

**40ª SEDUTA**

MARTEDÌ 22 SETTEMBRE 1998

**Presidenza del Presidente PELLEGRINO**

*La seduta ha inizio alle ore 19,55.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la seduta.

Invito il senatore Palombo a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

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

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

**SU ALCUNE NOTIZIE DI STAMPA**

PALOMBO. Signor Presidente, su un lancio dell'agenzia Adnkronos si legge: «Feci bene a silurare la candidatura di Delfino a Comandante dell'Arma dei Carabinieri». Lo afferma il capogruppo dei Verdi in Commissione stragi, Athos De Luca, concludendo: «Anche in sede giudiziaria si confermano i coinvolgimenti e le gravi responsabilità degli apparati dello Stato sulle stragi. Il generale Delfino è stato chiamato in causa in molte inchieste, in gran parte sviluppate dal Reparto Eversione dei Carabinieri, sui retroscena dell'eversione nera degli anni Settanta-Ottanta».

Ritengo che queste affermazioni, fatte da un parlamentare ed emanate attraverso l'agenzia di stampa, siano molto gravi. Chiedo a questo collega di farmi conoscere innanzi tutto dove si trova il reparto eversione dei Carabinieri, quando è stato fondato, chi lo comanda e quali compiti svolge. Inoltre vorrei sapere come mai e quando il generale Delfino è stato candidato a comandare l'Arma dei Carabinieri.

Vorrei che quanto sto dicendo resti a verbale perché certe affermazioni sono molto gravi. Queste sono agenzie che tutti possono acquisire e leggere e chi non è addetto ai lavori potrebbe pensare che i Carabinieri abbiano un reparto eversione per fomentare ed organizzare stragi.

PRESIDENTE. Collega Palombo, naturalmente non spetta a me risponderle, ma al collega. L'agenzia presenta alcune imprecisioni ed enfattizzazioni di questa dichiarazione che potrebbero anche essere dovute ad una scarsa precisione da parte di chi ha reso le dichiarazioni del collega.

Come lei ricorderà, nella proposta di relazione che chiuse i nostri lavori al termine della precedente legislatura vi erano alcune annotazioni che riguardavano l'allora capitano Delfino. Quest'ultimo indirizzò ai Presidenti della Camera e del Senato una lettera molto dura. A seguito di un chiarimento che ebbe luogo, ho voluto che venisse ascoltato e ci fu un'audizione che durò circa 7-8 ore. Nello stesso tempo mi sembrò giusto sentire anche il dottor Arcai.

Oggi queste due audizioni sono alla valutazione della Commissione che naturalmente seguirà con attenzione l'evoluzione della vicenda giudiziaria. Personalmente sono stato anche sentito da giornalisti e non ho voluto fare alcun commento ed alcuna anticipazione.

#### COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Comunico che, dopo l'ultima seduta, sono pervenuti alcuni documenti, il cui elenco è in distribuzione, che la Commissione acquisisce formalmente agli atti dell'inchiesta.

Comunico inoltre che i dottori De Gori e Frattasio e gli onorevoli Giovine e Galloni hanno provveduto a restituire, debitamente sottoscritti ai sensi dell'articolo 18 del regolamento interno, i resoconti stenografici delle loro audizioni, dopo avervi apportato correzioni di carattere meramente formale.

Comunico altresì che sono stati conferiti, e accettati, due incarichi di studio concernenti la documentazione disponibile contenuta negli archivi dei servizi segreti statunitensi e dell'ex Unione Sovietica. I professori Smith e Zaslavsky consegneranno i loro elaborati entro il marzo 1999.

Comunico che il professor Virgilio Ilari ha depositato una cronologia critica del periodo 1969-1975.

Comunico infine che in data 21 settembre 1998 il Presidente della Camera dei deputati ha chiamato a far parte della Commissione l'onorevole Marianna Li Calzi in sostituzione dell'onorevole Gianantonio Mazzocchin, dimissionario.

*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 l'audizione dei dottori Settembrino Nebbioso, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, sostituti procuratori della Repubblica presso il Tribunale di Roma, che hanno depositato la nota requisitoria sull'indagine sul disastro aereo di Ustica in corso di istruttoria formale da parte del dottor Priore.

L'Ufficio di Presidenza ha ritenuto opportuno audirli perché possano meglio illustrare alla Commissione i contenuti della loro requisitoria, nell'avvertita coscienza da parte di tutti che essa costituisce il punto di vista di una parte.

Oggi purtroppo si è presentato l'impedimento dovuto alla seduta notturna del Senato e questo fatto rafforza, a mio avviso, una decisione che già avevamo assunto in Ufficio di Presidenza: stasera sarebbe opportuno dare la parola agli auditi e poi potremmo aggiornare la seduta, se tutti sono d'accordo, a martedì prossimo alla stessa ora. Se qualcuno di voi pensa di non poter essere presente può far pervenire ai colleghi del suo stesso Gruppo delle annotazioni o delle domande.

Prima di dare la parola ai nostri auditi, vorrei dire loro brevemente come ho percepito il senso della loro requisitoria, al fine di semplificare ed abbreviare i tempi dell'audizione.

A me sembra che la requisitoria parta inizialmente dall'esame oggettivo del relitto, che è stato oggetto – come è noto – di un numero cospicuo (non voglio dire infinito) di indagini tecniche. Le conclusioni a cui perviene la procura in esito a queste indagini che riguardano esclusivamente il relitto sono che sicuramente può escludersi il cedimento strutturale, che sono estremamente esigui gli elementi provenienti dall'esame del relitto che farebbero pensare ad un impatto dell'aereo con un missile o con una testata di un missile. Sono più consistenti ma fra loro non concordanti e intimamente contraddittori, quasi da escludersi a vicenda, gli elementi che dall'esame del relitto farebbero pensare invece ad un'esplosione interna che abbia causato il disastro del DC9; che i dati che risultano dall'esame del relitto, pur non essendo totalmente congruenti, non sono tuttavia tali da escludere dalle ipotesi possibili quella di un cedimento dell'aereo dovuto ad un eccesso di carico determinato dall'interferenza di altro aereo che sarebbe passato nelle vicinanze – vi è cioè un'ipotesi di quasi collisione – che avrebbe determinato una manovra da parte del pilota, probabilmente involontaria, causando il distacco della punta dell'ala sinistra e un sovraccarico del motore di destra, quindi il collasso del veicolo.

Pertanto, avendo ritenuto che dall'esame del relitto non vengano elementi inequivoci che consentano di determinare la causa del collasso, la requisitoria passa all'esame delle perizie radaristiche, dalle quali, attra-

verso un discorso estremamente complesso (che per essere compreso nei vari passaggi richiederebbe cognizioni tecniche che personalmente confesso di non avere) risulterebbe che i tracciati non escludono – anche se non provano in termini di certezza – la possibilità che la rotta del DC9 sia stata nel luogo e nel momento del collasso del velivolo intersecata, con rotta ortogonale, da un altro aereo dalla traiettoria molto veloce.

Il passaggio alla fase successiva è che questa significatività dei tracciati radar, letti con la scienza del 1980, cioè con quelle che potevano essere le cognizioni sapienziali di chi li ha esaminati a primo impatto, rendeva l'ipotesi della interferenza ortogonale dell'altro aereo molto più consistente, ne elevava il grado di probabilità.

Sulla base di tutto questo vengono formulate poi le imputazioni, essendovi – il materiale istruttorio che indicate è molto copioso – una serie di fatti certi (telefonate, testimonianze) che proverebbero che nell'immediatezza del collasso i vertici dell'Aeronautica abbiano fortemente pensato all'ipotesi dell'abbattimento dell'aereo da parte di un missile o ad una collisione, o quasi collisione, e che quindi si siano fortemente allertati e abbiano avuto intensi contatti soprattutto con l'ambasciata americana.

Se ho ben capito, a questo punto l'inchiesta conosce una fase di stanca o di quiescenza, fino a quando, dopo qualche anno, si ravviva. L'aver fin dall'inizio, fin da questo iniziale allarme, escluso di informare gli organi di Governo, e quindi la necessità di non contraddirsi, avrebbe poi determinato, nel corso dello svolgimento delle indagini, una sorta di prigionia rispetto al già detto e una serie di completamenti della condotta che viene contestata come tipica del reato più grave, ossia l'attentato agli organi costituzionali, e insieme una serie di condotte minori, sempre aventi rilievo illecito, che però, per essere incasellate in ipotesi di reati meno gravi, sono state quasi tutte coperte da prescrizione.

L'attentato agli organi costituzionali, e questa prigionia, cioè il non aver immediatamente informato il Governo di questi sospetti, riguarda anche la vicenda del Mig libico, in cui, se ho ben capito, la tesi della procura è che vi sia stata probabilmente una postdatazione della caduta del Mig, però non dalla fine di giugno al 18 luglio, ma probabilmente di qualche giorno – dal 14 luglio al 18 luglio – periodo in cui il relitto sarebbe stato esaminato, probabilmente per capire se vi potevano essere connessioni con la vicenda di Ustica, ma anche di questa vicenda si sarebbe taciuto al Governo.

La non collaborazione con l'autorità giudiziaria non sarebbe quindi un momento consumativo del reato; gli organi istituzionali lesi sarebbero soprattutto gli organi di Governo.

Vorrei sapere innanzitutto dai nostri auditi se ho letto bene la requisitoria.

Vi rivolgo poi un'ulteriore domanda: alla fine di tutto, quanto alla imputazione di strage, la conclusione è non doversi procedere perché gli autori sono restati ignoti. L'intera ricostruzione però non dà la certezza che un fatto di strage si sia verificato, perché un simile fatto dovrebbe es-

sere doloso, volontario, quindi ricollegabile o a un missile che era stato lanciato contro il DC9 per abbatterlo o a una esplosione interna.

Fatta questa premessa, cedo la parola al dottor Salvi.

*SALVI.* Credo che la sintesi che il Presidente ha fatto delle conclusioni del nostro lavoro sia giusta. Non mi pare che da questo punto di vista vi sia nulla che possiamo aggiungere o chiarire.

Ritengo tuttavia molto importante che noi cerchiamo di illustrare il percorso, sia pure in termini molto rapidi, con il quale siamo arrivati a queste conclusioni, partendo forse dalla stessa scelta della forma espositiva che abbiamo adottato in queste requisitorie. Il fatto cioè di aver concentrato la nostra attenzione esclusivamente sugli aspetti principali dell'indagine condotta in istruttoria formale dal dottor Priore è una scelta che avrebbe potuto anche essere diversa. Avremmo potuto approfondire i mille rivoli di questa investigazione alcuni dei quali hanno comportato un grande dispendio di energie investigative e determinato anche ritardi nel completamento delle indagini. La scelta che abbiamo fatto è collegata strettamente al nostro ruolo di valutare se sia possibile chiudere la fase delle indagini dell'istruttoria formale passando alla fase del dibattimento oppure se non vi è spazio per questo.

Per questo abbiamo concentrato la nostra attenzione su questi aspetti; per molti episodi paralleli abbiamo chiesto la trasmissione degli atti nel corso del procedimento e abbiamo proceduto separatamente, individuando singoli fatti che si sono inseriti in questo procedimento.

Noi abbiamo concentrato, come ricordava il presidente Pellegrino, la parte principale del nostro lavoro sulla possibilità di dare una risposta definitiva sulle cause della perdita del DC9. È vero, al termine del nostro lavoro non siamo stati in grado di dare una risposta definitiva e certa, sciogliendo tutte le alternative. Questo è un risultato certamente negativo che pesa anche a noi: dopo tanto lavoro avremmo voluto offrire una ricostruzione definitiva, netta, almeno per quella che era la nostra convinzione, scegliere in maniera decisa tra le diverse possibilità.

Io credo che l'impegno che è stato profuso sotto questo aspetto per cercare di raggiungere questo risultato non avrebbe potuto essere maggiore. Se si è arrivati a questa sostanziale incertezza per l'accertamento penale, che deve poter portare ad accertare le responsabilità personali, individuali, credo che non sia possibile superare questo risultato. Credo che il punto di partenza di questa difficoltà stia in una situazione di contrasto in fatto che nasce già dalla sera del 27 giugno, ed è l'esistenza di dati radar tali da non consentire di escludere in maniera netta la presenza di un secondo aereo in prossimità del DC9. Certamente, qualora si fosse raggiunto attraverso l'indagine sul relitto un risultato chiaro e definitivo, nel senso dell'una o dell'altra ipotesi che avevano le maggiori probabilità di essersi verificate (cioè esplosione interna ed esplosione esterna), quegli elementi di dubbio avrebbero potuto essere risolti indicando l'esistenza di alcuni ritorni radar nei dintorni del DC9 tra loro coordinabili attraverso criteri che tutti coloro che li esaminarono nel 1980 ritennero di dover in-

terpretare come appartenenti ad un aereo. Si sarebbe potuto aggiungere poi che si trattava di una coincidenza, anche se assolutamente improbabile, rispetto alla certezza data dagli elementi desumibili dall'esame del relitto.

Noi siamo quindi partiti da questo dato di fatto, dato di fatto che in sé non ha forza minore rispetto ai dati di fatto desumibili dall'interpretazione del relitto, dato di fatto peraltro in sé non incontrovertibile già nell'indagine effettuata nel 1980 perché la medesima situazione (e cioè ritorni radar corrispondenti alla presenza di un aereo intersecante il DC9 nel punto e nel momento in cui questo cade) non appariva nelle annotazioni della base di Licola e non appariva nemmeno nelle registrazioni della base di Marsala che, come sapete, a differenza di quella di Licola aveva a disposizione un sistema automatico di registrazione dei dati e quindi avrebbe potuto, in linea ipotetica, registrare quel risultato. Noi siamo partiti dalla necessità di sciogliere questo dubbio.

Vengo ora a quello che credo essere il punto decisivo di questo procedimento; sono molte le cose di cui potremmo parlare, ma credo che la cosa più importante sia offrirvi il percorso logico che abbiamo seguito, giungendo ai punti di snodo del nostro lavoro. Il punto di snodo principale si può situare nel 1989, quando cioè viene offerta una diversa interpretazione delle modalità di funzionamento del radar di Ciampino, in grado di porre le basi per una interpretazione di quei ritorni radar come derivanti da un mal funzionamento del radar di Ciampino.

Questo avrebbe potuto fornire la base solida per spiegare per quale ragione solo il Marconi vede (e non anche Selenia) questi ritorni, le ragioni per le quali il *radar* di Marsala non li vede, le ragioni per le quali Licola non annota questi ritorni sul DA1, sui suoi registri. Questo, quindi, è il punto centrale: quello che si verifica tra il 1989 ed il 1990. Se questo passaggio fosse stato logico, lineare, il ragionamento di questo ufficio credo che sarebbe stato diverso; sarebbe stato nel senso, cioè, di escludere i dati radaristici che ho indicato da quelli rilevanti ai fini dell'interpretazione di ciò che si era verificato la sera del 27 giugno. Così non è stato.

Noi non siamo ovviamente degli esperti di *radar* e naturalmente il detto secondo il quale il giudice è «il perito dei periti» lascia il tempo che trova, perché non possiamo pretendere di sostituirci a chi ha competenza in materie così complesse, «andando» di contrario avviso rispetto a chi ha esaminato questi elementi. Il nostro lavoro, però, consiste innanzitutto nella verifica, attraverso lo strumento del processo penale, dei presupposti di fatto del lavoro dei periti e poi nella verifica della coerenza logica del percorso da essi seguito. Questo lo possiamo fare sulla base del materiale che ci viene messo a disposizione dai periti stessi e proprio questo è quello che abbiamo cercato di fare. In nessun momento abbiamo avuto la presunzione di sostituirci ai periti: in nessun momento abbiamo avuto la presunzione di pensare che il nostro lavoro potesse essere migliore o diverso da quello di coloro che avevano la competenza tecnica per esaminarlo.

Per questo ci siamo avvalsi molto del lavoro dei consulenti tecnici di parte, sia imputata che civile, ed abbiamo utilizzato l'uno e l'altro dei con-

tributi cercando di comprendere se anche da quelle parti potevano venire dei supporti per i due obiettivi che avevamo. Con questa premessa, torniamo al discorso del 1989-1990.

Fino a quel momento, cioè fino al 1989-1990, chi aveva esaminato i dati radaristici di cui ho parlato, a partire dagli stessi tecnici che avevano installato e curato la manutenzione dei radar, aveva offerto come soluzione più probabile quella della presenza di un aereo che intersecava il volo del DC9. Nel 1989 la Commissione Pratis, che aveva fatto un lavoro molto attento di ricostruzione del materiale probatorio raccolto fino a quel momento ed in particolare della perizia Blasi, aveva posto in discussione questa interpretazione in maniera radicale, ma non perché ne avesse posto in discussione la valutazione fatta dai vari esperti, ma perché asseriva che in realtà le modalità di funzionamento del *radar* erano differenti rispetto a quelle attestate nella relazione della Selenia del 1980. A richiesta del collegio Blasi la Selenia redige una nuova relazione, nel 1990, quella su cui poi si basa la differenza di valutazione che porta alla spaccatura del collegio Blasi, che poi è anche ciò che pone il fondamento del successivo lavoro di Picardi che reinterpreta l'intero materiale radaristico.

Il primo punto di grande perplessità che abbiamo avuto è questa relazione Selenia del 1990, perché ci siamo accorti che in realtà coloro che avevano redatto tale relazione erano gli stessi tecnici che avevano redatto quella del 1980 e che in realtà nel frattempo non era intervenuto nulla che rendesse ragionevole una modificazione di quella interpretazione.

Abbiamo quindi proceduto ad un tentativo di ricostruire la situazione, perché nel frattempo erano passati dieci anni e la situazione dei *radar* si era anche modificata dal punto di vista tecnico; abbiamo quindi cercato di ricostruire documentalmente quale fosse la situazione del 1980 e quali le modificazioni intervenute nel frattempo. Questo lavoro ci ha portato a ritenere che non vi fossero state delle modificazioni documentate che rendessero ragionevole l'interpretazione del 1990; non solo, ma nella nostra requisitoria abbiamo dato atto (e non lo ripeterò qui) di questo percorso istruttorio prima che logico. Anche i tre tecnici redattori di questa nota non solo non hanno saputo spiegare le ragioni di tale modificazione, ma anzi sono caduti in netta contraddizione di fronte alle nostre obiezioni sulle ragioni che li avevano indotti a modificarla. Questo è un primo punto di partenza: possono porsi ragionevolmente a fondamento delle indagini peritali i dati attestati dalla Selenia nella relazione del 1990 oppure ci si deve basare su quelli antecedenti?

Ma non è ancora questo il punto veramente significativo per quanto concerne i dati radaristici, perché - tutto sommato - ciò potrebbe anche trovare una spiegazione e potrebbe essere superato dal lavoro molto approfondito che ha fatto Picardi anche con una serie di indagini di carattere sperimentale, anche se sono indagini che si verificano dopo il 1990 e quindi con una situazione tecnica che non sappiamo se corrispondesse effettivamente a quella del 1980.

Ma ciò che ci ha indotto in gravi perplessità sulla possibilità di condividere le interpretazioni che dovrebbero portare ad escludere nettamente

la possibilità di interpretare i ritorni di cui ho parlato come reali è in realtà il fatto che per poter accedere a questa interpretazione è necessario utilizzare tutti i parametri che vengono utilizzati dagli stessi periti, in particolare per ciò che concerne il funzionamento – per l'appunto – del *radar* Marconi al limite massimo delle possibili deviazioni e in molti casi anche oltre i limiti fissati in linea teorica, individuando peraltro delle costanti negli andamenti di queste deviazioni tali da essere in sé altamente improbabili.

Dicevo che abbiamo utilizzato il lavoro dei consulenti di parte perché per esempio i nostri periti radaristici (quelli del giudice istruttore) avevano accettato come vera l'ipotesi che alcuni ritorni *radar* in un momento antecedente rispetto a quello di cui stiamo parlando (che potevano apparire collegabili anche con i ritorni meno 17 e meno 12 di cui stiamo parlando, e più in generale potevano dimostrare l'esistenza di aerei che volavano intorno al DC9) fossero reali. Noi, invece, abbiamo ritenuto che tale interpretazione non sia corretta.

Abbiamo invece ritenuto che l'interpretazione offerta dai consulenti di parte imputata sia molto più ragionevole e in realtà rispondente ai dati radaristici nel momento in cui individua tali ritorni come riflessi da lobi laterali del *radar* e non dal lobo principale. Vi erano certamente molte ragioni di perplessità per l'accettazione di questa interpretazione, ma per tutta una serie di ragioni che abbiamo cercato di spiegare ci siamo convinti che la spiegazione più ragionevole sia quella dei riflessi da lobi laterali.

Così come abbiamo ritenuto che non sia del tutto convincente l'interpretazione offerta dai consulenti tecnici della parte civile nel momento in cui hanno prospettato che l'esame della traccia del DC9 dal momento della sua partenza fino a quello della caduta rivelasse con certezza la presenza di un aereo nascosto al di sotto del DC9. Abbiamo ritenuto che tali elementi non siano in sé sufficienti a dare questa certezza anche se abbiamo rilevato anche in questo caso l'esistenza di un numero di anomalie sulla traccia del DC9 superiore rispetto a quello riscontrabile in tutte le altre tracce analoghe; anche in questo caso per escludere, per poter interpretare i ritorni anomali come dipendenti dalle logiche di funzionamento del *radar* accettato in premessa teorica è necessario andare oltre i limiti che vengono stabiliti nelle premesse. Credo che questi siano dei dati di fatto.

Questa rotta del DC9 ha delle anomalie che possono essere giustificate sulla base dei meccanismi di funzionamento del *radar* individuati con tanta difficoltà e lavoro, ma tali limiti vengono superati nei casi che abbiamo indicato. Quindi è necessario ritenere, per poter giustificare tutti questi ritorni, che in realtà si siano superati i limiti teorici previsti.

Abbiamo quindi un ulteriore aspetto, sempre dei dati radaristici, che ci ha indotto in gravi perplessità nell'accettare la loro esclusione da quelli significativi ai fini della decisione ed è ciò che concerne la localizzazione geografica dei ritorni *radar*. L'effettiva localizzazione geografica dei ritorni *radar* (non nelle coordinate del *radar*, ma nelle effettive coordinate



geografiche) consente o non consente l'interpretazione, la correlabilità delle tracce ricostruibili, dei punti successivi al punto zero con i relitti staccatisi dal DC9 oppure la necessità di individuare l'esistenza di un oggetto diverso da quello dei relitti, avente una portanza tale da superare il rapporto tra il coefficiente aerodinamico dei relitti e il tempo che questi risultano essere stati visti dai *radar* in aria.

Per poter giustificare e correlare tutti i ritorni successivi a quello zero con i reperti trovati nel fondo del mare attraverso una serie di operazioni concettuali (sulle quali pure molto c'è da discutere, perché sono diverse quelle proposte dai periti rispetto a quelle proposte, per esempio, dai difensori di parte civile), accettando l'impostazione che vuol ricondurre tutti questi ritorni ad oggetti staccatisi dal DC9 è necessario ancora una volta andare oltre i limiti individuati teoricamente sia per ciò che concerne la possibilità per il *radar* di vedere verso il basso, che per ciò che concerne lo spostamento in coordinate geografiche rispetto al Nord. È quindi necessario anche in questo caso andare oltre i limiti che erano stati stabiliti in premessa; andando oltre i limiti, quindi, è possibile interpretare tutti questi ritorni, però è necessario effettuare questa forzatura. Non voglio dire che questo non sia ciò che corrisponda a verità, dico solo che vi è questa serie di operazioni che vanno fatte a mio parere in maniera incontestabile.

Naturalmente aspetto con ansia di leggere le osservazioni contrarie dei consulenti di parte imputata; spero che non abbiamo scritto delle castronerie, però la convinzione che noi ci siamo fatti lavorando su questo è che vi sono - in tutti i casi che io vi ho detto - delle gravi forzature dei limiti stabiliti in via concettuale prima che si inizi l'operazione interpretativa.

Tutte queste difficoltà, però, sarebbero superabili - come dicevo prima - se avessimo potuto trovare una prova certa e indubitabile dall'esame del relitto della causa della perdita del DC9. L'avremmo potuta avere in un senso o nell'altro: se avessimo potuto trovare con certezza la traccia dell'impatto della testata di un missile o di un corpo di un missile sul DC9 avremmo dovuto ritenere che quelle forzature erano da escludersi e che quindi quella fosse una traccia reale. Per altro verso, se avessimo trovato la prova certa e indubitabile di una esplosione interna, avremmo dovuto raggiungere la conclusione opposta e cioè che si era verificata una di quelle terribili coincidenze che si possono verificare nelle indagini giudiziarie, che rimaneva inesplicabile. Dobbiamo quindi partire da questo: esiste un dato di fatto (non possiamo pretermettere che esista quel dato di fatto) costituito dai dati radaristici. Il dato radaristico, di per sé, non è - a nostro parere - meno forte di quello derivante dal relitto. Anche questi dati hanno la loro forza che, come tale, deve essere valutata.

Non entrerò qui nel merito del rapporto interpretativo con i dati desumibili dal radar di Marsala, né con l'attendibilità dei *radar* di Licola, perché su questo abbiamo lavorato molto e siamo arrivati alla conclusione, per esempio, che le trascrizioni del DA1 di Licola sono in netto contrasto con tutto ciò che risulta dalle telefonate circa i plottaggi che venivano effettuati. Così come, per ciò che concerne Marsala, abbiamo fatto un lavoro

che aspettiamo appunto di vedere verificato, relativo all'indagine effettuata dalla commissione Pratis. Su questo apro una parentesi specifica perché mi sembra un punto di particolare importanza proprio per il lavoro della Commissione. Infatti, la nostra opinione è che la commissione Pratis non abbia rappresentato correttamente alla Presidenza del Consiglio i risultati delle indagini tecniche che erano state fatte sulla simulazione di una intercettazione da parte di un F-104 del DC9 con registrazione dei dati da parte di Marsala, Licola e Ciampino.

