

modificazioni strutturali verificatesi all'interno, in particolare della *toilette* posteriore del DC9.

Non mi attarderò sull'argomento dal momento che devo concludere il mio intervento, ma posso dire che abbiamo fatto un'attenta disamina (non ora, già nei quesiti a chiarimenti che redigemmo chiedendo al giudice Priore che venissero posti al collegio peritale) e riteniamo che questa valutazione sia assolutamente inconsistente, perché è in contrasto con la perizia balistica espressamente disposta ed effettuata con il concorso di tutte le parti, perché è in contrasto con la perizia metallografica che dà risultati completamente diversi, perché è in contrasto con un sereno esame del relitto nelle parti della *toilette*.

Agli elementi che già erano stati esaminati dai periti abbiamo aggiunto anche le valutazioni comparative, che non erano state valutate, di un episodio – l'unico che conosciamo – di esplosione di un ordigno in una posizione simile a quella che è indicata all'interno del vano *toilette* e abbiamo potuto verificare che su quell'aereo che sopravvisse, che non cadde, si ritrovano tutte quelle segnature che erano state previste in via teorica dal collegio balistico, che erano state riprodotte negli esperimenti, e che non si trovavano sul DC9. Quindi noi abbiamo raggiunto la convinzione ragionevole che all'interno della *toilette* del DC9 non possa essersi verificato nessun evento esplosivo. Così pure, per esempio, abbiamo escluso – perché occorre anche ricostruire il percorso con il quale i periti hanno di volta in volta indicato, anche con un determinato grado di certezza, la collocazione dell'ordigno – che fosse possibile, e questa volta aderendo alle interpretazioni di tutti coloro che hanno esaminato il relitto, che l'ordigno potesse essere esploso all'interno della fusoliera, come in un primo momento era stato indicato da Protheroe, e poi anche da Taylor, e su questo si era lavorato a lungo, a causa di un effetto particolare di deformazione delle lamiere tenute insieme dalle ordinate e dai correnti che costituiscono la struttura della fusoliera dell'aereo; abbiamo ritenuto, per una serie di ragioni, che questo non fosse accettabile.

Abbiamo anche concluso che il fatto di non riuscire a localizzare in una struttura di cui abbiamo ormai una gran parte il luogo dove collocare questo ordigno non è semplicemente una *défaillance* a cui si può supplire in qualche altra maniera, ma è indicativo della difficoltà di individuare la causa della perdita dell'aereo in una esplosione verificatasi all'interno.

L'ipotesi della quasi collisione, avanzata da Casarosa, fortemente contrastata da altri, e che presuppone che parallelamente al DC9 volasse un secondo aereo diverso da quello che ha dato luogo ai punti –17 e –12, sarebbe in sé astrattamente possibile; abbiamo però indicato le ragioni di perplessità e in particolare abbiamo evidenziato la necessità, per accettare questa ipotesi, di superare le perplessità sui meccanismi di verifica del collasso. In particolare dovrebbe accettare la separazione del motore di destra, l'entrata in funzione del *cross tie relay*, quindi l'entrata in funzione del generatore collegato con il motore di sinistra; tutto questo in uno spazio di tempo rapidissimo, tale da consentire quelle registrazioni sul *cockpit voice recorder* che consentono l'interpretazione dell'essersi ve-

rificato in ipotesi questo meccanismo di passaggio da un generatore all'altro, senza determinare però nel *flight data recorder* la registrazione delle modificazioni dell'assetto del DC9; tali tempi dovrebbero essere ancora compatibili con i tempi di funzionamento del *cross tie relay*, che non sono con chiarezza accertati, fatto che determina una modificazione sostanziale dell'interpretazione della modalità di collasso.

Circa la conclusione a cui noi siamo giunti, non vorrei determinare degli equivoci; noi dobbiamo dare risposte in termini giudiziari. Indubbiamente elementi molto forti sono quelli per l'esplosione di una bomba all'interno; elementi radaristici altrettanto forti sono quelli per la presenza di un aereo che interferisce con il DC9 con una rotta che abbiamo indicato in precedenza.

Per questa ragione, per la presenza di questi contrasti, noi forse errando, ma in questo il giudice potrà naturalmente correggere le nostre valutazioni, abbiamo concluso per l'ipotesi dell'essere ignoti gli autori del reato. Forse l'ipotesi più corretta sarebbe stata quella del fatto non sussistere, perché nessun fatto è accertato. Ma le conseguenze non sono certo nelle formule, sono nelle conclusioni anche sotto il profilo dei riflessi civilistici di queste stesse conclusioni.

E a questo punto dovrei passare alla seconda parte.

PRESIDENTE. Dottor Salvi, mi scusi se la interrompo ma a questo punto mi sembrerebbe giusto concludere la seduta odierna per l'impegno in Aula che hanno gli onorevoli senatori e riprendere l'audizione in una successiva seduta per la esposizione della seconda parte, relativa alle ragioni per cui sono state formulate le imputazioni, che è forse quella che può interessare maggiormente la nostra Commissione. Mi sembra che l'esposizione che fate nella requisitoria sia abbastanza estesa e si basi su una serie di dati che hanno una loro oggettività (registrazioni delle telefonate, testimonianze, e quant'altro).

Sospendo pertanto l'audizione e, se tutti siete d'accordo, la rinvio alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 21.

41ª SEDUTA

MARTEDÌ 29 SETTEMBRE 1998

Presidenza del Presidente PELLEGRINO*La seduta ha inizio alle ore 19,35.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la seduta.

Invito la senatrice Bonfietti a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

BONFIETTI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 22 luglio 1998.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Approfitto dell'occasione per dare il benvenuto alla collega Li Calzi, che vedo per la prima volta ai nostri lavori, con l'augurio di vederla spesso, perché – come lei potrà constatare – questa Commissione non è molto frequentata.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Comunico che il consulente, dottor Libero Mancuso, ha depositato un elaborato contenente una cronologia sui depistaggi relativa al periodo 1969-1975.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DEI DOTTORI SETTEMBRINO NEBBIOSO, VINCENZO ROSELLI E GIOVANNI SALVI, SOSTITUTI PROCURATORI DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE DI ROMA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione dei dottori Nebbioso, Roselli e Salvi.

