 14 tonnellate è una massa in movimento di notevole entità. Non è strano che non si sia riusciti a rilevare con precisione le tracce del punto di impatto?

FERRACUTI. È una ricerca che ci ha impegnato molto. In caso di incidente, la ricerca del punto di impatto è uno dei primi adempimenti che vengono svolti. Non siamo stati in grado di trovare questo punto a causa della natura del terreno, assai scoscesa, aspra e rocciosa. Io ed i miei uomini abbiamo cercato a lungo, ma non siamo in grado di determinare il punto esatto. Dalle indicazioni che abbiamo possiamo pensare che l'impatto sia avvenuto, mettendosi alla base del canalone dove sono stati trovati i resti, in un punto a tre quarti dalla cima sulla sinistra. Un punto che comunque non siamo stati in grado di identificare.

DE JULIO. Ripeto: non le sembra strano?

FERRACUTI. No, visto il terreno. Anche perchè, probabilmente l'impatto è avvenuto quasi di striscio, danneggiando il muso dell'aereo.

DE JULIO. Ma il muso non era distrutto?

FERRACUTI. Sì, era assai danneggiato, ma penso che l'impatto sia avvenuto di striscio e che poi l'aereo sia rimbalzato verso il fondo del canalone. Il muso ha sofferto il primo impatto, ma in questo modo l'aereo ha anche smaltito parte della sua velocità. Questo sembra dimostrato dal fatto che i pezzi sono concentrati, mentre normalmente i resti dopo un impatto ad alta velocità sono dispersi su una grande area.

DE JULIO. Desume tutto ciò sia dalla prua a Nord che dalla base del costone?

FERRACUTI. Traggo queste conclusioni dalla conformazione geografica del terreno, dall'orientamento rispetto al costone e dalle testimonianze che indicavano provenire il velivolo dalle zone di Cerenza Vecchia e Belvedere di Spinello, nonchè dai dati riportati dagli strumenti.

DE JULIO. Che estensione avevano le tracce di incendio?

FERRACUTI. Partivano a forma di cono rovesciato con il vertice verso l'aereo ed erano diffuse verso l'alto allargandosi sul costone. L'incendio però aveva interessato praticamente solo degli arbusti.

DE JULIO. Sono rimasto assai sorpreso dalle testimonianze che in questa commissione dicevano che l'incendio aveva bruciato solo pochi arbusti attorno al relitto dell'aereo, mentre abbiamo avuto altre testimonianze sul coinvolgimento di circa tre ettari.

FERRACUTI. In questo momento non riesco a quantificare un'estensione di tre ettari.

DE JULIO. Un ettaro è equivalente ad un quadrato con lati di cento metri.

FERRACUTI. Allora non è una grande estensione. L'incendio è andato verso l'alto ed ha bruciato, se ben ricordo, un campo di ceci.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, nel punto in cui è finito l'aereo per rimbalzare verso il basso l'impatto deve essere stato molto forte.

FERRACUTI. Sì.

PRESIDENTE. Anche nella fase successiva all'impatto, l'aereo deve essersi danneggiato molto.

FERRACUTI. Sì.

PRESIDENTE. È stato detto alla Commissione, sulla base dell'esperienza tratta dagli incidenti occorsi a caccia italiani nei quali i piloti non siano riusciti a catapultarsi con il seggiolino, che in genere si riescono a trovare resti umani veramente scarsi. Invece, in questo caso, i resti del pilota di un Mig che ha subito un impatto in queste stesse condizioni sono pressochè integri, a parte la mascella rotta ed altre menomazioni.

Mi hanno detto che non era nelle condizioni in cui, almeno per l'esperienza di un centinaio di nostri aerei, si trovano di solito i piloti. In questo caso il cadavere sembrava aver avuto un certo impatto ma non così drammatico come avrebbe dovuto, considerato che era rimasto legato al seggiolino e sbalzato fuori solo al momento dell'impatto. Può confermare l'atipicità di questo caso?

FERRACUTI. Noi ci siamo spiegati questo fenomeno proprio perchè il pilota è stato sbalzato fuori col seggiolino al primo impatto. Dai resti che abbiamo trovato, da dove erano ubicati i pezzi, da come erano rotti, dal fatto che il seggiolino fosse separato almeno di 40 metri dal resto dei rottami abbiamo dedotto che tutta la sequenza è avvenuta al primo impatto, ivi inclusa l'apertura delle cinghie che è l'ultima cosa che succede. Questo ha ridotto i danni sul pilota: se fosse arrivato a valle sarebbe stato coinvolto in misura molto maggiore dall'impatto del muso dell'aereo. Tutto questo è assolutamente comprensibile.

MACIS. Il Presidente faceva riferimento a casi analoghi. Lei conferma che in altri casi l'impatto al suolo abbia determinato la reiezione seppure ritardata del seggiolino?

FERRACUTI. Non so dirlo.

PRESIDENTE. Ho qualche dubbio che nel momento in cui l'aereo ha l'impatto a terra e si disintegra il seggiolino possa rimbalzare: o questo è già avvenuto o non c'è nulla che possa farlo scattare.

FERRACUTI. È chiaro che questo dipende enormemente dal modo in cui il veivolo impatta: se cade verticalmente non c'è assolutamente possibilità, ma se cade strisciando in diagonale anche se con forza non lo si può escludere. Il seggiolino è stato trovato rotto in modo tale che

tutto lascia pensare che l'azionamento del sistema di espulsione sia stato provocato proprio dall'impatto. Accanto al seggiolino vi è una maniglia, separata e collegata ad un blocco di metallo. Noi abbiamo avuto chiara l'idea, da come abbiamo rinvenuto i rottami, che il primo urto abbia innescato la sequenza normale: prima l'apertura del tettuccio e poi l'espulsione del seggiolino che, per forza di inerzia, ha seguito il flusso dei rottami.

CICCIOMESSERE. Voi avete ritrovato il tettuccio?

FERRACUTI. Sì, con i pistoncini d'azione attivati, anche quelli separati.

CICCIOMESSERE. Bisognerebbe forse chiarire un punto. Dalla visita effettuata a Pratica di Mare a noi risulta che il tettuccio è stato trovato solo successivamente dal dottor Priore: almeno, nel materiale che ci è stato mostrato, il tettuccio faceva parte dei pezzi recuperati alcuni mesi fa e non di quelli custoditi nelle casse. Inoltre, immagino che se fosse stato ritrovato all'epoca, sarebbe stato consegnato ai libici.

FERRACUTI. Noi abbiamo ritrovato il tettuccio e mi pare che ci sia anche una fotografia. Non escludo che successivamente possano essere state rinvenute altre parti dello stesso.

DE JULIO. Il tettuccio porta scritte in inglese?

FERRACUTI. Lo ritengo poco verosimile. Non vedo perchè su un aereo russo debba esservi una scritta in inglese; poi, in particolare sul tettuccio questo mi sembrerebbe molto strano in quanto non è un accessorio ma è un elemento originario dell'aereo.

Per quanto riguarda la consegna del materiale ai libici, chiedo di proseguire in seduta segreta.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati).

... *Omissis* ...

PRESIDENTE. A parte la ricostruzione dei rottami del DC9 su uno scheletro di legno, a Pratica di Mare abbiamo visto le parti del Mig recentemente rinvenute dal giudice Priore; vi erano già quelle del II Reparto e poi abbiamo saputo che altri pezzi erano in possesso del Sismi. Le parti recuperate dal giudice Priore sono notevoli quantitativamente, tanto che in relazione alle proporzioni dei due aerei, i resti del Mig forse sono maggiori rispetto a quelli del DC9. Questo mi fa domandare: che cosa abbiamo restituito ai libici?

FERRACUTI. Ho proceduto a recuperare tutto ciò che era in luoghi accessibili e non mi sono limitato ad una passeggiatina, come ho già detto. Ricordo, per esempio, che ho dovuto recuperare un sottufficiale con delle corde, per dove era andato a finire ed ho avuto ferite alle

mani. Non è stata una cosa semplice, non abbiamo lavorato con superficialità.

Dopo che abbiamo riconsegnato il relitto, i libici si sono occupati del recupero, servendosi di una ditta. Cosa abbia fatto questa ditta per il recupero e dove sia andata a cercare non lo so. So che è stata costruita una strada *ad hoc*, il che ovviamente, unito all'impiego di mezzi meccanici e di molti uomini, ha reso le ricerche più facili.

DE JULIO. Dunque lei sostiene che è alquanto strano che a dieci anni di distanza sia stata trovata quella mole di materiale in luoghi facilmente accessibili.

FERRACUTI. Dico che trovo strano il fatto che quel materiale fosse così accessibile.

DE JULIO. Da chi fu valutata l'analisi del *flight recorder*?

FERRACUTI. Dal Reparto sperimentale di volo, nella persona del capitano Scura.

DE JULIO. Faceva parte della commissione il capitano Scura?

FERRACUTI. Sì.

DE JULIO. Lei ha un'idea del perchè il generale Tascio in data 29 novembre 1980 sottopone al comandante di Pratica di Mare altri due rapporti di analisi del *flight recorder*?

FERRACUTI. Immagino perchè, avendoli avuti a disposizione, ha voluto che l'analisi fosse ulteriormente verificata.

DE JULIO. Questa verifica è stata effettuata dal capitano Scura?

FERRACUTI. Sì, era lui il tecnico. Capisco cosa pensa onorevole De Julio: lei ipotizza che l'analisi del capitano Scura potesse non essere corretta e si chiede come mai la verifica sia stata affidata allo stesso capitano Scura. Ritengo che ciò è accaduto perchè gli sono stati forniti elementi ulteriori da aggiungere a quelli posseduti al momento della prima analisi, in modo da verificare l'analisi ed eventualmente, sulla base dei nuovi elementi, rivederla.

DE JULIO. Lei ha idea del perchè il generale Tascio ha dovuto disporre di altre due analisi del *flight recorder*.

FERRACUTI. Non ne ho un'idea precisa. Trattandosi di un *flight recorder* di fabbricazione non nazionale, le conoscenze che avevamo non erano approfondite. Avevamo ricevuto dai libici alcune informazioni, ma probabilmente è stato ritenuto opportuno ottenere conferme da altri.

DE JULIO. Può ipotizzare a chi si può essere rivolto il generale Tascio per avere questi ulteriori elementi.

FERRACUTI. Ai servizi informativi con cui era collegato.

DE JULIO. Quindi all'estero?

FERRACUTI. Sì.

DE JULIO. Solo gli inglesi avevano questa possibilità di offrire elementi nuovi: del resto le analisi sono redatte in inglese, se fossero state effettuate in Italia, le relazioni sarebbero state redatte in italiano.

Lei ha parlato dell'analisi svolta nella commissione con il supporto del capitano Scura. Ad un certo punto è stato innescato l'autopilota: da un andamento piuttosto turbolento, manuale, si passa ad un andamento sostanzialmente piatto, se non ricordo male dal minuto 27 al minuto 80. Vi sono quindi 53 minuti, nei quali funziona l'autopilota.

A me risulta che la situazione meteorologica all'epoca fosse tranquilla a terra (il vento era di 5-7 nodi), mentre in quota vi erano venti superiori a 50 nodi.

Ma a parte questo, in base alla sua esperienza di pilota, può dirci se è mai possibile che per oltre mezz'ora non avvenga alcuna correzione di rotta per un velivolo condotto dall'autopilota? Come le effettua il pilota manualmente le correzioni, può effettuarle l'autopilota, immagino. Se vi è una spinta laterale causata dal vento, oppure se vi è una turbolenza, l'autopilota corregge le perturbazioni esterne.

FERRACUTI. Non certo il vento. L'autopilota mantiene la prua che gli viene indicata, se il vento sposta il velivolo viene modificata la rotta.

DE JULIO. È possibile che non subisca alcuna modificazione di prua?

FERRACUTI. Se inserisco l'autopilota quando il velivolo ha una certa prua, l'autopilota mantiene quella prua. Se vi è una spinta da parte del vento, si modifica la rotta. Peraltro è proprio quanto è accaduto: la rotta non era più 330, come si evince dalle dichiarazioni e dal plotting dei libici. I nostri calcoli tengono conto anche di questo, cioè dello spostamento che il velivolo ha avuto a causa del vento.