Abbiamo suddiviso nella nostra esposizione queste perplessità in due parti: la prima deriva da tutto ciò che risulta dal lavoro effettuato anche dai consulenti e dai periti in fase di istruttoria finale e riguarda le contraddizioni interne all'elaborato, e qui siamo nell'ambito delle valutazioni. Noi riteniamo, quindi, che la valutazione che la Pratis diede circa quella intercettazione non sia corretta, perché in realtà abbiamo valutato che proprio da quei risultati di intercettazione rappresentati dalla Pratis potesse rilevarsi una somiglianza con i risultati che erano stati registrati dal sito di Marsala la sera del 27 giugno. Nel considerare il lavoro della commissione Pratis abbiamo voluto esaminare anche tutti gli allegati, non solo quelli che erano stati trasmessi, per cui abbiamo chiesto che venisse inviato il materiale completo della commissione Pratis. Abbiamo ottenuto quei risultati solo nel giugno del 1998, perché non erano mai stati richiesti in precedenza. Dopo qualche difficoltà, perché si trattava in parte di materiale classificato, abbiamo ottenuto questo materiale solo nel giugno di quest'anno. A questo punto il nostro esame lo abbiamo separato dal primo, perché si tratta di un esame che - teniamo a sottolineare - può essere affetto da errori derivanti dal fatto che noi non siamo dei tecnici dei dati radaristici. Però la nostra valutazione, sottoposta alla condizione sospensiva dell'indagine tecnica che sicuramente sarà fatta dai consulenti di parte imputata e di parte civile, è che le modalità con le quali l'esperimento è stato condotto nel 1989 siano state tali da falsare in radice il risultato e che siano state rappresentate nella relazione alla Presidenza del Consiglio esclusivamente quelle parti dell'esperimento che erano più in contrasto rispetto ai risultati radaristici del 1980 e che non siano stati invece rappresentati e nemmeno trasmessi in allegato i dati dai quali risultava che vi era una sostanziale omogeneità tra i dati visti da Marsala nel 1980 e quelli visti nel 1989. Anche questo è stato uno degli elementi che ci ha portato a ritenere che i dati radaristici fossero dati dei quali non poteva non tenersi conto. Se questa interpretazione è corretta, se è giusta, questo spiega con chiarezza per quale ragione Marsala abbia visto di questo fatto esclusivamente ciò che viene registrato e non anche l'evento nella sua integrità, così come lo ha visto il radar di Ciampino che funzionava con logiche del tutto diverse e che quindi registrava i dati in base a logiche del tutto differenti da quelle del sistema NADGE.

Questi sono, per grande sintesi, i risultati delle nostre perplessità sui dati radaristici. Una parte importante del nostro lavoro però è stata quella relativa all'esame dei dati derivanti dal relitto. Anche qui abbiamo cercato di essere molto chiari, nel senso di dire con chiarezza la nostra opinione,

anche se può essere sgradevole. Noi abbiamo ritenuto, per esempio, per quanto riguarda i risultati della perizia Blasi (anche quelli della perizia poi posta in discussione, a nostro parere proprio a seguito della relazione del 1989-90 della Selenia), che quel lavoro non fosse idoneo a supportare nessun serio accertamento sulle cause della perdita del DC9. Abbiamo ritenuto che gli elementi che furono allora individuati in sostanza come fondamento dell'ipotesi del missile, non fossero tali da poter fornire nessuna seria certezza, che fossero fortemente contrastati da dati di fatto.

Si è detto molte volte che si sperava che il relitto «parlasse» e questa, in effetti, era anche la nostra speranza. Non è che il relitto non abbia parlato, perché ha detto moltissime cose, e io credo che sia stato fatto un ottimo lavoro da parte del collegio peritale. È una mia opinione personale ma credo che siano state anche molto ingenerose alcune delle critiche rivolte al collegio peritale; non credo, per esempio, che via stato un preconcetto nel lavoro di tale collegio. Penso che ci sia stata una gravissima difficoltà nel valutare le prove. La critica che noi abbiamo rivolto in forma scritta al collegio peritale, che ribadiamo nelle nostre requisitorie, è che probabilmente, nell'ansia di dare comunque una risposta certa al giudice, siano state date per certe delle cose che non sono certe e che quando questo è stato posto in rilievo dal nostro ufficio con le richieste di chiarimenti, non si è affrontata quella richiesta con lo spirito della collaborazione e con la volontà di fornire effettivamente dei chiarimenti, ma ci si è limitati a trasformare quelle che erano delle affermazioni dubitative in asserzioni senza che questo venisse in alcun modo motivato.

Quindi noi abbiamo ritenuto che, anche da questo punto di vista, sia stato compiuto un lavoro importante, ma che lascia profonde difficoltà. Questo fatto credo che non debba neanche essere considerato abnorme, perché dobbiamo considerare le modalità assolutamente eccezionali di questo disastro, che si è verificato in coincidenza con uno dei punti più profondi del Mediterraneo, in un periodo - il 1980 - in cui era estremamente difficile effettuare delle operazioni di ricerca e di raccolta del materiale e che probabilmente nell'immediatezza non è stato affrontato con tutti gli strumenti tecnici di cui attualmente si dispone e con il metodo con il quale vengono affrontati attualmente i disastri aerei.

Però abbiamo ritenuto che il pur straordinario lavoro di ricostruzione del relitto e di individuazione delle modalità di collasso del velivolo non sia di per sé sufficiente a fornire una risposta definitiva sulle cause del disastro.

Noi abbiamo anche detto che vi sono degli elementi che di per sé sarebbero sufficienti a fare affermare che vi è stata un'esplosione all'interno dell'aereo e sono elementi derivanti dall'esame di alcune particelle, dal rinvenimento dei residui di esplosivo all'interno dell'aereo, da due frammenti provenienti sicuramente da strutture aeronautiche, per il tipo di composizione della lega, che sono gli unici che recano tracce effettive di esposizione ad una esplosione.

Bisogna dire che ognuno di questi elementi, in sé preso, è stato ritenuto dal collegio peritale incerto nella sua origine o nella sua significati-

vità. Nessuno di questi elementi è stato ritenuto dal collegio peritale in sé idoneo - questo è un passaggio importante - a supportare l'ipotesi della bomba o del missile, ma attendibile in sé in quanto elemento di prova. Per esempio, si è ritenuto che le tracce di esplosivo siano frutto di contaminazione derivante dalla manipolazione dei reperti avvenuta o nel momento in cui essi furono prelevati o nel corso dei primi esami condotti dall'aeronautica militare. Ciò non vuol dire manipolazione volontaria al fine di determinare un inquinamento probatorio...

PRESIDENTE. Diciamo ambientale.

SALVI. ... ma nel senso che non sarebbero state adottate le precauzioni necessarie per evitare questo inquinamento.

Quei due pezzi di cui parlavo in precedenza, i due frammenti che sono costituiti da lega di alluminio, che tra l'altro sono incerti perché secondo la Douglas fanno parte di componenti esterne dell'aereo (quindi, sarebbero più significativi di un'esplosione esterna rispetto ad un'esplosione interna), sono considerati dai periti come non presenti tra i reperti indicati all'inizio dei lavori dall'aeronautica militare. Quindi vengono indicati dai periti come spuri, di cui non è possibile accertare la provenienza e pongono in dubbio che essi provengano dai reperti del DC9.

Lo stesso vale per quanto concerne l'interpretazione di alcune deformazioni caratteristiche che si verificano per l'attraversamento di frammenti ad alta velocità di tessuti che vengono ritenuti dai nostri periti come non determinati da frammenti dotati di alta velocità. Ripeto che alcuni di questi elementi, se in sé ritenuti probatoriamente accettabili, sarebbero sufficienti a far affermare che vi è stata un'esplosione e nel caso, per esempio, del rinvenimento dei residui di TNT e T4 all'interno dell'aereo, a nostro parere sarebbero sufficienti a far affermare che vi è stata un'esplosione all'interno dell'aereo.

Vi è qualcosa di più: nessuno di questi elementi è coordinabile con gli altri, nessuno di questi elementi può essere di per sé posto in relazione con gli altri. Se, cioè, accettiamo che il TNT e il T4 vengono trovati in alcuni bagagli, che sono sicuramente all'interno del bagagliaio, non nel vano passeggeri, non riusciamo a spiegare né il foro nel vestito di bambola, che viene trovato invece tra i frammenti della cabina di pilotaggio, nella parte anteriore dell'aereo, in una zona completamente diversa da quella del bagagliaio, né riusciamo a giustificare la presenza di TNT e T4 nel gancio del sedile che si trova all'interno della cabina passeggeri.

Inoltre, dall'esame condiviso da tutti coloro che lo hanno esaminato (con la sola eccezione di Bazzocchi, un consulente di parte imputata, nella fase iniziale delle sue valutazioni, poi modificate), nessuno ritiene che l'esplosione possa essersi verificata all'interno del vano bagagli, dove invece ci sarebbero i residui di TNT e T4.

Cosa ha fatto il collegio peritale per risolvere questo gravissimo problema? Ha cercato di desumere la presenza di un'esplosione interna dalle

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-zione 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 controversie 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 fittiva 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 un 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 vanti 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

mai niente, e se sì perché? Teniamo presente che l'inconfessabilità dello scenario avrebbe potuto comunque consentire da parte del Governo l'opposizione del segreto di Stato. Il Governo avrebbe potuto dire: è probabile – oppure è sicuro – che c'è stato un incidente aereo; quale era la situazione generale però non lo possiamo dire, è segreto. E allora mi domando – e faccio questa domanda perché ciò ci lega molto ad un rapporto fra autorità politica, strutture militari e strutture di sicurezza che riguarda tanti altri eventi oggetto dell'inchiesta della Commissione –: è un'attività di volontaria abdicazione del potere politico che, se mai sa, finge di non sapere e lascia fare, o è invece un volontario *by-pass* dell'autorità politica da parte degli apparati, o perché non si fidano o perché ci sono vincoli di carattere gerarchico sovraordinati che gli impongono o gli consigliano di non riferire all'autorità di Governo? Per esempio, possono esserci alla base di questa mancata informativa del Governo clausole specifiche di trattati che noi non conosciamo, per cui l'Aeronautica riteneva di dover non riferire al Governo e di dover invece prendere contatto con l'*attaché* dell'ambasciata americana? Questo mi colpisce, che si telefoni all'*attaché* dell'ambasciata americana, e non si faccia una telefonata al Ministro o al Sottosegretario per dire: non sappiamo bene cosa sia successo però vi sono tracce, indizi che qualcosa sta avvenendo.

Vorrei una risposta su questo perché riguarda non solo Ustica ma anche una valutazione di carattere generale che dobbiamo compiere anche per altre vicende oggetto della nostra indagine.

**SALVI.** Signor Presidente, anzitutto bisogna distinguere i dati di fatto dalle interpretazioni.

**PRESIDENTE.** Scusi se la interrompo. La mia domanda, in termini giuridici, riguarda il movente: quale è il movente dell'attentato?

**SALVI.** Infatti, lì stavo arrivando: il movente in sé è un elemento in più che noi possiamo portare per la prova del reato, ma non è un elemento necessario della prova del reato. In questo caso però si può dire – ed è questo quello che noi abbiamo sostenuto – che certamente un principio di elemento soggettivo deve essere individuato non sotto il profilo del movente ma della condotta stessa, cioè come elemento costitutivo della condotta della fattispecie di attentato. Quindi, ci siamo anche posti questo problema.

Allora, ripeto, mi rendo conto della complessità della domanda e della sua importanza per la Commissione, però è anche bene rendersi conto dei limiti e delle difficoltà che abbiamo a rispondere adesso delle implicazioni processuali. Però non voglio nascondermi dietro un dito. Posso dire questo: quello che è accertato, a nostro parere naturalmente, salva la verifica dibattimentale, è che si sono verificate queste condotte, cioè che vi è stata la convinzione che fosse successo qualcosa e che il canale scelto per l'informazione è quello indicato dal presidente Pellegrino. Certo, qualcuno ha detto, ma non tra gli imputati: non è neppure immagi-

nabile che in un sistema come quello italiano il militare non abbia immediatamente informato il referente politico. Per quale ragione voi credete che i politici abbiano detto la verità dicendo di non saperlo? Ma per una ragione molto semplice: noi abbiamo ripudiato nel nostro lavoro qualunque ipotesi (ma non solo per questo, per qualunque parte del nostro lavoro) dell'atteggiamento investigativo del «non poteva non sapere che». Pertanto, noi non abbiamo ritenuto che fosse lecito sostenere che vi fosse qualcuno che «non poteva non sapere che». Se i politici sono stati informati, ebbene chi doveva dire all'autorità giudiziaria come, quando e in quali termini aveva informato l'autorità politica erano coloro che disponevano di queste informazioni: ora costoro hanno detto di non avere informato l'autorità politica perché nulla era successo. Quindi, di fronte a questa negazione, si ferma l'accertamento giudiziario, sempre che non si trovino per altra via prove che consentano di superare questa negazione doppia, sia di coloro che avrebbero avuto l'informazione, sia di coloro che avrebbero dovuto darla.

Vorrei però fare un passo ulteriore, ed è il passo che mi crea qualche difficoltà ma ritengo sia giusto che la Commissione valuti il nostro percorso mentale interiore: noi abbiamo immaginato una situazione di fatto, abbiamo cercato di calarci in quella che poteva essere la situazione del 27 giugno 1980, anche vista in un'ottica non accusatoria. Noi sappiamo che l'aeronautica militare non era coinvolta in un eventuale episodio che avesse determinato la perdita del DC9. Allora abbiamo cercato di capire cosa può essere successo: può essere successo che quella sera si sia raggiunta l'ipotesi, ritenuta ragionevole, che si fosse verificato un episodio coinvolgente potenze straniere, probabilmente statunitensi. Si è ritenuto però che tali elementi fossero in contrasto con altri, in particolare con il fatto che non vi fosse nel terzo ROC una situazione di allarme determinata dalla visione diretta di un episodio di questo genere; che anche questo non risultasse direttamente dal radar di Marsala e che quindi si sia deciso di prendere tempo per evitare di innescare, nella situazione particolare della fine di giugno 1980, una speculazione di carattere politico. Si deve tenere presente che il giugno 1980 è significativo per molti aspetti: vi è una forte agitazione dei controllori di volo che vogliono diventare civili e che utilizzano la possibilità di incidenti in volo per supportare la loro richiesta di diventare civili; vi è una situazione politica internazionale che si è molto modificata e che è diventata molto più grave di una forte tensione; vi è la preoccupazione, che nei mesi successivi diventerà ancora più forte, che l'opposizione possa utilizzare questi elementi per innescare una politica nei confronti dell'autorità militare. Io quindi penso, cercando di mettermi nella testa di chi poteva trovarsi in quei giorni nelle posizioni di comando, che si sia deciso di non informare l'autorità politica in attesa della raccolta di informazioni che consentissero di compiere una scelta più decisa. Si vuole sapere perché non siano state mai portate all'autorità politica le informazioni che pure erano state raccolte, così determinando nel tempo quella necessità di accumulare informazioni scorrette, che poi portano nel dicembre 1980 a modificare la data del telex del 3 luglio 1980, e

ad allegarlo quindi all'informativa inviata dall'autorità giudiziaria all'autorità politica al fine di evitare una ricostruzione di ciò che si era verificato il 27 giugno.

Questa è l'ipotesi più benevola che possiamo fare in relazione a questi comportamenti: noi ci siamo messi nell'ottica non accusatoria, più benevola possibile, per interpretare queste condotte, ma nonostante questo riteniamo che queste condotte integrino l'ipotesi di reato che abbiamo contestato. Però seguendo ancora un percorso mentale, che è diverso quindi dalla prova raggiunta, possiamo anche ritenere che vi siano delle catene di fedeltà diverse da quella istituzionale che abbiamo in qualche maniera imposto una scala di priorità nell'informazione. Forse le due ipotesi non sono nemmeno alternative; sono due ipotesi gradualistiche, a formazione progressiva. Di questa doppia fedeltà, noi abbiamo raggiunto prova, a nostro avviso, nel procedimento che riguarda la struttura Gladio, indipendentemente da qualunque assetto di responsabilità penale. Non vi è dubbio che per un lungo periodo di tempo il rapporto diretto, e con un'informazione politica estremamente limitata, è stato tra il servizio di informazione italiano e il referente dominante statunitense, con una catena di fedeltà quindi parallela e diverso rispetto a quell'interna. Però, ripeto, questi sono percorsi che per poter fondare una prova giudiziaria in ordine al movente richiederebbero prove di cui noi non disponiamo.

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola ai colleghi vorrei fare solo un approfondimento per quanto riguarda l'episodio – non centrale ma comunque di una certa importanza – del Mig 23. Se il Mig è caduto qualche giorno prima, sicuramente c'è stato un accordo con la Libia, perché la Commissione dà per certo che è caduto il 18 luglio. Allora, la controparte dell'accordo può essere solo militare o era necessariamente politica? E se la controparte era politica, può essere che tutto sia stato gestito dalla nostra parte militare senza informare le autorità di Governo?

**SALVI.** Torniamo ancora al discorso fatto precedentemente, nel senso che noi non abbiamo raggiunto quella prova proprio perché manca qualunque documentazione o testimonianza di rapporti informali che possano fornirci la prova della caduta del Mig in giorni antecedenti. Abbiamo forti elementi per ritenere questo. Nell'ipotesi che fosse vero, indubbiamente dovremmo ritenere che vi è qualcosa di più di un accordo meramente militare. Però di tutto questo non c'è alcuna traccia. Dal punto di vista processuale non siamo assolutamente in grado di dire nulla.

Occorre anche tenere conto di una questione importante. La commissione d'inchiesta italo-libica non ha il compito di stabilire le cause della perdita del Mig sotto il profilo dell'accertamento di responsabilità o di quello dell'accertamento della verità fattuale. La commissione d'inchiesta, per quello che ci è stato detto, ha più di un compito. Innanzitutto, si occupa della sicurezza del volo, cioè di valutare se vi sono state cause che possano avere in qualche maniera contribuito alla perdita dell'aereo e che possano avere rilievo in altre circostanze, ma soprattutto è incaricata di

definire una possibile modalità del sinistro, accettando quello che le varie parti riferiscono.

Quindi, secondo le prospettazioni che sono state fatte e la ragione che ha portato al proscioglimento in istruttoria dei componenti della commissione d'indagine della parte italiana, il compito della commissione era quello di accettare le spiegazioni offerte da parte libica, verificarle con le informazioni da parte italiana e giungere ad una situazione di accertamento delle cause.

Di conseguenza, abbiamo ritenuto che il personale della commissione che ha operato questo accertamento non fosse necessariamente a conoscenza dell'ipotesi che l'aereo fosse caduto prima e non abbia fatto delle indagini specifiche a tale proposito.

PRESIDENTE. Se fosse così, la commissione avrebbe consacrato un accordo che era stato raggiunto in altra sede.

SALVI. Esattamente. È proprio ciò cui volevo arrivare, cioè che la commissione tecnica in questo caso avrebbe consacrato un accordo raggiunto in altra sede, del quale non abbiamo il benché minimo riferimento né dal punto di vista documentale né dal punto di vista testimoniale. Ci si arriva esclusivamente attraverso quegli elementi indiziari.

PRESIDENTE. Sempre parlando in termini ipotetici, ebbi l'impressione, proprio durante l'audizione del generale Ferracuti, che egli cominciasse a sospettare di essere stato il notaio di un accordo raggiunto altrove.

GUALTIERI. Le settecento pagine della requisitoria mi hanno impegnato per tre giorni interi e vorrei che tutti i membri della Commissione avessero fatto altrettanto. Si tratta di una requisitoria molto importante, alla quale rendo omaggio per lo spessore, per il taglio e per la profondità. Tra l'altro, posso capire qual è stata la difficoltà di una ricerca così importante, proprio perché nel corso degli anni, nelle commissioni da me presiedute, ho dovuto operare con grande scarsità di mezzi, senza avere tanto materiale informativo, venuto fuori solo successivamente.

Nel 1980 avvennero due fatti di eccezionale gravità: il 27 giugno cadde un aereo ad Ustica e morirono 81 persone; il 2 agosto, poi, fu fatto saltare in aria un pezzo della stazione di Bologna (ci furono un centinaio di morti e circa quattrocento feriti). Il 18 luglio, intanto, sulla Sila era stato abbattuto un aereo, che era precipitato senza che fosse stato avvistato dal nostro sistema di controllo (ciò quindi lascia l'insicurezza sulla data precisa).

Quindi, a 18 anni da questi fatti, dopo inchieste e ricerche di ogni tipo che hanno impegnato tanto, non si è in grado di rispondere a questi interrogativi: chi è stato a fare le tre cose e perché lo si è fatto (poco fa anche il Presidente ha posto domande sul perché). Ma sono senza risposta anche altre domande, circa il «quando» (a proposito del Mig) e il «come» (non sappiamo se la caduta dell'aereo ad Ustica è stata provocata da un



missile, da una bomba o altro). Allora, ci troviamo di fronte ad un fallimento totale nell'individuazione della responsabilità di questi tre fatti gravissimi.

La lettura congiunta delle requisitorie dei pubblici ministeri, che essi adesso ci hanno consegnato su Ustica, e delle acquisizioni della magistratura di Bologna sulla strage alla stazione (infatti, a mio giudizio vanno lette insieme) ci consente oggi di rispondere a quest'ultimo interrogativo. La verità, cioè, ci è stata negata per il prolungato e sistematico depistaggio portato avanti da settori istituzionali preposti alla tutela e alla sicurezza dello Stato.

I pubblici ministeri descrivono una situazione terrorizzante, cioè quella di una nazione, l'Italia, che per molti e molti anni è stata governata da un gruppo di persone che ha compiuto un'attività pericolosa e delittuosa senza che i sistemi di sicurezza, di controllo e di vigilanza se ne rendessero conto e provvedessero a fermare le deviazioni. Questa è la situazione che emerge.

Leggendo le requisitorie - e questo è l'elemento più intollerabile - sembra che per almeno quindici anni l'Italia non abbia avuto un Governo e che Presidenti del Consiglio (i quali, fra l'altro sono i responsabili diretti dei servizi di informazione) e Ministri dell'interno, della difesa e della giustizia abbiano governato senza accorgersi di ciò che succedeva nei settori a loro affidati. Tutto sarebbe passato sulla loro testa, senza che se ne accorgessero. A dire il vero i pm in parte si pongono questo problema, ma mi permetto di dire che se lo pongono poco.

A pag. 551 della vostra requisitoria vi chiedete se le autorità militari tacquero all'autorità politica il loro patrimonio di conoscenza sui fatti o se invece l'*input* per tale silenzio non gli venne proprio dall'ambiente politico. Per escludere che ci sia stato un *input* dell'autorità politica è sufficiente che il Presidente del Consiglio e il Ministro della difesa dell'epoca abbiano escluso di aver avuto a qualsiasi livello, formale o informale, notizia di ciò che accadeva. Mi domando se basta che queste due persone abbiano fatto tale dichiarazione o che altri facciano dichiarazioni dello stesso tipo.

Di Ustica il Consiglio dei ministri se ne interessa per la prima volta, sei mesi dopo il fatto e, come evidenzia il verbale, in una parentesi della discussione. Lagorio esclude che un missile delle Forze armate italiane o della NATO abbiamo potuto provocare il disastro. Poi tutto tace, fino al 1986; cioè passano sei anni da quella riunione del Consiglio dei ministri. Di Ustica il Consiglio dei ministri non se ne occupa più, nemmeno per dieci minuti. Poi se ne occupa solo per stanziare, con difficoltà enormi, sotto la pressione delle famiglie delle vittime e della Commissione stragi di allora, i fondi per i recuperi.

I pubblici ministeri a pag. 560 concludono dicendo: «I poteri costituzionali in materia di controllo sulle Forze armate e in materia di relazioni internazionali furono gravemente compromessi. Gravi e durevoli nel tempo furono anche di conseguenza le condotte delittuose dei vari responsabili delle deviazioni sulle istituzioni del paese e vengono per questo rin-

viati a giudizio i generali Bartolucci, Ferri, Tascio e Melillo». I politici rimangono assolutamente fuori.

Vi prego di leggere con attenzione il capitolo riguardante il periodo delle tensioni fra l'Italia e la Libia, cioè da pag. 433 a pag. 438. La Libia pone un *ultimatum* all'Italia e chiede che i libici suoi dissidenti, i fuoriusciti residenti in Italia, gli vengano consegnati entro il 10 giugno 1980, altrimenti sarebbero scattate minacciose rappresaglie. Attorno a quella data si apprende che cinque di questi oppositori di Gheddafi vengono uccisi a Roma e in altre parti d'Italia e che altri due sfuggono miracolosamente agli attentati. L'Italia si piega, perché i massimi livelli politici – come scrivono i pm – sono pienamente informati degli atteggiamenti ricattatori della Libia e della possibilità di esplorare una composizione cedendo su qualche punto. Il Sismi, informando il Governo italiano, dà al Servizio segreto libico l'elenco dei dissidenti con tre date precise, e questi dissidenti vengono uccisi. Se tutto ciò accade con la piena informazione data dal Sismi ai massimi vertici del Governo, come si può dire che il potere politico non è informato di fatti di questo tipo?

Ma lo stato di gravità della situazione con la Libia in quel momento era drammatico, perché le Forze aeree americane si stavano spostando in quei giorni dall'Inghilterra per recarsi negli aeroporti dell'Egitto, dal momento che si preparava il colpo di Stato al quale partecipavano elementi dei nostri Servizi.

Quindi il Sismi nel 1979 consegnò al Governo libico un elenco di libici residenti in Italia e che i libici stessi volevano fossero uccisi. Altre liste furono consegnate da Santovito nei mesi di febbraio ed aprile 1980. Due dei libici segnalati dal Sismi ai libici stessi furono uccisi a Roma nei mesi di aprile e giugno, in base agli indirizzi forniti dal Sismi. Dello stato di grave tensione il Governo fu informato ai massimi livelli.

Il CIIS, il Comitato interministeriale, fu riunito il 21 maggio e il sottosegretario Mazzola fu incaricato di affrontare questo problema. Quindi vi fu una riunione del CIIS alla presenza del Presidente del consiglio e del sottosegretario Mazzola, che in quel giorno venne incaricato del problema di pagare un certo prezzo per liberare il paese dalla pressione della Libia.

Si devono anche rileggere i verbali delle sedute – non so se i pm lo hanno fatto, ma penso di sì perché il loro approfondimento è stato minuzioso – in cui abbiamo interrogato il Capo della polizia Parisi. Quest'ultimo ci ha raccontato che mentre di giorno i Servizi consideravano la Libia uno Stato nemico dal quale guardarsi, durante la notte proteggevano gli inviati della Libia che venivano in Italia a trattare con uomini del nostro Governo.

PRESIDENTE. Martini ci ha detto anche di più. Addirittura lui sapeva dai Servizi libici quello che succedeva in Italia.

GUALTIERI. Dobbiamo ricordare che Parisi è venuto in questa sede due volte a parlarci del collegamento tra la strage di Ustica e quella di

Bologna, dicendoci chiaramente che Ustica era un messaggio che non fu capito, mentre Bologna fu il messaggio ripetuto affinché si capisse. Parisi non era l'ultimo arrivato, era stato il Capo dei Servizi e in quel momento era il Capo della polizia, e ci disse che questo collegamento c'era, tanto che di quel periodo ci offrì anche la seguente lettura: non erano l'Italia, gli Stati Uniti e la NATO contro la Libia, ma l'Italia e la Libia di nascosto contro gli Stati Uniti e la NATO. Noi in quel periodo facevamo un gioco alle spalle degli Stati Uniti sulla situazione libica.