Ricordo che nell'ultima seduta abbiamo ascoltato il dottor Salvi, il quale si è soffermato in particolare sulla ricostruzione delle indagini sul relitto e ancor più sull'esame compiuto dall'ufficio della Procura di tutte

le perizie radaristiche per spiegarci la prima parte della loro requisitoria. Quindi, in questa seconda parte noi attendiamo di conoscere una sintesi delle ragioni che hanno indotto la Procura, pur nell'impossibilità di accertare l'eziologia del disastro del DC9, a formulare gravi imputazioni nei confronti del vertice dell'Arma aeronautica. Ovviamente, questo profilo molto più dell'altro interessa la nostra Commissione. Mi sembrerebbe difficile, infatti, che una Commissione d'inchiesta parlamentare possa andare più in là dell'autorità giudiziaria in un'indagine di carattere tecnico, come quella sul relitto o quella sui tracciati radaristici. Invece, inserire in una prospettiva d'insieme – anche perché l'oggetto dell'inchiesta di questa Commissione è amplissimo – una valutazione dei comportamenti dell'amministrazione rientra proprio nei compiti della Commissione d'inchiesta.

Pertanto, do la parola al dottor Salvi, il quale voleva concludere l'esposizione iniziata la volta scorsa.

SALVI. Signor Presidente, volevo terminare il mio discorso su un punto che può essere interessante per la Commissione in relazione alle questioni tecniche e poi affrontare il tema delle imputazioni relative ai servizi di sicurezza. Sulle altre imputazioni, poi, interverranno i colleghi.

Per ciò che concerne le questioni tecniche, mi premeva sottolineare che la difficoltà maggiore incontrata per l'interpretazione dei dati radaristici, sia dalla commissione Luzzatti (cioè la commissione tecnico-formale costituita dal Ministero dei trasporti per l'individuazione delle cause del disastro) sia successivamente dai diversi collegi peritali, fu costituita da quella che noi abbiamo indicato come l'opposizione «di fatto» del segreto, cioè la non comunicazione di informazioni relative alle interpretazioni dei dati radaristici. Ciò ha rappresentato, quindi, come la commissione Luzzatti ed i periti nel tempo hanno indicato, uno degli ostacoli più gravi.

In altri termini, il fatto che per esempio all'interno dei nastri di Marsala fosse possibile ottenere informazioni ulteriori rispetto a quelle che erano state fornite nel 1980 è stato frutto di un lavoro investigativo. Man mano che si arrivava a conoscere qualcosa di più del funzionamento del sistema che era coperto dal segreto di Stato si formulavano delle domande e si ottenevano delle risposte. Naturalmente, per poter formulare delle domande bisogna sapere che vi sono delle cose che possono essere chieste. Tali informazioni essenziali non furono fornite e questa è la ragione per cui nella requisitoria parliamo di una opposizione di fatto del segreto a fianco di una opposizione formale.

Con ciò termino la parte relativa alla questione tecnica; mi sembrava importante fornire questo elemento ulteriore di riflessione sul nostro lavoro.

Il lavoro non più tecnico, invece, ha riguardato sia le ipotesi di connessione possibile con la strage di Bologna e quindi l'individuazione di una causale collegabile con quella di Bologna, sia le condotte mantenute verso gli organi di informazione (questi due aspetti sono strettamente intrecciati). Al riguardo è stato compiuto un lavoro molto intenso, quanto meno a partire dal 1990, in stretto collegamento con le Procure della Re-

pubblica di Firenze e di Bologna, soprattutto, e con gli uffici istruzione, per esempio di Venezia, che continuavano in istruzione formale.

È stato svolto un lavoro molto intenso, come dicevo, per cercare di ricostruire elementi di collegamento a partire da un dato di fatto, cioè che questo collegamento non era meramente ipotetico, cioè non era prospettato solo come ipotesi investigativa, ma risultava almeno da un dato di fatto obiettivo e cioè l'indicazione di Affatigato per tutte due le stragi, del 2 agosto e del 27 giugno, come persona coinvolta, implicata. Quindi, noi abbiamo lavorato molto a partire da questo primo collegamento oggettivo.

Un secondo collegamento oggettivo è l'identità degli esplosivi. Anche questo è un elemento importante e non si tratta di una mera ipotesi investigativa. È un dato di fatto che, però, non ha un valore univoco, perché i quantitativi infinitamente bassi di esplosivo rinvenuti sui reperti del DC9, a parte quegli elementi di perplessità di cui parlavo prima, coincidono almeno in parte con quelli di Bologna. Per Bologna probabilmente vi erano delle addizioni, che probabilmente però dipendevano dai meccanismi di innesco e quindi vi è una possibile compatibilità ipotetica. Non è però assolutamente possibile determinare le quantità relative, in considerazione dei nanogrammi individuati nei reperti del DC9.

Quindi, a partire da questi due elementi obiettivi sono state fatte delle indagini accurate per verificare se vi fossero prove dirette di un collegamento e, una volta individuate le prove dirette, vedere quale fosse la priorità logica delle due stragi, al di là di quella temporale e cioè se l'una fosse causa e movente dell'altra e quale ne potesse essere la ragione reciproca.

Sono stati individuati molti elementi - e noi ne diamo conto dettagliatamente nella requisitoria -, molti principi di prova e di collegamenti. Nessuno però ha raggiunto la dignità della prova dell'esistenza di un collegamento che andasse al di là di quei due che ho indicato. Vi è un altro collegamento interessante, che è quello di Del Re, che abbiamo sottolineato, quel soggetto coinvolto in un tentativo di colpo di Stato in Libia. Al di là di ciò che egli afferma nelle sue dichiarazioni, egli è risultato in stretto contatto con Roberto Rinani - cioè una delle persone imputate per la strage di Bologna e assolte in secondo grado, se non sbaglio (non ricordo bene, ma comunque è scritto nella requisitoria) - persona a sua volta indicata come in stretto collegamento con Massimiliano Fachini. Del Re non è un estremista di destra, non è coinvolto in movimenti di estrema destra. Sta di fatto che era a queste persone strettamente collegato.