DE JULIO. Come si accerta la velocità del velivolo?

FERRACUTI. Con il *flight recorder*.

DE JULIO. A quale velocità procedeva il Mig?

FERRACUTI. Occorre precisare che i dati forniti dal *flight recorder* non sono da prendere alla lettera. L'aereo comunque procedeva a 0,88-0,92 *mach*.

DE JULIO. Questa valutazione è stata compiuta sulla base delle informazioni fornite dai libici?

FERRACUTI. Sulla base delle informazioni che i libici ci hanno dato per interpretare il *flight recorder*.

DE JULIO. Non vi è una scala per queste interpretazioni?

FERRACUTI. Non ricordo esattamente il termine tecnico, possiamo definirla una scala, un sistema in base al quale si interpreta il *flight recorder*.

DE JULIO. Lei ha detto che come commissione non siete stati coinvolti per le operazioni di recupero, perchè avevate una finalità diversa.

FERRACUTI. Non siamo stati minimamente coinvolti.

DE JULIO. Un ufficiale della commissione però ha partecipato alle operazioni di recupero.

FERRACUTI. Sì perchè era un ufficiale del II reparto.

DE JULIO. Quindi operava non come membro della commissione, ma come ufficiale del II reparto.

Vengo alla conclusione. Ci può dire dove si trovava la sera del 27 giugno 1980?

FERRACUTI. A Roma, non so dove.

DE JULIO. Ricorda come e quando ha saputo dell'abbattimento del DC9?

FERRACUTI. Assolutamente no.

DE JULIO. Era già in forza al 36° Stormo?

FERRACUTI. Da pochi giorni: posso dire di essere fortunato, capito sempre al momento giusto.

DE JULIO. Il suo nome però non fa parte dell'elenco di coloro che erano in forza al 36° Stormo il 27 giugno 1980.

FERRACUTI. Infatti, ricordo di essere stato assegnato verso il 10 luglio.

DE JULIO. Quindi non ne faceva parte?

FERRACUTI. Sono stato assegnato a Gioia del Colle il 9 o il 10 luglio (ero quindi ancora a Roma), in attesa di diventare comandante dello Stormo, il che è avvenuto il 5 settembre.

DE JULIO. Questo comunque appare certamente nel suo *curriculum*.

Le risulta che quel giorno, il 27 giugno 1980, ci sia stato un allertamento della difesa aerea, che si siano alzati in volo velivoli militari?

FERRACUTI. Non mi risulta, anche perchè ero impegnato in un settore che non aveva nulla a che vedere con queste cose.

DE JULIO. Ultima domanda, signor generale: ha effettuato nessun accertamento per verificare se il Mig 23 fosse stato coinvolto in una battaglia aerea?

FERRACUTI. No, non avevo effettuato l'analisi con questo scopo, non mi ero posto il problema. Certo è che durante le ispezioni che ho effettuato sul relitto non ho avuto alcuna evidenza di qualcosa del genere. Però non posso dire di essere andato a cercare, a vedere se per caso vi fossero segni di danno di battaglia.

DE JULIO. Dunque questo aspetto non è stato oggetto del suo accertamento.

FERRACUTI. Non è stato oggetto del mio accertamento, non è un ipotesi che mi ponevo.

Come dicevo prima, quando io e il colonnello Brancaleoni siamo scesi ci siamo chiesti come quell'aereo fosse arrivato in Sila. Abbiamo pensato ad uno sbaglio della rotta, uno sbaglio macroscopico che però può verificarsi. Poi abbiamo visto il motore che dava chiare indicazioni di essere fermo; questo non escludeva l'errore di rotta, però il fatto che non si fosse lanciato, che il seggiolino fosse lì vicino e che il pilota fosse morto ci diceva che non si trattava di fuga, nè di errore di rotta. Se finisce il carburante e si sta cadendo sulla Sila, un pilota si lancia.

Queste furono le prime considerazioni; tuttavia l'ipotesi della battaglia aerea non me la posi.

DE JULIO. Signor Presidente, ho terminato le mie domande.

ZAMBERLETTI. Lei si è recato sul posto il 18 luglio verso sera. Fra gli ufficiali dell'Aeronautica le risulta ci fossero anche il tenente colonnello Ceconello ed Evangelisti? Le risulta fossero stati inviati dall'Aeronautica, anche se non con lei?

FERRACUTI. No. Il 18 sera lo escludo nel modo più assoluto. Prima che arrivassi io non lo so, ma non ne ho la minima conoscenza, e dopo non ho mai sentito parlare di questi due signori (in relazione alla Sila).

ZAMBERLETTI. A me risulta che si trovavano là, ma può non risultare a lei.

FERRACUTI. Queste due persone erano al reparto sperimentale di volo?

ZAMBERLETTI. Sì.

FERRACUTI. Ciò che mi può venire in mente, ma senza alcuna verifica, è che questi ufficiali abbiano portato *in loco* il capitano Scura per l'esame del *flight recorder*. Se a lei risulta, possono in effetti essere arrivati in zona.

ZAMBERLETTI. Può darsi anche siano arrivati prima dell'imbrunire, quindi prima di lei.

PRESIDENTE. Ha trovato molto affollamento sul luogo?

FERRACUTI. Sì. Ricordo i carabinieri, il procuratore e gli operai che lavoravano intorno al relitto.

ZAMBERLETTI. Naturalmente saranno stati chiamati i vigili del fuoco che in questi casi vengono coinvolti istituzionalmente; ma generalmente per questo tipo di incidenti, il piantonamento è effettuato dall'Aeronautica?

FERRACUTI. Dopo il primo intervento dei Carabinieri, in effetti spetta all'Aeronautica il piantonamento.

ZAMBERLETTI. Quindi questo piantonamento è opera degli uomini dell'aeronautica e non dell'Esercito?

FERRACUTI. Di solito è compito nostro, a meno che non ci siano difficoltà particolari. In effetti, con il Mig 23 esistevano dei problemi, perchè il nostro presidio più vicino era a Gioia del Colle, in quanto a Crotone non c'era quasi nulla. Allora non ricordo bene se subito dopo i carabinieri subentrammo noi con i nostri uomini oppure se intervenne l'Esercito che solo in seguito fu rilevato dall'Aeronautica.

ZAMBERLETTI. Ci può essere stata una presenza dell'Esercito?

FERRACUTI. C'è stata sicuramente questa presenza.

ZAMBERLETTI. Secondo le dichiarazioni del generale Tascio e probabilmente anche in base alle sue parole (ma di questo non sono sicuro), la prima impressione che avete avuto era in direzione dell'ipotesi della fuga del pilota libico.

FERRACUTI. Mi sembra un'ipotesi avanzata nell'ambito del servizio informativo. Personalmente non so se fu anche la mia prima ipotesi. Comunque, dopo le prime risultanze, ho preferito ipotizzare il malore. Tuttavia nell'ambito del II reparto si pensava alla fuga.

ZAMBERLETTI. Sempre secondo i dati forniti dal generale Tascio anche in questa sede (poi parleremo dell'impatto al suolo e della ragione per cui il pilota non si sarebbe lanciato), l'ipotesi della fuga era quella apparentemente più credibile, in quanto il Mig 23 ha 1.400 chilometri di autonomia a 10.000 metri di quota, mentre se procede a navigazione mista - vale a dire alternando la navigazione ad alta quota a quella a bassa quota che comporta un maggior consumo di carburante - arriva a 900 chilometri di distanza. La bassa quota del resto coinciderebbe con la tesi della fuga perchè sarebbe determinata dall'esigenza di sfuggire alla rilevazione dei radar. Si spiegherebbe così anche perchè i radar non videro l'aereo. D'altra parte, se il pilota sta fuggendo, ha interesse a consumare poco carburante nella prima fase e a concentrare le sue riserve nella fase successiva. Se invece si fosse messo in alta quota subito dopo il decollo e avesse mantenuto i 10.000 metri, sarebbe potuto arrivare oltre Napoli.

Se si è svolta una esercitazione in territorio libico, egli ha consumato in quell'occasione una parte di carburante e poi avrebbe potuto raggiungere la quota necessaria inserendo il pilota automatico per coprire in questo modo i chilometri mancanti. Se inoltre si pensa all'ipotesi del percorso misto, quindi con 900 chilometri di autonomia, la proiezione va bene per un pilota che vuole raggiungere un aeroporto, che più logicamente avrebbe dovuto essere uno dei due della Sicilia orientale. Quel giorno però c'era molta nebbia, perchè faceva molto caldo e il pilota navigava a vista senza carta, nè assistenza. In questo modo può non aver visto la Sicilia da lontano.

In seguito escludete l'esclusione della fuga e adottate la tesi libica del malore, che lei suffraga con la lettura del *flight recorder* e sostiene che nella fase finale il pilota non ha neppure toccato la *cloche*. Quindi afferma che dal *flight recorder* avete desunto i parametri di volo, ma che vi è anche stata una interruzione del trascinamento del nastro che si era bloccato e che poi è ripreso per circa 10 secondi; infine i dati hanno perso ogni attendibilità. In definitiva gli elementi forniti dal *flight recorder*, dal momento in cui l'aereo si avvicina alle coste italiane fino all'attimo dell'impatto, non sono attendibili e di conseguenza lei non ha elementi certi per dire che il pilota non toccò la *cloche*. È logico che un pilota che sta fuggendo e che scopre di essere finito in Calabria invece che nella Sicilia orientale pensi di gettarsi, visto che aveva persino terminato il carburante. Ma ci può anche essere un tentativo di atterraggio di fortuna.

PRESIDENTE. Vorrei che lei ponesse delle domande, senza fornire anche la sua interpretazione prima ancora della risposta.

ZAMBERLETTI. Stavo spiegando su cosa vado sostenendo la domanda relativa al *flight recorder*. I dati finali in possesso non erano tali da far desumere la condotta di marcia dell'aereo nell'ultima fase di avvicinamento.

FERRACUTI. Si potevano desumere i primi 10 secondi, che sono proprio quelli in cui c'è la reazione del pilota. È una mia deduzione e non del capitano Scura; mi rifaccio alla mia esperienza di pilota. In

certi casi le reazioni sono immediate: se mi pianta il motore prendo immediatamente la *cloche*. Quei 10 secondi sono eterni per una reazione del genere.

Per quanto riguarda l'attendibilità, questa si riferisce chiaramente ai valori che il *flight recorder* riporta circa la quota e la velocità.

Se si vede il disegno, ad un certo punto esso è tirato da una parte e quindi deformato; ma la chiarezza della linea c'è ed è quella che denuncia l'assenza di interventi manuali. Secondo la mia interpretazione si tratta chiaramente di un tracciato di un aeroplano il cui motore si è improvvisamente spento e che si trova in assetto ben «trimmato» perchè il velivolo è in linea e continua a scendere senza il benchè minimo intervento dell'uomo. Il pilota sarà anche fuggito, avrà fatto l'esercitazione, ma certamente si è sentito male perchè non vedo possibile il comportamento di un pilota che non reagisce minimamente ad una «piantata» di motore. L'ipotesi di un atterraggio di campo sulla Sila non la posso accettare, sulla base della mia esperienza, per un aereo con le ali a 45 gradi e con il carrello all'interno.

ZAMBERLETTI. Quando lei parla di inattendibilità dei dati dopo i dieci secondi che avete potuto leggere intende dire che sono parzialmente inattendibili e non totalmente; cioè che sono inattendibili per alcune parti e non per altre.

FERRACUTI. La mia opinione è che il tracciato del *flight recorder*, anche dopo l'interruzione, mostra l'assenza di *inputs* manuali.

DE JULIO. Nel *flight recorder* si registrano anche le correzioni fatte dall'autopilota?

FERRACUTI. Quello che ho osservato è che il tracciato è identico, come qualità, a quello della fase dell'autopilota e totalmente diverso, sempre come qualità, rispetto alla fase manuale.

ZAMBERLETTI. In sostanza la sua dichiarazione al giudice Priore relativa alla inattendibilità dei dati del *flight recorder* nella fase più importante del viaggio può essere riferita alla quota. L'aereo quindi poteva volare molto basso e comunque il dato relativo alla quota non è sicuro.

FERRACUTI. Dopo quei dieci secondi i dati non sono più attendibili.