Quindi, se descrivete una situazione di così grave tensione, non si può dire che il Governo non fosse informato. Se in quel periodo era informato di tutto ciò, come si fa a dire che non era informato del resto. È mai possibile che non esistono verbali del Consiglio dei ministri o del CIIS che trattino delle stragi di Ustica e di Bologna e della caduta del Mig libico? Non esiste niente? Il Governo dice di non essere informato, ma un governo esiste per essere informato, e nel momento in cui non si fa informare bisogna capire perché non vuole farsi informare. Questo è un altro dei problemi da affrontare, ed è un problema grosso.

Trovo perfetta la dimostrazione del sistematico depistaggio e dell'altrettanto sistematica distruzione delle prove della documentazione che voi descrivete lungo tutte le vostre settecento pagine e vorrei suggerire al Presidente – che ha affermato che avrebbe firmato insieme a me – di fare una denuncia contro ignoti adoperando quell'articolo del codice sui soggetti che distruggono documenti riguardanti la sicurezza dello Stato. Una volta queste persone erano persino condannate a morte, adesso sono condannato ad otto anni o più. Ma, se non sbaglio, le persone che hanno sottratto e nascosto i documenti non ricadrebbero nella prescrizione. Quindi, è un problema; qui sistematicamente non si trova una carta. L'ho provato io su Ustica per quattro anni e lo avete provato voi; non ci hanno mai passato una carta, si è sempre dovuto procedere con sequestri e con interventi di ogni tipo. Insomma, la collaborazione non c'è stata, il depistaggio è sistematico.

Quindi, è giusto il rinvio a giudizio dei vertici istituzionali dell'Aeronautica e dei Servizi ed è giusto indicare le responsabilità, anche se prescritte, dei vertici dei Servizi, salvo le preesistenze tuttora esistenti. Ad esempio, un caso come quello del colonnello Mannucci Benincasa è drammatico, espressione di una situazione che in nessun paese del mondo può essere tollerata: un capo servizio che non so per quanti anni, credo 14 o 18, è a capo di un servizio a Firenze e sistematicamente viene adoperato per imbrogliare Ustica e Bologna. Poi adesso si trova che non può essere rinviato a giudizio perché il reato è caduto in prescrizione.

*SALVI.* È stato rinviato a giudizio, ma non in questo procedimento.

*GUALTIERI.* Chiedo scusa, non sono sempre molto preciso in materia giudiziaria.

Voi avete fatto benissimo a rinviare a giudizio anche i presidenti dei collegi peritali; se non sbaglio, due dei presidenti sono stati rinviati a giudizio.

Mi permetto di dire un'altra cosa. Avete ad esempio descritto benissimo il semi-imbroglio che ha fatto la Selenia, che prima imbrogliò noi e poi, soltanto dopo molti anni, con la stessa persona che aveva fatto l'imbroglio ha corretto i dati e ha permesso di fare un'altra ricostruzione del quadro radaristico. Ma il comportamento della Selenia e gli interessi che aveva nel fare ciò andavano a mio giudizio approfonditi ancor di più.

La requisitoria dei pubblici ministeri, di grande spessore e, ripeto, di enorme portata mi soddisfa completamente. Vorrei chiudere ricordando solo il problema del MIG libico, che è stato affrontato da me e dalla mia Commissione. Credo di aver già ricordato che quella del MIG libico fu una delle vicende che più mi ha tormentato. Prima di tutto perché quando vedemmo come avevano fatto le perizie necroscopiche sul cadavere constatammo che si trattava di cose delle più allucinanti; io chiamai qui i tre maggiori esperti italiani in materia e loro dissero che doveva essere tolta la laurea a chi aveva compiuto quelle perizie.

PRESIDENTE. Non viene nemmeno redatta una piantina della forra e del posto dove si trovavano i vari reperti; meno di ciò che accade quando uno va a sbattere con il motorino contro il pilastro di una strada.

GUALTIERI. Alla sera del giorno stesso in cui si trova l'aereo con il cadavere, quest'ultimo viene interrato perché era in disfacimento; quindi nelle prime dodici ore. Quando interroghiamo il medico che ha fatto gli accertamenti peritali lui ci dice: «Ma come in disfacimento, era così bello che gli ho portato via le mutandine». Pensate se si possono rubare le mutande ad un cadavere in decomposizione! Ora, il sospetto che l'aereo non fosse caduto in quel giorno l'abbiamo sempre avuto e crediamo di averlo anche dimostrato.

Ricordo che il mio amico Spadolini, che in quel periodo era Ministro della difesa, mi diceva sempre quando mi incontrava che la chiave di volta di Ustica stava nel MIG libico; poi Spadolini oltre questo non andava. Io ho cercato di capire la storia del MIG libico. Il MIG libico non è caduto il giorno 18, questo è sicuro; che poi sia stato visitato giorni prima da Tascio e dagli americani è altrettanto vero. Quindi, questa storia del MIG libico è un'altra delle cose che va in tutti i modi approfondita.

Noi andammo a vedere a Pratica di mare l'aereo di Ustica. Quando stavamo visitando il relitto, che era stato montato su un traliccio, ad un certo punto abbiamo visto degli altri relitti accanto a quello principale ed abbiamo domandato che cosa fossero. C'è stato risposto che si trattava del MIG libico. Ma come, il MIG libico non era stato restituito a Gheddafi? C'era poi un verbale dal quale risultava che il motore era stato preso per fare degli studi da quelli dell'Aeronautica. Lì c'era l'80 per cento dell'aereo: a Gheddafi cosa avevano restituito? Non si sa, il MIG era lì. C'era il casco con la scritta «Drake» del pilota, era un casco americano, tra il

materiale ritrovato con il MIG. Insomma, l'impressione è quella di uno Stato che veramente ha portato avanti con una Commissione d'inchiesta italo-libica... Viene data comunicazione della caduta del MIG libico il giorno 18 ed il giorno 19 c'è un comunicato congiunto Italia-Libia con il quale la Libia dichiara che un suo pilota si era sentito male, eccetera, e viene nominata una commissione mista d'inchiesta italo-libica, che fa una decina di riunioni e poi scompare.

Questi sono gli elementi che abbiamo sui tre disastri del 1980.

Io devo dire che accetto totalmente la vostra requisitoria per quelle che sono le ricostruzioni della parte radaristica che avete fatto; non sono per niente convinto che le autorità politiche possano chiamarsi fuori da questo disastro della conoscenza che si è verificato sui fatti del 1980.

*NEBBIOSO.* Intervengo per rispondere brevemente al senatore Gualtieri.

Ovviamente abbiamo scritto la requisitoria di un procedimento penale. Non rilevo per la verità – al di là del riconoscimento, di cui la ringrazio, che ha fatto nei confronti della requisitoria del nostro ufficio – un'illogicità della requisitoria, perché in fondo lei, nel sollevare le sue obiezioni, ha sostenuto che quella requisitoria sarebbe illogica laddove, citando alcuni episodi che erano stati portati a conoscenza del Governo e delle istituzioni, non si pone il problema dell'eventuale responsabilità di vertici politici.

La domanda ce la siamo posta, ma credo che questo sia il riscontro del rigore logico con il quale abbiamo lavorato nell'ambito della nostra requisitoria. Abbiamo accertato una serie di fatti: di quelli di cui il Governo era stato informato ne abbiamo dato atto; laddove – come per Ustica – elementi per concludere in tal senso non vi erano, non abbiamo potuto darne atto. Il percorso logico – non voglio ripetermi – è quello che ha illustrato il collega Salvi nella sua precedente risposta.

*PRESIDENTE.* Vi è un'evidente connessione, poiché l'attentato vede proprio nella parte politica la parte lesa; nel momento in cui dovessimo, invece, decidere che la parte lesa sapeva, l'attentato non c'è più. Questo è il nodo e giustamente la risposta del dottor Salvi mi è sembrata puntuale. Spettava all'Aeronautica dire di aver informato la parte politica. Una volta che non lo dice, i pubblici ministeri hanno le mani legate; non possono non collegare i fatti accertati a questa impostazione, che è difensiva. Il processo nasce anche dalla dialettica fra la posizione dell'accusa e la posizione della difesa e questa dialettica ne può condizionare gli esiti.

*SALVI.* Posso aggiungere a quello che lei ha detto solo una considerazione.

Diversa è ovviamente la responsabilità politica da quella giudiziaria e so bene che questa è una banalità. Tuttavia, nel caso concreto, se il Governo non ha voluto essere informato, non escludo che ci sia una respon-

sabilità di carattere politico, che però non è assolutamente di nostra competenza.

Vorrei rimarcare che proprio l'episodio dei libici è stato per noi importante, perché un episodio così grave come quello di una contrattazione con una controparte che sta in Italia e nel resto del mondo uccidendo gli oppositori (questo, oltre che in Italia, si verificava anche a Londra); una cosa così grave come quella di decidere di venire a patti fornendo addirittura delle informazioni sui libici, è una decisione che viene presa informando il Governo, e di questo vi è traccia.

Abbiamo ritenuto che il fatto che non vi sia traccia di una vicenda per certi aspetti – intendetemi bene – meno grave (nel senso che non determinava delle scelte future che potevano portare alla eliminazione addirittura di soggetti che vivevano nel nostro paese) fosse un elemento probatorio a contrario da utilizzarsi circa il fatto che non vi fosse stata un'informativa.

Per quanto riguarda l'ultima considerazione, forse è ingeneroso dire che per Bologna non si sa nulla.

PRESIDENTE. C'è un giudicato.

SALVI. C'è un giudicato che addirittura ha passato il vaglio delle sezioni unite.

GUALTIERI. Ci sono degli accertamenti successivi.

SALVI. Sì, però c'è un giudicato. Io dico che mi sembra ingeneroso affermare che su Bologna non si sa nulla. Su Bologna c'è un giudicato definitivo.

PRESIDENTE. C'è anche il problema della valutazione negativa che voi fate della Commissione Pratis.

Vorrei sapere se avete indagato su come sono stati scelti i commissari.

SALVI. No.

PRESIDENTE. Perché questa è una scelta del Governo. Quindi, loro erano mandatari del Governo e, dalle vostre valutazioni negative, sembrerebbe che il mandatario sia stato infedele.

SALVI. Sì.

FRAGALÀ. Innanzi tutto ringrazio gli auditi e mi unisco all'unanime apprezzamento che è stato loro rivolto per la chiara esposizione.

Tuttavia, ben tenendo separato il piano giudiziario, che naturalmente si nutre di elementi probatori, con il tipo di indagine della nostra Commissione, che ha l'obiettivo di capire quali siano stati i motivi per i quali su

alcuni fatti – come quello gravissimo di Ustica e poi aggiungerò, dottor Salvi, su Bologna, nonostante il giudicato – non si siano potute accertare le vere responsabilità, vi pongo il seguente problema.

Questo problema scaturisce proprio da una vostra dichiarazione scritta nella requisitoria; mi riferisco, cioè, al problema che questa inchiesta è durata 18 anni ed è costata circa 300 miliardi ai contribuenti. A pagina 16 del documento che ci avete consegnato avete scritto: «Il reale problema che la Commissione si trovò di fronte fu costituito dall'incertezza dei dati radaristici, dalla frammentarietà delle informazioni ricevute dall'Aeronautica militare, dall'impossibilità di procedere al recupero del relitto».

Ebbene, vi pongo la seguente domanda. È vero che ci sono stati questi problemi, che c'è stata l'incertezza dei dati radaristici, però a 18 anni di distanza con i resti del DC9 recuperati al 94 per cento – come avete scritto – e con la NATO che ha aperto i cassetti ed ha fornito tutto il fornibile sul piano dei dati radar, siamo più o meno allo stesso punto di quanto voi affermate a pagina 16 della requisitoria. Siamo, cioè, a un risultato sempre di incertezza assoluta. Vorrei sapere come mai non sia cambiato niente rispetto a quando i frammenti del relitto o non erano stati recuperati o solo parzialmente; quando mancavano i dati radaristici; quando in pratica le indicazioni utili erano assolutamente parziali e limitate. Come mai non è cambiato niente a 18 anni dal punto di vista dell'incertezza dei risultati dell'istruttoria?

*SALVI.* Rispondo io perché mi sono occupato maggiormente della parte tecnica.

Innanzitutto, vorrei sapere da dove ha ricavato il dato dei 300 miliardi.

*FRAGALÀ.* Questo lo dico io.

*SALVI.* Infatti a me non risulta. Non so quanti siano, ma credo non siano superiori a quelli che Starr ha speso in un anno per il procedimento relativo ai suoi accertamenti...

*FRAGALÀ.* Il nostro bilancio è diverso da quello degli Stati Uniti.

*SALVI.* Onorevole, le faccio semplicemente presente, poiché fa una citazione precisa, che a me ciò non risulta; ripeto che so che in un anno, per un'indagine meno complessa (è riportato da fonti di stampa, che forse saranno sbagliate), sono stati spesi 40 milioni di dollari. La giustizia costa e, quindi, si paga.

Per quanto riguarda i risultati, abbiamo impiegato 400 pagine a spiegare le ragioni per le quali riteniamo che, nonostante il recupero del 94 per cento del relitto, non sia possibile giungere ad un risultato definitivo. Abbiamo anche impiegato queste 400 delle 700 pagine ad illustrare specificatamente ciascuno degli elementi che hanno introdotto degli elementi di

dubbio su questi. Come lei potrà ben vedere (perché risultano non dalle valutazioni del pubblico ministero, ma da quelle dei collegi peritali che si sono succeduti) questi elementi riguardano anche in maniera sostanziale l'incertezza sulle modalità con le quali sono stati raccolti e valutati i primi dati materiali - per esempio le indagini sui frammenti e quelle sugli esplosivi - che non sono stati condotti da laboratori dell'autorità giudiziaria, e per altro aspetto, l'estrema difficoltà di ottenere dati radaristici affidabili.

Le faccio poi presente che si tratta di un evento che si è verificato a 3.400 metri di profondità; quindi, gli oggetti sono stati recuperati con grande difficoltà e alcuni di essi solo pochi anni fa.

FRAGALÀ. Mi ponevo il problema di come, in base a quanto da voi affermato a pagina 16, fosse mutato il quadro probatorio tra quando i frammenti erano pochi e i dati radaristici rari e quando tutto questo materiale è venuto alla luce.

PRESIDENTE. Onorevole Fragalà, la sua è una valutazione *ex post*. Nel momento in cui si è deciso di spendere per condurre indagini, si sperava che il risultato fosse diverso. Anche noi spendiamo soldi dei contribuenti e su molti punti della nostra inchiesta non siamo riusciti a raggiungere una verità. Aggiungo che oggi di AIDS si muore come dieci anni fa, ma non per questo tutti i denari spesi per la ricerca sono stati inutili. Aggiungo ancora che il più bel romanzo giallo italiano, dal titolo «Quel pasticciaccio brutto di Via Merulana», si chiude senza un colpevole.

FRAGALÀ. A pagina 15 avete scritto: «La procura della Repubblica di Roma scelse nella prima fase di questa istruttoria di non avvalersi di propri esperti, ma di utilizzare il lavoro della commissione appositamente costituita dal Ministero dei trasporti che fu presieduta da Carlo Luzzatti». Vorrei che mi spiegaste come interpretare questa vostra affermazione.

SALVI. Esattamente nei termini indicati, cioè non fu nominato un collegio peritale dalla procura della Repubblica che allora in fase di istruttoria sommaria seguiva le indagini. La nomina del primo collegio peritale avvenne solo successivamente. Siccome per le investigazioni sui disastri aerei è prevista la costituzione di una commissione tecnico-formale, formata dai migliori esperti (o almeno così dovrebbe essere) in grado di interpretare quel genere di disastri, credo, non essendo io il pubblico ministero che allora fece questa scelta, che il collega valutò che essendo già in corso una indagine svolta dalla commissione tecnico-formale composta da esperti radaristici forniti dall'aeronautica militare, da tecnici del Ministero dei trasporti, (quest'ultimo si avvaleva dei laboratori dell'aeronautica stessa, dei rapporti con la ditta costruttrice e di esperti delle agenzie di altri paesi che si occupavano di disastri aerei e che per di più seguiva un protocollo di indagine, quello fissato dalle norme in materia di disastro), fosse opportuno aspettare il risultato di questa indagine. Purtroppo, questa scelta si rivelò, ancora una volta con giudizio *ex post*, non soddi-



sfacente perché la commissione non giunse ad alcun risultato e quindi solo con quattro anni di ritardo fu possibile nominare un collegio peritale.

Vi dico con sincerità, questo problema del rapporto tra autorità giudiziaria e autorità amministrativa – ossia se quando vi sono competenze tecniche la prima si debba necessariamente sostituire alla seconda, in quali termini e in quale maniera – è molto interessante. Certo, l'esperienza successiva ci dice che probabilmente sarebbe stato meglio nominare subito un collegio peritale. D'altra parte se in qualunque incidente di volo si nominasse subito un collegio peritale invece di seguire il lavoro della commissione di indagine tecnico-formale, si potrebbero determinare problemi di interferenza. Sono scelte delicate, il collega allora ha fatto quella e forse l'avrei fatta anch'io.

FRAGALÀ. Ecco, desideravo sapere se questa affermazione aveva il senso di una critica oppure di una presa d'atto.

SALVI. No, assolutamente. Non mi sembra che sia espressa in senso critico. Si dice: «La procura della Repubblica scelse di utilizzare nella prima fase di questa istruttoria...». Anzi, viene spiegato: «Nel nostro paese infatti non esisteva nel 1980 e non esiste tuttora un organismo deputato stabilmente ad indagare sui disastri aerei come invece avviene in altri paesi». Segue poi tutta l'indicazione sul rapporto corretto che ha continuato ad esistere fino al 1984. Non vi era alcuna volontà polemica e mi dispiace che sia stata questa l'impressione. Ripeto, forse quella scelta l'avrei fatta anch'io.

FRAGALÀ. Vorrei ci chiariste, se possibile, un aspetto alquanto oscuro della vicenda che riguarda la prima fase delle indagini, quella diretta dal Giudice istruttore Bucarelli. Immagino sappiate che davanti a questa Commissione, presieduta dal senatore Gualtieri, sono stati auditi sia il sottosegretario dell'epoca, prima che si facesse la campagna per il recupero, Giuliano Amato, sia il dottor Bucarelli. Durante l'audizione sono venuti fuori, naturalmente ho qui tutti gli estremi, ma cito a memoria, due contrasti, il primo riguardava anzitutto il problema delle fotografie che il sottosegretario Amato sostiene che il dottor Bucarelli avesse in suo possesso e che gli avrebbe mostrato, quelle di una precedente operazione condotta dagli americani per la ripresa fotografica del fondale ove erano adagiati i pezzi del relitto. Addirittura, di una traccia di una specie di sottomarino cingolato che camminava sul fondo. Su questo aspetto, e proprio in relazione ad una affermazione che Amato ha più volte ribadito in questa sede, il dottor Bucarelli dinanzi alla Commissione ha tenuto una ferma chiusura di diniego.

Il secondo contrasto riguardava questa vicenda: il direttore del servizio di sicurezza, ammiraglio Martini, ci ha posto, e aveva posto anche al sottosegretario Amato, il problema della scelta che si fece allora della società IFREMER per il recupero, sostenendo che questa società fosse controllata dai servizi segreti e che il servizio di sicurezza italiano poneva

molte riserve su tale scelta. Il sottosegretario Amato, venuto in questa sede, ha dichiarato che la scelta fu fatta dal dottor Bucarelli, che non l'avevano fatta loro, ma che l'avevano subita. Poi voi sapete che nel sequestro delle carte Cogliandro vi è un ulteriore elemento su una informativa dei servizi che per la scelta della società IFREMER, fu pagata una tangente di un miliardo di lire. Ora, rispetto a questi tre problemi, che non sono di piccola portata per il depistaggio e per i motivi dei depistaggi di cui noi ci occupiamo, gradirei sapere, al di là anche della questione strettamente giudiziaria, o del fatto di dire che se ne occupa Perugia o Milano, qual è la vostra opinione su questi tre delicatissimi momenti dell'indagine precedente.

*SALVI.* Innanzitutto nella requisitoria abbiamo dato conto anche dei due aspetti da lei indicati. Effettivamente dai video del lavoro effettuato dalla nuova società, sono emerse tracce non attribuibili né ad eventi naturali né ad eventi umani conosciuti (o, almeno, non siamo riusciti ad attribuirli). Quindi ci sono in zone particolarmente delicate del recupero delle tracce che sono diverse da quelle lasciate dai trattorini della Ifremer e che appaiono tracce non naturali; non vi è però nessun elemento di prova relativo a quando, come e da chi possano essere state effettuate. Considerate che le conoscenze necessarie per scendere alla profondità di 3.400 metri – che poi con il tempo naturalmente sono cresciute, perché in questa materia ci sono degli sviluppi continui e rapidi – nel 1980 erano a disposizione di pochissimi organismi e comunque si richiedevano (abbiamo potuto verificarlo) presenze sul posto molto lunghe, molto complesse, con avvisi ai naviganti, con rischi per la navigazione, il che fa ritenere molto difficile che sia stato possibile effettuare queste operazioni di individuazione del punto sottomarino e poi di ricerca senza che ciò in qualche maniera affiorasse. Però c'è questo dato di fatto, che è un dato di fatto obiettivo.

Anche sulla IFREMER è stata condotta una attività di indagine nei limiti in cui è possibile, perché certamente non è possibile pretendere di chiedere la collaborazione della Francia per accertare quale sia l'attività dei loro servizi segreti. Comunque è stata svolta un'attività di indagine da cui non è risultato nulla di anomalo nella modalità di condotta della Ifremer, a parte alcuni aspetti relativi alla modalità di conduzione in alcuni giorni delle ricerche; in ogni modo, nulla di significativo. Successivamente, però, ammaestrati dall'esperienza delle polemiche sull'Ifremer, la scelta del sistema utilizzato per effettuare il recupero è stata molto condizionata dalla possibilità di controllo continuativo delle attività che avvenivano sott'acqua. Quindi si è scelto il sistema del mezzo non presidiato, cioè senza uomini a bordo, proprio perché questo operava dalla nave, quindi sotto il diretto controllo del personale dell'ufficio, e attraverso una registrazione assolutamente continuativa di tutte le operazioni che era indispensabile, perché essendo guidato dalla nave non poteva essere interrotta da parte di chi stava sopra la visione e quindi la contestuale registrazione. Questo elemento è stato, insieme a quello della sicurezza del

personale operante e a ragioni di costo, uno di quelli che ha portato a scegliere quest'altra ditta rispetto alla prima.

Per quanto riguarda Cogliandro, dovete tenere conto che in generale quelle informative – che sono molto brutte; le avrete lette sicuramente – il Cogliandro ha detto di averle avute da una seconda persona che sarebbe il giornalista Senise, il quale ha detto di aver raccolto queste voci in ambienti vari. La mia impressione è che più che una vera e propria raccolta di informazioni, quindi di materiale utile dal punto di vista informativo vero e proprio, fosse una raccolta di materiale utile per attività di tipo diverso.

FRAGALÀ. Come è normale.

SALVI. Come può capitare. Ripeto, noi non siamo competenti a valutare questi aspetti. Circa le notizie riferite a vari fatti di nostra competenza, abbiamo potuto verificare che si trattava più che altro di attività di disinformazione, cioè si fornivano elementi che poi potevano essere utilizzati...

PRESIDENTE. Basti pensare che sulla dinamica di Ustica ci sono almeno tre versioni diverse.

SALVI. Quindi Cogliandro rientra in quella vicenda di cui parlavo prima, molto preoccupante, ma per ragioni diverse, per il fatto che un servizio di informazioni innanzitutto avesse un capocentro che lavorava in quella maniera, un capocentro di Roma, che vuol dire il punto nodale dell'attività informativa, e poi che una volta andata in pensione, questa persona, che evidentemente aveva delle sue fonti informative, continuasse a lavorare non per conto dello Stato, ma per conto di un soggetto singolo.

FRAGALÀ. E sul contrasto Amato-Bucarelli?

SALVI. Come le ho detto, le fotografie non risultano, però certamente le tracce risultano.

FRAGALÀ. Quindi ha ragione Amato.

SALVI. Non lo so, perché non so che cosa Amato abbia visto. Quelle fotografie non ci sono, né risulta che qualcuno le abbia prese, però certamente delle tracce anomale (che non so se corrispondano a quelle cui si riferisce Amato) nel fondo ci sono.

FRAGALÀ. Voi avete esaminato lo scenario internazionale, il problema della pista libica e il problema dei depistaggi. Adesso vorrei chiedervi se avete esaminato un altro aspetto che riguarda questo tema, quello legato al fatto che in un altro grande delitto politico o di matrice politica del 1980 (il primo dei tre delitti) vi fu un clamoroso depistaggio di un

certo tipo. Sto parlando del delitto Mattarella del 6 gennaio del 1980, allorché una telefonata arrivò al giornale «L'Ora» di Palermo dicendo: abbiamo vendicato i camerati uccisi ad Acca Larentia. Naturalmente, era una telefonata che allora né il giornalista de «L'Ora» di Palermo né altri a Palermo capì, perché nessuno capiva che cosa era Acca Larentia e che cosa poteva essere un'azione di vendetta rispetto ad un episodio di terrorismo politico ai danni di due giovani del Fronte della gioventù avvenuto a Roma due anni prima. Ebbene, voi sapete che quel depistaggio - che poi è stato accertato essere un depistaggio - serviva ad attribuire un delitto di natura politica, come l'uccisione del presidente Piersanti Mattarella, ad estremisti di destra, guarda caso a Fioravanti, che addirittura - secondo depistaggio di quel delitto - il servizio segreto rappresentò in un *identikit*, tramite il quale poi si convinse la vedova Mattarella che quell'*identikit*, che corrispondeva a Fioravanti, fosse effettivamente quello dell'assassino del marito che aveva sparato in quella mattina del 6 gennaio. Questo depistaggio è identico a quello fatto per Ustica sull'altro estremista, Affatigato, ed è identico al terzo depistaggio su Bologna, sempre ai danni di estremisti di destra. Soltanto che per questi ultimi due depistaggi, come voi avete scritto, si sono individuati dei responsabili nei servizi segreti militari che sono stati addirittura sottoposti ad inquisizione giudiziaria; il primo depistaggio invece andò avanti per anni ed anni e addirittura convinse anche il giudice Falcone a mettere la firma su quella famosa requisitoria con cui si chiedeva il rinvio a giudizio per Fioravanti e soltanto nel dibattimento di primo grado si poté appurare che Fioravanti non c'entrava niente con il delitto Mattarella, come doveva essere chiaro fin dall'inizio.