Quindi abbiamo individuato un ulteriore elemento di collegamento obiettivo, che però è di per sé ambiguo, in quanto non ci dà nessuna spiegazione - ancora una volta - sulla priorità logica eventuale dei due fatti.

Sempre in relazione al golpe di Tobruk abbiamo avuto delle indicazioni di un possibile coinvolgimento libico nella perdita del DC9, questa volta però come frutto dell'abbattimento del DC9 da parte di un pilota libico. Non è stato possibile verificare neanche questa indicazione, anche a

causa della mancanza di collaborazione della Libia che non ha mai risposto alla nostra richiesta di collaborazione internazionale.

Un ulteriore elemento di collegamento possibile tra i due episodi è venuto dalle dichiarazioni di Francesco Di Carlo, un esponente di Cosa Nostra di alto rilievo, che ha collaborato. Egli ha affermato che durante la sua detenzione in Inghilterra ha ricevuto informazioni da Hindawi, soggetto coinvolto in vari attentati terroristici, tra cui il terribile attentato fallito nei confronti di un aereo israeliano consumato addirittura consegnando una radio bomba alla propria fidanzata, incinta di lui. Hindawi aveva consegnato alla sua compagna, che ne era inconsapevole, una bomba affinché la portasse sull'aereo ed esplodesse con lei mentre era a bordo. L'attentato non riuscì solo perché fu scoperto nel momento in cui la ragazza saliva sull'aereo. Quindi si tratta di un soggetto veramente impressionante.

Hindawi, secondo Di Carlo, gli aveva confidato di essere un agente dei servizi segreti dei paesi arabi, in particolare anche libico, e che il DC9 era stato abbattuto nel corso di una battaglia aerea e che la successiva strage di Bologna era da ricollegarsi a questo episodio. Quindi erano estranei i soggetti che poi erano stati condannati. Interrogato per commissione rogatoria, Hindawi ha assolutamente negato di aver mai fatto confidenze a Di Carlo; ha anche oltraggiato i magistrati che si erano recati ad interrogarlo. Sta di fatto che parlando con gli agenti della polizia britannica che lo avevano interpellato sulla sua disponibilità a rendere l'interrogatorio, e che poi ne hanno fatto relazione, contrariamente a quanto aveva detto all'autorità italiana, ha invece ammesso di essere un agente dei servizi segreti di paesi arabi e in particolare di essere stato addestrato in Libia. Però anche questo elemento non ha potuto avere alcuno sviluppo.

Va tenuto presente che Di Carlo - non entro nei particolari, ma cerco di farvi comprendere la difficoltà di tutti questi accertamenti - ha anche errato nel fare un riferimento a Sebastiano Mafara come soggetto che si trovava a bordo dell'aereo, mentre invece il Mafara si trovava a bordo dell'aereo che è precipitato nel 1979 a Palermo e non ad Ustica.

Il complesso delle investigazioni molto approfondite non è andato oltre un quadro di compatibilità in cui è possibile sia l'ipotesi del collegamento (Bologna commesso per coprire Ustica, Ustica episodio di battaglia aerea) sia l'interpretazione opposta: Ustica messaggio non avvertito, quindi attentato terroristico, e Bologna messaggio finalmente compreso. Questo ci ha portato ad esaminare il problema dei rapporti italo-libici, che abbiamo esaminato nei limiti di nostra competenza, quelli di verificare se vi fosse una ragione di un intervento libico nel giugno-agosto 1980.

Abbiamo individuato una fortissima situazione di tensione, episodi di contrasto-appoggio, a seconda dei momenti, tra il nostro servizio di sicurezza militare e gli apparati libici, la consumazione di attentati in Italia, il crescere di una situazione di tensione che va a maturare a fine giugno e che proprio il 2 agosto ha un momento di sanzione importante, appunto la firma del trattato Italia-Malta, con un elemento anche suggestivo, che è quello dell'ora della firma che coincide con quella dell'esplosione della bomba di Bologna. Anche in questo caso vi è un quadro di compatibilità,

che però rimane abbastanza aperto, circa l'effettiva riconducibilità all'attentato di Bologna e al collegamento effettivo con l'episodio del 27 giugno.

Avviandomi rapidamente alla conclusione per lasciare la parola ai colleghi, vorrei spiegare perché dicevo che il collegamento Bologna-Ustica ci porta subito alla questione dei servizi di informazione. Ciò accade perché in realtà noi non sappiamo se vi è un collegamento obiettivo al di là dei due che ho indicato. Certamente un collegamento viene costruito dal centro Sismi di Firenze, dal colonnello Mannucci Benincasa, utilizzando Ustica nel contesto di un'operazione di gravissima interferenza con le indagini di Bologna. Abbiamo ricostruito questo episodio anche ricorrendoci alle indagini che sono state fatte a Bologna sul complesso di queste condotte e abbiamo individuato quello che ritengo un elemento molto significativo per una valutazione sul modo in cui questi apparati hanno operato nel 1980 e negli anni seguenti. Abbiamo individuato modalità assolutamente scorrette, al di là di qualunque valutazione di carattere penale, consistenti nel fornire indicazioni molto spesso false attraverso lettere anonime, attraverso telefonate anonime, attraverso la formazione di false informative, attraverso il fatto di aver fornito ai giornalisti delle informazioni false che poi venivano utilizzate per essere riciclate all'interno del servizio come informazioni che venivano avvalorate e nuovamente ripresentate. Circostanze queste che, al di là dell'elemento soggettivo, sono acclarate anche per essere state in buona parte ammesse dalle persone che le hanno poste in essere.

Si è trattato di un'attività che non ha riguardato solo Bologna e Ustica. Nello stesso periodo vengono poste in essere per l'omicidio di Pecorelli con le stesse modalità, cioè telefonate anonime fatte agli organi inquirenti per indirizzarli in una maniera piuttosto che in un'altra, fornendo falsa documentazione di vario genere e informazioni che portano gli inquirenti su determinate piste, non ha importanza se giuste o sbagliate, ma su delle piste che vengono fornite in questa maniera assolutamente scorretta.