ZAMBERLETTI. Quindi i radar possono non averlo visto perchè volava basso e non per un errore degli operatori.

FERRACUTI. Nell'ultima fase sì.

ZAMBERLETTI. Questo è importante perchè se non si vede un aereo che vola a 10 mila metri di quota bisogna domandarsi perchè, ma se non si vede un aereo che vola a 50 metri di quota è normale tenendo conto del nostro sistema aereo.

FERRACUTI. Non dipende dal nostro sistema aereo. È così in tutto il mondo.

ZAMBERLETTI. Pertanto non siamo in grado di dire con certezza che i libici avevano ragione quando dichiaravano che il pilota si è sentito male e che l'aereo ha sempre volato a 10 mila metri di quota fino al momento dello spegnimento del motore.

FERRACUTI. Per la precisione l'aereo ha volato a 12 mila metri di quota fino al momento della «pianata» del motore: questo è sicuro. Successivamente i dieci secondi di cui abbiamo potuto avere i dati evidenziano che l'aereo era ancora in quota, ma già ad una quota inferiore, non ricordo bene a quale.

ZAMBERLETTI. Vi sono ottanta minuti di rilevazione dal *flight recorder* da cui è possibile evincere la quota e tutti gli altri elementi. Poi il registratore si ferma e non si sa per quanto tempo, finché improvvisamente vi è un *flash* di dieci secondi. Infine, fino al momento dell'impatto, vi è un trascinamento che rende i dati inattendibili.

FERRACUTI. Non è esattamente così. Vi è una fase in cui tutto funzionava e il *flight recorder* registrava; a un certo punto il registratore è arrivato alla fine della pellicola e, come avviene nelle macchine fotografiche quando si cerca di fare un'altra fotografia e il rullino si blocca, insistendo ancora viene fuori la coda della pellicola. Quello di cui disponiamo, infatti, è la coda di una pellicola tirata regolarmente fuori dai dentini sia in alto che in basso per soli dieci secondi (durante i quali i parametri sono correttamente riportati) dopo di che a causa del cedimento non ricordo se dei dentini inferiori o di quelli superiori, la pellicola si è storta il che ha reso i dati inattendibili.

ZAMBERLETTI. Ciò è avvenuto nella fase finale del volo; quindi non si tratta di un aereo a terra, ma di un aereo che sta volando di cui non si hanno dati attendibili.

FERRACUTI. Perché è finita la pellicola.

ZAMBERLETTI. Se durante i primi ottanta minuti il pilota era già in fuga, l'aereo doveva aver fatto già abbastanza strada, ma se durante quei minuti il pilota aveva svolto la sua esercitazione sul deserto e poi aveva preso a fuggire a dieci mila metri di quota, non vi è dubbio che dalla metà del canale di Sicilia in avanti non abbiamo, sulla base di quanto dichiarato da lei come da altri, dati sulla quota e su quello che stava facendo questo aereo. Sta di fatto che lo abbiamo trovato in Sila e tutto quello che sappiamo lo desumiamo da una deduzione che parte dal momento iniziale e soprattutto, diciamolo francamente, dalle dichiarazioni dei libici.

FERRACUTI. Non è vero neanche questo perché i libici non hanno potuto dichiarare nulla su cosa sia avvenuto dopo la fine della pellicola;

ci hanno detto qualcosa soltanto sulla fase in cui sono stati in grado di seguire il volo.

ZAMBERLETTI. Quindi vi è una parte del volo che è oscura.

FERRACUTI. Sì per quanto riguarda i dati di cui la commissione di indagine ha potuto (sottolineo potuto) disporre.

ZAMBERLETTI. Questo fa sì che la tesi della fuga non sia da scartare.

FERRACUTI. Ai fini della sicurezza del volo la conclusione cui siamo arrivati è che certamente l'aereo è caduto perchè si è fermato il motore. Il motivo per cui tale aereo abbia avuto questo inconveniente in un luogo così fuori dal volo programmato non è possibile stabilirlo con certezza. Tuttavia abbiamo fatto alcune ipotesi basate su determinate considerazioni. Se il pilota cercava di fuggire e sapeva di avere carburante limitato, quanto meno in una certa fase del volo avrebbe dovuto rendersene conto ed avrebbe dovuto quindi dirigersi verso gli aeroporti più vicini e non verso la Sila. Un pilota che scappa e vuole atterrare e non morire, sapendo di avere poco carburante si dirige verso la Sicilia.

ZAMBERLETTI. Ci si può anche sbagliare.

FERRACUTI. Anche questa può essere un'ipotesi. Però un pilota che fugge e che deve dirigersi verso la Sicilia deve fare le misurazioni necessarie. Quel pilota quindi avrebbe dovuto dirigersi verso la Sicilia ma non lo ha fatto. Successivamente durante la fuga, avrà pure simulato tutti i cambiamenti di direzione che in effetti ha operato, ma nel momento in cui ha sentito di non avere più nessuno che lo inseguiva e trovandosi in prossimità delle coste perchè non ha preso l'iniziativa più seria da adottare in un momento del genere, cioè quella di chiamare la difesa aerea per evitare di essere abbattuto? Si può pensare che non conoscesse le frequenze di guardia ma si tratta di frequenze che esistono in tutto il mondo e basta chiamare in quelle frequenze per essere sentiti da tutti. Volendo ipotizzare che il pilota preferisse non coinvolgere la difesa aerea avrebbe potuto chiamare il traffico aereo le cui frequenze di guardia sono a tutti note e pubblicate in tutto il mondo. Inoltre il pilota si stava allontanando ad una velocità di punto 95, buona se si vuole scappare, ma non certo la migliore quanto ad autonomia. Nel momento in cui il pilota si è reso conto che stava per arrivare a destinazione e che aveva poco carburante, come si spiega che ha continuato a mantenersi ad una velocità e con una configurazione del velivolo che non sono quelli che lo avrebbero potuto favorire per raggiungere un luogo dove atterrare? Il pilota ha continuato a volare a 45 gradi di ala e con una velocità di punto 95 mentre avrebbe potuto volare a 16 gradi di ala ed a una velocità di punto 75 che è la velocità di massima autonomia. Un pilota che sa di

avere poco carburante per arrivare a destinazione non mantiene simili prestazioni di velocità fin sulla verticale dell'aeroporto per poi scendere.

Innanzitutto si comincia a ridurre la potenza del motore e si comincia una discesa graduale per risparmiare carburante prezioso, mentre non risulta nulla di tutto questo dal *flight recorder*.

ZAMBERLETTI. Quando dice che ha perso di attendibilità, vuol dire che non vi è cenno di niente?

FERRACUTI. Dopo il *flam out*. Dopo 80 minuti finisce la pellicola e molto probabilmente il *flam out* è avvenuto subito dopo. Però, dopo 80 minuti era già a circa 45-50 miglia dalle coste e con il motore al minimo avrebbe potuto atterrare tranquillamente.

ZAMBERLETTI. Il *flight recorder* comincia a registrare al decollo e se dopo 80 minuti fosse stato vicino alla Sicilia volando a quella quota, significherebbe che appena partito si è diretto verso il mare.

FERRACUTI. No.

ZAMBERLETTI. Allora vuol dire che negli 80 minuti si comprende una parte in cui ha sorvolato il territorio. Dopo 80 minuti a quella velocità doveva essere in prossimità delle coste della Sicilia ma prendendo quella rotta doveva trovarsi ancora lontano dalla Sicilia e dalla Calabria.

FERRACUTI. Si trovava comunque in una posizione in cui, avendo poco carburante, era opportuno ridurre il motore.

ZAMBERLETTI. Ma che fosse avvenuto dopo 80 minuti non lo sapete.

FERRACUTI. Sappiamo che dopo 80 minuti ha avuto problemi al motore. In quel piccolo lasso di tempo potrebbe aver iniziato la procedura di cui ho parlato, tanto che la quota risulta un po' più bassa, avendo perso mille o duemila metri.

ZAMBERLETTI. Poichè dalle carte che abbiamo a disposizione risulta che il *data recorder* ha registrato attendibilmente per 80 minuti, dopo di che ha avuto una interruzione e poi una ripresa di silenzio che non coincide con l'impatto (infatti, se tutto il tempo del percorso fosse di 80 minuti il problema sarebbe risolto), abbiamo un periodo di tempo di quindici-venti minuti che non conosciamo.

FERRACUTI. Credo si possa parlare di circa dodici minuti.

ZAMBERLETTI. Comunque la fase di avvicinamento alle difese radar è tutta non coperta dalle registrazioni del *data recorder* e ciò potrebbe far pensare ad un avvicinamento a bassa quota.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Facendo i conti di quanto ha impiegato da 8.000 metri a zero.

ZAMBERLETTI. Nonchè dal punto in cui si trovava dopo 80 minuti di volo a quello in cui è avvenuto l'impatto.

PRESIDENTE. In questi primi 80 minuti, quando si verifica l'interruzione, siamo in grado di calcolare esattamente in che punto del Mediterraneo si trovava l'aereo? Se si parla di 20, 15 o 12 minuti evidentemente si fanno dei calcoli. Ci può dire allora, signor generale, nel momento dell'interruzione in che punto e a che quota si trovava l'aereo?

FERRACUTI. Può essere detto con una certa approssimazione in quanto i dati del *flight recorder* non sono perfetti. Dall'inizio della registrazione del *flight recorder* passano 80 minuti. Bisogna tener conto che vi sono 23 minuti di sorvolo del territorio, dopo di che l'aereo lascia la costa e in 53 minuti, considerando la velocità del *flight recorder* e le correzioni a causa del vento (che non conosciamo ma che desumiamo), si arriva in un'area approssimativamente a 45-50 miglia a Sud del punto di impatto.

LIPARI. Questa zona rientra nella copertura radar?

FERRACUTI. Alla quota di diecimila metri dovrebbe rientrare. Resta il fatto che quella zona era ai margini delle due coperture radar.

LIPARI. Si tratterebbe dunque del momento immediatamente successivo all'entrata nella zona di copertura radar.

ZAMBERLETTI. Questo elemento è molto approssimativo.

FERRACUTI. Vi sono molte variabili.

PRESIDENTE. Comunque abbiamo compreso in che modo si procede a questo calcolo. Tenendo conto di tutti gli elementi a disposizione si sarebbe trovato a circa 50 miglia dal punto di impatto.

MACIS. Vorrei sapere se a 50 miglia dal punto di impatto ci si trova nello spazio aereo italiano.

FERRACUTI. No.

PRESIDENTE. Voglio completare la domanda al senatore Macis. Il problema non è giuridico, non riguarda la distanza in miglia dalla costa, ma la distanza della copertura radar che per alcune parti, a causa della velocità degli aerei, mi si dice deve essere tale da poter cogliere un potenziale nemico nel momento in cui lascia le proprie coste.

FERRACUTI. È tipico il caso di Lampedusa.

PRESIDENTE. Quindi la copertura radar avrebbe dovuto individuare l'aereo molto prima per poter intervenire. È inutile parlare degli ultimi 20 minuti o delle ultime 50 miglia. La nostra copertura radar comincia sulle soglie della Libia ed è questo che voglio che lei confermi.

FERRACUTI. Così dovrebbe essere.

PRESIDENTE. Non così dovrebbe essere, così è sempre stato, altrimenti è inutile la copertura radar. La Libia era un potenziale nemico e dovevamo avere una copertura radar ai limiti della Libia.

FERRACUTI. Non è questa la mia idea e non mi pare risulti così dalle carte. Non abbiamo mai avuto una copertura radar al limite delle coste della Libia.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati).

... *Omissis* ...

ZAMBERLETTI. Lei non ha visto il pilota libico, ma gli indumenti e gli oggetti.

FERRACUTI. Ho visto qualche oggetto la sera del 18 luglio presso una piccola caserma di carabinieri.

ZAMBERLETTI. Tra gli oggetti non c'erano gli indumenti del pilota, gli scarponcini per esempio?

FERRACUTI. Non lo ricordo. Ne parlavo prima con il colonnello Brancaleoni che forse ricorda lo scarponcino, io no. Ricordo una cartina molto limitata della Libia.

DE JULIO. E l'attrezzatura tipica del pilota? Non portano di solito altro i piloti?

FERRACUTI. Sì, le carte geografiche. Lui non ne aveva...