Quindi, vi sono stati tre depistaggi tutti identici come metodologia e come attribuzione di responsabilità ad una determinata area politica; addirittura quello di Bologna e quello di Mattarella individuavano entrambi nel Fioravanti l'autore di questi delitti. Ebbene, la Commissione stragi rispetto a questi depistaggi ha esaminato una serie di atti. Il primo di essi è quello che il giudice Priore è riuscito a sequestrare a Forte Braschi: il famoso verbale supersegreto riservatissimo del C.I.I.S, della riunione del Comitato interministeriale di sicurezza del 5 agosto 1980 - tre giorni dopo la strage di Bologna - in cui l'onorevole Bisaglia, l'onorevole Formica, Zamberletti, eccetera, sostengono di aver avuto delle informative precise da parte di servizi segreti stranieri (addirittura dal Ministro degli interni socialdemocratico tedesco, Baum) secondo cui l'attentato di Ustica e quello di Bologna avevano la stessa matrice, e cioè erano stati i libici; tesi che poi fu ripresa da Zamberletti nel suo famoso libro e che fu ripresa altresì in una audizione della Commissione stragi dal prefetto Vincenzo Parisi, già capo dei nostri servizi di sicurezza. Ebbene, questo verbale segretissimo fu tenuto tale per 16 anni e addirittura, alla fine di questo verbale, si disse tra i presenti: non se ne deve parlare ai magistrati.

Voi sapete che abbiamo chiamato tutti i presenti a quella riunione e tutti hanno detto di non ricordare nulla, di avere dimenticato tutto, di non sapere e di non ricordare nulla su quel problema della pista libica. Quindi, noi abbiamo acquisito tutta una serie di elementi: un rapporto stilato per il

giudice Salvini dal capitano Giraudo in cui si descrive come il Ministero dell'interno avesse organizzato la costituzione fittizia di una fantomatica associazione segreta eversiva di destra denominata «Ordine nero» proprio allo scopo di mettere delle bombe e fare delle provocazioni. Inoltre, abbiamo ritrovato una pagina dell'agenda di Santovito, anche lui direttore del Servizio di sicurezza, in cui si parla di organizzare dei depistaggi.

PRESIDENTE. Scusi, «Ordine nero» nel 1980?

FRAGALÀ. No, lo abbiamo trovato adesso.

PRESIDENTE. Quello è del 1974.

FRAGALÀ. Sì, è comunque precedente al 1980. Abbiamo ritrovato, come dicevo, una pagina dell'agenda di Santovito sui depistaggi organizzati ai danni della Destra. Poi il capo di un Servizio sostiene di inviare delle veline alla stampa per attribuire le stragi, le bombe, eccetera, al mondo dell'eversione di destra in modo da far passare la cosa più facilmente nell'opinione pubblica e nella stampa.

Ancora: abbiamo letto il famoso rapporto del generale Roberto Jucci sul noto caso, che è lo scenario ultimo prima della strage di Ustica. Jucci sostiene cioè che per un anno, su mandato dell'allora presidente del Consiglio Cossiga, era stato a Tripoli presso i suoi amici dei servizi libici, Jallud e compagni, e aveva cercato di bloccare la reazione dei libici rispetto a due richieste fondamentali che il dittatore libico voleva imporre all'Italia: la visita ufficiale e l'autoattribuzione o comunque la richiesta di sopportare l'attribuzione da parte delle autorità italiane della scomparsa dell'Iman e della sua uccisione, di cui era stato chiaramente autore Gheddafi. Ancora Jucci ci parla di quello che ha riferito poco fa il presidente Gualtieri: i nostri Servizi, su pressione dei Servizi libici, avevano dato la lista dei fuoriusciti che erano stati uccisi a casa fra l'aprile, il maggio e i primi di giugno del 1980. Poi dice Jucci: alla fine non ho potuto più resistere su questa posizione e ho dovuto abbandonare il campo, e succede quello che succede.

Ora, rispetto a tutto questo pongo un quesito che ha un preciso significato politico, al di là di questi elementi che sono anche elementi probatori dal punto di vista giudiziario. Voi non avete pensato al delitto Mattarella, altrimenti ne avreste parlato.

SALVI. Sì, ci abbiamo pensato.

FRAGALÀ. Sì, ma non avete analizzato il tipo di depistaggio per fare il raffronto o il confronto con i due depistaggi di Ustica e di Bologna.

La mia domanda è la seguente: rispetto a tutti questi dati, è possibile ritenere che il Governo italiano sapesse tutto. Abbiamo appreso, sempre da Martini, da Parisi e da tutti gli altri, che il Governo aveva «l'amante libica la moglie americana», che aveva la politica estera del doppio bina-

rio, che addestrava i piloti libici e addirittura forniva ai libici le attrezzature di elusione del sistema radar italiano, eccetera. Mi chiedo: è possibile, alla luce di questa politica del doppio binario, che il Governo italiano sapesse tutto, come risulta dal verbale del CIIS del 5 agosto 1980, e avesse invece dato ordine ai Servizi di organizzare e creare i depistaggi una volta per il delitto Mattarella sul solito Fioravanti, una volta su Affatigato, un'altra volta su Bologna, ancora su Affatigato e Fioravanti, perché non potevamo rischiare una compromissione, ma soprattutto il Governo italiano non poteva confessare questi rapporti economici intensissimi con la Libia. Il problema della FIAT, quello dei denari prestati, e via dicendo, che avevamo con la Libia, e quindi scoprire il fianco rispetto ad una censura gravissima della comunità occidentale, della comunità NATO e degli stessi Stati Uniti d'America.

SALVI. Signor Presidente, noi abbiamo esaminato la vicenda dell'omicidio di Piersanti Mattarella e l'abbiamo anche posta in correlazione con un'altra operazione di depistaggio, che lei, signor Presidente, non ha citato, che è quella che va sotto il nome di «terrore sui treni», che si svolge successivamente. Certo, abbiamo anche valutato la possibilità, anche se in maniera del tutto incidentale, delle indicazioni di Fioravanti e Mambro, tenuti presenti anche gli spostamenti fatti da Palermo, Roma, Bologna, in quel periodo.

Non abbiamo affrontato espressamente la vicenda Mattarella perché prima di tutto è ancora *sub judice*, ed è molto complessa. Certamente, qualora quelle fornite fossero indicazioni false, quella cioè del coinvolgimento di Fioravanti nell'omicidio, dovrebbe riflettersi molto seriamente sui collegamenti con l'operazione «terrore sui treni» successiva, nonché su tutto quanto si verifica in quel periodo. Questo però - ripeto - è ancora *sub judice*. Allora furono individuati, a parte quegli elementi che lei indica, furono individuati elementi diversi, anche documentali, come la presenza di De Francisci a Palermo in quei giorni, e altri elementi. È una vicenda estremamente complessa, indubbiamente però la nostra ottica era quella di valutare se fosse possibile da questo dedurre elementi utili per l'individuazione delle cause e dei responsabili del disastro aereo. Quindi, questo ragionamento va ricompreso in quello che abbiamo fatto più in generale sull'attività di depistaggio su Affatigato, in genere su questi soggetti di estrema Destra, in particolare su quello che lei riferiva a proposito di Bologna come anche sull'operazione successiva «terrore sui treni». Però, occorre tenere presente che di questi aspetti si è lungamente occupata l'autorità giudiziaria di Bologna che li ha affrontati anche sotto il profilo delle ragioni del possibile depistaggio.

Per ciò che concerne poi gli accertamenti sulla condotta delle autorità politiche, non posso che rifarmi a quello che abbiamo già detto, cioè indubbiamente non vi fu un'attenzione sui fatti di Ustica, se non per quella annotazione in un verbale della riunione del Consiglio dei ministri. La nostra valutazione è che, qualora vi fosse stata un'informazione completa

delle autorità politiche, questo sarebbe risultato non solo dai verbali della riunione del Consiglio dei ministri ma anche da altri documenti.

Vorrei fare poi una sola osservazione incidentale, che non riguarda questo fatto e della quale sono a conoscenza per altra via, per le indagini che ho svolto in passato. La vicenda di Ordine nero sin da allora pose dei gravi dubbi, tanto che ci fu anche un'inchiesta interna all'estrema destra sugli attentati di Ordine Nero. Non va però sottovalutato, se si vuole avere una visione reale della situazione dell'epoca e di come si inseriscono gli eventuali fatti di depistaggio, che contemporaneamente agli attentati dubbi, cioè rivendicati con sigle varie, ce ne sono altri dello stesso tipo compiuti sicuramente da soggetti dello stesso ambito. Questo è molto importante, anzi a mio parere è indispensabile per capire l'eventuale interazione che può esservi stata fra fenomeni disinformativi e di condizionamento della vita politica con la situazione reale.

Questo ci porta subito a Bologna 1980, ed in particolare alla sentenza delle sezioni unite della Cassazione, che ha annullato la sentenza della Corte d'appello di assoluzione di Fioravanti e Mambro, proprio nel riconoscimento dell'esistenza nel 1980 di un progetto stragista all'interno dell'estrema destra ricavabile da elementi processualmente accertati.

PRESIDENTE. È un punto che esponete nuovamente nella requisitoria.

SALVI. Noi vi prendiamo spunto perché è molto importante sotto il profilo della motivazione del nostro provvedimento. Riteniamo che dobbiamo affrontare alcuni aspetti che appaiono non di competenza dell'autorità giudiziaria, come la ricostruzione di un momento politico, però pensiamo che possiamo farlo non con lo strumento dello storico, ma esclusivamente con quello del giurista, quindi utilizzando la sentenza delle sezioni unite, che ha ritenuto utilizzabile quella ricostruzione di contesto perché effettuata con quegli elementi. Io penso che ciò sia molto importante per il lavoro svolto.

FRAGALÀ. Comunque, il nostro codice di rito prevede anche l'istituto della revisione, che per ora è di grande attualità, quindi non attacchiamoci a «maniglie» deboli!

Ad un certo punto, come lei ha detto adesso, come punto di correlazione a favore dell'ipotesi del collegamento tra l'abbattimento del DC9 e la strage di Bologna, a pagina 458 della requisitoria, arrivate a questa – secondo me singolare – conclusione: «nella parziale coincidenza del tipo di esplosivo rilevato sui reperti del DC9 con quello confezionato per utilizzare l'ordigno fatto esplodere a Bologna e per il quale sono stati condannati con sentenza definitiva Valerio Fioravanti ed altri». Poi, in un secondo punto, scrivete ancora: «in quanto è risultato in diversi procedimenti» (segue la citazione delle sentenze) «circa l'esistenza nel 1980 di un'area della destra eversiva che ricomprendeva tra gli strumenti di lotta politica anche il ricorso a stragi indiscriminate. Si badi che questi elementi

non sono di ricostruzione storico-politica ma basati saldamente su fatti aventi dignità di prova»; cioè sulla sentenza – concludo io – più che sui fatti.

PRESIDENTE. Non ho capito perché lei afferma che si basano più sulla sentenza. Si basano su fatti riportati dalla sentenza.

FRAGALÀ. No, perché qui si dice: «è ben riepilogato nella sentenza di primo grado e in quella delle sezioni unite della Corte di cassazione». Quindi non indicano i fatti ma la sentenza. Ho letto la sentenza e non ho ritrovato questi fatti.

Allora, voglio rivolgere ai nostri ospiti la seguente domanda: questo tipo di accostamento sembra voler dire, fra le righe, che se è stata una bomba ad aver abbattuto l'aereo ad Ustica, allora il fatto è da ascrivere all'estrema destra, poiché storicamente in quel periodo questa aveva progetti stragisti. Mi domando quale sia il senso tecnico-giuridico di questa affermazione dal punto di vista del riferimento probatorio e vi chiedo di spiegarmelo.

SALVI. Mi pare di aver già risposto. Non lo diciamo tra le righe, ma in modo palese, che una delle possibili ipotesi su cui abbiamo lavorato è questa. Poi abbiamo lavorato anche su altre ipotesi e in varie direzioni.

Certamente lei non può sottovalutare il fatto, innanzitutto, che c'è una sentenza emessa dalle sezioni unite (anche se poi potrà essere sottoposta a giudizio di revisione, per carità). Inoltre, ricordo molto bene, per la verità, la ricostruzione che la sentenza fa di tutti i passaggi relativi alle ragioni per le quali si ritiene che vi fosse questo progetto stragista.

FRAGALÀ. Sono l'autore dell'interrogazione sul famoso tumore del testimone d'accusa contro Fioravanti. Dopo quindici anni il Ministro ha ammesso che quel tumore era inesistente e che quel signore, Massimo Sparti, fu liberato.

PRESIDENTE. Onorevole Fragalà, noi abbiamo fatto un lungo seminario e abbiamo acquisito una serie di elaborati dei nostri consulenti, uno dei quali, preparato dal dottor Galli, addirittura criticava una mia proposta di relazione nella parte in cui – secondo il dottor Galli – avevo sottovalutato il quadro indiziario che reggeva quella sentenza. Quindi, abbiamo documenti interni alla Commissione che nell'ambito dell'opinabilità...

FRAGALÀ. Abbiamo anche la consulenza del magistrato De Paolis.

PRESIDENTE. Nella relazione mi ero riferito a quella consulenza; in questa legislatura ne ho acquisita una di segno in parte diverso.

SALVI. Per concludere, vorrei chiarire che noi abbiamo condotto l'indagine pensando ad Ustica.



FRAGALÀ. Gli accostamenti che sto citando li avete fatti voi, non io.

SALVI. Sì, ma gli accostamenti li abbiamo fatti pensando ad Ustica e partendo da quello che riteniamo probatoriamente accertato. Non credo che si possa poi partire da questo per rivedere gli altri fatti, perché non l'abbiamo fatto con quell'ottica. Quindi, penso che se ciò si dovesse fare, bisognerebbe partire con ben altro approfondimento rispetto a quello che noi abbiamo dedicato alla revisione del giudizio su Bologna. Noi abbiamo - e non possiamo fare diversamente - considerato una sentenza della Cassazione che afferma dei fatti che per noi costituiscono prova.

FRAGALÀ. Un'ultima domanda. A pagina 229 della requisitoria avete scritto: «l'ipotesi che il DC9 sia stato colpito da missili è dunque priva di supporto probatorio per ciò che concerne gli elementi desumibili dall'esame del relitto». Allora, è vero che il relitto parla, cioè è vero che avere il 94 per cento dei residui del relitto vi porta a questa affermazione, che mi pare categorica, nel senso che esclude l'ipotesi del missile.

A pagina 404, poi, avete scritto: «l'esplosione all'interno dell'aereo in zona non determinabile di un ordigno è dunque la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro. Certamente, invece, non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una testata». Queste due affermazioni portano a rilevare, dalla vostra intera requisitoria, alcune certezze ferme che potrebbero portare ad una conclusione univoca. Perché, invece, nella vostra esposizione, sia della settimana scorsa sia in questa occasione, la rappresentazione è di assoluta incertezza su tutte le cause possibili del disastro?

SALVI. Onorevole Fragalà, noi abbiamo diviso l'esposizione in due parti: i dati ricavabili dal relitto e quelli ricavabili dal radar. Come ho detto la volta precedente il problema è quello dell'integrazione dei due diversi tipi di informazione. Quindi se dovessimo badare ai dati radar avremmo una certezza di tipo opposto; se dovessimo badare ai soli dati del relitto avremmo quella. È per questa ragione che sia la volta precedente che questa ribadiamo questo elemento di incertezza, che d'altra parte - ripeto - abbiamo lungamente e dettagliatamente rappresentato.

FRAGALÀ. Per quanto riguarda i dati radar, siete in grado di affermare che al momento del disastro non vi erano tracce di aerei attorno al DC9-Itavia per almeno 50-60 miglia? C'è il problema dei famosi nove minuti.

PRESIDENTE. La conclusione a cui loro giungono è molto probabile: sulla base dei tracciati radar, nel luogo e nel momento del collasso, la traccia del DC9 è interferita da una traccia ortogonale di un aereo molto veloce che lascia i due *plots* noti e probabilmente qualche altro *plot* all'interno dello sciame. Ho capito bene?

SALVI. Sì, è la nostra ipotesi.

FRAGALÀ. Siccome quando c'è stata l'audizione sui tracciati radar è stato affermato dai consulenti che negli ultimi 8-9 minuti di volo non vi sono tracce di aerei secondi o terzi rispetto alla traccia dell'aereo dell'Itavia, volevo sapere da quali elementi nasce questa diversa interpretazione.

SALVI. Non è una diversa interpretazione. I periti che voi avete audito avevano avuto un incarico diverso da questo e hanno espressamente rifiutato – come è scritto nella loro relazione – di esprimere una posizione su questo aspetto. Loro hanno esclusivamente esaminato i dati relativi agli altri elementi, diversi da questi.

Siccome noto – mi dispiace dirlo – una sorta di pregiudizio riflesso rispetto al nostro lavoro, posso anche dire che quei periti che lei ha citato hanno affermato la presenza di aerei, o meglio l'interpretabilità di tracce intorno al DC9, come derivanti dalla presenza di aerei reali. Invece noi l'abbiamo escluso nella requisitoria; noi invece abbiamo ritenuto, rispetto a quei periti (il cui lavoro evidenziava due tracce correlabili con i punti meno 17 e meno 12, a formare la traccia di un aereo che si andava a riconnettere con la vicenda del DC9, che loro affermavano essere generati da un aereo), che quelle tracce fossero dipendenti da effetti dei lobi laterali.

FRAGALÀ. Questo è quanto lei ha affermato la volta precedente e da qui nasce la mia domanda: com'è possibile che su elementi che non dovrebbero avere più opinabilità invece vi è questo contrasto netto?

SALVI. Se volete lo rispiego, sarei molto contento di farlo, ma abbiamo spiegato in 200 pagine le ragioni per le quali riteniamo che è possibile interpretare i *plots* meno 17 e meno 12 e quelli successivi come derivanti da anomalie del radar soltanto a prezzo di forzare, molto oltre i limiti teoricamente individuati dai periti, le modalità di funzionamento del radar. Abbiamo anche individuato le ragioni per le quali riteniamo che quei limiti, individuati in via teorica, siano sbagliati, perché è stata considerata della documentazione incompleta; se si fosse considerata la documentazione completa alcuni di quei dati sarebbero stati ancora più anomali.

Ciò nonostante noi accettiamo per buona tale ricostruzione, accettiamo per buoni i parametri teorici che sono stati fissati, ma questi parametri teorici sono violati nell'interpretazione di questi dati. Abbiamo anche scritto che siccome noi non siamo dei tecnici radaristici non sappiamo se quelle interpretazioni sono giuste o sbagliate; sappiamo solo che dal punto di vista logico non sono coerenti, perché violano i presupposti di fatto e i presupposti logici che erano stati indicati nelle premesse.

PRESIDENTE. Tutto ciò è scritto con grande chiarezza e lo avete ben spiegato.

Volevo ora fare un'osservazione: data la dinamica del collasso, se ci fosse stata un'esplosione interna, il luogo più probabile sarebbe stato la *toilette*, perché è il posto più vicino all'attacco del motore destro. Voi invece escludete un'esplosione della *toilette*.

SALVI. Ciò lo riteniamo non soltanto sulla base di valutazioni nostre, ma perché tutti i collegi serventi rispetto a quello principale, compreso quello esplosivistico che ha avuto un incarico specifico, escludono che nella *toilette* vi sia stata un'esplosione.

FRAGALÀ. Poi c'è la questione della bambola nella cabina di pilotaggio.

SALVI. Esattamente. Quindi ci sono contrasti che noi non riusciamo a superare.

MANCA. La maggior parte delle mie domande è superata sia dai quesiti posti dal senatore Gualtieri sia da quelli posti dall'onorevole Fragalà. Comunque, prima di porre qualche domanda, vorrei partecipare ai pubblici ministeri alcune considerazioni da me fatte quando ho finito di leggere – le ho lette tutte, senatore Gualtieri – le 800 pagine della requisitoria.

In primo luogo ho riconosciuto e continuo a riconoscere che al di là di tutto, della quantità o della qualità del lavoro, delle difficoltà di acquisire familiarità con un mondo non solo molto tecnico ma per certi versi anche atipico come quello del volo, bisogna certamente sottolineare e riconoscere con favore soprattutto l'impegno e – può darsi che voi non lo accettiate – il coraggio giuridico che ha caratterizzato tutta l'opera. Infatti, dobbiamo riconoscere (perché siamo tutti uomini) che nella vicenda di Ustica non era facile non essere influenzati, anche se si è giudici esperti, dalle tesi portate avanti in tanti anni dai *mass media* e dalle convinzioni, che sembravano assolute, da parte di una larghissima parte dell'opinione pubblica.

Mi riferisco, ad esempio, alle certezze che sembravano acquisite sull'esistenza di un cielo infuocato di altri aerei, quasi da far invidia alla battaglia di Inghilterra, oppure alla sicura connessione tra il giorno del disastro di Ustica e quello della caduta del Mig libico, oppure alla manomissione – data per certa – dei dati radar del sito di Marsala, oppure all'ipotesi del missile (ho quintali di giornali che dicono che certamente l'aereo è caduto per effetto del missile quando ciò è adesso escluso, lo si voglia dire direttamente o indirettamente, quasi al 100 per cento).

Detto questo, debbo riconoscere che bisogna avere capacità, forza d'animo e coraggio per poter scrivere quella requisitoria in cui praticamente si abbattono tutti questi miti e questi teoremi che hanno convinto il 99 per cento degli italiani, compresa mia figlia, che la causa della perdita del DC9 fu un missile; tutti gli italiani per 18 anni sono stati convinti, per effetto dei *mass-media*, che si è trattato di un missile.

GUALTIERI. L'Aeronautica per prima ha contribuito a creare questa situazione!

MANCA. Qui non siamo in Commissione difesa, presidente Gualtieri; in quella sede tra me ed il presidente Gualtieri è istituzionalizzato un simpatico dibattito, qui invece qui c'è una situazione un po' diversa, altrettanto simpatica.

Veniamo ora alla prima domanda e cercherò di fare in fretta anche se vorrei soddisfare esigenze che si accumulano da mesi; d'altra parte il caso è così clamoroso e per certi versi scandaloso che è bene che un commissario approfondisca dei dubbi. A pagina 15 della parte prima della requisitoria si legge che i pubblici ministeri hanno guardato con spirito aperto ai contributi delle parti private, rilevando che molto spesso proprio dagli elaborati tecnici dell'una o dell'altra parte sono venuti aiuti molto rilevanti, pur dopo le perizie disposte dall'ufficio. Ecco, ci potete dare qualche esempio di questi contributi? Direi che quelli più significativi sono venuti dalla parte imputata, cioè mi riferisco al perito Giubbolini.

SALVI. Lei citava Giubbolini che ha fatto un lavoro molto interessante sui dati radaristici. Però, ad esempio, le parti civili hanno fatto un lavoro altrettanto interessante sulla ricostruzione del punto di caduta del DC9, ricostruendo al contrario la rotta di caduta dei frammenti a partire dal punto di rinvenimento in mare e utilizzando una strumentazione a mio parere più sofisticata rispetto a quella impiegata dai periti. Quindi, effettivamente dei contributi vi sono stati da una parte e dall'altra.

Devo dire che qualche osservazione siamo riusciti a tirarla fuori persino noi, ad esempio quella sull'errata localizzazione spaziale delle coordinate del radar rispetto al nord geografico e non al nord magnetico che abbiamo individuato attraverso l'esame delle carte e dei documenti.

MANCA. Ricordo male oppure Giubbolini ha dato un notevole contributo per interpretare quegli echi che sono comparsi attraverso Siena?

SALVI. Su questo c'è stata una forte divergenza interpretativa tra parti civili e consulenti degli imputati. I periti del giudice istruttore si erano orientati per una interpretazione nettamente favorevole alla presenza di un secondo aereo nella rotta del DC9. Noi abbiamo ritenuto che molte delle anomalie individuate dai periti non fossero interpretabili come echi di un aereo effettivo.

PRESIDENTE. Di un aereo che volava nascosto.

SALVI. Sì, però purtroppo non è tutto così semplice, perché dobbiamo anche dire che nonostante l'interpretazione fosse più favorevole agli imputati, per dirla in termini molto semplici, rimangono alcuni dati non interpretabili. Per alcuni di questi è stata offerta da parte dei consulenti degli imputati una prospettazione che va però veramente molto al

di là dei limiti teorici ammissibili. In particolare, l'allungamento dell'impulso che dovrebbe ammettersi per poter riconoscere che alcuni punti paralleli alla rotta del DC9 non sono generati da un altro aereo ma da riflessi anomali dello stesso derivanti appunto dal meccanismo particolare di funzionamento del radar Marconi. Si richiede cioè di superare di molto questi limiti.

Poi rimane un dato di fatto: almeno uno di questi *plot* risulta visto anche dai radar militari. Qui allora dovremmo avere una coincidenza, e qui purtroppo le coincidenze sono tante, di un'anomalia del radar di Ciampino che determina un'eco in un certo punto, che però viene visto anche da radar che sicuramente quell'anomalia non hanno.

Quindi, in conclusione, per rispondere alla sua domanda, riteniamo che la rotta del DC9 presenti anomalie molto superiori rispetto a quelle di qualunque altro aereo che vola quella sera. È possibile interpretare la maggior parte di queste secondo i meccanismi di funzionamento del radar quali ipotizzati dai collegi peritali che si sono succeduti, però solo a prezzo di forzarne gli strumenti interpretativi; ciò nonostante alcuni fatti rimangono inesplicati.

MANCA. Mi si consenta solo una constatazione tecnica: di tre radar si dà più rilevanza a quello più vecchio e meno ai due più nuovi; il radar Marconi era il più vecchio, il Selenia e quello di Marsala i più nuovi. Non mi riferisco solo al fatto di Siena, perché Marsala non vedeva fino a Siena.

SALVI. Anche su questo ci siamo posti il problema del perché il radar Selenia non dovrebbe aver visto le cose che ha visto il radar Marconi. Per questo dicevo l'altro giorno che è importante la relazione Pratis. Innanzi tutto, vi sono delle ragioni per le quali il Selenia potrebbe non aver visto e sono relative alla diversa portata sia in altezza che in distanza dei due radar. Per esempio, noi sappiamo con certezza che una delle tracce cosiddette «PR», cioè quelle che non hanno la risposta del *transponder*, del secondario, e che si è cercato di interpretare come tracce anomale del radar di Ciampino, quindi Marconi e Selenia assemblate, corrispondono invece ad un aereo reale che è poi atterrato a Pratica di Mare. Ora questa traccia viene vista in prevalenza dal Marconi e in maniera molto saltuaria dal Selenia e cioè dal radar più moderno, per cui evidentemente dipende dal luogo e dalle condizioni in cui si trova l'aereo, l'oggetto o il bersaglio rispetto al radar, se l'uno o l'altro dei due radar lo vede di più.