Mentre c'è un'intensa attività di carattere informale, tutto ciò che noi abbiamo di formale dagli archivi del servizio di informazione è poco di più di una rassegna stampa. In questo caso il Sismi, ma soprattutto il Sisde, ha poco più che una rassegna stampa. Abbiamo anche quantificato il numero dei ritagli stampa presenti negli archivi del Sisde sulla vicenda di Ustica e quindi possiamo verificare che per esempio in un arco di tempo di molti anni, durante i quali si verificano tutte le più importanti controverse anche pubbliche sulla vicenda di Ustica, il Sisde ha nel suo archivio esclusivamente ritagli di stampa o poco di più. Così abbiamo il dubbio, anche se naturalmente non lo possiamo provare, che in realtà vi sia un'attività non documentata in alcuna maniera.

Mentre per il Sisde non è stato possibile provarlo, credo che questo sia stato documentato e provato per ciò che riguarda il Sismi. Per quest'ultimo siamo riusciti ad arrivare anche al sequestro sia di un archivio occulto, il cosiddetto archivio Cogliandro, sia a ricostruire, attraverso le tracce di protocollo, l'esistenza presso il raggruppamento centro CS di

Roma di un ulteriore archivio, diverso da quello Cogliandro, di cui abbiamo parlato. Anche questo in parte è stato versato nell'archivio principale, ma non sappiamo in quali termini, con quale completezza, in quale maniera.

Quindi abbiamo potuto verificare che in realtà, parallelamente alla produzione ufficiale di documentazione di attività informativa, aveva luogo un'attività molto ampia di raccolta di informazioni, che addirittura ha seguito una catena di fedeltà - anche questa parallela e diversa da quella istituzionale - che ha continuato, nonostante i mutamenti nei vertici dei servizi, cioè quando per esempio Lugaresi diventa direttore del Servizio la catena di solidarietà lo scavalca e segue il suo corso; quando Martini non è più direttore del Servizio la catena di solidarietà continua e il rapporto dell'ex capocentro Cogliandro continua direttamente con l'ammiraglio Martini che utilizza personalmente (per questo fatto è pendente attualmente un procedimento davanti alla settima sezione del Tribunale di Roma) queste informazioni senza riversarle all'archivio del Servizio.

Devo anche dire, perché questo è giusto in quanto non sarebbe altrimenti completa la mia analisi, che abbiamo invece notato un profondo mutamento nell'atteggiamento sia del Servizio di informazioni per la sicurezza militare, che ha collaborato fornendo documentazioni e facendo ricerche nei propri archivi, sia anche da parte degli altri organismi internazionali, che negli ultimi anni hanno sicuramente modificato quell'atteggiamento che indicavo poc'anzi.

Un aspetto particolare della difformità tra il documentato e ciò che si è verificato noi abbiamo ritenuto di individuarlo in ciò che si verifica nel luglio-agosto del 1980. C'è un'intensa attività di raccolta di informazioni che solo in parte viene documentata e che in parte viene individuata nei rapporti tra SIOS e SISMI attraverso appunti informali e ricostruzioni di incontri che si verificano tra rappresentanti del SISMI e del SIOS intorno a possibili ipotesi di collegamento tra il rinvenimento del MIG-23 e il fatto del DC9. Anche in relazione a queste condotte noi abbiamo ritenuto che vi fossero dei reati strumentali, diciamo dei reati di falsa testimonianza, per i quali abbiamo chiesto alcuni rinvii a giudizio.

Quindi, in conclusione, e poi parleranno i colleghi sia del MIG-23 che della questione relativa alle imputazioni principali, quelle che riguardano l'articolo 289 del codice penale e reati collegati, il quadro complessivo intorno a questo fatto è un quadro di attività informativa condotta in maniera scorretta e con una documentazione solo parziale e di un atteggiamento non cooperativo di alcuni esponenti di queste istituzioni che ha comportato l'elevamento di tali imputazioni. Ripeto, si tratta di condotte che poi a un certo punto hanno avuto termine e che si sono trasformate in una collaborazione fattiva rispetto alla quale non abbiamo da muovere rilievi, ma anzi apprezzamenti.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Salvi per il completamento della sua esposizione e do la parola al dottor Roselli.

ROSELLI. Non è seriamente contestabile che nell'ambito delle singole imputazioni contestate dalla procura della Repubblica di Roma l'accento logico cada soprattutto sull'imputazione *ex* articolo 289 del codice penale, l'attentato agli organi costituzionali, *sub specie* soprattutto del Governo, che, come è noto, è stata contestata a quelli che erano all'epoca i vertici dell'Aeronautica militare, il Capo di Stato Maggiore, il sottocapo, il capo del SIOS, il capo del Terzo Reparto che è quello addetto soprattutto al controllo della sicurezza del volo.

Ciò che preme sottolineare in questa sede, anche per replicare a talune polemiche apparse sulla stampa nell'immediatezza del deposito della requisitoria del pubblico ministero, è che non vi è contraddizione tra il fatto che il nostro ufficio non abbia dato una risposta esaustiva, quantomeno allo stato, in ordine alle cause della perdita del DC9 e la richiesta di rinvio a giudizio in ordine al grave delitto *ex* articolo 289 del codice penale. E ciò perché, come ampiamente puntualizzato all'inizio della parte terza della requisitoria, ma come già detto nel lontano dicembre 1991, quando questo ufficio esercitò l'azione penale per l'articolo 289 del codice penale, vi è proprio autonomia sia sul piano logico che su quello giuridico tra la configurabilità di siffatto delitto e l'accertamento preciso della causa della perdita dell'aereo.

In altri termini, una volta ritenuta la sussistenza di condotte omissive devianti da parte di alcuni esponenti dell'Aeronautica militare, condotte volte a limitare anche in parte l'attività di Governo, il reato persiste lo stesso quale che sia poi la causa - ripeto, allo stato non si è potuta individuare precisamente - della caduta dell'aereo.