DE JULIO. Armamenti ne portano di solito?

FERRACUTI. No, almeno noi no.

DE JULIO. Nemmeno coltelli, roba di questo genere?

FERRACUTI. Il coltello per la sopravvivenza... no non l'ho visto.

PRESIDENTE. Poichè ci sono ancora cinque iscritti a parlare e nel pomeriggio non siamo in grado di lavorare, propongo di rinviare a domani mattina l'audizione del generale Brancaleoni, ponendolo in cima alla lista di quanti dovranno essere ascoltati.

Questa, generale Ferracuti, è la fotografia del casco del pilota che ha un sottotondo di cuoio. Si nota la parte metallica, quella che abbiamo ritrovato con le scritte in inglese. Come le spiega?

FERRACUTI. Sono le scritte in inglese cui facevo riferimento prima.

PRESIDENTE. Sì, ma come le spiega?

FERRACUTI. Non ho particolari spiegazioni da dare.

PRESIDENTE. Però l'armamento era libico. Ci sono altre foto di pezzi con scritte in cirillico, ma c'è un pezzo che porta scritte in inglese.

FERRACUTI. Non so spiegarlo.

PRESIDENTE. Come è possibile che in un aereo russo in dotazione ai libici vi fossero scritte in inglese? Lo stesso casco le riporta.

FERRACUTI. Non ho spiegazioni particolari da dare. L'unica cosa che posso pensare è che l'inglese viene usato dappertutto.

PRESIDENTE. La lingua inglese è usata dappertutto ma non nei pezzi interni dell'aereo, perchè altrimenti avrebbero cambiato tutte le scritte.

TOTH. Lei sa se, per esempio, scritte in inglese compaiono sui Mig che vengono forniti a particolari paesi africani o asiatici, magari su parti acquistate altrove e montate successivamente?

FERRACUTI. Non lo so per certo, ma direi di sì. È tipico degli apparati avionici. Per esempio, si è letto sui giornali che l'Aeritalia è stata interessata all'intero settore avionico dei Mig fabbricati in Cina. Quali scritte vengano adottate sugli apparati non lo so, ma è tipico che su velivoli delle diverse nazionalità vi siano parti fornite da altri Stati.

TOTH. Dalle pubblicazioni relative ai Mig accessibili a tutti si sa che molti di questi velivoli in possesso di paesi dell'Africa Australe sono dotati di parti realizzate in diversi Stati; e sono paesi in cui non si parla nè in arabo nè in russo, l'unica lingua che capiscono è l'inglese.

PRESIDENTE. Che significa questo? Il Mig di cui ci stiamo occupando è un velivolo di esportazione sovietica passato direttamente ai libici. Il problema sta nella scritta in inglese di questo pezzo incorporato nell'aereo. Non so se lei lo può riconoscere.

FERRACUTI. No, forse si tratta di qualcosa relativo al cannone.

PRESIDENTE. Lei ha visto il casco della fotografia?

FERRACUTI. Sì, ma la fotografia è un po' diversa.

LIPARI. Vorrei avere qualche ulteriore chiarimento. Lei, generale, ha detto di essere partito per recarsi sul luogo dell'incidente intorno alle 6 del pomeriggio. A che ora era stato avvertito?

FERRACUTI. Sono stato avvertito dal mio comandante di stormo certamente nel pomeriggio, ma non ricordo l'ora precisa. Non si sapeva assolutamente di che cosa si trattava. Ci siamo preoccupati innanzi tutto di verificare che non fossero coinvolti aerei nostri e poi abbiamo cercato di capire di quale tipo di velivolo si trattasse, se civile o militare. Abbiamo telefonato agli enti di controllo del traffico aereo, ma al riguardo il colonnello Brancaleoni potrà essere sicuramente più preciso.

LIPARI. Comunque, effettuati questi controlli, lei è partito immediatamente.

FERRACUTI. Il comandante ha deciso di andare perchè l'incidente si era verificato nella nostra circoscrizione. Bisognava sapere che cosa era successo anche se avevamo supposto che si trattasse di un aereo militare perchè ci era stato detto che era color cachi.

LIPARI. Quindi il momento in cui siete stati avvertiti dovrebbe ragionevolmente coincidere con l'orario in cui dell'incidente sono state avvertite tutte le autorità che in qualche modo erano competenti.

FERRACUTI. Sì, si è trattato di una comunicazione a cascata.

LIPARI. Quindi non sono trascorse molte ore dall'avvertimento alla vostra partenza.

FERRACUTI. Se dovessi fare una stima direi che siamo stati avvertiti alle 3 del pomeriggio, ma è solo una deduzione personale.

LIPARI. Pertanto quando è arrivato sul luogo il fatto non era noto da più di 4-5 ore, salvo che agli abitanti del paese.

Non è strano che, nonostante la difficoltà di accesso al luogo e il poco tempo trascorso, quando è arrivato sul luogo la salma risultasse già rimossa o in fase di rimozione? Quando si verifica un incidente in una qualsiasi delle nostre città l'autorizzazione del magistrato alla rimozione della salma arriva dopo alcune ore.

FERRACUTI. Stavano tirando su la salma alle otto di sera.

LIPARI. Quindi in un tempo che ragionevolmente avrebbe potuto consentire solo, viste le difficoltà di accesso, l'arrivo del magistrato: poco più di un'ora e mezza. Invece addirittura sarebbe stata iniziata una rimozione in tempi velocissimi. Lei ha visto il magistrato?

FERRACUTI. Ho visto un magistrato.

LIPARI. Il quale aveva già disposto la rimozione.

FERRACUTI. Sì. Non sono il più titolato a dirlo, ma credo che in successione siano arrivati prima gente del luogo, poi i carabinieri o le guardie forestali - forse prima queste ultime a causa dell'incendio - poi il pretore ed infine il procuratore.

LIPARI. Il quale ha disposto la rimozione.

FERRACUTI. Era arrivato anche il medico.

BELLOCCHIO. A me non risulta che sia arrivato il procuratore, bensì solo il pretore.

LIPARI. Anche a me non risulta. Vorrei sapere chi ha disposto questa rimozione.

BELLOCCHIO. Dagli atti in nostro possesso risulta che è arrivato il pretore di Castel Silano e con lui il medico condotto.

LIPARI. Vorrei che acquisissimo la certezza di chi ha disposto in quel momento la rimozione della salma, visto che si trattò di una procedura contraria a tutte le prassi.

Ad un certo punto delle sue risposte, lei, generale Ferracuti, ha detto: «utilizzando tutti i dati di cui la commissione ha potuto disporre». Mi sembra che lei abbia posto l'accento su tali parole, per cui vorrei sapere se ha inteso fare una affermazione particolare, ad altri elementi acquisiti successivamente dei quali allora la Commissione non poté disporre.

FERRACUTI. Innanzitutto c'erano i dati classificati libici. Chiedo di passare alla seduta segreta.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati).

... Omissis ...

FERRACUTI. Il II reparto aveva i dati e così anche il Sismi. Nella mia relazione ho indicato quanto ricavato dalle indagini da me svolte, il che unito agli altri tasselli forniti da altre organizzazioni dava il quadro finale.

LIPARI. Alla luce della valutazione globale di questi elementi, se indipendentemente dal rapporto con i libici lei potesse fornire oggi ad un ideale supremo gestore della cosa pubblica la sua interpretazione degli eventi, cosa aggiungerebbe a quanto scrisse nella sua relazione?

FERRACUTI. Quanto è emerso nelle date 5 e 19 settembre 1980, cioè che esistono buonissime probabilità che quello avvistato dalla difesa aerea fosse proprio il nostro Mig. Sono affermazioni che non ho

fatto io, ma altri, ed è per questo motivo che non li ho riferiti. Esistono appunti precisi che attestavano, già in data 5 settembre 1980, i dubbi circa la correttezza dell'identificazione di questa traccia, che potrebbe essere invece correlata al Mig 23.

CIPRIANI. Mentre invece era stata classificata amica.

FERRACUTI. Non era mia competenza classificarla. A me è stata data questa informazione e ne ho tenuto conto nel redigere la relazione visto che proveniva da fonte attendibile, come le testimonianze ed i dati.

PRESIDENTE. Dalle notizie in nostro possesso sappiamo che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica entrò in crisi per il fatto che un aereo avesse «bucato» la nostra difesa aerea senza essere avvistato. Si tennero riunioni abbastanza angosciate. Perchè non fornire questi elementi in una relazione ufficiale? Perchè non dire che c'era stato un errore o una mancata rilevazione?

LIPARI. Peraltro si trattava di un fatto che non aveva rilevanza ai fini del rapporto con i libici e che anzi si sposava con la tesi da loro sostenuta.

PRESIDENTE. Tanto più che l'Aeronautica era angosciata da questo fatto.

FERRACUTI. Non credo di essere la persona più titolata a rispondere.

PRESIDENTE. Quello che abbiamo voluto dire ai libici non mi interessa: noi siamo una Commissione d'inchiesta che riguarda lo Stato italiano e quello che deve essere tutelato dallo Stato italiano.

LIPARI. Però si può dire di più. Il generale ha espresso una preoccupazione: essendovi una commissione mista, egli si è trovato nell'imbarazzo di fornire elementi che la controparte avrebbe potuto utilizzare per fini lesivi della nostra struttura difensiva. Questo è un discorso che in linea di principio posso accettare. Però, se alla successiva domanda mi dice che l'integrazione che farebbe oggi riguarda l'avvistamento e quindi l'interpretazione di quella traccia, non posso più accettare perchè questo elemento non aveva alcuna attinenza con il profilo della riservatezza rispetto ai libici.

FERRACUTI. Riconfermo gli elementi della mia relazione ed anche di aver inviato la stessa a tutti gli enti che erano in possesso dei dati che avevo conosciuto e che non potevo gestire. In altre parole, io ho fornito il mio tassello a chi possedeva l'altro tassello e conseguentemente era in grado di metterli insieme.

LIPARI. Vorrei soffermarmi un momento sul problema del cannone e degli altri oggetti che sono stati recuperati e che lei non ha

potuto acquisire. Certamente voi avete svolto un'indagine analitica, siete andati sul posto ed avete valutato una zona tutto sommato non molto vasta (l'estensione di 100 metri per 100 non è poi così difficile da esplorare). Come può esservi sfuggito, non un pezzetto, non una vite, ma un cannone?

FERRACUTI. Innanzi tutto vorrei precisare che la zona non era molto facile da esplorare, anzi era estremamente difficile: e questo non per esaltare il nostro operato. Inoltre, abbiamo recuperato sufficienti elementi per stabilire le cause dell'incidente, come abbiamo scritto con chiarezza nella relazione. Il reperimento del cannone ai fini dell'indagine non era fondamentale.

LIPARI. Non era fondamentale rispetto ad una determinata tesi. Però, lei è stato interrotto dall'onorevole Cipriani che le ha prospettato, sia pure di sfuggita, una tesi diversa rispetto alla quale il reperimento del cannone era essenziale.

FERRACUTI. L'onorevole Cipriani ha detto che il pilota può essere stato ucciso, ma questo non deve aver danneggiato l'aereo che ha continuato a volare.

CIPRIANI. Torneremo su questo problema.

LIPARI. Quello che intendo dire è che tutti i colleghi della Commissione sono rimasti veramente colpiti dalla quantità di reperti che abbiamo visto a Pratica di Mare e che sono stati recuperati successivamente; ci ha colpito anche il fatto che alcuni di essi risultano forati da colpi di arma da fuoco. Ora, può benissimo essere successo che qualcuno si sia esercitato in quella zona al tiro al bersaglio, ma certamente l'accertamento condotto dal giudice Priore ha portato a risultati singolari. Per anni vi è stato il silenzio e poi improvvisamente saltano fuori tutti questi elementi!

FERRACUTI. Questo ritrovamento ha colpito anche me. Tra l'altro, la ricerca del cannone aveva costituito un problema anche per noi, semplicemente perchè i libici lo volevano e, non trovandolo, pensavano che l'avessimo preso noi. Quando si ispeziona un aereo straniero, le prime cose sono l'armamento e l'apparato elettronico. Ma non siamo stati in grado di ritrovare il cannone che, a mia conoscenza, è stato rinvenuto durante le operazioni di recupero del rottame.