Dicevo che la relazione Pratis è importante per capire questo, perché nella Pratis, nella parte omessa della documentazione, quella cioè che non abbiamo mai avuto e che come pubblici ministeri abbiamo visto a giugno di questo anno, si riproduce una situazione molto simile a quella del 1980. Ciò non è irragionevole perché voi dovete sempre tener presente (cosa cui noi siamo arrivati con molta difficoltà a capire con il tempo) che il radar di Marsala funziona con una logica completamente diversa da quella di Ciampino, per cui se la visione che, al limite massimo di portata, il radar

di Marsala ha avuto dell'aereo ipotizzato attaccante è stata tale da non consentire la correlazione - secondo i parametri automatici di correlazione di cui il radar dispone, e che sono diversi da quelli di Ciampino, di un aereo non dotato di *transponder* - questo aereo non è stato registrato perché non ha dato luogo ad una traccia ma soltanto a dei ritorni radar che potevano essere visti dagli operatori ma che non necessariamente erano registrati. Di questo avremo, secondo la nostra ipotesi, una conferma nei dati radaristici della Pratis che non sono allegati alla relazione, perché ci sembra di capire che l'aereo attaccante simulatamente nel 1989 viene visto e considerato una traccia da Marsala solo perché vi sono delle azioni manuali a *consolle* da parte degli operatori che correlano, da parte loro, dei ritorni *radar* che altrimenti non sarebbero correlati.

Pertanto, abbiamo ritenuto che, se non vi fossero state queste azioni manuali a *consolle* e se non ci fosse stata la trasmissione in automatico da Licola dei dati - non c'era nel 1980 - visti da Licola stessa, Marsala non avrebbe visto se non dei punti, dei ritorni singoli, saltuari e non correlati tra di loro; non avrebbe registrato la traccia. Di conseguenza, molta importanza avrebbe assunto il disporre del DA1 di Licola, cioè del documento di Licola nel quale gli operatori manuali del sito fonetico manuale di Licola stessa annotavano ciò che avevano visto, perché loro dovrebbero aver visto. Purtroppo, il DA1 è stato soppresso e i dati che furono trasmessi con il telex successivamente sono diversi da quelli che risultano dalle conversazioni telefoniche; da esse risulterebbe la presenza di un altro aereo. Anche di ciò abbiamo dato ampia contezza nella requisitoria, cercando di ricostruire anche la traccia sulla base di *plots* che vengono indicati nei plottaggi inviati telefonicamente e che sono diversi da quelli inviati con la trascrizione del DA1 soppresso. Vi è una traccia di un aereo parallelo al DC9, che non è correlabile all'*Air Malta*, che segue a dieci minuti di distanza e che invece veniva poi correlato a questo.

Spero di essere stato chiaro.

MANCA. È stato chiarissimo e ciò conferma tutto l'aspetto tecnico. Comunque, questo avrebbe soltanto attinenza con la semicollisione, perché la traccia del missile sul relitto non c'è.

SALVI. Onorevole senatore, anche su questo siamo al solito; il nostro compito sarebbe quello di dare certezza ma purtroppo, se non siamo riusciti, non possiamo inventarci le cose.

La ragione del turbamento nel dare la risposta è data dal fatto che riteniamo non ci sia nessuna traccia d'impatto di missile sulla fusoliera del DC9. Ribadiamo che - secondo tutte le sperimentazioni fatte e secondo i modelli elaborati al *computer* e via dicendo - se vi fosse stata un'esplosione, per la quantità di materiale che abbiamo dovrebbero esservi delle tracce sulla fusoliera del DC9. D'altra parte, è anche vero che le tracce ricostruibili dal *radar* porterebbero a ritenere una traiettoria di attacco missilistico sia pure anomala, non di quelle di tipo tradizionale

che vengono scelte, per cui rimane un contrasto di fondo tra i dati radaristici e quelli del relitto, che «parlano» ma non ci dicono tutto.

GUALTIERI. Se utilizziamo la requisitoria perché una parte di noi dica con sicurezza che è stata una bomba e un'altra parte dica che è stato invece un missile, contraddiciamo in questo modo tutto quello riportato dalla requisitoria. Il mio amico generale sta dicendo che è escluso categoricamente questo. La relazione che c'è stata portata non ci dà certezze.

TARADASH. È l'unica certezza che ci da.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Gualtieri, le devo dire che la requisitoria è chiara. Dall'esame del relitto sembrerebbe in prevalenza da escludere che sia stato un missile; i tracciati *radar* darebbero invece un'indicazione di senso contrario. Questo è il punto.

MANCA. No: la presenza di un aereo e non del missile. Sono due cose diverse.

PRESIDENTE. Ho capito: è una quasi collisione. Se dobbiamo ritenere, nell'ambito del calcolo delle probabilità, che sia scoppiata la bomba mentre l'aereo passava ortogonale sotto il DC9, mi sembrerebbe di dover ritenere che era un aereo che si trovava...

GUALTIERI. Il nostro compito non è questo.

PRESIDENTE. Lo so, ma non posso impedire al senatore Manca di rivolgere delle domande, dal momento che ho lasciato all'onorevole Fragalà la possibilità di chiedere agli auditi una revisione della sentenza di Bologna!

MANCA. D'altra parte, sulle stranezze delle domande che ho sentito in questa e in altre sedute potrei scrivere un romanzo. Ho lasciato perdere, perché è la dialettica della democrazia. Io stesso approfitto della sede istituzionale, dal momento che non posso andare a trovare gli auditi in privato per chiarire i dubbi che ho.

Per quanto riguarda le tesi, devo dire che non hanno importanza perché abbiamo capito adesso la piega presa. Non c'entra niente la causa. Se vuole essere accontentato, signor Presidente, l'attenzione della Commissione si poggerà su altri settori e non tanto sulla causa.

Più che domande di chiarimento sulla requisitoria, ciò che sto per ricevere appartiene alla categoria dei pareri. Questo c'entra, perché alla fine la Commissione stragi dovrebbe indicare al Parlamento il da farsi per evitare in Italia il ripetersi di depistaggi o di quelle situazioni verificatesi che hanno portato alla vicenda di Ustica.

Vorrei sapere dai pubblici ministeri, i quali dopo anni di lavoro hanno molta confidenza con il problema relativo agli incidenti aerei civili,

se non ritengano in particolare che la vicenda di Ustica avrebbe avuto uno sviluppo molto più semplice e soprattutto più rapido se nel nostro paese fosse stata presente – peraltro non lo è ancora – un'organizzazione o un organismo deputato stabilmente e in forma autonoma (quindi, non dipendente da politici o da istituzioni) ad indagare sui disastri aerei civili. Oltre questo, su cui peraltro c'è stato un accenno sia questa sera che in sede di presentazione del documento, vorrei conoscere il loro parere in merito al fatto che il Ministero dei trasporti, dopo la rinuncia della Commissione Luzzatti a proseguire i lavori, non ha provveduto a nominare un'altra Commissione – come previsto peraltro dalla legge – lasciando poi tutto e solo nelle mani della magistratura.

PRESIDENTE. La domanda mi sembra pertinente.

ROSELLI. Si tratta ovviamente di pareri del tutto personali.

Mi sembra, come già ha accennato il collega Salvi, ovvia la risposta alla prima domanda. Sarebbe sicuramente augurabile la presenza di un organismo quale quello indicato dal senatore Manca, anche se bisogna tenere presente che – grazie a Dio – in Italia fino al 1980 non si sono verificati tanti incidenti aerei da dover giustificare l'istituzione di quest'organismo. La maggior parte degli incidenti si è verificata proprio negli anni immediatamente antecedenti al 1980 e soprattutto a Palermo.

Quanto alla seconda questione, se non sbaglio, lo scioglimento della Luzzatti precedette di poco l'affidamento degli incarichi di carattere peritale da parte della magistratura, determinando così un problema di coordinamento che poteva facilmente sfociare in un intralcio. Soprattutto è da tenere presente che la commissione Luzzatti non si sciolse per mancanza di volontà di lavorare (anzi sotto vari profili la sua attività fu encomiabile e utilizzata dalle perizie successive) ma proprio per l'impossibilità di avere strumenti operativi, primo tra tutti, come detto chiaramente dalla commissione stessa, quello rappresentato dall'aereo (tra l'altro difficilmente recuperabile). Il relitto, infatti, fu recuperato solo vari anni dopo. Per non parlare del rilievo di certi strumenti di indagine, quali audizioni testimoniali, sequestri, perquisizioni, che sono strumenti tipici dell'autorità giudiziaria e che la commissione amministrativa non poteva avere.

MANCA. Dottor Roselli, ho fatto la domanda non per farmi dire i motivi per cui la Luzzatti rinunciò al suo mandato, ma soprattutto per portare il discorso sul fatto che ci potrebbero essere responsabilità anche al di là del settore aeronautico, mi riferisco a responsabilità istituzionali, alle quali tuttavia non accennerò.

Veniamo ad un'altra domanda. Le conclusioni cui è giunto il collegio peritale Santini sono riportate a pagina 18 della requisitoria come non del tutto unanimi. Possiamo sapere dove e perché non si è verificata una identità di parere? Le chiedo questo perché sul punto ci sono delle forzature interpretative e perché secondo me una spaccatura non c'è stata. Vorrei sapere veramente come è andata in quel collegio.



*SALVI.* Senatore Manca, lei ha ragione, non c'è stata una spaccatura del collegio. Abbiamo infatti distinto tra la spaccatura del collegio Blasi e la non unanimità del collegio Santini, perché due componenti molto stimati del collegio, Casarosa e Held, arrivarono a conclusioni diverse circa la possibilità di ricostruire come ipotesi possibile, non necessaria, la dinamica e quindi la causa del sinistro. Quello che invece abbiamo rilevato con maggior forza è il netto contrasto, questa volta sì lo scriviamo, che si è venuto a determinare tra il collegio principale e quelli sussidiari. Questi ultimi sono infatti giunti tutti a conclusioni che quanto meno non corroborano quelle del collegio Santini.

*MANCA.* Non mi riferivo a quello, bensì solo al fatto che due componenti abbiano detto di sottoscrivere le conclusioni, ma anche che se un domani fossero uscite fuori le prove della presenza di altri aerei, allora la cosa sarebbe stata diversa. Ma forse è una sfumatura.

*SALVI.* Senatore Manca, non è solo una sfumatura, perché quello che noi scriviamo in un'altra parte della relazione è la risposta ai quesiti a chiarimento. Quando fu depositata la relazione peritale noi pubblici ministeri già da allora manifestammo la nostra preoccupazione per l'orientamento espresso dal collegio peritale perché ci sembrava ci fossero cose non ben spiegate, così chiedemmo al giudice istruttore di chiedere ai periti alcuni chiarimenti. Formulammo in tal senso 20-25 richieste sugli accertamenti fatti dal collegio peritale. Ci fu proprio una separazione nelle risposte, perché mentre la parte principale del collegio forse si limitò a trasformare le risposte dubitative, sulle quali noi avevamo delle perplessità, in assertive, e quindi si limitò a dire che riteneva che quel tale pezzo doveva essere considerato prova di esplosione, mentre in precedenza aveva utilizzato un percorso logico molto più incerto, Casarosa e Held accettarono il contraddittorio e in qualche maniera, supportarono le nostre preoccupazioni (tanto è vero che poi quando abbiamo ripreso quelle risposte ai chiarimenti, abbiamo utilizzato quel lavoro).

Lei ha ragione nel dire che Casarosa e Held hanno condiviso la relazione peritale e che non vi è stata alcuna spaccatura; non vi è dubbio però che il loro contributo, non solo nella relazione, ma anche nel lavoro successivo, sia stato molto più problematico e abbia fornito elementi di valutazione che sono quelli che poi in parte hanno contribuito a fondare il convincimento negativo rispetto alla conclusione della perizia Santini.

*MANCA.* Quindi, su undici, due avevano una certa visione e nove un'altra.

*ROSELLI.* Sì, è così.

*MANCA.* E tra i nove c'era Taylor, considerato come uno delle massime autorità sugli incidenti aerei.

*SALVI.* Anche Protheroe (ausiliario molto bravo nonché collaboratore di Taylor), che non faceva parte del collegio peritale, sostanzialmente condivise questa impostazione. Non c'è dubbio che per noi è stato molto difficile esaminare questi aspetti, però mi farebbe piacere se lei mi indicasse, visto che lei ha anche delle competenze tecniche, se ci sono state delle valutazioni errate o non condivisibili, perché sarei pronto a discuterne con lei.

Nel nostro lavoro abbiamo utilizzato cognizioni tecniche non in nostro possesso, ma tutto il materiale dei periti. A volte ci sono dei meccanismi, anche mentali, che scattano in noi come in tutti quanti, e io credo che la volontà di dare una risposta positiva, a volte possa portare a forzature interpretative. Credo, per esempio, che l'esperienza dell'Istituto, nel quale lavoravano alcuni dei periti, che aveva esaminato il caso Lockerbie, sia stata determinante per il giudizio del collegio peritale perché si è ritenuto di dover utilizzare lo stesso meccanismo logico e gli stessi elementi utilizzati per il caso citato per dare una risposta ai nostri quesiti. Per esempio, Protheroe individua il fenomeno del *quilting*, e cioè delle deformazioni che si determinano nei punti di incrocio tra le ordinate e i correnti e le deformazioni che la lamiera presenta, come sicura individuazione della presenza di una sovrappressione interna. Ciò probabilmente in analogia con quanto si verificò nel caso Lockerbie dove l'effetto disastroso, e cioè l'improvvisa apertura dell'aereo, derivò dalla canalizzazione della forza dell'esplosione, avvenuta nel portabagagli, nei condotti di aerazione dell'aereo, che determinò lesioni in luoghi completamente diversi da quello da dove era situata la bomba. Quindi, l'ipotesi che fu fatta sulla base delle analisi delle deformazioni strutturali riportate dall'aereo, aveva portato in un primo momento alla ferma convinzione di questi esperti della localizzazione dell'esplosivo all'interno della fusoliera in una determinata posizione. Quando furono recuperati gli altri pezzi della fusoliera, fu necessario riconsiderare questa ipotesi. Noi abbiamo valutato attentamente questo percorso logico che poi si è riprodotto, esattamente nella stessa maniera, per ciò che concerne l'interpretazione degli elementi tecnici derivanti dall'esame della *toilette*, ed abbiamo concluso che questo metodo di indagine, che sicuramente è molto importante e corretto e che è fondamentale per la ricostruzione, non è di per sé sufficiente; deve portare dei riscontri di carattere diverso, come nel caso di Lockerbie fu il rinvenimento di tracce dirette di esplosivo - perché l'aereo cadde a terra e quindi fu possibile trovarle - e che invece, lo ripeto, sono escluse nella *toilette* da tutti coloro che hanno effettuato degli accertamenti tecnici. Abbiamo anche valutato una cosa che il collegio peritale non aveva valutato: che l'unico caso per il quale abbiamo avuto nozione di una esplosione nella *toilette* di un ordigno in una posizione che poteva essere corrispondente a quella ipotizzata dal collegio peritale su di un aereo di tipo diverso, ma di struttura analoga (perché la *toilette* si trovava collocata in corrispondenza del motore destro che a sua volta si trovava collocato, così come quello del DC9, sulla fusoliera) reca all'interno della *toilette* e sul motore esattamente quel tipo di danno che era stato ipotizzato nelle

simulazioni all'elaboratore e verificato nel corso degli esperimenti effettuati facendo esplodere una vera *toilette* posta vicino ad un simulacro di motore. Abbiamo quindi ritenuto di avere un ulteriore elemento, per così dire, sperimentale delle valutazioni fatte dal collegio peritale. È vero dunque che siamo andati in direzione di un avviso contrario rispetto alle opinioni espresse da alcuni dei maggiori esperti mondiali in materia di aeronautica; riteniamo di averlo fatto sulla base di elementi che ci sono stati forniti da persone altrettanto esperte, come il collegio chimico, quello metallografico, quello frattrografico e quello esplosivistico, nonché sulla base degli elementi che sono stati forniti anche dal R.A.R.D.E. (che poi ha cambiato denominazione), che a mio parere per ciò che concerne la localizzazione nel posto indicato dai periti, e cioè nei pressi del lavandino del DC9, ha fornito delle interpretazioni contrastanti. Quindi abbiamo fatto questa verifica della coerenza logica interna, abbiamo posto a confronto questi risultati con quelli di persone altrettanto qualificate e ne abbiamo tratto le nostre conclusioni.

MANCA. La ringrazio per questa abbondanza di informazioni, però debbo chiederle ancora qualcosa. A pagina 18 della vostra requisitoria si accenna alle difficoltà molto gravi – così sono definite – avute a motivo dell'opposizione formale ed informale, cioè di fatto, del segreto su elementi molto importanti dei dati *radar*. Vorrei sapere da chi era operata detta opposizione del segreto e comunque se era una opposizione arbitraria oppure era dovuta a regole che vigono in campo nazionale ed alleato sul grado di riservatezza da attribuire ai dati *radar*. In poche parole, sono da biasimare o al limite da lodare uomini che hanno opposto il segreto?

Sempre a proposito di opposizione di segreto, da più parti si è parlato, e anche questa sera se ne è fatto cenno, di una opposizione di fatto di un segreto di Stato oltre a quello formalmente opposto e con modalità diverse da quelle legittimamente previste. Ricordo che un simile modo di procedere in una materia di estrema delicatezza quale quella oggetto dell'indagine aveva come destinatari o alti funzionari dello Stato (quelli che facevano parte delle commissioni peritali) oppure addirittura magistrati che erano tutti, per la preparazione posseduta, in grado di apprezzare compiutamente la correttezza o meno di simili anomali comportamenti. Desidererei avere al riguardo qualche puntualizzazione o chiarimento. A proposito dell'atteggiamento dei militari, come valutate – lo avete accennato nella requisitoria, ma vorrei sentirvelo dire in questa occasione – la collaborazione offerta dall'Aeronautica militare, specialmente negli ultimi anni? Si è parlato di una simulazione, e io ricordo che la simulazione fu fatta a seguito di richiesta da parte dell'Aeronautica: mandiamo un F104 a ripercorrere la rotta. Questo per inciso, perché tutto si inserisce in un quadro complessivo.

SALVI. Rispondo sempre io perché le domande riguardano questi aspetti tecnici. Anzitutto, sopprimeremo la pagina 18... (*ilarità*).

MANCA. Le chiedo scusa, ho cercato di fare presto, volevo porre le mie domande con più grazia. (*Interruzione del senatore Gualtieri*). Senatore Gualtieri, l'Aeronautica ne ha avute tante di medaglie ed ha un medagliere che lei non può neanche immaginare!

PRESIDENTE. Sentiamo la risposta del dottor Salvi.

SALVI. Innanzitutto abbiamo ripreso le osservazioni formulate dalla Commissione Luzzatti e dalla perizia Blasi, che hanno osservato che i dati a loro comunicati erano stati incompleti e che non avevano potuto effettuare con chiarezza il loro lavoro per tale mancanza di dati. Sono convinto che il segreto politico-militare sia uno degli elementi fondamentali della vita dello Stato, quindi non ho dubbi sul fatto che sia giusto opporre il segreto; ritengo però che ci siano meccanismi, che sono previsti dalla legge, tali per cui l'opposizione del segreto sia sottoposta a controllo di carattere politico. Quello che noi lamentiamo è che non vi è stata sempre l'opposizione formale del segreto di Stato, ma vi è stata quella che noi chiamiamo una opposizione di fatto, informale, intesa nel senso di non comunicare l'esistenza di informazioni che noi non potevamo conoscere. È vero che siamo persone avvertite, che abbiamo studiato e possiamo sapere che esistono delle informazioni; però, siccome queste informazioni non sono a disposizione della collettività e nemmeno dei nostri periti, a volte non era possibile sapere che tali informazioni esistevano né era possibile domandarlo, perché la domanda presuppone la conoscenza: se lei non sa che esiste una certa cosa non la può nemmeno domandare. Noi abbiamo espressamente indicato in una pagina della nostra requisitoria che quando, per le note vicende, il dottor Priore divenne giudice istruttore e noi diventammo i sostituti procuratori addetti al procedimento, una delle prime cose che facemmo fu cercare di capire come funzionavano questi dati *radar*. Ci recammo in una sede dell'Aeronautica militare, mi pare a Mortara, dove – risulta a verbale, lo abbiamo citato – chiedemmo se le trascrizioni fino a quel momento fatte, la stampa delle informazioni contenute nei nastri di Marsala effettuata fino a quel momento era tutta, oppure se vi fossero altre informazioni. La risposta fu: è completa, non esistono altre informazioni. Abbiamo dovuto imparare – con il tempo, con molto tempo, perché nessuno ce l'ha detto e lo abbiamo scoperto noi, passo dopo passo – che quei nastri contenevano moltissime altre informazioni la cui pertinenza al processo non toccava valutare a chi faceva la stampa di quei *radar*, ma esclusivamente all'autorità giudiziaria. La risposta corretta sarebbe stata: esistono altre informazioni che sono coperte dal segreto militare. Al che, noi avremmo interpellato il Presidente del consiglio e gli avremmo chiesto se si assumeva la responsabilità politica dell'opposizione del segreto. Tra queste informazioni nascoste ve ne erano alcune che sono state importanti. Certo, non c'è l'informazione dell'esistenza o meno di un altro aereo, ma per esempio c'è lo stato di allarme delle diverse basi, la prontezza degli intercettatori, l'armamento dei singoli intercettatori sulle diverse basi; ci sono le operazioni a *console* dei diversi operatori, c'è la possibilità di lo-

calizzare in punti geografici le operazioni che vengono effettuate attraverso la *ball tab*, la palla che si trova sul desco dell'operatore e con la quale egli posiziona sullo schermo il suo puntino. Questa informazione, per esempio, che per noi è molto importante, l'abbiamo appresa, se non ricordo male, nel 1997, ed esclusivamente attraverso l'attività effettuata presso la NATO, la quale ha collaborato in maniera molto seria perché ci ha detto quello che ci poteva dire e quello che non ci poteva dire, così noi abbiamo saputo quello che potevamo sapere e quello che non potevamo sapere. Non abbiamo dovuto lavorare anni per capire che esistevano ancora delle informazioni che nessuno ci aveva dato. Io vorrei sapere sulla base di quale scienza infusa avremmo potuto chiedere all'Aeronautica militare se sul nastro era registrata la posizione geografica del movimento della palla effettuato dall'operatore. L'informazione non è irrilevante perché attraverso quell'informazione, ad esempio, noi abbiamo potuto verificare che prima del momento in cui altri avevano la cognizione del luogo in cui era caduto il DC9, un operatore di Marsala posiziona sul punto esatto di ultima battuta del DC9 il suo strumento, e noi ci chiediamo: da dove ha avuto la cognizione precisa del punto dove posizionare la *ball tab*? Forse se avessimo avuto questa informazione nel 1980 anziché nel 1997, avremmo potuto fare qualche domanda più pertinente.

MANCA. Certe volte colloquiare con i magistrati non è facile per uno che non ha mai vissuto certe esperienze. L'atteggiamento iniziale nei riguardi della magistratura da parte di un'istituzione cambia con il tempo, tant'è che alla fine si esagera a dire tutto. Quindi, vi è da prendere in considerazione questo atteggiamento mentale di individui che per una vita sono stati abituati a vivere il segreto, ovattati, a non avere mai contatti con un magistrato, per cui non sanno neanche loro perché dicono o non dicono. Di qui a dire che c'è del dolo... ce ne passa, da qui a dire che c'è stata una congiura, un complotto, tutte queste cose...

SALVI. Non ho ancora risposto alla seconda parte della sua domanda, sulla collaborazione. Effettivamente, in seguito abbiamo avuto una collaborazione molto diversa e molto buona. Il limite è stato comunque quello di cui ho parlato prima. Alcune cose probabilmente si sono trascinate perché forse nessuno aveva cognizione di ciò che ci era stato detto e di ciò che non ci era stato detto. Una collaborazione molto importante è intervenuta anche nei rapporti con la NATO. Per esempio, la possibilità di fare domande puntuali a quest'ultima ci è venuta anche dalle informazioni che ci sono state fornite dall'Aeronautica militare prima che potessimo porre i quesiti. Quindi in quel caso, ad esempio, vi era un segreto, l'aeronautica non poteva superarlo perché era un segreto sovranazionale però ci ha messo nelle condizioni di porre le domande giuste, alle quali sono state date delle risposte.

MANCA. È di importanza strategica considerare questa affermazione perché l'istituzione Aeronautica non c'entrava. A tale proposito ho i ne-

cessari riferimenti; sarà stato un *lapsus*? Mi chiedo perché nella requisitoria, in più pagine, vi è scritto: l'Aeronautica militare ha un atteggiamento ostruzionistico e delittuoso. Che c'entra l'istituzione con il comportamento di alcuni individui? Forse per brevità hanno scritto così perché non credo che lor signori possano credere che in 70.000 siano indiziati di reato. Era un'espressione da considerare in un certo contesto.

*ROSELLI.* Si è sempre cercato di distinguere e riferire i comportamenti a singoli esponenti dell'Aeronautica. Va peraltro sottolineato che taluni comportamenti vengono comunque attribuiti a quelli che in quel momento erano i vertici dell'Aeronautica. Quindi, se qualche volta si è parlato dell'Aeronautica, si intendeva dire in quel momento i vertici dell'Aeronautica per cui l'accostamento non era del tutto peregrino.

*MANCA.* A pagina 404 si fa riferimento agli effetti derivanti dall'incompletezza dei documenti e delle informazioni trasmessi dall'Aeronautica militare. A pagina 610 si richiama l'atteggiamento contorto tenuto dall'Aeronautica militare; si fa riferimento all'atteggiamento ostruzionistico dell'Aeronautica militare. Ho capito il senso di certe affermazioni però volevo essere preciso.

*ROSELLI.* Non si è mai parlato dell'Aeronautica come istituzione.

*MANCA.* Mi sembrava comunque doveroso chiarire questo punto in ossequio alle istituzioni. Ricordo le pagine 404, 610 e 621, ma non volevo riaprire il dibattito.