Sul punto va qui ricordato che la requisitoria ampiamente si diffonde, quindi parlo ovviamente per rapida sintesi. Come noto, sin dalla stessa notte tra il 27 e il 28 giugno 1980, nell'ambito dell'Aeronautica militare tutte le sedi periferiche, ma anche a livello degli uffici dello Stato Maggiore preposte alla raccolta dei dati immediati (parliamo soprattutto della sala operativa che è ovviamente in strettissimo contatto con i vertici dello Stato Maggiore) si determina una situazione di allarme. Si avanza l'ipotesi non solo della collisione ma anche dell'esplosione, anche di carattere esterno. Si ha da più fonti la netta percezione della presenza di traffico militare americano nella zona del sinistro e si avviano immediatamente contatti con organi americani e con alcune basi - si cerca, ad esempio, a Sigonella - ma soprattutto con l'addetto militare dell'ambasciata americana, per poter avere conferma di siffatta presenza. Si parla espressamente di una possibile presenza di una portaerei. Sul punto abbiamo fonti testimoniali e registrazioni delle telefonate, quelle che si è potuto recuperare e, come vedremo in seguito, dati peritali.

Questa situazione di allarme e incertezza persiste nei giorni successivi, anche quando le autorità alleate danno poi risposte rassicuranti circa la mancanza di traffico militare e circa la presenza nelle basi di tutti gli aerei, in quanto, come già accennava il collega nella seduta scorsa, l'interpretazione dei dati radar immediatamente acquisiti legittima questo forte dubbio sulla presenza di un secondo aereo. Quindi, questa situazione di

ricerca e di grossa perplessità e di allarme continua a persistere; poi, come vedremo tra poco, trae ulteriore linfa dalla di poco successiva vicenda del rinvenimento del MIG libico sulla Sila.

Coevamente a siffatta situazione di allarme, si determinano poi tutta una serie di carenze documentali estremamente gravi che questo ufficio ha lumeggiato ampiamente nelle prime pagine della terza parte della requisitoria, delle quali ampiamente si è detto sulla stessa stampa. Carenze che sono troppo estese, numerose e convergenti per ritenere che, quanto meno in parte, non siano frutto di sciatteria, dimenticanza o trascuratezza ma di soppressione dolosa. Basti pensare, ad esempio, che presso la sala operativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, che quella notte era punto nevralgico di raccolta di tutte le informazioni, manca il brogliaccio delle telefonate del sottufficiale di servizio che pure, dalle poche telefonate da altri siti che abbiamo raccolto, risulta che ne abbia avute moltissime quella notte. Inoltre, il registro dell'ufficiale di servizio – la persona immediatamente sovraordinata, che è quella che poi è a diretto contatto con i maggiori esponenti dell'Aeronautica – appare chiaramente redatto in un successivo contesto. Tracce d'alterazione di registri le abbiamo alla base di Marsala e anche – se non sbaglio – a Poggio Renatico: vi sono proprio dei fogli strappati in corrispondenza di fogli attinenti alle registrazioni di quella notte. Per non parlare dei nastri delle telefonate, alcuni dei quali – non si tratta ovviamente d'intercettazioni e questo è un equivoco sorto spesso; si tratta in realtà delle registrazioni normali che sono effettuate dalle telefonate tra le varie basi dell'Aeronautica e anche quella di Ciampino, che era ancora sotto il controllo dell'Aeronautica militare, oppure tra le basi e gli aerei – sono stati recuperati, ma non nella loro integralità.

L'esempio più eclatante è Ciampino, che aveva ben otto piste. Ebbene, di queste otto piste sono stati poi consegnati all'autorità giudiziaria solo tre nastri, benché vi sia prova che gli altri furono quantomeno letti dalla Commissione nominata dal Ministro dei trasporti Luzzatti. Questi altri cinque nastri mancanti, che sono importanti perché concernono soprattutto i rapporti tra Ciampino e le varie basi dell'Aeronautica militare, non sono mai stati consegnati all'autorità giudiziaria.

Da un frammento non del nastro, ma del testo della trascrizione di una conversazione acquisita dalla Commissione Luzzatti che attiene alle telefonate tra Ciampino e Siracusa, si evince che dovevano essere conversazioni interessanti, perché si parla – ad esempio – di traffico militare avvenuto circa mezz'ora dopo il sinistro. Mancano le telefonate di Licola, che pure quella notte – per quel poco di telefonate che abbiamo da altri siti – ebbe un ruolo molto importante nella vicenda; erano telefonate che, a parte i decreti di sequestro della magistratura, dovevano comunque essere conservate perché attenevano al traffico, ad un incidente aereo (anche in base alla normativa interna avrebbero dovuto essere conservate). Dico questo solo per ricordare i casi più eclatanti.

Termino parlando dei nastri di Poggio Ballone, che è un sito estremamente importante perché segue il traffico del DC9 poche decine di minuti

prima del sinistro; se non ricordo male, il suo raggio d'azione arriva circa a Ponza. Ebbene, sulla base delle posizioni testimoniali acquisite, risulta che i nastri di Poggio Ballone furono poi inviati all'autorità giudiziaria (al centro di raccolta). Tuttavia, ad un certo punto detti nastri si perdono per strada e non vengono più ritrovati (questo è oggetto di specifici capi d'imputazione, anche se in parte prescritti).

Lo Stato Maggiore – riprendo il discorso di prima – si attiva e fa anche un'inchiesta formale interna, della quale non è rimasta traccia, e sente i controllori di volo. Tuttavia, a fronte di questo suo intenso attivismo, nulla emerge sul piano ufficiale. In altri termini, non dico all'autorità giudiziaria ma a quella governativa, che ne faceva espressamente richiesta, di tutta questa situazione d'allarme e di perplessità, di questa intensa inchiesta interna effettuata, nulla viene assolutamente segnalato. In particolare, non viene segnalato il fatto che questa sollecitazione alle autorità alleate in ordine alla presenza o meno di aerei, di traffico militare americano, sia venuta dall'interno stesso dell'Aeronautica, che ha sollecitato le autorità americane, e non si sia trattato di risposte di *routine* date di proprio impulso dalle autorità straniere. Nulla di questo è stato comunicato.