LIPARI. Queste operazioni sono state fatte dai libici senza alcun controllo dell'autorità italiana?

FERRACUTI. No, erano presenti alcuni italiani.

Per quanto riguarda la facilità con cui sono stati trovati i pezzi vorrei dire che noi abbiamo svolto le nostre indagini e che a un certo punto abbiamo lasciato il relitto ai libici. Loro sono intervenuti con le ruspe: non so cosa abbiano raccolto, non so cosa sia rimasto sul luogo, non so cosa la gente si sia voluta portare a casa, ma non mi meraviglia

che oggi i pezzi si trovino con facilità perchè sicuramente nell'operazione di recupero effettuata dai libici il terreno è stato molto movimentato.

Presidenza del vice presidente BELLOCCHIO

LIPARI. Questo può valere per i piccoli pezzi: con quelli più consistenti diventa un po' più improbabile.

DE JULIO. Vorrei definitivamente chiarire un punto sulla questione dell'armamento. Che tipo di cannone ha in dotazione questo tipo di Mig?

FERRACUTI. Un cannone solo a doppia canna.

ZAMBERLETTI. Il documento dice che montava due cannoni.

FERRACUTI. Non mi risulta affatto.

LIPARI. Prima, parlando del *flight recorder*, lei ha fatto l'esempio della pellicola della macchina fotografica. Noi sappiamo che ogni fotogramma ha il suo numeretto da dove normalmente risulta anche la data.

FERRACUTI. Almeno in quel tipo di *flight recorder* tra i parametri che registra non vi è la data.

TOTH. E l'ora?

FERRACUTI. Neppure: registra solo, con delle barrette verticali, l'intervallo di tempo ogni dieci secondi.

LIPARI. Il testo delle registrazioni delle comunicazioni verbali che hanno fatto i libici di loro iniziativa aveva un contenuto sicuramente conciliabile con i risultati dell'indagine?

FERRACUTI. Conteneva molti *omissis*, soprattutto per i dati operativi, ma ricalcava la descrizione che ci era stata fatta sin dal primo giorno. Lei ha visto che sull'orario dell'impatto abbiamo avuto molti dubbi, però sempre per motivi di sicurezza non ci sono stati rilasciati i nastri.

CIPRIANI. Signor generale, vorrei tornare sulla vicenda del pilota libico. In una battuta lei ha detto che in via di ipotesi è possibile che, sebbene mitragliato ed ucciso il pilota, l'aereo non sarebbe stato distrutto.

FERRACUTI. Certo, se fosse stato inserito l'autopilota e non fosse stato colpito, l'aereo avrebbe continuato.

CIPRIANI. Quindi uno scenario ipotetico potrebbe essere anche questo: lei ha dichiarato di essersi meravigliato molto per il fatto che il pilota, al momento dell'arresto del motore non abbia reagito impugnando la *cloche*.

FERRACUTI. Sì, il fatto che il pilota non abbia reagito può essere dovuto o a un malore come ipotizzo io, o al fatto che fosse morto, come sostengono i libici, o al fatto che il pilota sia stato ucciso. Sono comunque ipotesi.

CIPRIANI. Perdoni la parentesi: lei è parente del famoso criminologo Ferracuti?

FERRACUTI. Magari! Avrebbe potuto consigliarmi.

CIPRIANI. Una persona ha testimoniato di aver visto volare a bassissima quota su Catanzaro, il 27 giugno 1980, un velivolo. Secondo lei, guardandolo da sotto, un Mig 23 può essere scambiato per la sagoma di un Mirage F1?

FERRACUTI. No. Se a qualcosa lo si può paragonare il Mig, è al Tornado. Lo dico perchè anche noi nell'addestramento dei piloti, abbiamo difficoltà a spiegare le differenze tra il Tornado ed il Mig. Mi sembra tuttavia che il Mig non possa essere scambiato per un Mirage, quanto meno di giorno. Di notte può essere.

CIPRIANI. Il testimone dice di averlo visto all'imbrunire, di aver notato che il motore era spento e che il velivolo arrivava a bassa velocità. Ho fatto questa domanda perchè il testimone sostiene di aver visto che le ali erano molto ampie vicine alla carlinga.

FERRACUTI. Il Mig è dotato di ali ad assetto variabile. Se le avesse avute quasi chiuse, potevano stare vicino alla carlinga; tuttavia questo assetto mal si concilia con il fatto che, sempre secondo la testimonianza, il velivolo viaggiava a motore spento.

CIPRIANI. Quindi non poteva essere un Mirage?

FERRACUTI. No, un Mig con le ali tutte chiuse può sembrare un Tornado, oppure un F111 che quanto ha le ali chiuse le ha vicine alla fusoliera. Il Mirage, invece, le ha lontane dalla fusoliera e dai timoni di coda.

Si tratta però di commenti che può fare un pilota, un'altra persona potrebbe scambiare un Jumbo con un aliante.

CIPRIANI. Il testimone dice di aver notato anche il colore dell'aereo, sostiene che non era color sabbia, come Mig, ma grigio chiaro.

FERRACUTI. Gli aerei navali sono di colore grigio chiaro. Anche i nostri aerei che sopra sono mimetizzati con colore scuro, sotto sono grigi.

CIPRIANI. Quindi poteva non essere Mig.

FERRACUTI. Certo.

CIPRIANI. Da quanto lei ha potuto valutare, era possibile che un aereo passato sopra Catanzaro, con quella rotta, finisse sulla Sila?

Presidenza del presidente GUALTIERI

FERRACUTI. Passando per un punto se ne può sempre raggiungere un'altro.

CIPRIANI. Seguendo quella rotta.

FERRACUTI. No, Catanzaro no.

CIPRIANI. Forse Crotona (magari ricordo male il luogo della testimonianza)?

FERRACUTI. Passando per Crotona è possibile; se non ricordo male, Catanzaro invece si trova a ovest dal luogo in cui è caduto il Mig.

CIPRIANI. Potrei confondere i nomi, forse si tratta di Crotona.

FERRACUTI. In tal caso è possibile.

CIPRIANI. Quando è venuto qui il generale Cottone, gli domandai se, pilotando un Mig, egli sarebbe riuscito con quella rotta ad atterrare in un aeroporto in Puglia senza essere individuato dai radar. Il generale Cottone mi rispose che, dati i radar dell'epoca, ci sarebbe riuscito.

FERRACUTI. A bassissima quota sì dovunque, sempre, anche oggi, in qualsiasi paese del mondo.

CIPRIANI. Il generale Cottone parlò del famoso buco e della decisione di mettere una nave nella zona per coprire quel buco. Del resto sappiamo che i piloti libici furono informati dagli istruttori italiani della copertura radar, non si trattava di un dato segretissimo.

FERRACUTI. Se mi consente, onorevole Cipriani (non entro nel merito di quanto ella dice, cioè che i piloti libici furono informati dagli istruttori italiani, perchè dovrei avere dei dati: prendiamolo per buono), non ci vuole molto per farsi un'idea grossolana delle aree di copertura

radar dei vari paesi. Soprattutto nei paesi democratici dove si conosce la sede dei vari radar: collocati i siti graficamente sulla carta geografica, si può agevolmente individuare, ad esempio fra l'area coperta dal Gram di Iacotenente e quella coperta dal Gram di Otranto, qual è il punto meno protetto.

CIPRIANI. Sviluppando questo discorso: lei sa che a san Pancrazio Salentino vi è una pista abbandonata dall'Aeronautica. Considerando la rotta del Mig, è plausibile che andasse ad atterrare lì?

FERRACUTI. Assolutamente no, ci saranno almeno 40° di diversità in prua e decine, forse centinaia di miglia di distanza di più.

Non solo, san Pancrazio Salentino non esiste, assolutamente non esiste.

CIPRIANI. Ho informazioni diverse. Non è comunque la questione di cui dobbiamo discutere oggi.

MACIS. Signor generale, lei ha dichiarato alla Commissione una circostanza molto importante, quella dell'avvistamento del Mig libico da parte dei radar italiani e la classificazione *friendly* della traccia.

FERRACUTI. Se mi consente, non l'ho dichiarato solo io, la Commissione già dispone di questi documenti.

MACIS. Lei ha dichiarato anche di aver ricevuto questa segnalazione dai Servizi e di averla gestita in maniera riservata.

Come ha gestito questa informazione?

FERRACUTI. L'ho considerata come uno dei dati di cui disponevo: testimoni, dichiarazioni dei libici, *flight recorder*, eccetera. Potrei anche leggere il testo del telex che ho trasmesso al 3° Roc: ho chiesto di ricevere il plottaggio delle tracce aeree sulla aerovia Bengasi-Carafa in direzione sud-nord, in quegli intervalli di tempo. L'informazione che ho ricevuto è che in quel periodo ci sono state tracce, tutte classificate amiche. Ho assunto l'informazione come tale e le ho dato il peso che ho dato a tutti gli altri dati di cui disponevo. La mia richiesta è del 28 luglio, il 29 vi è la richiesta del II reparto, quindi la risposta del 3° Roc.

In data successiva il II reparto ha elaborato queste informazioni ufficialmente e ha sostenuto che non si può affatto escludere l'ipotesi dell'avvistamento pur tuttavia non è certa.

MACIS. Quindi l'avvistamento non è certo?

FERRACUTI. Non è certa la correlabilità di quanto è stato avvistato come *friendly* con il Mig 23.

Non è certo, se non altro perchè era stata data la classifica di *friendly*.

MACIS. Riconosciuta l'ammissibilità, con questo margine di dubbio che ha voluto correttamente richiamare, di una simile ipotesi, quali

erano i dati che consentivano l'utilizzabilità dell'avvistamento? Interessava sapere che l'aereo era stato avvistato a quell'ora, a quella quota e in quel sito.

FERRACUTI. Gli orari, la quota e la località andavano bene, anche se grossolanamente.

MACIS. Ai fini della ricostruzione della rotta?

FERRACUTI. Esatto. Confrontando la ricostruzione fatta sulla scorta dei dati forniti dai libici e di quelli del *flight recorder*, questo avvistamento poteva grossolanamente correlarsi. Tuttavia non è una tesi che ovviamente ho potuto verificare in contraddittorio con i libici.

MACIS. Lei dovrebbe anche indicarci la provenienza del velivolo per quanto può ricordare oggi, anche perchè in Commissione abbiamo il collega Zamberletti, il quale - come ha sentito - sostiene un'altra tesi, anch'essa da vagliare, vale a dire che il Mig libico avrebbe sorvolato tutta la Sicilia e sarebbe arrivato in Calabria non avendo visto l'isola a causa delle condizioni metereologiche. Come Commissione non assumiamo questa ipotesi, però è da prendere in considerazione.

FERRACUTI. Sulla base delle informazioni fornite dai libici, l'aereo si è allontanato da Bengasi con una prua di 330. Il plottaggio radar dei libici fa già vedere che questa prua non fu mantenuta come rotta, ma che nel primo tratto raggiungeva il valore di 335-336 circa. Se poi consideriamo i venti in quota, che provenivano da Sud-Ovest nel primo tratto e da Ovest nel secondo, il velivolo assunse una rotta sempre più diretta a Nord. Non avevamo dati precisi, ma facemmo delle assunzioni. A occhio e croce la rotta di penetrazione era intorno a 343-345. Quindi la provenienza era praticamente da Sud.

Ora, tra le tracce avvistate ce ne era una che aveva parametri assimilabile a questa, ma che comunque era stata identificata come *friendly*. Ho assunto quella informazione, così come quella della signora Carchidi o dei libici, e mi sono fatto un'idea che poi ho sostenuto nella relazione.

MACIS. Lei era presidente di una commissione di inchiesta ed aveva un compito del tutto particolare dal momento che tale commissione era composta anche da libici. Giustamente lei tenne conto, ai fini di una valutazione complessiva e in qualità di ufficiale superiore della nostra Aeronautica militare, delle indicazioni che le venivano fornite. Come è possibile che una traccia di questo genere, tale da poter essere correlata al Mig, sia stata indicata come *friendly*?

FERRACUTI. Se è correlata al Mig non può essere identificata come *friendly*.

MACIS. Allora non si trattava di quell'aereo.

FERRACUTI. Le ipotesi sono diverse: o non era quell'aereo o le indicazioni erano sbagliate.