Vorrei fare un'ultima domanda sulla responsabilità dei politici che in parte è stata brillantemente esposta - lo riconosco - dal presidente Gualtieri. La faccio pure io perché peraltro ho ritrovato elementi che suffragano la mia idea, contenuta in un'appendice alla relazione del 1992 del senatore Gualtieri redatta da due deputati della sinistra ed esattamente il deputato De Julio ed il senatore Macis.

Premesso che ritengo di poter concordare con il giudizio formulato dal presidente Pellegrino secondo il quale l'esposizione che è stata fatta l'altra volta della prima parte della requisitoria sia stata abbastanza estesa, insieme a quella scritta, e si sia basata su una serie di dati che hanno una loro oggettività. Nella seconda parte ho avuto modo di rilevare come essa sia assai meno ampia con riferimento ad altri aspetti riguardanti soggetti comunque coinvolti nella vicenda, nonché alla trattazione della responsabilità dei politici. Se non vado errato, nella seconda parte della requisitoria, ai politici sono dedicate solo due o tre pagine (pagina 506 e 507). In altri termini, per usare un termine già usato dal presidente Gualtieri, il «conto» viene presentato solo ad esponenti dell'Aeronautica.

Ho avuto modo di leggere in atti ufficiali riguardanti Ustica, in particolare nella nota integrativa alla relazione Gualtieri 1992, pagine 55, 56 e 57, che le responsabilità a livello governativo hanno costituito un elemento portante e decisivo di copertura della verità su Ustica; che «i mini-

stri Formica e Lagorio tennero per sé l'ipotesi del missile di cui erano a conoscenza fin dall'indomani del disastro; che gli stessi elementi forniti sin dal 1980 dal ministro Formica sono andati dispersi sulle nebbie calate sulla vicenda; che vi era stata una preventiva denuncia di iniziativa, di inchiesta e di accertamento; che da parte di responsabili politici era mancata l'attenzione a causa dell'impressionante concomitanza con altre vicende terroristiche quali la strage di Bologna del 2 agosto 1980 e del sequestro D'Urso».

Mi sono chiesto e chiedo a lor signori: è possibile affermare concordemente che, se inerzia vi fu, tutto sia dipeso unicamente dalla disinformazione reale o presunta, posta in essere da alcuni esponenti aeronautici, quando invece numerosi erano gli *inputs* di varia natura, tutti ben tesi a verificare la causa del disastro e provenienti da organi degli apparati statali, dai *mass-media* e dalle numerose interrogazioni parlamentari. La stessa natura delle spese di recupero del relitto, come rientranti tra quelle a carattere obbligatorio dello Stato essendo spese per la giustizia, da taluni è stata definita come nozione elementare: perché ciò è potuto sfuggire a politici titolari di alte cariche istituzionali?

In definitiva, mi sembra che la posizione dei politici e cioè la sofferta disinformazione cui è correlata in modo determinante l'ipotesi della gravissima accusa *ex* articolo 289 del codice penale - che poi è l'alto tradimento - sia meritevole di un ulteriore adeguato approfondimento.

Mi domando comunque, e lo chiedo anche al presidente Pellegrino, se non sia il caso che la nostra Commissione si assuma questo compito anche per dare più spazio e più corpo a questa parte non trascurabile dell'inchiesta su Ustica.

*ROSELLI.* Mi pare che sul punto si sia già ampiamente risposto.

Vorrei solo sottolineare due aspetti. Innanzitutto, la nostra attività è rimasta bloccata dall'assoluta negazione da parte di esponenti dell'Aeronautica militare che si fosse riferito qualcosa all'autorità politica perché nulla vi era stato. Comunque, nonostante le dichiarazioni di tutti gli esponenti politici sentiti che nulla era stato detto da parte di esponenti dell'Aeronautica militare, il nostro ufficio non si è accontentato ed ha svolto anche numerose attività di ricerca, di perquisizione e di sequestri a carico di imputati e presso uffici pubblici. Mentre sono state trovate, a livello di appunti e di agende, tracce di notizie acquisite da parte di esponenti dell'Aeronautica militare e dei servizi e rimaste occulte, mai comunicate, nulla invece si è rinvenuto a proposito di notizie altrettanto riservate comunicate all'autorità politica: di rapporti tra Sismi e rappresentanti dell'Aeronautica militare ne sono stati trovati tanti; di appunti relativi ad informative fatte ai Ministri, mai.

In particolare, molte notizie importanti (ricordo per tutte solo quella relativa al capo di gabinetto sul Mig libico) risultano essersi fermate al livello del gabinetto della difesa, retto in quel momento da due esponenti dell'Aeronautica militare (rispettivamente, il capo gabinetto ed il vice capo gabinetto).

PRESIDENTE. Ringraziamo i magistrati per la loro disponibilità e la loro pazienza.

Rinvio il seguito dell'audizione dei dottori Nebbioso, Roselli e Salvi alla seduta di martedì 13 ottobre.

*La seduta termina alle ore 23,15.*



**42ª SEDUTA**

MARTEDÌ 20 OTTOBRE 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 29 settembre 1998.*

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

**COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE**

PRESIDENTE. Comunico che, dopo l'ultima seduta, è pervenuto un documento che la Commissione acquisisce formalmente agli atti dell'inchiesta.

Comunico inoltre che i professori Baldassarri e Clò, l'onorevole Rognoni e i dottori Nebbioso, Roselli e Salvi hanno provveduto a restituire, debitamente sottoscritti ai sensi dell'articolo 18 del regolamento interno, i resoconti stenografici delle loro audizioni, svoltesi rispettivamente il 17 e il 23 giugno, il 22 luglio e il 29 settembre 1998, dopo avervi apportato correzioni di carattere meramente formale.

Comunico infine che in data 6 ottobre 1998 il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della Commissione il senatore Massimo Dolazza in sostituzione del senatore Roberto Castelli, dimissionario. Le dimissioni del senatore Castelli mi sono particolarmente dispiaciute perché il senatore si era inserito molto bene nel lavoro della Commissione, partecipando con assiduità alle sue riunioni. Accoglieremo poi con un benvenuto il senatore Dolazza.

Se non vi sono ulteriori dichiarazioni da parte dei sostituti procuratori della Repubblica, darei senz'altro la parola agli iscritti a parlare, senatori Bonfietti e Mantica ed onorevole Taradash.

MANCA. Signor Presidente, prima di dare avvio al seguito dell'audizione dei dottori Nebbioso, Roselli e Salvi, vorrei sapere quando sarà convocato il prossimo Ufficio di Presidenza.

PRESIDENTE. Senatore Manca, prima di definire delle scadenze vorrei che si concludesse la fase di formazione del Governo. Io non conosco il calendario delle sedute in cui il Governo si presenterà alle Camere per ottenere la fiducia e non vorrei pertanto fissare la data per le prossime audizioni o per le riunioni dell'Ufficio di Presidenza.

TARADASH. È possibile che la prima seduta per il conferimento della fiducia al Governo sia fissata addirittura per venerdì prossimo.

PRESIDENTE. Infatti, ho già provveduto a sconvocare la seduta fissata per quel giorno proprio perché mi è stato detto che il dibattito sulla fiducia sarebbe iniziato tra breve. Pertanto, ribadisco l'opportunità di rinviare ogni decisione ad un momento successivo a questa fase.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: SEGUITO DELL'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 Settembrino Nebbioso, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, sostituti procuratori della Repubblica presso il tribunale di Roma, per procedere nell'inchiesta sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica.

Ritengo che anche voi come me abbiate letto i verbali delle due precedenti sedute. Pertanto, se non ci sono interventi preliminari da parte degli audiendi, do la parola alla senatrice Bonfietti.

BONFIETTI. Questa volta condivido fino in fondo la posizione del Presidente Pellegrino quando, nell'ultima seduta, ha affermato testualmente: «Mi sembrerebbe difficile 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 di insieme (anche perché l'oggetto dell'inchiesta di questa Commissione è amplissimo) una valutazione dei comportamenti dell'amministrazione rientra proprio nei compiti della Commissione di inchiesta».

Vorrei esprimere come premessa alcune considerazioni sulla perizia del collegio peritale principale. Durante il mio intervento mi potrà capitare di porre anche alcune domande ai pubblici ministeri Salvi, Roselli e Neb-

bioso i quali poi potranno rispondere nel corso della loro replica che non ho intenzione di interrompere.

TARADASH. Le domande potranno anche essere poste dopo, interrompendo la fase di replica dei procuratori. Non siamo in discussione generale.

PRESIDENTE. La senatrice Bonfietti interverrà con un discorso compiuto che conterrà anche delle domande.

BONFIETTI. È così e in questo modo, probabilmente, non sarà necessario interrompere le risposte degli auditi.

Le mie considerazioni sulla perizia del collegio peritale nascono proprio dal fatto che non ho trovato nella attuale requisitoria la seguente affermazione, in precedenza formulata dai pubblici ministeri Coiro, Salvi e Roselli, e poi ripresa dal giudice Priore: «Il lavoro dei periti d'ufficio è affetto da tali e tanti vizi di carattere logico, da molteplici contraddizioni e distorsioni del materiale probatorio da renderlo inutilizzabile ai fini della ricostruzione della verità». Così come non ho trovato traccia del fatto che due periti di questo collegio peritale, denominato Santini ma conosciuto inizialmente come collegio peritale Misiti, siano stati allontanati; mi riferisco ai periti Picardi e Castellani e vorrei che i nostri auditi analizzassero anche questo aspetto.

Mi permetto anche di aggiungere, sempre come osservazione alla perizia, che mi sembra particolarmente significativo il fatto che voi affermiate che l'esplosione determinata da una bomba non può essere avvenuta nella *toilette*. È un'affermazione che segue l'illustrazione da voi svolta in maniera molto chiara, in molte pagine, di tutte le informazioni raccolte sulla base delle perizie, quella frattografica e quella esplosivistica, e di tutti gli esperimenti effettuati nella stessa *toilette* durante questo periodo, informazioni che andavano in direzione nettamente opposta a quella in cui si è mosso il collegio peritale principale che tra l'altro – aggiungete voi – non ha tenuto conto di tali esperimenti e relazioni.

Questa vostra affermazione mi sembra molto importante: la bomba non può essere esplosa nella *toilette*. Inoltre, mi sembra anche importante rilevare il fatto che la zona della *toilette* è comunque l'unica – è stato da voi rilevato – nella quale poteva essersi verificata un'esplosione, a causa proprio della mancanza di molte parti della stessa *toilette* e della completa assenza di tracce dell'esplosione in qualsiasi altra parte dell'aereo e anche in considerazione – non l'affermo solo io ma mi sembra sia sostenuto anche da voi – del fatto che quello della zona *toilette* è l'unico punto che corrisponde all'accettazione della dinamica di rottura del velivolo, del motore e delle ali, e quindi della sua caduta.

Abbandonato questo primo aspetto – se ci sono delle precisazioni naturalmente desidero che le facciate ora – volevo dilungarmi un attimo su quella che considero la parte più importante della vostra requisitoria, ovvero...

*SALVI.* Chiedo scusa ma non ho compreso esattamente qual è la sua osservazione sul nostro lavoro in relazione alla questione della *toilette*.

*BONFIETTI.* Volevo sottolineare come voi abbiate escluso che la bomba potesse trovarsi nella *toilette* sostenendo altresì che quello è comunque l'unico luogo nel quale poteva verificarsi un'esplosione, dato che avete accettato - e insisto sul punto - la dinamica della caduta.

Comunque ciò che mi interessa è ripercorrere in maniera puntuale, spero non troppo estesa, la storia dell'intera vicenda. Credo che la comprensione di ciò che è avvenuto sia necessaria e che sia possibile ottenerla solo attraverso una ricostruzione cronologica, che purtroppo non ho trovato nella vostra requisitoria; mi riferisco ad una ricostruzione dei dati di fatto realmente accaduti e «documentalmente» provati. Mancando tale ricostruzione cercherò di farla io perché, a mio avviso, questa storia è raccontata nelle 700 pagine della requisitoria.

Nella sera del 27 giugno 1980 - sono vostre affermazioni ed eventualmente voglio una conferma - ci sono tre esercitazioni di F 104 presso l'aeroporto di Grosseto. Alle 18,30 zulu abbiamo una telefonata di Ciampino all'aeroporto di Grosseto per far rientrare una sua missione che, come vedremo in seguito, presenta spiccati profili di anormalità. Questo era il chiaro indizio di una situazione di allarme, come vi è stato confermato definitivamente dalla Nato l'anno scorso. Aggiungo - ma è chiaro che voi capite il senso di questa mia affermazione - che è evidente che non ci è mai stata data la possibilità di venire a conoscenza con le nostre forze di tale situazione di allarme tant'è che coloro che furono interrogati su tale aspetto non hanno mai dichiarato di aver visto o interpretato in quel modo i tracciati.

Alle ore 18,50 e alle ore 18,52 zulu, il maresciallo Carico rileva due tracce sull'isola di Ponza «che scendevano insieme», questa è la sua espressione. Siamo a sette minuti prima dell'incidente e Carico è l'unico - e rimane l'unico nel tempo - a riferire ciò al giudice Bucarelli già nel 1988.

Alle 20,15 zulu e alle 23,04 zulu vi sono delle telefonate in cui si riferisce della presenza di due tracce al momento del sinistro e sul luogo della scomparsa del DC9. Alle 23,38 si ascolta una conversazione relativa alle informazioni fornite dal sito Moro su due tracce. Quindi anche Moro aveva già effettuato una riduzione dati - circostanza questa che è sempre stata negata - i cui risultati sono stati comunicati, in forme di cui non si ha alcuna documentazione, a Martina Franca.

Alle 20,23 zulu abbiamo una lunga telefonata tra Fiorito De Falco e Guidi, dalla quale emerge chiaramente che entrambi i siti della difesa aerea della Sicilia, cioè Marsala e Siracusa, furono interpellati da Ciampino e che gli stessi, pur sostenendo di non aver avvistato il DC9, riferivano di esercitazioni americane e di aerei intravisti «razzolare» più volte. Nel contesto della telefonata si fa riferimento a tentativi di contatto con le autorità americane da parte di Ciampino, avuto anche riguardo alla probabile presenza di una portaerei. Si ipotizza, sempre in questa telefonata, oltre ad

una collisione anche una esplosione. Si dà atto di aver avvisato Fazzino e dell'interessamento di quest'ultimo perché venga avvisato il Cop. Un'altra domanda che vi pongo è relativa al ruolo svolto quella notte dal Cop, ovvero come fu informato e da chi.

Alle 20,30 zulu e alle 20,41 zulu vi è un tentativo di Massari di parlare con l'Ambasciata americana.

Singolarmente alle 20,45 zulu viene disposta la conservazione e la sigillatura dei nastri di Ciampino; ciò avviene quindi proprio nel momento più drammatico e cioè durante i tentativi volti a mettersi in contatto con gli americani. Un'altra domanda che vi pongo è la seguente: non si voleva forse lasciare traccia delle telefonate e delle ricerche effettuate successivamente con l'Ambasciata americana?

Alle ore 22,00 – come si evince dagli interrogatori che avete svolto – Del Zoppo, che era a casa, giunge nel sito di Marsala e trova che la riduzione è già stata fatta. Nella notte si costituisce un gruppo di lavoro presso l'Ambasciata americana per sondare l'ipotesi di un coinvolgimento di aerei americani nel disastro. La mattina dopo, il 28 giugno, Alberto Dettori al ritorno dal turno di notte racconta «Questi qui ci fanno trovare nei casini senza sapere né come né perché». Alberto Dettori confida poi alla cognata «È coinvolto Gheddafi». Questa dichiarazione viene fatta quel giorno e poiché il *Mig* cade ufficialmente il 18 luglio è ovvio che ancora non si sapesse nulla della sua esistenza.

Il Ministero dei trasporti il 28 giugno nomina la Commissione d'inchiesta Luzzatti. Sulla presenza di traffico militare non si ha alcun dubbio, anzi il colonnello Russo illustra a Mosti e Bosman, membri della Commissione, i tracciati *radar* mostrando la seconda traccia e spiegando che l'aereo poteva essere stato abbattuto da un missile. Viene avviata una documentata, informale – e voi dite quasi clandestina – indagine interna dell'Aeronautica con l'indicazione ai controllori di non parlare.

Passiamo al mese di luglio. Il primo luglio sulla portaerei Saratoga salgono un prefetto, non identificato nella requisitoria, il comandante della flotta da battaglia, il comandante dell'aviazione della marina. Noi sappiamo che – come voi sostenete – non avremo mai i tracciati *radar* della Saratoga.

Il 3 luglio vi è un appunto agli atti della Commissione Luzzatti in cui si accerta in via documentale che esperti dell'Aeronautica avevano trovato anomalie, tracce e altre presenze nei tracciati *radar* e ne avevano informato membri della Commissione governativa Luzzatti; di qui le notizie pervenute anche al ministro dei trasporti Formica che sappiamo giunsero attraverso questa fonte.

Il 4 luglio vi è una missione a Palermo di Bomprezzi, Argiolas, Zecchini, per visionare i reperti recuperati in mare. Viene fatto sparire – così affermate – tutto quello che può portare a scoprire la caduta di un aereo americano, il famoso casco di cui anche il dottor Salvi ci ha parlato.

Il 14 luglio sull'agenda di Tascio vi è l'appunto relativo alla visita di Claridge al *Mig*. Il 18 luglio vi è la caduta ufficiale del *Mig* sulla Sila. Il 22 luglio Fiorito De Falco afferma, falsamente, che i nastri di Marsala non

sono estraibili per segreto. In proposito vorrei venisse chiarito anche il discorso dell'opposizione del segreto. A mio avviso non si trattava tanto di opporre il segreto ma di qualcuno che falsamente si avvaleva di questa formula. Nell'interrogatorio affermerà «Ho trovato una formula ambigua».

Il 28 luglio Tascio annota che a livello ministeriale si discuteva della possibile correlazione tra la caduta del *Mig* e le tracce *radar* viste attorno al DC9. Contemporaneamente verranno acquisiti tre dati nuovi relativi al DC9 e al *Mig* da parte della Guardia di finanza, del Sismi e del Sios. Nella requisitoria si parla anche di operazioni – e su questo vorrei fosse un po' più chiari – dei servizi negli uffici di Formica.

Ecco, questi sono alcuni fatti della storia. È chiaro che non mi dilungo ho solo citato quelli che mi sembravano i punti significativi, che danno il senso, il percorso e la possibile lettura di ciò che avvenne quella notte.

**SALVI.** Mi scusi, può ripetere per favore ciò che ha detto in relazione all'onorevole Formica?

**BONFIETTI.** Nella requisitoria si parla anche di operazioni dei servizi segreti negli uffici dell'onorevole Formica: da quanto si capisce dalla vostra requisitoria, avrebbero preso del materiale dall'ufficio dell'onorevole («Ho fatto sparire del materiale dall'ufficio ...»). Volevo ricostruire cronologicamente la storia, per sommi capi, al fine di inserirla in uno scenario, altrimenti anche il contesto può non avere tanto senso. Tutta la storia, i dati, la documentazione, gli atti compiuti, le telefonate fatte, le parole dette si inseriscono in un contesto ben preciso. Lo stesso dottor Salvi, mi sembra, qui in Commissione la volta scorsa ci ha detto: «Nell'ambito di circa tre ore prima, durante e dopo l'incidente – e per questo argomento rimando alla requisitoria – deduco la presenza di traffico militare non segnalato, ma, sia ben chiaro, non necessariamente americano. Il nostro ufficio ritiene ormai probatoriamente acquisito il fatto che quella notte nel Mediterraneo operasse una portaerei». Invece nella requisitoria, sempre a proposito dello scenario, voi affermate: «Tutte le sopra sintetizzate risultanze istruttorie in ordine alla presenza di traffico militare non identificato in orari antecedenti, coevi e successivi alla caduta del DC 9, in un arco di tempo complessivo che va dalle 17,24 zulu» (la prima traccia riscontrata dal radar di Marsala) «sino alle 19,42 zulu» (e queste sono le tracce militari riscontrate dal radar di Siracusa) «sono indicative di qualcosa di molto più grave ed inquietante di esercitazioni non segnalate, che può inserirsi nel quadro di grave tensione internazionale che si è evidenziato». Ritengo che questo sia uno scenario molto inquietante, ma – insisto – consequenziale rispetto ai dati precedenti.

Inoltre, mi pare che la requisitoria – a tale proposito chiedo conferma – accetti la veridicità dei famosi *plots* meno 17 e meno 12. Voi stessi, precisate: «Solo a partire dal 1991 è stato possibile accertare che in realtà le riduzioni» che citavamo prima «erano tali di nome e di fatto, giacché esse comprendevano solo una minima parte delle informazioni registrate. Attra-

verso appositi comandi, di cui nemmeno si sospettava l'esistenza, era infatti possibile ricavare una massa enorme di informazioni dettagliatissime e di notevole rilievo ai fini dell'indagine. Quindi, anche le riduzioni dati consegnate nel 1989, che pure erano state considerate rivoluzionarie dal collegio Blasi per il numero di informazioni enormemente superiore a quello delle riduzioni, non solo erano incomplete, ma nascondevano informazioni delle quali non era possibile ipotizzare la presenza». Anche questo mi sembra che segni una certa continuità di comportamento su cui poi mi soffermerò.

Un altro fatto secondo me importante che voi tracciate, sempre delimitando lo scenario, è la presenza - lo dicevate prima e lo riportavo - di traffico militare, di aerei militari. Avete individuato la nazionalità di tutte queste presenze? Ricordo che il generale Bozzo in Commissione ci ha detto che a Solenzara (la base francese) vi fu per tutta la sera e la notte una straordinaria attività. So che voi avete fatto delle rogatorie rivolte alla Gran Bretagna ed inoltre mi pare che dagli atti risulti, dopo l'incidente, la presenza di aerei americani in volo sulla Sila come per cercare qualcosa.

Tutto ciò costituisce lo scenario che dà una sequenza incredibile, a mio avviso, e chiara di quello che può essere successo quella notte.

Vorrei poi proseguire, cercando di terminare in fretta, parlando del depistaggio, a cui avevo accennato prima. È successo tutto solo quella notte, solo in quei primi giorni, solo in quelle ore, nell'immediatezza dell'evento e nei giorni seguenti o queste manovre, queste attività sono proseguite nel tempo? È una domanda che vi ponete anche voi e a cui date alcune risposte.

La relazione finale della Commissione parlamentare stragi della X legislatura, presieduta dal senatore Gualtieri, già nel 1992 diceva che l'orientamento del SIOS aeronautica andò nel senso di privilegiare la tesi del cedimento strutturale. A questo orientamento furono conformati tutti gli atti compiuti dall'Aeronautica militare nella prima fase dell'inchiesta su Ustica, anche se fin dai giorni immediatamente successivi all'incidente aveva a disposizione informazioni che avrebbero potuto indirizzare l'indagine in tutt'altra direzione (la famosa nota di Tascio a Santacroce del dicembre 1980 mi sembra andasse in questo senso).

Quindi, il depistaggio è iniziato immediatamente. I generali Pugliese e De Paolis del Gabinetto del Ministero della difesa continuano a sostenere la tesi del cedimento strutturale, non passano informazioni diverse al Ministro della difesa di allora, Lagorio, e questa è la posizione ufficiale dell'Aeronautica. Allora, vorrei porvi questa domanda: ci troviamo di fronte a sparizioni, manomissioni, depistaggi e distruzioni avvenute soltanto in un periodo circoscritto e in quei primissimi tempi, oppure si tratta di attività che proseguono anche in periodi successivi?

Vorrei fare poi altre considerazioni, poiché volevo essere io la prima a rendere edotta questa Commissione di quanto già nelle vostre carte venga dimostrata la continuità di questi comportamenti.

Voi sostenete – e volevo approfondire questo passaggio – l'esistenza di un interessamento diretto e continuo del generale Nardini, il quale ha contatti – dite voi – con i consulenti di parte e sembra coordinarne l'attività e le conclusioni. Questo a me pare un problema di grande rilevanza. Il generale Nardini compie queste attività, ovviamente, dopo il 1992, perché prima era presso la Presidenza della Repubblica. I consulenti di parte imputata sono coordinati quindi dal capo di stato maggiore, ma sono gli stessi uomini che gestiscono ufficialmente i dati per conto dell'Aeronautica (mi riferisco alla commissione Blasi del 1989 e alla riduzione dati), gli stessi che sono a disposizione come guida del giudice, che li utilizzerà in un campo che egli obiettivamente non può conoscere, e sono gli stessi che anche in un'altra occasione elaboreranno la posizione per l'Avvocatura dello Stato contro gli imputati.

In questi anni si troverà spesso, anche negli interrogatori che poi verranno fatti ai testimoni o agli imputati che voi avete indagato, la presenza di un ufficio, di una commissione Ustica. Allora vorrei sapere quante commissioni o uffici Ustica ci sono stati e, dal momento che molto spesso i giudici dicono di non aver avuto materiale proprio perché questo era stato portato o dato già all'ufficio Ustica, se trovate una giustificazione a questi comportamenti.

Inoltre, volevo dei chiarimenti circa la relazione Pollice che ad un certo punto è apparsa. Sappiamo che essa differisce dalla posizione ufficiale. Volevo chiedere se è stata trasmessa e se ne avete conoscenza.

Proseguendo ancora sull'argomento del depistaggio e sulla continuità di questi comportamenti, ricordo la commissione Pratis, che fu costituita nell'ottobre o nel novembre del 1988 e che consegnò la sua relazione nel 1989. Nella requisitoria abbiamo letto delle accuse molto pesanti su tale relazione.

Voi dite che le conclusioni di questa relazione sono false, non sono frutto delle indagini e delle prove effettivamente effettuate. Vi è poi un altro elemento, rilevato nel diario di Ferracuti, e cioè che nel 1988 il generale Annoni, che lavorava per la Commissione Pratis, incontrando il Ferracuti – il quale riporterà nel suo diario tale affermazione – lo informava del fatto che «Guardando le registrazioni *radar* si vede benissimo l'altro aereo». Questa è la frase che il generale Ferracuti ha scritto nel suo diario a proposito dell'incontro, che lui situa alla fine del 1988, avuto col generale Annoni.

La continuità quindi prosegue. Pertanto, vorrei sapere cosa ha fatto questa commissione Pratis, chi ne ha firmato la relazione conclusiva; mi pare che il dottor Pratis fosse un magistrato. Vorrei che la nostra Commissione prendesse atto di questo e chiedesse al dottor Pratis se era consapevole delle cose che gli erano state fatte firmare perché il generale Annoni andava intanto dicendo le cose che ho riferito e molte altre – come sappiamo – si trovano come risultato di questa Commissione.