I più importanti esponenti politici sentiti al riguardo – l'allora ministro Lelio Lagorio e l'allora Presidente del Consiglio Cossiga – hanno espressamente detto, e più volte in sede di deposizioni testimoniali, che, se il Governo fosse stato reso edotto di questo stato di fatto, cioè di questa situazione di allarme determinatasi quella notte, nei giorni e nelle prime settimane successive all'interno dell'Aeronautica, diversa sarebbe stata ovviamente la reazione. Si sarebbero attivati dei canali diplomatici e non vi sarebbe stato, invece, quell'allinearsi sull'ipotesi – inizialmente ritenuta più credibile – del cedimento strutturale che determina una sostanziale situazione di inerzia da parte del Governo.

Orbene, che cosa in realtà da parte di taluni esponenti dell'Aeronautica militare si intendeva coprire? Sul punto, il nostro ufficio è stato piuttosto chiaro nelle parti finali di questa parte della requisitoria relativa all'articolo 289 del codice penale (pagine 555 e seguenti della requisitoria). Riteniamo, in primo luogo, che siano stati acquisiti elementi sufficientemente validi per giustificare un'adeguata istruttoria dibattimentale, per ritenere che vi fosse quella notte una situazione che non possiamo definire di guerra nascosta o di guerra informale, ma certamente di movimenti militari non riconducibili a delle mere esercitazioni non segnalate (prassi che era piuttosto diffusa, soprattutto da parte degli americani); un qualcosa di più inquietante che si poteva benissimo collocare in quel contesto internazionale piuttosto agitato e tormentato, del quale ha già parlato il collega Salvi.

Nell'ambito di circa tre ore, prima, durante e dopo l'incidente – per questo argomento rimando alla requisitoria – emerge la presenza di traffico militare non segnalato, ma sia ben chiaro: non necessariamente americano. Faccio un esempio per tutti, che da questo punto di vista è il più significativo e fa ritenere che bisogna andare – a giudizio dell'ufficio – al dibattimento per poter fare finalmente chiarezza e vedere soprattutto se

certe rogatorie internazionali, che fino adesso – malgrado l'intervento del Governo – non hanno avuto esito, possano da un rinvio a giudizio avere un rinnovato impulso: il nostro ufficio ritiene ormai probatoriamente acquisito il fatto che quella notte nel Mediterraneo operasse una portaerei. Esiste una pluralità di fonti: dalle telefonate alle deposizioni testimoniali, dai dati radaristici fino al sia pur tardivo, ma utilissimo, intervento della NATO; quest'ultima, grazie anche alle sollecitazioni a livello internazionale intervenute da parte della Presidenza del Consiglio, ha collaborato nel corso di tutto il 1997, concludendo con il suo *pool* di esperti che c'era la presenza di un traffico volatile indicativo della probabilissima presenza di una portaerei nel Mediterraneo.

Tutte le fonti ufficiali non solo italiane, ma soprattutto internazionali, allertate sul punto, avevano sempre negato l'esistenza di una portaerei. Sulla Saratoga il nostro ufficio, ma soprattutto quello del giudice istruttore, ha svolto un'intensa attività ed ha appurato che la Saratoga non poteva certamente essere, perché era in rada a Napoli. Sappiamo che erano operative altre portaerei; per quanto riguarda quelle francesi, come per esempio la Clemenceau, c'è sempre stato categoricamente detto che erano nei rispettivi porti francesi.

A questo punto è chiaro che questa totale negazione contro queste evidenze probatorie circa una presenza di portaerei nel Mediterraneo lascia aperto un grande interrogativo in merito all'esistenza di un qualcosa di militare, che non può ricondursi ad una mera esercitazione, a rivelare la quale – sia pure non segnalata – non vi sarebbe stato alcun ostacolo; e ciò vale anche per quelle presenze di altri aerei militari. Tuttavia, questa esistenza è stata sempre negata.

In secondo luogo, anche a voler ritenere astrattamente che non sia assolutamente probabile, ma costituisca mero sospetto, la presenza di operazioni militari occulte, il reato è ugualmente configurabile, in quanto – per quanto detto in precedenza – il solo fatto che nell'ambito dell'Aeronautica si fosse radicato il sospetto che c'era qualcosa di irregolare, e che questa convinzione sia stata occultata al Governo, implica il reato.

Basti pensare, per fare un esempio unico tra tutti, quale sarebbe potuto essere l'atteggiamento del Governo per ciò che attiene la famosa questione dell'Itavia, se subito fosse stata rivelata questa situazione di allarme – che certamente non avrebbe consentito di parlare di cedimento strutturale, ma che avrebbe ricondotto certamente la causa del sinistro ad ipotesi più gravi – ben diverso sarebbe stato l'atteggiamento del Governo in ordine ad un fatto che aveva rilevanza nazionale, quale il fallimento o la messa in liquidazione dell'Itavia.

Per ciò che concerne le altre imputazioni, che sono essenzialmente falsa testimonianza, falso per soppressione e favoreggiamento personale, esse sono in gran parte, tranne alcune, maturate in epoche più recenti, prescritte oppure, parlo per falsa testimonianza, estinte per quella speciale causa di non punibilità rappresentata dalla ritrattazione. Su queste vorrei mettere in luce un unico dato che è...

PRESIDENTE. Dottor Roselli cronologicamente si situano molto dopo?

ROSELLI. Sì, in gran parte maturano tra il 1986 fino a dopo il 1990.

PRESIDENTE. Sono quindi una conseguenza del reato «padre»?

ROSELLI. Sostanzialmente direi di sì.