MACIS. Oppure era un altro aereo?

FERRACUTI. È possibile.

BELLOCCHIO. Può essersi trattato di dolo o di errore effettivo?

FERRACUTI. Non ho potuto approfondire la questione. Mi era stato detto che c'erano delle tracce ed una di esse aveva parametri assimilabili a quelli del velivolo proveniente da Sud, ma tutte erano identificate come *friendly*. Questo era noto e questi dati sono stati gestiti da coloro che ne erano responsabili. Non sono in condizione di dire se si è trattato di colpa, di dolo oppure di errore. Non sono in grado di dire se l'identificazione del Mig sia stata sbagliata per colpa o dolo.

MACIS. L'ipotesi della fuga potrebbe spiegare la classificazione *friendly*?

FERRACUTI. Ma vi è un'altra spiegazione che si riferisce all'esercitazione in corso. Molto spesso durante una esercitazione (non so se sia avvenuto in quella occasione) alcuni velivoli simulano gli avversari; in particolare non devono avere inserito il *trasponder*. Nulla esclude che tra le molte tracce di velivoli impegnati nell'esercitazione con il *trasponder* staccato si sia inserita anche quella del Mig e in questo modo sia stata identificata.

PRESIDENTE. Quel giorno ci fu un'importante esercitazione nelle stesse ore in cui il Mig penetrò nel nostro territorio. Si trattava di una esercitazione Nato alla quale partecipavano anche aerei inglesi e tedeschi. L'esercitazione riguardava anche la penetrazione di aerei nemici in quel territorio coperto dalla nostra difesa aerea. Dovevano essere impiegati almeno una trentina di velivoli, anche stranieri, ed è probabile che fosse in atto un tentativo di simulazione di penetrazione.

Mi domando se avete mai chiesto le carte radar, le registrazioni complete di quel periodo relative a tutto quanto vide la difesa aerea nel momento in cui si stava tenendo una grande esercitazione e quindi si stava prendendo in considerazione non tanto il singolo aereo libico, ma la penetrazione di una trentina di aerei con tutte le relative manovre. Le stazioni radar della difesa registravano i dati direttamente e li trasmettevano in tempo reale alla base di Martina Franca dove tutti i dati vengono immagazzinati. Vi siete presi la briga di esaminare tutte quelle registrazioni e di verificare le tracce esistenti? Quel giorno furono impegnati almeno una trentina di aerei in volo e quindi avrebbero dovuto essere registrate le relative tracce. Non si tiene una grande esercitazione Nato, tra l'altro con l'impiego di navi, senza registrare tutto. Da parte vostra, invece di inseguire la singola traccia, avete verificato il complesso dei dati registrati?

FERRACUTI. Sì, abbiamo chiesto questi dati al 3° Roc relativamente al *plotting* sulla aereoovia Bengasi-Carafa; anzi inizialmente avevamo chiesto questi dati fino alle ore 11, ma poi giustamente il secondo reparto ha allargato il periodo considerato fino alle 11, 30.

Non ho chiesto i nastri, ma il plottaggio.

PRESIDENTE. Di tutte le esercitazioni?

FERRACUTI. Delle tracce sull'aerovia e sulle aree circostanti nel senso da Sud a Nord. Non mi interessava sapere chi andava da Bengasi a Carafa, ma se c'era un aereo libico che veniva verso l'Italia. Il 3° Roc ha poi risposto, con messaggio segreto, al II reparto.

MACIS. Da fonte molto autorevole abbiamo saputo che il Mig 23 non ha un'autonomia di volo sufficiente a compiere il percorso di andata e ritorno, ad esempio, da Bengasi ad Ustica, a meno che non disponga di serbatoi supplementari; e non è questo il caso del Mig caduto sulla Sila. Voglio innanzi tutto chiederle conferma di questa informazione.

FERRACUTI. Mi pare che sia così, ma vorrei verificarlo. Non lo so con una precisione tale da potermi impegnare a fornire una risposta certa.

MACIS. Sono un pò sorpreso perchè credo che queste domande ve le siate poste.

FERRACUTI. Non mi sono posto la domanda se quel Mig 23 fosse andato ad Ustica e tornato.

MACIS. Non dico per andare a Ustica; mi riferisco cioè a qualsiasi rotta. Non voglio stabilire una correlazione con Ustica, ma soltanto chiederle se la Commissione da lei presieduta, dovendo accertare le cause del disastro, si è posta il problema di stabilire quale fosse la rotta dell'aereo e se questa fosse compatibile con la sua autonomia di volo.

FERRACUTI. Il Mig 23 può volare da Bengasi a Crotona e rientrare alla base se vola ad alta quota, senza taniche esterne e se segue una traiettoria diritta.

DE JULIO. Lei non ha escluso che quel Mig potesse avere un serbatoio supplementare.

FERRACUTI. L'ho escluso invece; non lo aveva. Lo dichiarano i libici, non è stato da noi trovato e non vi era alcun segno di sganciamiento.

TOTH. Nel caso di utilizzo del carburante, rimangono tracce della combustione?

FERRACUTI. No.

TOTH. Allora come fa a dire che non vi era alcun serbatoio supplementare?

FERRACUTI. I serbatoi supplementari si appendono a dei ganci che vengono aperti per sganciare i serbatoi; tuttavia i ganci restano.

MACIS. Lei ha molto insistito sul fatto che, quando si verifica una «piantata» di motore, vi è una reazione istintiva da parte del pilota. Vorrei allora chiederle come deve comportarsi, sul piano teorico, un pilota che si trovasse in una simile situazione.

FERRACUTI. Certamente dovrebbe cercare di stabilire immediatamente la migliore velocità di discesa ai fini della massima autonomia nella speranza di arrivare in un luogo dove potersi lanciare. Sul mare a quella quota non mi sarei lanciato immediatamente. Avrei perso quota abbastanza più in fretta del normale perchè a 12 mila metri senza pressurizzazione, come capita quando il motore si spegne, è pericoloso permanere a lungo in quota. Avrei poi stabilizzato la velocità dell'aereo su quella di massima autonomia per arrivare alla costa e per potermi quindi lanciare.

MACIS. Esiste una possibilità, seppure teorica di una planata con motore spento che consenta un atterraggio di fortuna?

FERRACUTI. È una possibilità più teorica che reale, che comunque non si può escludere. Dipende dal tipo di aeroplano. Ve ne sono alcuni che lo consentono ed altri che lo sconsigliano. Inoltre dipende dagli ordini operativi. Vi sono nazioni che proibiscono l'atterraggio di velivoli con motore «piantato» e altre nazioni che lasciano alla valutazione del pilota la decisione circa l'opportunità di un atterraggio di fortuna. Dipende inoltre dalle *chances* che la manovra lascia per la sopravvivenza del pilota. Con un F104 una simile manovra è prevista, ma dubito che qualcuno voglia provarci; con una Mach 326 è doveroso provare ad atterrare perchè i rischi che si incontrano nel tentativo di portare l'aeroplano a terra anzichè abbandonarlo sono limitati; il Mig 23 è un aereo pesante e non avrei avuto alcun dubbio a lanciarmi.

MACIS. La geometria variabile delle ali può servire per consentire questa planata?

FERRACUTI. Certo, però credo sia impossibile, in presenza di una «piantata» di motore, posizionare le ali nel modo più opportuno per tentare una simile operazione.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati).

... *Omissis* ...

MACIS. Quindi a Ustica non sarebbe potuto arrivare?

PRESIDENTE. Ci sarebbe potuto arrivare se avesse rinunciato al ritorno.

CIPRIANI. Oppure se fosse partito da un altro punto.

MACIS. Alla luce di questi dati, quale rotta è stata ricostruita dalla commissione di indagine riguardo al volo di quel Mig 23? Quale rotta si era data il pilota? E quale rotta sarebbe derivata dal presumibile malore e quindi dalle conseguenze dell'inserimento del pilota automatico? A parte la rotta ipotetica tracciata dalla commissione italo-libica, quale idea può essersi fatto lei all'epoca o può avere oggi, considerando che le informazioni sono sicuramente maggiori che in passato, a proposito di questo problema della rotta?

FERRACUTI. Preferirei fare una specie di riassunto. Sappiamo dai libici che l'aereo si è allontanato con una prua di 330. Questi dati sono decisamente approssimati, questa prua è stata letta dal gregario nel suo strumento, possono esserci differenze nelle due bussole, può risultare convergente nel momento della lettura. Comunque, dobbiamo prendere questi dati e partire dal fatto che si è allontanato con questa prua che non vuol dire rotta in quanto la prua viene modificata in rotta dall'azione del vento, proveniente in questo caso prima dal Sud-Ovest poi, con rinforzo, da Ovest.

I dati relativi alla rotta provengono dai libici e dal plot radar. Si rileva innanzi tutto che non è di 330, ma di 335-336 e quest'ultima constatazione coincide con le previsioni del vento. In pratica il vento spinge e la rotta cambia. Più a Nord il vento gira ancor più da Ovest ed ha maggior, influsso sulla rotta che tende così a salire oltre i 335-336. Il rilevamento della prua all'impatto è di 352. Assumiamo dunque che abbia fatto questa rotta da Benina con un lieve spostamento a destra dovuto sempre all'azione del vento in aumento che ha portato l'aereo verso rotte di 340-342, per arrivare ad una rotta di 352.

MACIS. Per comprenderci, stava andando verso la Grecia?

FERRACUTI. No, avrebbe dovuto avere una rotta di 070. Andava comunque verso Est spostato dal vento sempre più verso Nord come rotta.

MACIS. Come fa a venire verso Ovest se il vento viene da Ovest?

FERRACUTI. Da Benina si allontana di prua a 330. Successivamente la rotta è di 335 per come risulta dal plottaggio. Si allontana con prua 330 e con rotta 335 o 336, compie un percorso diverso da quello che avrebbe seguito con questa prua senza l'azione del vento. Il vento lo ha spostato e la rotta è aumentata rispetto alla prua. A Nord il vento aumenta e la rotta tende a piegarsi ancora.

Se fosse andato dritto non sarebbe andato in Sicilia ma più o meno verso Reggio Calabria.

ZAMBERLETTI. Con rotta 330 avrebbe puntato su Catania?

FERRACUTI. Gli sarebbe servito di meno. Pero, più o meno è così.

PRESIDENTE. In sostanza, l'aereo è partito con una determinata prua e a causa del vento ha avuto una rotta maggiore, cioè si è spostato. Se la rotta fosse stata quella iniziale e non vi fosse stato l'influsso del vento, sarebbe arrivato dalle parti dello Stretto di Messina e avrebbe potuto scegliere indifferentemente la Sicilia o la Calabria. Il vento lo ha spostato verso Est e l'impatto è avvenuto in un punto spostato rispetto alla rotta iniziale.

MACIS. Quale rotta doveva seguire secondo indicazione dei libici?

FERRACUTI. Doveva atterrare a Bengasi e doveva avere rotta 305. Ha messo la prua per Bengasi, ma nell'ultima virata è andato dritto a 330.

ZAMBERLETTI. È lui che ha deciso la rotta?

FERRACUTI. Vi è stata una decisione perchè ad un certo punto l'aereo vira e si ferma.

PRESIDENTE. Dai verbali del gregario risulta che a un certo punto l'aereo ha avuto degli sbalzi. Per due volte il gregario ha cercato di richiamarlo e metterlo in rotta.

In quel momento l'aereo era già fuori controllo o, comunque, compiva manovre non programmate. Il gregario cerca di richiamarlo perchè si accorge che sta andando fuori rotta.

Già durante il giro di addestramento aveva eseguito manovre non programmate e il gregario l'aveva richiamato più volte.

A questo punto l'aereo ha preso questa rotta e il vento ha poi corretto il dato iniziale di prua.

MACIS. La commissione (e a questo punto è importante che sia italo-libica) come ha giustificato o motivato o compreso l'atto di volontà del pilota?