Altra questione importante che vorrei sottoporre alla vostra attenzione riguarda il Mig libico caduto sulla Sila e rispetto al quale troviamo nei documenti ufficiali un'infinità di date (vi è una data che sposta al 14 lu-



glio la caduta del Mig, ma altre ve ne sono). Ebbene, secondo voi, è possibile escludere, in modo totale, il coinvolgimento di tale aereo nella vicenda del 27 giugno o vi sono invece segnali di un suo coinvolgimento? Io credo che alcuni di essi si siano trovati; vi è ad esempio, un documento con notizia di voli libici nella zona vicino all'incidente e l'indicazione di non informarne la magistratura; vi sono le notizie dei sorvoli da parte di alcuni aerei libici per andare a fare la manutenzione a Banja Luka ; vi sono documenti del controspionaggio di Verona che sostengono che il Mig sarebbe caduto proprio il 27 giugno 1980. Volevo sapere dunque se queste contraddizioni riguardanti le diverse date che appaiono nei documenti ufficiali voi le avete risolte definitivamente.

Nella requisitoria mi pare vi sia una critica continua alla mancata collaborazione da parte dell'Aeronautica militare, poi però voi stessi dite che nell'ultimo periodo vi sono stati segnali di una maggiore ed efficace collaborazione. Ebbene, questa vostra duplice affermazione mi pare contraddittoria perché invece troviamo, sempre nella vostra requisitoria (pp. 382-383), che «nel 1997, e su suggerimento degli esperti NATO, della cui leale e proficua collaborazione è ancora una volta necessario dare atto, si è appreso che era possibile anche estrapolare le azioni di Ball TAB che consentivano di collocare nello spazio alcune azioni a console degli operatori».

Così come continuate dicendo che le «THR potranno essere sequestrati solo nel 1990 a seguito di uno specifico provvedimento presso il 1° ROC, ma solo nel 1996 si saprà, a seguito di altro provvedimento specifico, che presso lo Stato Maggiore, sin dal 1988, vi era un'altra copia delle THR. Si è già visto come le copie fossero diverse e ciò ha una certa rilevanza processuale». (p. 377 requisitoria)

Da questi esempi che ho voluto fare, mi pare di poter dire che non siano andate perdute solo delle «cianfrusaglie», ma che, negli anni successivi, vi sia stata la volontà di non far apparire notizie di grande importanza. Voi poi continuate dicendo che, per iniziativa esclusiva dell'ufficio e senza l'impulso di coloro che disponevano delle informazioni (aeronautica militare, consulenti di parte imputata) dal giugno 1995 è stato possibile ottenere una serie di nuove e più complete riduzioni. Così a pag. 383 della vostra requisitoria troviamo: «Un'altra serie di informazioni di grande rilievo la si è potuta estrarre, ma solo nel 1995 e per esclusivo merito dell'attività investigativa. Si è appreso che nei nastri di Ciampino erano contenute anche le informazioni sui voli della sera del 27 giugno (il cosiddetto Anavolo ). La disponibilità a partire dal 1995 di questo nuovo tabulato ha consentito di identificare tutti i voli civili e militari, con relativi piani di volo, e soprattutto di collegare i SIF di Modo 3 ricavabili dai tabulati militari con le sigle dei voli ottenuti attraverso il nastro di Ciampino». Quindi, un lavoro che - come avete detto voi in altra sede - si poteva avere il 28 o il 29 giugno del 1980.

Quindi, volevo che voi chiariste questa contraddizione circa la collaborazione da parte dell'Aeronautica, che voi dite esserci stata da un certo

punto in poi, e questi atti che voi stessi richiamate e che sono di grande evidenza.

Inoltre, mi pare che voi impiegate ben sette pagine (da pagina 469 a pagina 475) per elencare le mancanze che avete trovato nei vari siti radar, le distruzioni del materiale probatorio. Si tratta di un elenco di ben sette pagine, non voglio riprenderlo ma vorrei che si tenesse conto di questo susseguirsi di attività: Poggio Ballone, centro importantissimo di cui si è saputo sempre pochissimo, non ultimo la notizia del segnale d'allarme delle ore 18,50 zulu – quindi pochi minuti prima del disastro – appresa soltanto l'anno scorso; Marsala, e chi più ne ha più ne metta.

Infine voi dite che tutto questo non è dato dalla casualità, che si tratta di azioni significative di una non casualità della dispersione di siffatto materiale probatorio e ciò è continuato nel tempo.

Ebbene, da questa ricostruzione io credo che le evidenze siano molte e univoche, non possono che andare in un'unica direzione. Il grande problema che rimane – e voglio veramente terminare qui – è: fedeli a chi e perché? Voi continuerete con il processo, le parti civili, se saranno ammesse, proseguiranno la loro azione in altri modi all'interno della fase processuale, io credo che a noi, come Commissione Stragi, tocchi andare avanti per capire un po' di più.

**PRESIDENTE.** Ringrazio la collega Bonfietti di questo lungo commento alla requisitoria che è denso però di interrogativi, alcuni retorici perché contengono già la risposta; direi che a molti fornisce già una risposta la stessa imputazione di vertice formulata dalla Procura di Roma, mentre altri possono fornire lo spunto per ulteriori effettivi approfondimenti.

**SALVI.** Comincio dall'ultima questione posta dalla senatrice Bonfietti. Io credo che non vi sia una contraddizione in quello che abbiamo scritto; certo si è trattato di un lavoro molto complesso, molto difficile e quindi non è detto che tutto si inquadri perfettamente. Tuttavia, a me non pare che vi sia una contraddizione tra un'affermazione di carattere generale che voleva essere in qualche modo il riconoscimento di un atteggiamento diverso di un'istituzione che è composta da uomini, nei confronti di alcuni dei quali abbiamo proceduto per gravi reati, e anche da altre persone.

Quindi, abbiamo ad esempio preso atto che per ciò che concerne il superamento del segreto NATO – che è un grosso problema ed è stato uno scoglio notevole da superare – c'è stata data grande disponibilità da parte dell'Aeronautica militare, arrivata fino al punto di offrire l'utilizzazione dei documenti segreti, che noi non abbiamo potuto accettare perché si tratta appunto di documenti che non possiamo conoscere per scienza privata. Il fatto che possiamo disporre singolarmente di un nulla osta di sicurezza che ci consenta di accedere a tutti i documenti segreti per poterli esaminare e valutare se vi siano elementi utili ai fini del procedimento, non è risolutivo perché il giudice ed il pubblico ministero non possono usare la scienza privata.

Quindi, non abbiamo potuto accettare di esaminare, in un certo senso privatamente, questi documenti avvalendoci del fatto di ottenere un nulla osta di sicurezza, però vi è stata questa disponibilità. Non posso negare che questa mi è sembrata una cosa molto importante, una completa apertura rispetto ad un segreto sovranazionale che non poteva essere superato dal solo Governo italiano.

TARADASH. Può chiarire il concetto di scienza privata?

SALVI. Come singoli magistrati possiamo conoscere delle cose personalmente, individualmente e indipendentemente dal processo, però queste conoscenze non le possiamo utilizzare nel processo. Abbiamo ritenuto non corretto dal punto di vista processuale che fossimo noi come singoli, attraverso il fatto che veniva eliminato, tramite il nulla osta di sicurezza, il divieto di conoscere questi atti segreti - divieto per chiunque: per i singoli, per il pubblico ministero e il giudice - a superare il segreto, perché non avremmo potuto riversare nel procedimento le conoscenze così acquisite. Quindi abbiamo chiesto che ciò avvenisse non per una conoscenza privata e diretta del pubblico ministero e del giudice, ma, così come poi è avvenuto, attraverso il superamento del segreto NATO con il meccanismo complesso che è poi stato individuato. Questo però ci è sembrato un atteggiamento di massima disponibilità dell'Aeronautica militare. Lo stesso vale per le ricerche di documenti effettuate negli ultimi periodi. Ciò non significa che non siano vere le cose che ho indicato.

D'altra parte occorre anche considerare che vi è un accumulo di informazioni che avviene nel tempo, quindi non è detto che sia stato possibile per tutti conoscere ciò che noi effettivamente conoscevamo e di cui avevamo bisogno mano a mano. Pertanto occorre tenere conto anche di questo; quindi non credo che vi siano contraddizioni tra i due aspetti. Abbiamo incontrato un'enorme difficoltà nel tempo, che è durata per molti anni e che quindi ci ha fatto ritenere che ciò fosse riconducibile anche alla prospettazione della fattispecie dell'articolo 289 del Codice penale, e poi abbiamo registrato un superamento almeno tendenziale di questa situazione negli anni recenti; adesso non sono però in grado di dare la tempistica.

Per quanto riguarda invece le domande tecniche che lei ci poneva, non mi pare esatto affermare che non abbiamo ripreso il parere negativo da noi espresso nel 1994 sulla perizia Santini-Misiti: noi lo abbiamo espressamente richiamato perché lo riteniamo tutt'ora valido, tant'è vero che abbiamo ritenuto che quelle conclusioni fossero inaccettabili. Abbiamo illustrato partitamente quelle che noi allora definimmo conclusioni distorte del materiale probatorio e le interpretazioni non condivisibili e così via e che riconfermiamo, perché lo abbiamo scritto in maniera dettagliata. Ne abbiamo anche dato molti di esempi; ricordo tra i tanti che abbiamo osservato come la perizia usasse il termine «consistente», di cui tra l'altro non comprendevamo con esattezza il significato, per tutti gli elementi che potevano essere compatibili con l'esplosione interna, ma non

si dava conto di tutti quelli negativi e non si diceva che non erano consistenti. Pertanto non credo che ci sia stata una modificazione, anzi vi è stato un approfondimento di quella valutazione, che allora fu necessariamente più sintetica perché era finalizzata alla richiesta di chiarimenti che noi ritenemmo insoddisfacenti, tanto che non andammo oltre sulla richiesta di chiarimenti.

Per ciò che concerne la domanda relativa alla questione di Picardi e Castellani, volutamente non abbiamo affrontato questo argomento nella requisitoria perché lo abbiamo affrontato in realtà nei pareri interni, che sono naturalmente pubblici, nel senso che sono a disposizione delle parti una volta depositati, che riguardavano appunto la sostituzione di questi periti. Il rapporto del perito con il giudice si basa sulla fiducia assoluta di quest'ultimo nei confronti del primo. Questa fiducia era venuta meno perché nel corso di intercettazioni telefoniche e di perquisizioni di alcuni degli indagati era emersa la possibilità che vi fossero stati dei contatti tra consulenti tecnici di parte imputata e periti e si era anche sospettato, ma il procedimento è stato archiviato, che Castellani avesse potuto fornire informazioni ad uno degli imputati sulla base di un appunto che era stato rinvenuto.

Crede però che introdurre questo genere di valutazioni inerenti sospetti relativi al rapporto di fiducia esistente tra il giudice ed i suoi periti in un lavoro tecnico estremamente articolato qual è la perizia Santini-Misiti, introduce un elemento, non voglio dire di inquinamento perché questo termine ormai ha avuto altri significati, ma di minor chiarezza delle conclusioni cui noi siamo giunti. Noi giungiamo a quelle conclusioni sulla base del materiale peritale così com'è; noi lo accettiamo integralmente e ciò nonostante riteniamo che sulla base di quel materiale probatorio non si possa giungere ad affermare che vi è stata un'esplosione interna nella *toilette* del DC-9.

Vi è anche un altro argomento. Questa è una mia convinzione personale, per quello che può contare, che mi sono fatto nel lavoro. Credo che forse non sia nemmeno generoso affrontare il tema sotto questo profilo; ad esempio, il lavoro radaristico svolto da Picardi è stato estremamente approfondito ed ha fornito degli elementi di valutazione prima ignoti ma noi non lo condividiamo e pensiamo che vi siano una serie di estremizzazioni nelle interpretazioni di quei presupposti teorici e di fatto di cui poteva essere fatto uso. Vi era un'estremizzazione nell'uso di quei parametri ma vi era un lavoro comunque molto importante, dal quale non solo noi ma credo anche i consulenti di parte sono partiti. Questo lavoro, e rispondo ad un'altra delle sue domande, ci consente di ritenere che vi siano elementi molto forti per sostenere che i punti «-17» e «-12» non siano ritorni anomali del radar e che quindi corrispondano alla presenza di un aereo reale. Ripeto quello che ho già detto: credo che non possiamo affermare questo con assoluta certezza della prova, così come non possiamo affermarlo in relazione agli elementi desumibili dal relitto. È proprio il contrasto tra questa duplice serie di elementi che ci ha portato alla conclu-

sione – mi rendo conto inconcludente – ma che noi riteniamo essere quella corrispondente ai risultati processuali.

Senatrice Bonfietti, lei ha poi elencato moltissimi elementi, che noi stessi abbiamo posto in evidenza, per cui non ci ritorno sopra. In particolare, lei però mi chiedeva spiegazioni sulla questione dell'opposizione del segreto. Credo che anche su questo abbiamo fatto nella requisitoria alcuni esempi. Effettivamente, riteniamo che al di là dell'opposizione formale del segreto – sulla quale non avremmo avuto nulla da eccepire, perché si tratta di un potere attribuito al Presidente del Consiglio nella conferma dell'opposizione del segreto quando questa è necessaria per interessi superiori, sempre che non ricorrano delitti di strage e di terrorismo, ma anche in questo caso vi è una procedura legalmente prevista per superarlo –, riteniamo che quello che a noi è sembrato invece scorretto e rientrante in quella più generale situazione di difficoltà che lei ha descritto, è questa opposizione di fatto del segreto, che consiste nel non indicare l'esistenza di elementi che possono essere conosciuti.

Per quanto riguarda gli altri aspetti da lei sollevati, senatrice Bonfietti, ritengo che potranno rispondere meglio i miei colleghi, che hanno seguito tali questioni.

*ROSELLI.* Tutte le varie circostanze indicate dalla senatrice Bonfietti confermano quanto era stato già da noi osservato nelle precedenti audizioni, e cioè il fatto che effettivamente sussiste una serie di elementi che appaiono certamente indicativi di un occultamento da parte di esponenti dell'Aeronautica militare o di una situazione di livello in qualche modo militare che si inserisce nell'agitato contesto internazionale di quell'epoca che non si voleva assolutamente venisse conosciuto, o nell'ipotesi più benevola della supposizione da parte degli esponenti dell'Aeronautica militare che potesse essere accaduto qualcosa che coinvolgeva Forze alleate e nel successivo atteggiamento di conservazione, per un meccanismo che in un certo senso possiamo definire di coerenza, di questo atteggiamento di chiusura anche quando poi eventualmente questa iniziale supposizione che ci potesse essere qualcosa di allarmante fosse venuta meno.

Ribadiamo che certamente lo stato dell'istruttoria giustifica a nostro avviso il rinvio a giudizio in ordine alla prima ipotesi e vi è tutta una serie di elementi che meritano un vaglio dibattimentale per verificare se effettivamente vi era uno stato di tensione internazionale che aveva una sua estrinsecazione anche a livello militare, non necessariamente di guerra non dichiarata ma anche solo di preparazione di qualche operazione militare, che appunto non si voleva venisse conosciuta.

Come ha accennato la senatrice Bonfietti, sul punto sarebbe indubbiamente auspicabile che si dia corso da parte di alcuni Stati stranieri alleati a delle rogatorie che invano sono state richieste dall'Ufficio istruzione – mi riferisco in modo particolare alla Francia, ma anche ad altri paesi –, in ordine alle quali o non è stata data risposta, oppure è stata fornita una risposta estremamente laconica, nel senso di una negazione di esi-

stenza di traffici militari che invece contrasta con quelle emergenze istruttorie che abbiamo dianzi evidenziato.

Per quanto concerne taluni profili specifici indicati dalla senatrice Bonfietti, fornirò alcuni chiarimenti, sperando siano esaustivi.

Il COP (Centro Operativo di Pace) è una struttura dello Stato Maggiore dell'Aeronautica militare che, come dice il nome, opera in periodo di pace permanentemente e che, soprattutto con particolare riguardo nelle ore di chiusura degli uffici, svolge per tutte le comunicazioni urgenti una funzione di collegamento tra le strutture periferiche e lo Stato Maggiore.

La centralità del ruolo del COP in questa vicenda è data dal fatto che pur emergendo da telefonate di altri siti che tale Centro fu investito quella notte da un grandissimo numero di comunicazioni, tuttavia la documentazione che si è potuta acquisire è estremamente carente, in quanto non è stato conservato il registro-brogiaccio del sottufficiale di servizio Berardi mentre invece, come è stato detto nelle audizioni precedenti e come è comunque ben specificato nelle requisitorie, il registro dell'ufficiale di servizio tenente-colonnello Giangrande appare quanto meno redatto in un contesto successivo.

Per quanto concerne la sigillatura dei nastri di Ciampino, leggo testualmente la requisitoria a pagina 474, perché sul «buco» non possiamo esprimere certezze, bensì un'osservazione: «È inoltre singolare che la conservazione e sigillatura dei nastri venne disposta a Ciampino proprio nel momento – ore 20.45 zulu – più drammatico della ricerca da parte di Ciampino di mettersi in contatto con gli americani, sicché le registrazioni pervenuteci registrate si interrompono bruscamente in un momento che per le indagini era estremamente significativo».

A differenza di altri elementi in cui si può dire che manca oggettivamente un documento, manca una registrazione o non è stato conservato un registro, noi qui possiamo fare solo un'osservazione, senza esprimere un giudizio di certezza. Questo perché bisogna dare atto che i protocolli vigenti all'epoca – e credo anche oggi – prescrivevano di conservare e sigillare immediatamente la documentazione attinente ad un incidente aereo. Quindi, era indubbiamente un dovere delle autorità di Ciampino affrettarsi a sigillare certi nastri e certi documenti proprio per obbedire a queste prescrizioni interne.

PRESIDENTE. Mi può spiegare cosa significa «interruzione della registrazione e sigillatura»?

ROSELLI. Nel senso che i nastri che sono stati conservati sono quelli fino ad una certa ora.

BONFIETTI. Fino alle 20.45 zulu e poi basta.

ROSELLI. Dopo di che non sono stati più conservati.

PRESIDENTE. Ho capito.

*ROSELLI.* Gli altri sono stati regolarmente conservati.

È da tener presente che in quel momento non può affermarsi con certezza che potesse ipotizzarsi tutto il contesto poi emerso successivamente. Quindi, vista isolata in sé stessa, questa sigillatura a quell'ora corrisponde più o meno ai protocolli dell'epoca.

Certo, si potrebbe dire che visto che proprio in quel momento si stava parlando con gli americani, si poteva ritenere più opportuno procrastinare di qualche decina di minuti siffatta sigillatura; ma tenuto conto della situazione di orgasma, di fretta e di tensione non può neanche onestamente escludersi che sia stata una coincidenza derivata dall'adempimento di un dovere previsto dal protocollo.

*BONFIETTI.* Su questo punto, vorrei dire che in ogni caso non sono state fatte indagini o interrogatori dall'ufficio.

*ROSELLI.* È morto il principale imputato della vicenda ...

*BONFIETTI.* Massari!

*ROSELLI.* Sì, Massari. A tal proposito non sono state date risposte esaustive e il principale responsabile della conservazione è deceduto.

Per quanto riguarda la vicenda Dettori, sulla quale ci si sofferma per varie pagine nella prima parte della requisitoria, vi è anche qui una situazione di estrema incertezza. Innanzitutto, non è neanche ben certo se il Dettori - anche se certamente era in servizio a Poggio Ballone - prestasse servizio nel turno interessato al periodo della caduta del DC9. Anzi l'ultima documentazione acquisita, rinvenuta se non sbaglio nel 1994, evidenzerebbe che il Dettori non prestava servizio in turno, anche se ci sono altri elementi in senso contrario. Ci sono poi, sì, delle deposizioni testimoniali citate dalla senatrice Bonfietti, ma a parte il rilievo che dobbiamo tener conto di un certo stato di depressione del Dettori che certamente data da anni, dobbiamo tener presente che la cognata parla delle confidenze fatte dal Dettori a fine giugno 1980 ben sette anni dopo e che la stessa moglie, pur riferendo di impressioni del Dettori confidatele, ne parla sempre in termini non precisissimi, che potrebbero cioè anche riferirsi a qualche giorno dopo l'evento, quando già cominciano a diffondersi voci, senza che ciò ci possa provare pienamente che il Dettori ne fosse stato protagonista in prima persona. Quindi, è uno di quegli elementi certamente incerti, certamente che rimangono caratterizzati da un punto interrogativo ma sui quali non ci si sente di poter fare affermazioni categoriche, anche per il tragico elemento rappresentato dal fatto che il Dettori, come sappiamo, purtroppo morì suicida. Sul punto, come si è evidenziato in sede di requisitoria, sono state poi anche articolate delle vere e proprie operazioni di depistaggio da parte di altri soggetti, tra l'altro inquisiti per altre vicende dalla Procura della Repubblica.

BONFIETTI. È la prima volta che sento questa affermazione delle sue condizioni fisiche non buone per il 1980.

ROSELLI. Non ho detto per il 1980. Ho detto però che non nascono certamente nel 1986, sono in qualche modo pregresse.

BONFIETTI. Sì, però si è suicidato nel 1987, drammaticamente.

ROSELLI. Non ho mai affermato che fossero già nel 1980. Resta però il punto interrogativo perché è morto.

Per quello che riguarda la questione del Claridge, vorrei fare un precisazione. Nell'agenda del generale Tascio non si parla di visita del Claridge al Mig libico ma di contatti intervenuti tra il generale Tascio e Claridge in merito alla vicenda di un Mig 21. Dalla deposizione resa dal Claridge in sede di rogatoria negli Stati Uniti d'America emergerebbe che Claridge avrebbe inviato del personale a vedere il Mig libico, ma non si parla di una visita del Claridge al Mig libico, né questo emerge – ripeto – dall'agenda di Tascio: emerge un contatto tra il generale Tascio e Claridge con riferimento al Mig 21.

Nella vicenda della documentazione sottratta a Formica con riferimento al Milani, leggendo la requisitoria, mi sembra che in realtà Milani parla della sottrazione di una carta ma dall'ufficio del generale Tascio, carta che poi egli avrebbe dato al generale Terzani, anch'egli defunto.

PRESIDENTE. Questa carta sarebbe il testamento del pilota.

ROSELLI. Il presunto testamento o presunta dichiarazione. Questo, per la verità, è anche un punto debole – se possiamo usare questa espressione – della deposizione di Milani perché non si comprende il motivo di siffatta sottrazione. Gli elementi forti della deposizione di Milani sono altri semmai: il fatto, oggettivamente riscontrato, che l'opera di Milani fu effettivamente chiesta nell'immediatezza del rinvenimento del Mig libico come interprete e che poi in un appunto del capo di Gabinetto della Difesa, generale De Paolis, troviamo il riferimento già il 19 luglio a questo testamento del pilota di cui negli atti ufficiali non c'è mai traccia.

Per quanto riguarda la nazionalità degli aerei militari, quelli per i quali non vi era piano di volo non si è potuto assolutamente identificarli. Si può dire che erano aerei militari per la questione relativa al codice di identificazione, ma sul punto sarebbe assolutamente fondamentale la collaborazione internazionale che, per quanto si è detto, in sede di rogatoria è stata carente. Se per talune di queste presenze si fa riferimento agli americani, è perché ciò emergerebbe da talune deposizioni testimoniali o da talune telefonate registrate nelle quali si parla, con riferimento a questo traffico militare, di traffico americano; ma sul piano tecnico non si è riusciti ad addivenire all'identificazione di siffatti aerei.



BONFIETTI. Quindi, con l'aiuto e l'ausilio della NATO siete riusciti ad avere la possibilità di riconoscere molti più aerei di prima ma non tutti, perché quelli senza SIF non sono identificabili.

ROSELLI. Possiamo dire che sono aerei militari ma la nazionalità non la possiamo indicare.

BONFIETTI. Quindi, anche con l'ausilio della NATO non ci si poteva arrivare, perché erano nascosti anche a questa possibile lettura. Insomma, NATO o non NATO, non è possibile l'identificazione; ci possono essere ma possono non essere stati identificati, anche con l'ausilio della decrittazione di alcuni, perché erano con la targa spenta.

SALVI. Per esempio, per alcuni si parla – adesso non ricordo le sigle – di un comando strategico inglese, per alcuni si parla di aerei di sorveglianza radar, però c'erano molte possibilità. Si va per categorie perché il SIF indica alcuni numeri che in quel periodo erano attribuiti ad alcuni comandi. Comunque sia chiaro che si tratta di aerei che non sono coinvolti direttamente con l'episodio.

ROSELLI. A proposito degli aerei sulla Sila, non mi sembra che in requisitoria si parli di aerei sulla Sila. In realtà in una telefonata tra Siracusa e Ciampino, di cui non abbiamo il nastro ma la registrazione acquisita in sede di Commissione Luzzati, emerge che sull'aerovia militare G8 non molto tempo dopo la caduta ci sono aerei militari che scendono verso la Calabria; però è la G8, un'aerovia quindi ben determinata che prosegue poi verso la Grecia. Si potrebbe fare illazione – ma non mi sembra che il nostro ufficio l'abbia fatta – che questi aerei cercassero eventualmente il Mig libico, ma questi aerei seguono un'aerovia militare, che ha un tracciato – come tutte le aerovie – ben delimitato, quindi non emerge che questi aerei cercassero un qualcosa.

PRESIDENTE. Non sembravano in perlustrazione.

ROSELLI. Sono aerei che scendono lungo un'aerovia militare non molto tempo dopo il sinistro.

BONFIETTI. Questo me lo sono chiesto io.

ROSELLI. Comunque non emerge, non abbiamo mai sostenuto questo fatto.

MANCA. Vorrei chiedere al presidente Pellegrino cosa intendeva con il dire che sembravano in perlustrazione.

PRESIDENTE. Degli aerei che girassero su un determinato territorio per vedere di avvistare qualche cosa.

MANCA. Ma un'aerovia non è che consenta una perlustrazione.

PRESIDENTE. Questo volevo dire, giuro che l'avevo capito. Io avevo capito che un aereo che segue un'aerovia non può essere ritenuto in perlustrazione.

MANCA. Chiedo scusa, credevo avesse capito il contrario.

PRESIDENTE. No, chi perlustra non ha un tracciato predeterminato perché va a cercare qualche cosa che non sa dove sta.

ROSELLI. Per ciò che concerne la questione relativa al generale Nardini, sul punto fu istruito un processo separato con il nuovo rito a carico e del generale Nardini e di taluni consulenti di parte, chiuso peraltro con richiesta di archiviazione in quanto non si sono rinvenuti elementi di reato per l'attività fatta dal generale Nardini, né per quella fatta dai consulenti di parte dell'Aeronautica. Si individuò sicuramente un certo interesse del Nardini a conoscere l'opinione di consulenti di parte e anche di acquisire materiale, ma - come fu detto esplicitamente in sede di richiesta di archiviazione - pur potendosi forse rimproverare - diciamo così - un eccesso di zelo, pur tuttavia siffatta attività di informazione, di acquisizione di informazione, non ha mai determinato, almeno per quanto è emerso dagli atti, un condizionamento delle indagini o un occultamento di carte o altro.