Dicevo quindi di un unico dato che è comune e che in qualche modo si ricollega al reato di cui all'articolo 289 del codice penale. Tutti i protagonisti di questa vicenda, a diverso titolo e diverso livello di responsabilità, dagli avieri e sottufficiali di Licola e Marsala fino a salire ai gradi maggiori, richiesti di notizie o di informazioni su questa vicenda, si caratterizzano innanzi tutto per una sostanziale negazione di sapere alcunché della vicenda. In taluni casi, si arriva a negare di essere stati presenti quella notte al posto di lavoro. Quando poi l'autorità giudiziaria man mano, faticosamente, contesta (in base, ad esempio, alle telefonate finalmente trascritte) che quanto da loro affermato non era vero, fanno faticosamente un'ammissione, ma solo nei limiti di ciò che emerge da quanto gli è stato contestato. L'autorità giudiziaria continua nella sua ricerca, acquisisce nuovi elementi, nuove contestazioni e nuovi interrogatori e anche qui faticosamente, ma non sempre, si ammette, ma solo ciò che viene contestato. C'è un sostanziale atteggiamento di chiusura che non può giustificarsi sempre o soltanto con un vuoto di memoria. Ci sono addirittura casi in cui questo atteggiamento persiste contro ogni evidenza: il capo controllore di Ciampino il quale, pur a fronte delle telefonate che evidenziano chiaramente che egli sta tentando disperatamente di mettersi in contatto con l'Ambasciata Americana, nega. Una circostanza che non dovrebbe dire nulla, ma è gravemente sintomatica di quel terrore, di quella paura di ammettere circostanze che di per se stesse non sarebbero state neanche indizianti.

Ultimo riferimento, e mi avvio alla conclusione, è quello relativo alla singolare vicenda del Mig libico, oggetto di un piccolo processo nel processo nella nostra requisitoria, che inizia a pagina 507. Ciò che preme sottolineare in questa sede non è tanto, anche se ha la sua importanza, l'individuazione della data precisa della caduta del Mig, che noi sappiamo formalmente essere stato rinvenuto ufficialmente tre settimane dopo la caduta del DC9 (anche se, come il nostro ufficio chiarisce bene nella requisitoria, pur non essendovi prove allo stato in qualche modo indicative di una caduta contestuale a quella del DC9, vi sono numerosi elementi che rendono plausibile, anche se non con la certezza della prova, che il Mig sia caduto qualche giorno prima, probabilmente intorno al 14 luglio. Si tratta di un elemento certamente meritevole di un approfondimento in sede dibattimentale). Ciò che rileva, ai fini dell'imputazione ex articolo 289 codice penale, è che certamente sia esponenti dell'aeronautica militare sia, per ricondurci a quanto diceva il collega Salvi, esponenti del SISMI, vennero in possesso di tutta una serie di conoscenze e di dati relativi alla

caduta del Mig libico e a possibili collegamenti con la caduta del DC9. Di questo patrimonio di conoscenze non è stata assolutamente edotta l'autorità governativa. Esempio, un verbale informale (acquisito tramite appunti sequestrati a taluni degli imputati) di una riunione svoltasi appena il 21 luglio 1980, soltanto tre giorni dopo il rinvenimento del Mig libico presso il Capo di Stato Maggiore della difesa, dimostra come si facessero chiari commenti e chiare indicazioni su collegamenti tra le due cadute e di cui non viene assolutamente comunicato nulla al Governo. Per non parlare del fatto che il giorno dopo il rinvenimento del Mig libico, il 19 luglio, l'allora capo di gabinetto del Ministro della difesa prende appunti circa la circostanza del rinvenimento di un presunto testamento addosso al pilota, di cui non c'è traccia negli atti ufficiali, fatto che poi trova conferma anche in un'ulteriore testimonianza. Elemento certamente da verificare, ma che in se stesso è chiaramente sconvolgente. Di tutto ciò non viene data alcuna notizia. Per non parlare di strettissimi collegamenti che si verificano sin dai primi giorni successivi al rinvenimento del Mig tra il SIOS e il SISMI (si parla ad esempio del progetto Tascio-Notarnicola, in ordine al quale nessuno degli interessati ascoltati in sede di interrogatorio ha saputo dire nulla) ma che comunque anche solo a livello di ipotesi non vengono mai portati a conoscenza dell'attività governativa. Al massimo, come dicevo, rimangono a livello di capo di gabinetto, allora un alto ufficiale dell'Aeronautica militare.

Ripeto, quale che sia la data precisa della caduta del Mig libico, è comunque certo che l'Aeronautica da un lato e il SISMI dall'altro, avevano un patrimonio di conoscenze che non fu assolutamente esteso al Governo, che pure sarebbe stato tale, se comunicato allo stesso Governo, di consentire un diverso indirizzo all'attività governativa. Da ciò la paralisi. Ove il Governo fosse stato reso edotto di quello che si andava agitando, anche solo ipotizzando, in ordine alla vicenda del Mig libico non c'è dubbio che l'impostazione data all'attività della commissione italo-libica, sarebbe stata diversa e il risultato di tale commissione non sarebbe stato così tranquillizzante; così come il «taglio» dato alla stessa commissione mista, almeno da parte italiana, sarebbe stato diverso.

Sempre sulla questione attinente alla data della caduta del Mig: sulla base di che cosa si arriva fortemente a dubitare della versione ufficiale? Non solo su un dato peritale (la perizia fatta che ha detto che la traiettoria del volo così come riferita del Mig libico non coinciderebbe con gli elementi acquisiti in sede peritale e anche con deposizioni testimoniali) ma anche su dati più inquietanti emersi molto tardi - perché l'istruttoria ha carattere molto faticoso, ed è durata molti anni incontrando difficoltà enormi, è andata avanti proprio grazie all'enorme tenacia, in particolare del giudice istruttore - dai quali emerge che uno dei testi americani, il responsabile della CIA di Roma, Claridge, sentito per ben due volte (ma la prima solo nel 1994, perché inizialmente non si era potuto reperire) dichiara che parla con il Generale Tascio della caduta del Mig libico alcuni giorni prima che l'evento sia reso pubblico dai giornali. E sappiamo che la notizia dell'evento sui giornali è immediata, la notizia viene data poche

ore dopo la caduta e il rinvenimento «ufficiali» del Mig libico. Questa deposizione trova un singolare riscontro esterno, per usare un termine di procedura penale, in appunti (poi sequestrati, anche questi, solo nel 1996) nell'agenda del generale Tascio che parlano di rapporti con Claridge relativi alla caduta di un Mig 21. Il fatto che sia un Mig 21 o 23 non ha molto rilievo, perché emerge da varie fonti di prova che dopo il 18 e ancora fino al 19 c'era incertezza sulla precisa natura del Mig libico caduto.