FERRACUTI. Lo ha giustificato con uno stato di semincoscienza del pilota che già in precedenza aveva eseguito manovre non programmate. Probabilmente il pilota ad un certo punto si è reso conto che stava «partendo» e ha immediatamente inserito il pilota automatico. Posso comprendere bene questo atteggiamento perchè personalmente in due occasioni mi sono trovato in queste condizioni; purtroppo non avevo l'autopilota, ma fortunatamente quella situazione si è risolta felicemente. Ci sono momenti in cui un pilota comincia a «partire»: se supera questo momento non ci sono problemi, altrimenti muore, come è avvenuto alcune volte; in questi casi se vi è a bordo l'autopilota si cerca di inserirlo immediatamente non sapendo quanto durerà quel momento. È questa dunque l'ipotesi che anche in questo caso abbiamo fatto.

MACIS. Dal verbale di interrogatorio del maggiore Scura risulta che in Commissione vennero portate dai libici le bobine con le registrazioni.

Le leggo il passo della deposizione: «Le trascrizioni della registrazione e delle comunicazioni radio sono arrivate dopo, sono arrivate dopo che avevamo visto la strisciata. In commissione hanno portato le bobine che sono state ascoltate. Erano in arabo e i libici le traducevano. Io non prestavo attenzione particolare, non so come si siano comportati dinanzi a quelle parti che poi sarebbero state coperte dal segreto».

FERRACUTI. I libici infatti non ci hanno lasciato i nastri per motivi di segretezza; si sono limitati a prendere delle cassette che hanno risentito su un piccolo registratore e ne hanno fatto uno stralcio.

MACIS. E che cosa è risultato?

FERRACUTI. Lo abbiamo allegato alla relazione. Sono risultate le comunicazioni tra il gregario e il *leader*, tra il gregario e il radar, tra il gregario e un'altra formazione che era in volo circa quanto stava capitando: indicazioni di correzione di quota, di correzione di rotta, eccetera.

MACIS. La parte italiana nelle sue diverse articolazioni, compresa quindi anche la componente del II reparto, non ha svolto una verifica sull'autenticità della provenienza dei nastri? I libici potevano anche far ascoltare qualcosa di preconfezionato.

FERRACUTI. Non c'è stata alcuna possibilità di avere dai libici i nastri originali.

MACIS. Quando si è verificato l'episodio del Mig libico è stata tirata in ballo, non so fino a che punto in maniera opportuna, l'esistenza a quell'epoca di rapporti di scambio commerciale molo positivi tra l'Italia e la Libia, in particolare la partecipazione della Libia al capitale sociale della Fiat e si è fatto ripetutamente riferimento ad un intervento governativo della dirigenza della Fiat per una sollecita restituzione dell'aereo e del corpo del pilota libico. Ricorda questo periodo particolare?

FERRACUTI. No, o meglio non ricordo se all'epoca già conoscessi questo rapporto tra la Libia e la Fiat.

MACIS. Non leggeva i giornali? Il diciotto per cento delle azioni della Fiat era in mano ai libici.

FERRACUTI. Le ripeto, so che c'è stato un momento in cui la Libia ha acquistato azioni della Fiat e so che la Fiat ha costruito per la Libia l'aereo G221 ma non ricordo se già all'epoca fossi a conoscenza di questi fatti.

MACIS. Avrà letto, seppure in un periodo successivo, articoli su un intervento del dottor Romiti.

FERRACUTI. Ho letto di interventi e di pressioni che si pensava fossero stati fatti, ma non ricordo in particolare l'intervento del dottor Romiti.

MACIS. Non le consta nemmeno quanto abbiamo appreso dai giornali?

FERRACUTI. Non mi sono state fatte pressioni.

MACIS. Non le avevo chiesto questo.

SERRA. Una risposta che lei ha fornito all'onorevole De Julio mi ha molto colpita; lei ha detto che è entrato a far parte del 36° Stormo il 10 luglio 1980. Dove svolgeva in precedenza la sua attività e quali cause l'hanno portato a prendere servizio al 36° Stormo?

FERRACUTI. Svolgevo il mio lavoro presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica e il 10 luglio del 1980 sono stato mandato al 36° Stormo perchè era giunto il momento in cui assumessi il comando di Stormo. Abbiamo dei gradini da superare, non avendo superato i quali non possiamo essere presi in valutazione per la promozione al grado successivo.

SERRA. Non sono esperta di gerarchie militari, ma vorrei sapere chi si occupa di incidenti del genere. Lei prima ha citato dei casi analoghi dei quali tuttavia non si è interessato direttamente. Vorrei sapere se esiste nell'Aeronautica qualcuno particolarmente esperto che possa mettere al servizio dell'accertamento delle cause degli incidenti di volo esperienze maturate in casi simili o se quello che conta è soltanto il grado gerarchico.

FERRACUTI. L'Aeronautica intende verificare le cause degli incidenti per evitarne altri. Esistono norme espressamente previste per formare le commissioni che indagano sulla dinamica degli incidenti, nelle quali si tenta di radunare tutte le esperienze che si ritengono necessarie. Per quanto riguarda il grado gerarchico è necessario soltanto che il presidente della commissione abbia un grado più elevato di quello del pilota coinvolto nell'incidente. Nel caso specifico il pilota libico era un capitano e quindi il presidente della commissione poteva essere anche un maggiore, ma di solito i maggiori non hanno grande esperienza. Sono stato designato come presidente della commissione non perchè fossi colonnello, ma perchè avevo maturato una certa esperienza; inoltre mi trovavo ad essere scarsamente utilizzato, senza un incarico specifico perchè in quel momento ero affiancato al comandante del 36° Stormo in attesa di subentrargli dopo 2 mesi. Gli altri membri della commissione devono avere comunque una certa esperienza ed infatti fu scelto un capitano del rapporto sperimentale di volo e altre persone che avevano una specifica preparazione. Non sono stati

scelti coloro che avevano svolto le indagini sugli incidenti verificatisi in precedenza solo perchè probabilmente erano già in pensione (l'incidente di Acquaviva delle Fonti accadde, se non sbaglio, nel 1957 e quello nei pressi di Udine più o meno nello stesso periodo).

SERRA. Pertanto lei era da soli otto giorni al 36° Stormo, quando si recò sulla Sila.

FERRACUTI. Il primo sopralluogo lo feci con il colonnello Brancaleoni e la sera stessa arrivò il generale Tascio. Ricordo comunque che il primo sopralluogo lo feci con il colonnello Brancaleoni.

SERRA. Lei prima ci ha detto che il generale Tascio le chiese come mai conosceva l'aereo caduto.

FERRACUTI. Il giorno dopo con il generale Tascio abbiamo sorvolato la zona in elicottero. Ho visto l'aeroplano e ho detto che si trattava di un Mig 23. Il generale Tascio mi chiese come mai l'avevo riconosciuto e io gli risposi che lo avevo individuato grazie al timone di coda. Questo lo ricordo bene. Non ricordo, invece, se dopo, quando siamo scesi a vedere il relitto, ci fosse anche lui o se fossi soltanto con il colonnello Brancaleoni ed altri ufficiali.

SERRA. L'allora colonnello Tascio aveva precise responsabilità. Lei dopo tre o quattro giorni è stato nominato presidente della commissione: avrà avuto dei colloqui con il colonnello Tascio.

FERRACUTI. In quei giorni certamente.

SERRA. Le avrà fornito un quadro, delle indicazioni su come muoversi nei confronti dei libici. La Libia era un paese amico o «a rischio»?

FERRACUTI. La situazione dei rapporti con la Libia era nota: era un paese amico perchè non c'erano elementi formali di contrasto, ma certamente non un paese al quale avremmo potuto rivelare i nostri segreti.

MACIS. In compenso gli davano le nostre armi.

PRESIDENTE. Mi sembra eccessivo definirlo un paese amico.

SERRA. Un paese che detiene il diciotto per cento della maggiore industria italiana tanto nemico non doveva essere.

PRESIDENTE. Non era un paese alleato ma neanche amico.

SERRA. La Libia ha fornito una versione dei fatti che qui è stata richiamata. Non abbiamo compreso se da queste informazioni è emersa a sufficienza la personalità del pilota. Anzi a tale proposito abbiamo molti elementi di dubbio. I libici hanno indicato con chiarezza la sua identità ma non abbiamo elementi per comprendere se era persona che

poteva impazzire o comunque comportarsi in modo strano. Lei ha mai avuto dubbi sull'identità del pilota?

FERRACUTI. No, non particolari. I libici che parteciparono ai lavori della commissione fin dal primo istante diedero la loro versione dei fatti e mi risulta che già in precedenza avessero chiarito la dinamica. Quando abbiamo sviluppato la loro descrizione con i dati del *flight recorder*, la versione fornita ci sembrò veritiera.

SERRA. Dai dati del *flight recorder* emergeva la stranezza dei comportamenti del pilota?

FERRACUTI. Sì, sin dalla prima fase del volo.

SERRA. Quindi c'era coincidenza?

FERRACUTI. I dati corrispondevano con la versione fornitaci: il pilota doveva fare un giro a Sud e compiere esercitazioni con un'altra coppia di velivoli ad un certa quota; invece durante il volo, una volta raggiunta la quota, l'avevano persa senza motivo, era stato richiamato ed aveva assunto curve diverse e quote diverse. Tutti questi dati corrispondevano.

MACIS. Tutti questi dati sono stati richiamati: il colloquio con il gregario, i richiami e così via. Questa versione però è ben diversa, a me pare, dall'ipotesi che lei formula cioè che egli sia improvvisamente «andato fuori di testa» per questioni di pressione, come anche lei, sia pure in modo molto più fortunato, ha potuto sperimentare. Tali manovre lasciano trasparire che egli si muovesse volutamente così, che cercasse qualcosa. Se fosse stato in preda ad un malessere non avrebbe reiterato le manovre.

FERRACUTI. Lei ipotizza che abbia simulato? Ebbene anche noi abbiamo considerato questa ipotesi. Non esiste alcun dato oggettivo che ci consenta di dire che queste variazioni non programmate del volo del pilota libico fossero dovute ad un malore o alla preparazione di una fuga. Abbiamo però altri elementi.

PRESIDENTE. Lei ha mai avuto dubbi sull'identità del pilota?

FERRACUTI. No.

PRESIDENTE. Lei ha sempre ritenuto che il pilota fosse libico, mentre i nostri Servizi nei riferimenti successivi lo indicano come siriano.

FERRACUTI. Non lo so.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la prima parte del volo abbiamo la registrazione del dialogo tra i piloti e la torre di controllo. Da questi nastri qualunque servizio potrebbe comprendere se l'accento è

libico o siriano. Se i nostri Servizi dicono che era siriano dovevano avere i nastri per poterli esaminare.

TOTH. Lei non ha mai sentito i nastri?

FERRACUTI. Non ci sono mai stati rilasciati.

PRESIDENTE. Come si è arrivati a dire che era un siriano?

FERRACUTI. Non lo so. Non so neanche se sia stato confermato il grado di attendibilità di questa informazione.

Del resto, sulla vicenda del Mig libico ne sono state dette di tutti i colori.

PRESIDENTE. Rimane il fatto che la voce del pilota caduto ad un certo momento compare nella registrazione e che il suo accento può essere identificato da persone esperte.

FERRACUTI. I nastri non ci sono stati concessi per motivi di sicurezza ed anche dallo stralcio scritto diverse parti erano state cancellate.

MACIS. Lei sa che questo pilota è risultato essere circonciso?

FERRACUTI. Sì, ma questo non è incompatibile con la nazionalità araba: si fa per ragioni igieniche.

SERRA. Alle vostre riunioni partecipava il Sios?

FERRACUTI. Alle nostre riunioni partecipava il tenente colonnello Somaini del II reparto, quindi c'era un'interfaccia.

SERRA. Lei è arrivato sul luogo nel quale l'aereo era caduto otto ore dopo l'incidente. Se un aereo è caduto otto ore o venti giorni prima è possibile comprenderlo dai rottami?

FERRACUTI. Non c'è il benchè minimo dubbio. E ciò apparve ancor più chiaro a chi arrivò sul luogo poco prima di me e trovò la ruota dell'aereo ancora in fiamme. Ho sentito che sono state formulate molte ipotesi: addirittura si è detto che un aereo avrebbe sganciato una bomba dando così il via all'incendio del relitto. Ma se viene sganciata una bomba si sviluppa un incendio e se il relitto viene colpito rimane distrutto, se non viene colpito brucia.

SERRA. Quindi lei non ha dubbi circa quell'incidente?

FERRACUTI. Per me è caduto quel giorno.

CICCIOMESSERE. Se lei è disponibile, vorrei approfondire la questione dei rapporti con l'allora colonnello Tascio, che rappresentava il Sios e che quindi era un'interfaccia per quanto riguardava i

problemi dell'*intelligence*. Se desidera in seduta segreta, ma sarebbe necessario che lei ci spiegasse quali sono state la frequenza e la natura dei suggerimenti che il generale Tascio le fornì.

FERRACUTI. Non credo sia necessario. Ho collaborato direttamente col generale Tascio nei primi due giorni per il recupero, senza altra particolare istruzione come quella di cercare di ottenere informazioni. Dopo di che è stata istituita la commissione mista: lui aveva un uomo al suo interno attraverso cui io ho avuto i contatti col II Reòarto (mi riferisco ad esempio ai tracciati della Difesa aerea). Col generale Tascio da quel momento in poi non ho avuto particolari contatti.

CICCIOMESSERE. Se lei fosse al nostro posto e dovesse audire la persona che ha svolto la seconda inchiesta (cioè non quella con i libici che le competeva ma quella di interesse italiano, ossia quella che cercava di stabilire quanto è successo, i motivi della penetrazione nello spazio aereo italiano di quel veivolo, i tracciati radar e così via), con chi discuterebbe di queste problematiche?

FERRACUTI. Col Sismi e con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

CICCIOMESSERE. Non col Sios?

FERRACUTI. Sì, come parte dello Stato Maggiore della Aeronautica.

CICCIOMESSERE. Per la seconda domanda chiedo di passare in seduta segreta.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati)

... Omissis ...

CICCIOMESSERE. Non comprendo la questione del tettuccio: lei ha detto di averlo visto...

FERRACUTI. Ho visto il pezzo del tettuccio con i pistoncini che dimostrano come è avvenuta la sequenza dell'espulsione. *(L'onorevole CiccioMessere mostra una fotografia al generale Ferracuti)*. Esatto: ho visto questo pezzo in cui si vedono i pistoncini di reiezione.

CICCIOMESSERE. Quindi non ha visto il tettuccio di *plexiglass*. Inoltre in questa fotografia si vedono chiaramente delle indicazioni scritte in inglese.

FERRACUTI. Non le ricordo. Comunque, ciò che interessa di questo pezzo è che dimostra che il seggiolino è stato espulso.

CICCIOMESSERE. Nell'*hangar* noi abbiamo visto un tettuccio completo con le guarnizioni, recuperato dal giudice Priore alcuni mesi fa.

FERRACUTI. Questo conferma ancora la mia tesi: evidentemente il tettuccio era lontano dai resti, ad una certa distanza, insieme al seggiolino ed al pilota. Dipende da come cade l'aereo: normalmente si trovano in sequenza l'aeroplano, il seggiolino, il tettuccio ed il pilota, ma nel caso del Mig il tettuccio non l'abbiamo trovato, il seggiolino si trovava alla distanza di 40-70 metri ed il pilota era subito lì vicino. Questo dimostrava che l'apertura delle cinghie era avvenuta proprio un attimo prima. Del tettuccio ho visto solo un pezzo con il pistoncino di espulsione

CICCIOMESSERE. Lei sa spiegare come mai, nonostante queste ricerche, nonostante che i libici siano intervenuti con mezzi pesanti, il tettuccio non sia stato ritrovato, anche per sapere se l'ipotesi del conflitto a fuoco era plausibile?

FERRACUTI. Il fatto che nè noi nè i libici l'abbiamo trovato dimostra che si trovava in un posto molto accidentato.

CICCIOMESSERE. È stato rinvenuto dal giudice Priore insieme ad alcuni giornalisti.

FERRACUTI. Non sono in grado di fare ipotesi.

CICCIOMESSERE. Per la prossima domanda chiedo di passare in seduta segreta.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati)

... Omissis ...

CIPRIANI. L'andamento che il Mig ha avuto all'inizio può far pensare che il pilota stesse fuggendo e che qualcuno lo stesse inseguendo?

FERRACUTI. Possono essere fatte tre ipotesi: quella del malore, quella della simulazione del malore e quella che lui stesse cercando di fuggire. Ovviamente le abbiamo valutate tutt'e tre e ci siamo orientati verso l'ipotesi del malore a causa del successivo comportamento del pilota. Supponendo che lui stesse cercando di fuggire o che stesse simulando un malore, non mi spiego assolutamente perchè ad un certo punto non sia riuscito a gestire la sua fuga. Non è possibile che abbia continuato a fingere e che sia morto per questo.

BELLOCCHIO. Generale Ferracuti, come Presidente della commissione d'inchiesta aveva avuto analoghe esperienze in precedenza?

FERRACUTI. No, era la prima volta.

BELLOCCHIO. Ma nella sua esperienza militare avrà avuto modo altre volte di leggere *flight recorder*.

FERRACUTI. No, questa è stata la prima volta. Ma non sono stato io a leggerlo è stato lo specialista che mi ha reso il rapporto.

BELLOCCHIO. Quindi non trova strano che la pellicola è stata tirata per storto?

FERRACUTI. Questo aspetto mi è stato spiegato bene e trovo la spiegazione comprensibile e plausibile. È come la fine di un rullino di una macchina fotografica: una dettatura prende, l'altra non prende, quindi la pellicola procede per storto. Mi è stato anche detto che l'intervallo non è determinabile, ma non può essere troppo lungo. Il motorino che tira ad un certo punto vince l'ostacolo: il tempo che impiega per vincerlo non può essere determinato, ma il tecnico sostiene che grosso modo non può trattarsi di più di qualche minuto.

BELLOCCHIO. Da chi fu presa l'iniziativa della costituzione della commissione mista?

FERRACUTI. L'offerta di partecipazione fu trasmessa tramite ambasciate dai libici, la scelta di istituire una commissione mista credo sia stata compiuta dal Ministero degli esteri e dal Ministero della difesa.

BELLOCCHIO. Trattandosi di un volo non autorizzato, di un aereo militare non Nato, quali furono secondo lei le valutazioni che portarono alla formazione di una commissione mista?

FERRACUTI. Non vorrei entrare nel campo delle valutazioni politiche. Posso dire però se è vero che guardavamo la Libia con una certa attenzione, è anche vero - ed è stato fatto notare - che era un paese al quale vendevamo armamenti. Insomma era un paese come gli altri.

Non vedo su quali basi il Governo italiano avrebbe potuto restringere l'offerta di partecipazione di osservatori, anzi membri libici ad una commissione di indagine su un incidente di volo che i libici reclamavano essere avvenuto per malore del pilota. Sarebbe stato difficile sostenere un rifiuto del genere. Sarebbe stato contrario alle norme e alla prassi.

Comunque non mi spetta la valutazione politica, posso dire soltanto qual è il motivo tecnico che secondo me ha reso abbastanza normale la costituzione della commissione mista.

BELLOCCHIO. Quando fu insediata la commissione, si concordarono le modalità dell'inchiesta?

FERRACUTI. Le modalità sono quelle stabilite dall'Aeronautica, erano e sono le uniche norme esistenti per le indagini su velivoli militari.

BELLOCCHIO. Quanto alle rotte che sono state individuate attraverso la lettura del *flight recorder*, lei sa che la lettura è stata errata.

FERRACUTI. Il *flight recorder* non legge le rotte.

BELLOCCHIO. Scusi l'imperfezione di linguaggio, mi è sembrato di sentir dire che la commissione, sulla base di quanto emerso dalla lettura del *flight recorder*, ha ipotizzato una certa rotta.

FERRACUTI. Il *flight recorder* non registra la prua. Non posso aver detto una cosa del genere e, se l'ho detto, ho sbagliato. La rotta è stata individuata sulla base delle dichiarazioni del gregario libico, delle informazioni dei libici e dal *plot radar* dei libici. Quindi la rotta è stata individuata sulla base delle informazioni riguardanti la fase di volo, non sulla base del *flight recorder*.

BELLOCCHIO. Un testimone sostiene che l'interpretazione dei dati del *flight recorder* è errata.

FERRACUTI. Dovrebbe dimostrarlo. Un nostro esperto ha svolto un'analisi e ce l'ha spiegata esaurientemente. Ha avuto altri *inputs* e suggestioni che lo hanno portato a riconfermare la correttezza dei dati. Io ho piena fiducia nella lettura che è stata data.

BELLOCCHIO. Non faccio il nome del teste per rispetto del segreto istruttorio, ma il 13 ottobre 1990, producendo anche della documentazione, questo testimone ha sostenuto che l'analisi della pellicola è erronea e che perciò non è corretto sostenere che sia stata registrata la fase di volo relativa all'impatto, eccetera.

Quindi siamo di fronte ad una interpretazione diversa da quella del 1980, di dieci anni prima.

FERRACUTI. Non di dieci anni prima. Secondo le mie conoscenze questa interpretazione era stata avanzata già all'epoca ed è stato oggetto dei documenti del generale Tascio a cui prima si è fatto cenno. Un documento era in un senso e confermava, l'altro sosteneva queste cose. Il capitano Scura li ha valutati e ha dimostrato per filo e per segno con documenti che sono agli atti della Commissione che è totalmente inattendibile quella analisi. Ora non so se il signore che ha testimoniato il 13 ottobre è lo stesso di allora.

BELLOCCHIO. Sì, è lo stesso signore.

FERRACUTI. Ed allora lo si metta a confronto con il capitano Scura.

BELLOCCHIO. Si tratta dello stesso capitano Scura (adesso diventato maggiore).

FERRACUTI. Ciò mi lascia quanto meno perplesso.

BELLOCCHIO. Possiamo passare in seduta segreta, le faccio leggere il passo.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati)

... Omissis ...

BELLOCCHIO. A proposito dei nastri dei libici vi sono due versioni: qualcuno sostiene che non sono stati ascoltati, altri dicono che i nastri erano in arabo e che ne è stata fatta una traduzione.

FERRACUTI. I libici hanno portato delle cassette e hanno fatto la traduzione. Non so per certo se e chi di noi fosse presente, non lo ricordo: certo è che l'arabo non lo conosciamo.

BELLOCCHIO. Per quanto riguarda le tracce derivanti dal plottaggio in base alle quali si identificò l'aereo come *friendly* non le venne in mente, per eccesso di scrupolo, di chiedere al secondo reparto se fosse stata concessa l'autorizzazione a trasvolare il nostro territorio (visto che è necessaria l'autorizzazione da parte del Sismi o da parte del Ministero degli esteri)?

FERRACUTI. Avendolo loro identificato come *friendly*, ho assunto che avessero ritenuto fosse un velivolo amico.

Il fatto che il Mig 23 libico non fosse autorizzato al volo non avevo bisogno di chiederlo: era chiaro, era sicuro, era certo che non aveva l'autorizzazione.

PRESIDENTE. La disposizione per riconsegnare i resti del velivolo alla Libia da chi fu presa?

FERRACUTI. Furono interessati diversi enti, ognuno per la parte di propria competenza. L'autorizzazione iniziale venne dal Ministero degli esteri dopo il nulla osta concesso dal Ministero della difesa e da ...

PRESIDENTE. La mia domanda era meno ingenua. La sua commissione stava conducendo un'inchiesta. Lei ha dato il nulla osta per far partire i pezzi del velivolo o ha dichiarato che ne aveva ancora bisogno?

FERRACUTI. Abbiamo inviato un telegramma al nostro Stato Maggiore nel quale dichiaravamo di avere ultimato l'esame dei resti del velivolo, che quindi non erano più necessari ad eccezione di alcuni pezzi. Dichiarammo pertanto che alcune parti non servivano più.

CICCIOMESSERE. Vorrei sapere se lei ha esaminato attentamente le parti del velivolo poi analizzate dai Servizi.

FERRACUTI. Non attentamente.

CICCIOMESSERE. Lei non ha notato in un cilindro probabilmente di alluminio dei fori apparentemente di proiettile?

FERRACUTI. Vorrei rispondere in seduta segreta.

(La Commissione decide a questo punto di procedere in seduta segreta trattando argomenti riservati)

... Omissis ...

PRESIDENTE. Ringraziamo il generale Ferracuti per le sue risposte e lo preghiamo di restare a disposizione della Commissione per eventuali ulteriori chiarimenti.

La seduta termina alle ore 14,27.