A fronte di queste contestazioni, l'atteggiamento del generale Tascio in sede di interrogatorio è illuminante: prima, negazione assoluta di aver avuto mai qualsiasi rapporto con la CIA su questa vicenda; poi, a contestazione delle dichiarazioni di Claridge, accuse di falsità nei confronti del Claridge; poi, a contestazione dell'emergere dei dati della sua agenda, «non ricordo» fino ad ipotizzare, infine, in un ultimo interrogatorio, che forse tramite il responsabile militare di Bianchino gli era stato detto qualche giorno prima di una diserzione di un pilota di Mig libico.

Ritengo con questo, sia pure in rapida sintesi, di aver completato l'esposizione del collega Salvi. Siamo a disposizione della Commissione per tutte le domande che vorrete porci.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Roselli, per la sua esposizione che fa emergere l'aspetto della vicenda che probabilmente più da vicino riguarda la competenza di questa Commissione, insieme a ciò che il dottor Salvi ha dichiarato nel completamento della sua requisitoria.

Ho già diverse richieste di intervento, ma vorrei, con il permesso dei colleghi, come sempre, porre io inizialmente un quesito ai nostri ospiti. Leggendo la requisitoria, penso di aver percepito l'autonomia della contestazione del reato di attentato agli organi costituzionali rispetto all'indagine sulle cause del disastro. In fondo, per l'attentato e l'ipotesi di reato che viene formulata non è tanto importante ciò che è accaduto, quanto ciò che l'Aeronautica ha supposto che potesse essere accaduto. C'è però un dato, anche se in una vicenda come questa tutte le ipotesi sono possibili: direi che è fuori dalle ipotesi probabili, sulla base di quello che è stato accertato, una responsabilità diretta dell'Aeronautica italiana nel prodursi dell'evento. Vorrei avere in merito una prima risposta: è così? È difficile infatti pensare che il DC9 sia stato abbattuto da un aereo italiano; vedo un cenno di assenso del dottor Salvi. Malgrado questo, emerge un insieme di condotte omissive e devianti che attengono al segreto che circonda questa situazione di allarme e di incertezza che immediatamente si accende nei vertici dell'Aeronautica subito dopo la notizia del disastro e a cui si collega nei giorni successivi, anche dopo risposte tranquillizzanti ricevute dall'ambasciata americana, quella massa di carenze documentali, come avete detto, così vasta da sembrare almeno in parte procurata. Nel corso successivo del tempo abbiamo poi, direi a cascata, i reati di falsa testimonianza e di favoreggiamento.

A questo punto però una domanda a me viene spontanea: perché? Per quale ragione, visto che il reato, la condotta illecita consiste nel non aver informato il Governo? Perché l'Aeronautica tace tutto questo al Governo,

perché non vengono date informazioni? Teniamo presente che questa situazione di allarme e di incertezza non riesce a restare segreta, viene percepita all'esterno abbastanza presto. A parte la telefonata al giornalista Purgatori, noi abbiamo sentito qui in Commissione Martini e Cogliandro e abbiamo avuto la netta impressione, da messaggi espliciti e da messaggi subliminali che ci sono stati mandati, che la valutazione del servizio era che ci fosse stato l'incidente aeronautico. Quindi l'Aeronautica doveva anche fidare sulla discrezione (richiesta illecita) del servizio militare, che avrà percepito questa situazione di allarme; però nemmeno Martini, nemmeno i vertici del servizio debbono aver informato l'autorità di Governo.

In altre parole, la mia domanda è: perché in questo caso credete agli uomini di Governo, perché credete ai politici? Nel panorama giudiziale italiano normalmente c'è un certo sfavore rispetto alle dichiarazioni del Governo. Vorrei aggiungere che faccio questa osservazione anche con riferimento alla vicenda del Mig libico. Tutte le cose che avete detto confermano valutazioni preliminari non formulate con il vostro approfondimento, ma che questa Commissione sotto la Presidenza del senatore Gualtieri aveva già fatto sul comportamento dell'Aeronautica; non formulò ipotesi di reato, ma la percezione di una serie di comportamenti, diciamo, non approvabili dell'Aeronautica nelle relazioni Gualtieri emerge con grande chiarezza.

Sotto la mia Presidenza invece questa Commissione ha svolto una serie di audizioni e di atti di indagine con riferimento al Mig libico. E qui formulo una conclusione personale (perché su questo la Commissione non ha mai concluso): la mia netta impressione fu quella di un teatrino, cioè che tutta la ricostruzione che emergeva dalle carte della vicenda del Mig libico fosse chiaramente una vicenda costruita *a posteriori*. Se uno legge i verbali di accertamento di questo incidente che pure riguardava un aereo straniero, sembra una specie di *happening*, a chi più entra ed esce dalla forra; c'è perfino uno - vado un po' a memoria - che dice: arrivai per primo e vidi un militare che risaliva la «forra» portando in mano un pezzo dell'aereo, il che ci dava la certezza che per lo meno era arrivato secondo. Ma io ebbi la netta sensazione che lì tutto sommato la vicenda poi si fosse chiusa con un *agreement*, nel senso che la conclusione a cui giunse la Commissione speciale italo-libica era una specie di sistemazione amichevole di una situazione che evidentemente era stata di contrasto. Perché se è probabile che l'aereo era caduto qualche giorno prima, chiaramente i libici ce ne avranno chiesto informazione e notizia, noi per alcuni giorni avremo negato che l'aereo era caduto e poi, quando invece abbiamo detto «è caduto oggi», loro invece sapevano che era caduto qualche giorno prima perché qualche giorno prima lo avevano perduto. Il segno classico della conclusione di questo accordo è il verbale di restituzione dell'aereo; perché c'è un verbale di restituzione dell'aereo che però sta a Pratica di mare. Se uno legge il verbale, vede che sono state restituite due chiavi inglesi, qualche pezzo di aereo, eccetera, ma il grosso dell'aereo e il cadavere del pilota no. Anche tutto questo sicuramente è stato percepito. Allora io dico: è pensabile che al Governo non sia stato riferito