Infine, per ciò che concerne la questione del Mig libico, le varie date emergono in parte da tutta una serie di appunti SISMI che però in se stessi, come sappiamo, hanno un valore in qualche modo indicativo, in qualche modo inquietante, ma non hanno un vero valore probatorio. La data sulla quale invece si sono incentrati gli elementi di supporto probatorio più significativi è quella del 14 luglio, sulla base delle dichiarazioni di Claridge e del generale Tascio e dall'attività istruttoria esperita presso il Sismi di cui si è diffusamente parlato, nell'ambito della requisitoria.

Pertanto, pur non potendo parlarsi di certezza assoluta dal momento che bisogna sempre superare il dato relativo all'aereo che viene trovato il 18 luglio e di alcuni testi che vedono passare un aereo anche se non assistono quel giorno alla sua caduta, sussistono vari elementi indicativi di una caduta del Mig libico antecedente di qualche giorno.

Per quanto riguarda il collegamento con la caduta del DC9, esistono alcuni indizi; a prescindere dai punti del SISMI di cui si è parlato, c'è la certezza che a livello dell'Aeronautica militare da un lato e del Sismi dall'altro ci si pose il problema di un collegamento tra la caduta del DC9 e quella dell'aereo libico: ricordiamo la famosa riunione dello Stato maggiore della difesa del 21 luglio, gli interventi del capo del Sismi Santovito, il famoso piano Tascio-Notarnicola di cui tutti gli interessati hanno dichiarato di non sapere nulla. Ma altro è dichiarare e ritenere che si pose questo problema, che c'era qualche elemento concreto che poteva giustificare un approfondimento di questo presunto collegamento tra la caduta del DC9 ed il Mig libico e che di questo nulla fu riferito all'autorità politica e altro

è ritenere di avere elementi di una certa concretezza per considerare contestuale la caduta del Mig a quella del DC9.

**PRESIDENTE.** Ma non potrebbe sussistere un ostacolo di carattere logico? Se il Mig fosse caduto il 27 giugno, perché tenerlo nascosto tanto tempo? Infatti, ogni giorno in più che passava aumentava il rischio e più ci si allontanava nel tempo dal 27 giugno più il rischio diventava gratuito. Sono state svolte anche alcune audizioni su questo aspetto. Anch'io ho avuto l'impressione che il Mig non fosse caduto il 18 luglio ma non sono mai riuscito a convincermi della logicità del fatto che il Mig è stato fatto scoprire il 18 luglio dopo che era caduto il 27 giugno. Era possibile, infatti, che, ad esempio, un ricercatore di oggetti rari o qualche studioso della flora della forra in cui si trovava l'aereo incappasse nel velivolo e desse l'allarme.

**ROSELLI.** Questo dubbio fu posto a livello del Sismi e dell'Aeronautica militare.

**PRESIDENTE.** Ma sul presupposto che tale scoperta in qualche modo li sorprende.

**ROSELLI.** Sul presupposto che esistevano alcuni elementi che potevano farlo ritenere plausibile e che tutto ciò non venne portato a conoscenza. Ricordo la questione delle tracce su Ponza collegata a quella del Mig libico.

**SALVI.** In questo caso c'è un punto che potrebbe essere addirittura risolutivo perché, come sapete, gli Stati Uniti non hanno risposto alla richiesta di documenti relativi alla ammissione di Claridge e hanno detto che non era possibile inviarli. Esistono, almeno a giudicare dalla risposta, ma non è possibile inviarli.

**ROSELLI.** Dissero: «Non siamo in grado di rispondere».

**SALVI.** Si tratta di una risposta sibillina interpretata da noi in questo modo: «Non possiamo dire cosa c'è o cosa non c'è» e dalla quale abbiamo ritenuto che i documenti possono esistere, altrimenti avrebbero detto, com'è accaduto altre volte, che i documenti non esistono.

**PRESIDENTE.** Ma questo potrebbe offrire la prova del giorno in cui Claridge va a vederlo e ci darebbe la certezza che il Mig non è caduto il 18 luglio.

**SALVI.** Certo, questo sarebbe un elemento importante. Noi abbiamo chiesto questi documenti ma poi è da verificare cosa contengono, perché potrebbero dimostrare elementi diversi. Certamente, una risposta degli

Stati Uniti su questo punto consentirebbe di eliminare un problema. I documenti, quindi, sono stati richiesti ma non è stato possibile ottenerli.

MANCA. Indubbiamente, a questo proposito, c'è da sottolineare il fatto che non sarebbe tipico delle menti che complottano, menti contorte, deviare le indagini e nello stesso tempo sapere che in una determinata zona c'è un aereo e mantenerlo lì per più di 20 giorni con il grave pericolo che tutto il complotto salti in aria a causa di qualcuno che in va in cerca di funghi, un cacciatore, o altro.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Taradash, vorrei avere un chiarimento su un punto in particolare. È stato fatto riferimento ad un «diffondersi di voci». Ritengo che faccia parte dell'esperienza di tutti gli appartenenti ai ceti acculturati italiani essere stati informati, nella seconda metà degli anni '80, incontrando persone che si dicevano conoscitori delle vicende, del fatto che c'era stato un duello aereo e che l'aereo era stato abbattuto. Ritengo che l'archivio Cogliandro è una fotografia di tutto il tam tam che vibra su questa vicenda. Secondo voi questo nasce dal fatto che questa situazione di allarme sia stata percepita da un numero di persone tale che naturalmente questo non era un segreto che poteva essere mantenuto? Oppure può esservi stato qualche messaggio; ad esempio, chi è che ha telefonato a Purgatori? L'impressione è che se fosse successo qualcosa che scartava dalla verità ufficiale la voce si sarebbe diffusa immediatamente e immediatamente percepita, utilizzata e manipolata dall'opinione pubblica. Avete un'idea su come si sono susseguiti i fatti?

SALVI. C'è un dato che nasce dal fatto che a cominciare dal giorno dopo si parla proprio di questo. Quella famosa telefonata sicuramente trae origine dal fatto che - come poi abbiamo appreso molto tempo dopo - nella sala controllo c'è stata una grande agitazione intorno a questo, si è verificata una riduzione dei dati, si sono susseguite diverse telefonate e si è proceduto alla ricerca della portaerei.

PRESIDENTE. La diffusione delle voci è però una prova del fatto che lo stato di allarme esisteva.

SALVI. Inoltre, una questione su cui si è discusso molto è stata quella relativa al fatto che il generale Rana o Davanzali avessero un interesse particolare nell'affermare la vicenda del missile. Credo che queste indagini, la scoperta del bigliettino sequestrato in quell'abitazione, la ricostruzione del lavoro di Russo e dei rapporti con Mosti, la comunicazione immediata, cioè prima del 3 luglio, di queste informazioni relative ai punti -17 e -12 e alla presenza del secondo aereo, ai due esperti americani, sono tutti elementi che, in qualche modo, fanno giustizia di quei sospetti. Effettivamente, Rana che era il presidente del Rai, il Registro Aeronautico, era stato informato della presenza di questi dati dalla persona istituzionalmente all'interno della Commissione, o dall'ingegner Fiorini che era in

contatto con Mosti e con Ruscio; questi dati inoltre erano stati messi a conoscenza dei tecnici americani. Si può fare della dietrologia ma rimaniamo fermi su questo dato di fatto: la sera avvengono tutti questi episodi cui abbiamo parlato e fino al 3 luglio tutti gli esperti che esaminano le tracce concordemente affermano che c'era un secondo aereo. Pertanto queste informazioni, come accade in tutti gli ambienti, hanno cominciato a circolare all'esterno. È possibile anche che ci siano altre interpretazioni.

PRESIDENTE. Il problema è che una situazione di allarme che si diffonde tra 5 persone resta segreta. Diversamente no.

SALVI. Nel bene e nel male va anche considerato che in quel periodo i controllori volevano diventare civili; è anche possibile che qualcuno abbia volontariamente soffiato sul fuoco dell'incidente per determinare la smilitarizzazione ma questa ipotesi è contraddetta da ciò che è stato accertato documentalmente sulla veridicità. Pertanto, ci siamo anche posti il dubbio che sia stata creata tutta questa confusione proprio dai controllori perché in quel periodo intendevano smilitarizzarsi e che da qui si sia poi generato tutto il pasticcio successivo. I dati documentali e in genere i dati probatori che abbiamo raccolto smentiscono questa ipotesi.

PRESIDENTE. Un ultimo chiarimento. Il segreto sovranazionale cui non avete voluto accedere a titolo personale, e ne comprendo le ragioni, riguardava i tracciati *radar*?

SALVI. Riguardava quello che poi la Nato ha fatto dopo. Una via esplorata fu quella relativa alla possibilità di leggere questi documenti direttamente, anche se il problema era che una volta venuti a conoscenza di elementi magari determinanti non si aveva poi la possibilità di utilizzarli. Quindi tale conoscenza si è avuta tramite la Nato attraverso questo meccanismo di lettura, nel senso che nessuno dei nostri esperti ha avuto la possibilità...

PRESIDENTE. Quindi non vi è stata data la possibilità di accedere ad informazioni che avrebbero potuto evidenziare catene di fedeltà diverse.

SALVI. No. Su quelle, per quanto ne so, non è stato opposto il segreto, nel senso che anche d'autorità abbiamo indagato un po' ovunque. Non ci siamo limitati a ricevere i documenti che ci venivano dati, ma abbiamo svolto un lavoro anche sgradevole che ha comportato la perquisizione di uffici e di persone per bene. Quando si lavora in un ambiente che non è quello della criminalità è sempre sgradevole porre in essere questo genere di comportamenti. Questo tuttavia qualche volta ha dato dei risultati positivi, come nel sequestro di agende e altre carte o addirittura nel sequestro del materiale relativo al generale Cogliandro. Abbiamo cercato di ricostruire le catene di fedeltà attraverso documenti che o spon-

taneamente o a seguito del nostro lavoro sono stati trovati negli uffici. Molto spesso, infatti, la documentazione esibita era incompleta e abbiamo potuto ricomporla attraverso qualche riferimento interno; abbiamo cioè capito che esisteva un documento presupposto che non era stato esibito oppure che necessariamente doveva esservi un'altra pratica che vi si ricollegava e che non era stata consegnata. Ricordo la perquisizione svolta al centro di controspionaggio del Sismi a Firenze dove trovammo materiale interessante anche per Bologna, poi utilizzato anche in relazione ai rapporti tra Mannucci Benincasa e il perito che aveva esaminato l'esplosivo di Bologna.

MANCA. Volevo avere una precisazione. Lei ha detto che l'Aeronautica in realtà vi ha dato l'opportunità di leggere la situazione dei traccianti aerei di quella sera senza però darvi la possibilità di utilizzare quelle informazioni.

Volevo sapere se voi, quando il presidente Pellegrino e i due vice presidenti di questa Commissione andarono da Prodi per chiedere un interessamento presso la Nato, già eravate a conoscenza in forma privata della situazione.

SALVI. Le ho già detto che noi non abbiamo accettato questo meccanismo.

MANCA. Sì ma in privato già conoscevate la situazione.

SALVI. Scusi ma non so a cosa lei si riferisca.

PRESIDENTE. Quando è avvenuta questa collaborazione con la Nato che vi ha consentito di prendere conoscenza di certi fatti?

SALVI. Tale collaborazione non era risolutiva. Comunque non so dirle quando è avvenuta e onestamente non so quando voi siate andati dal Presidente del Consiglio Prodi.

PRESIDENTE. Ci siamo recati dal Presidente del Consiglio Prodi nell'estate del 1997.

ROSELLI. La Nato ha depositato le sue relazioni nel giugno 1997.

MANCA. Sì, ma prima l'Aeronautica vi aveva dato la possibilità di seguire un metodo che voi non potevate accettare.

TARADASH. Lo scenario internazionale di cui si è parlato stasera credo che sia di grande interesse storico-politico, ma per noi potrebbe esserlo soltanto nel caso in cui nella vostra requisitoria fosse stata mantenuta come ipotesi possibile quella del missile. Infatti, se viene meno tale ipotesi sapere quanti aerei circolavano quella sera sui cieli d'Italia, di che na-

zionalità fossero e perché si trovassero lì, risulta poco interessante ai fini della nostra inchiesta. Si tratterebbe di altri interessi che non attengono strettamente ai nostri lavori. Ad esempio non so in questo momento quanti aerei della Nato stiano sorvolando i cieli d'Italia. Non so se quella sera erano tanti o pochi, sicuramente sappiamo che esisteva una situazione di crisi internazionale con la Libia (Gheddafi continua a ripetere che lo volevano uccidere). Sappiamo che qualche giorno dopo si sarebbe verificato un tentativo di colpo di Stato in Libia e quindi è possibile che vi fosse uno stato di allerta generale con molte navi e portaerei in circolazione. Ma tutto questo non ha nessun rilievo se l'ipotesi del missile cade, e leggendo la vostra requisitoria tale ipotesi viene assolutamente esclusa. Non c'è alcuna ragione al mondo per ritenere che vi sia stato un missile. C'è scritto molto chiaramente che «L'esplosione all'interno dell'aereo, in zona non determinabile, di un ordigno è dunque la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati maggiori elementi e riscontri». Certamente invece non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una sua testata e, d'altra parte, l'analisi del relitto - che credo sia cosa abbastanza significativa in un incidente aereo - porta ad escludere tassativamente (tutti i periti lo hanno escluso) che l'ipotesi di un missile sia probabile. Voi avanzate un'ipotesi alternativa a quella della bomba perché sostenete - divergendo in questo dal parere del collegio peritale - che vi sono elementi contraddittori rispetto alla collocazione della bomba laddove si sarebbe supposta, ossia nella *toilette*. L'altra ipotesi che avanzate è quella di una «quasi collisione», ossia di un aereo che si sia «mascherato» dietro l'aereo dell'Itavia e che in modo molto singolare, anzi unico nella storia dell'aviazione, avrebbe avuto questa «quasi collisione» facendo saltare tutti gli elementi coordinati dell'aereo stesso senza però toccarlo e provocandone la caduta. Poi cercate delle ragioni logiche. Una volta verificato che dal punto di vista tecnico non esiste alcuna prova dell'esistenza di questo aereo, perché voi stessi scrivete che nessun elemento *radar* fa supporre la sua esistenza, andate alla ricerca di prove logiche e analizzate la situazione libica. Tuttavia anche da questo punto di vista affermate che non sono stati raccolti elementi probatori sulla possibilità di ricondurre l'abbattimento dell'aereo Itavia ad un'azione libica o ad un'azione finalizzata ad eliminare il *leader* libico.

Quindi, dal punto di vista tecnico i radar non danno nessun elemento per ritenere che vi fosse un altro aereo. Dal punto di vista logico e storico voi non potete arrivare ad alcuna conclusione. Allora, vorrei porvi una domanda tecnica: ammesso che fino al momento dell'abbattimento l'aereo si fosse nascosto dietro a quello caduto, dopo l'abbattimento è possibile che nessun radar abbia individuato tracce dell'aereo sopravvissuto alla mancata collisione? È tecnicamente possibile che nessun radar, una volta che si è liberato il campo dall'aereo precipitato, riesca ad individuare l'eventuale aereo che avrebbe procurato la caduta dello stesso?

Ho apprezzato molto la requisitoria ed anche la discussione che si è svolta fino ad oggi. Tuttavia, di fronte all'assoluta certezza che non è stato un missile, di fronte all'alta improbabilità che si sia trattato di un aereo e

di una quasi collisione (alta improbabilità dal punto di vista statistico, perché nella storia degli incidenti aerei non c'è un fatto analogo a questo), di fronte al fatto che non si è arrivati a poter determinare in nessun modo che, sia pure all'interno di quella situazione di tensione, sia stato un aereo a provocare la caduta del DC9 Itavia, allora mi pare che, fatte salve tutte le controindicazioni, certamente l'ipotesi che resta e che voi stessi indicate come la più probabile è quella dell'esplosione interna.

Ho letto con interesse la relazione svolta dal perito inglese Taylor al convegno dell'Aeronautica della scorsa settimana. Egli continua a sostenere con assoluta convinzione che si sia trattato di un'esplosione interna e parla di una convinzione che era estesa a tutto il collegio peritale. Anche Taylor esclude, sulla base di fatti e di valutazioni logiche, le altre due ipotesi.

Per quale motivo avete ritenuto di non poter fare, alla fine, una scelta più chiara in direzione della bomba? Di fronte ad un aereo che cade, escluso il cedimento strutturale, esclusa l'esistenza di una guerra in corso intorno all'aereo (infatti non c'è nessun elemento che porta a fare questa affermazione e i radar, nonostante le loro anomalie, non indicano la presenza di un solo aereo), alla fine voi mettete sullo stesso piano la bomba e la quasi collisione. Ecco, francamente non riesco a capire, da un punto di vista logico, come e sulla base di quali elementi possiate lasciare aperta la requisitoria, dal momento che la lettura di questa condurrebbe a sposare la tesi della bomba, dato che tutti gli elementi acquisiti, tranne quelli contraddittori, portano a dire che si è verificata un'esplosione.

Voi parlate di un insanabile contrasto interno davanti alla tesi dell'esplosione, però gli elementi per dimostrarla ci sono, mentre non ci sono elementi sulla presenza di un altro aereo e ci sono invece tutti gli elementi che escludono il missile. Quindi, dal punto di vista logico forse la requisitoria avrebbe dovuto compiere una scelta più precisa in una direzione.

Comunque, apprezzo anche il fatto che i magistrati ritengano di affermare che non hanno raggiunto una soluzione certa. Secondo me, il fatto che l'indagine sia costata 300 miliardi non è un elemento negativo: l'indagine costa quanto costa e servono tanti anni quanti ne sono necessari. Meglio che si arrivi a dire che non vi è alcuna certezza piuttosto che affermare delle certezze che portano poi a soluzioni sbagliate. Pertanto, da questo punto di vista sono assolutamente d'accordo sulla metodologia che avete seguito. Tuttavia, proprio in seguito alla lettura del vostro documento, non riesco a convincermi che non fosse possibile una scelta più precisa.

Sempre leggendo la relazione di Taylor ed anche altri documenti, vi chiedo una vostra valutazione sui periodi precedenti alla vostra inchiesta. Taylor lamenta il fatto che l'aver ritenuto come ipotesi decisamente vincente, sul piano della probabilità, l'abbattimento dell'aereo da parte del missile ha portato a tutta una serie di errori nell'accertamento della verità, perché le ricerche del relitto sono state condotte in una zona diversa da quella che sarebbe stata invece utile ad accreditare o smentire subito l'una



o l'altra tesi. Quindi, c'è stata una convinzione generale sulla tesi del missile che ha ritardato enormemente la possibilità di acquisire la verità.

A tale proposito ci sono valutazioni politiche che ciascuno di noi può fare. Personalmente, ho la convinzione che la tesi del missile facesse gioco nel quadro dello scontro politico nazionale a chi riteneva che fosse utile aprire una questione anti Nato nel nostro paese e credo che all'interno di questa logica molti errori siano stati compiuti e molti ritardi, di conseguenza, ne siano derivati.

Ma, al di là delle valutazioni politiche, che faremo successivamente in altra sede, la domanda riguarda la seconda questione, cioè i vari depistaggi. Forse, in realtà, non si dovrebbe parlare di depistaggio, poiché non c'era una pista precisa. L'accusa che rivolgete all'Aeronautica è quella di aver nascosto informazioni e fatto confusione appositamente, nel timore che la Nato fosse responsabile dell'incidente. Ciò che non riesco a comprendere, però, è l'accusa di fondo che porta all'alto tradimento. Era l'Aeronautica (sono in disaccordo con chi si riferisce ad alcuni ufficiali o generali, perché in realtà è l'istituzione aeronautica ad essere coinvolta e per questo motivo oggi ho chiesto l'audizione del suo attuale Capo di stato maggiore) che si poneva come barriera o filtro tra il potere politico e la verità del fatto.

Mi riesce difficile comprendere ed accettare che un'Arma possa fare tutto questo, nonostante che il mondo politico fosse molto interessato a ciò che stava succedendo. La crisi libica nasceva dopo che per anni ed anni un settore importante del mondo politico italiano era stato alleato della Libia, la quale a sua volta aveva fatto investimenti a non finire nel nostro paese (addirittura nel 1976 era entrata nel capitale della Fiat con una presenza molto importante: c'era stato tutto un interscambio commerciale e militare tra Italia e Libia. Gli Stati Uniti, pur con le contraddizioni del presidente Carter e di suo fratello, avevano assunto un atteggiamento fortemente contrastante con la Libia. Altri paesi europei, come la Francia, erano stati in dura contrapposizione, con la Libia. Il governo italiano, per giunta, proprio nel periodo dell'abbattimento dell'aereo, aveva stretto un rapporto con Malta che andava in direzione diametralmente opposta e conflittuale rispetto agli interessi della Libia).

Allora, è mai possibile che l'Aeronautica possa sottrarsi ad una verifica del mondo politico in una situazione come questa? Francamente, ritengo che ciò sia incredibile. Poi, analizzeremo in modo più approfondito le responsabilità rispetto a nascondimenti, depistaggi – se vogliamo chiamarli in questo modo – e confusioni: è compito specifico della nostra Commissione. Però, sinceramente mi riesce difficile comprendere la tesi di fondo dell'alto tradimento, in base a cui un'intera Arma possa sottrarsi al controllo politico in un frangente come quello.

Pertanto, vorrei sapere se avete fatto una valutazione anche rispetto a questa ipotesi, cioè quella fondamentale dell'inganno che l'Aeronautica avrebbe compiuto nei confronti dei Ministri e dei Governi. Francamente, se Ministri e Governi si sono fatti ingannare, secondo me era solo perché

volevano farsi ingannare e quindi vi era una complicità semmai di alto tradimento, se alto tradimento mai vi è stato.

Un'ultima domanda riguarda il Mig caduto ufficialmente il 18 luglio. Anche a questo proposito, vi sono dei testimoni che vedono l'aereo volare e che sentono il botto. Ebbene – questo elemento non mi è chiaro e quindi vorrei un chiarimento al riguardo – tutti dicono che il corpo del pilota era in decomposizione, mi domando se c'è una giustificazione tecnica a tale fatto perché non riesco a capire come mai, se un aereo cade alle ore 11 del mattino e poi viene trovato alle ore 17, il corpo del pilota possa essere in decomposizione. Questo elemento risponde a verità o no? Certo, se il corpo era in decomposizione questo è un dato sufficiente a ritenere che l'aereo non sia caduto il 18 luglio; che poi sia caduto il 14 luglio è del tutto irrilevante per la nostra vicenda, se invece fosse caduto il 27 giugno, allora l'altra ipotesi, non suffragata al momento da verifiche tecniche né da elementi logicamente comprovabili, riprenderebbe forza. Vi chiedo quindi se sia possibile o meno retrodatare questo evento fino al giorno della caduta dell'aereo dell'Itavia.

*SALVI.* Mi scusi, onorevole Taradash, se le faccio io una domanda in apertura. Perché lei parla di 300 miliardi spesi per questa indagine?

*TARADASH.* L'ho sentito dire.

*SALVI.* Siccome le voci girano e poi magari ci troviamo domani i giornali che titolano «300 miliardi spesi per Ustica», vorrei chiarire la questione. Quando la volta precedente in questa Commissione è stato affermato che si erano spesi 300 miliardi – ed era la prima volta che sentivo fare una simile affermazione – io ho detto di non conoscere l'entità esatta della spesa, ma di poter affermare che ritengo sia inferiore a quella che ha speso Starr per fare le sue indagini su Monica Lewinsky in un anno. Tale cifra – se sono vere le notizie di stampa e se anche lì non sono state gonfiate – approssimativamente dovrebbe aggirarsi intorno ai 50 miliardi, quindi, una cifra molto diversa da quella che lei ha indicato.

*TARADASH.* Come ho detto, non è questo il problema.

*SALVI.* Certo, però mi pare importante non lasciare traccia di cose che non corrispondono al vero, almeno per quanto mi risulta. Inoltre, se anche fosse così, condividerei comunque la spesa perché si è trattato di un'indagine estremamente impegnativa, che ha richiesto ben tre campagne di recupero a 3400 metri, che altre nazioni, in casi analoghi, hanno ritenuto di non poter fare per profondità molto inferiori. Ad esempio, mi sembra che gli Stati Uniti ritennero di non poter affrontare il costo del recupero di un aereo caduto ad una profondità di poco superiore ai 1000 metri.

Quindi, in questo condivido quello che lei ha detto, però, per quanto riguarda la questione del depistaggio, posso dire che noi ci siamo posti il problema da lei sollevato, ma non ce lo siamo posto soltanto adesso bensì

ce lo ponemmo sin dal primo momento in cui formulammo l'ipotesi - se non ricordo male nel dicembre 1991 - e indicammo appunto che la prospettiva di quello che era successo, cioè la possibilità di scoprire cosa fosse effettivamente successo, avrebbe condizionato largamente, ma non in maniera definitiva, la possibilità di ritenere sussistente l'ipotesi che noi avanzavamo.

Noi siamo partiti in realtà da un punto, che è il punto centrale delle nostre perplessità anche a proposito della ricostruzione dell'evento, e cioè che, in realtà, vi sono dei dati radaristici che invece, a prima vista sembrano indicare con assoluta precisione la presenza di un aereo che interferisce con la rotta del DC9 esattamente nel momento in cui si verifica la perdita del mezzo. Noi quindi abbiamo lavorato su questo e abbiamo accertato - o almeno riteniamo di averlo accertato, aspetteremo il dibattito per verificare se questa nostra ipotesi regge alla verifica dei fatti - che nella sala di controllo di Ciampino, già la sera del 27 giugno, vi fosse questa convinzione.

Abbiamo poi fatto tutto quello che è stato detto e che non ripeto, accertamenti relativi alle attività successive nell'ambiente dell'Aeronautica militare, finalizzate a verificare tale ipotesi. Abbiamo anche cercato di ricostruire il canale di tramite di questa informazione verso l'autorità politica. Infatti, noi riteniamo che se questa informazione c'è stata non compete a noi ipotizzarla, cioè non siamo noi che dobbiamo utilizzare la logica del «non poteva non sapere»; devono essere coloro che hanno fornito tale informazione a dirci dove, come e quando l'hanno fornita. Ora, nessuna delle persone che è stata interessata da questa vicenda ci ha comunicato di aver fornito tale informazione, anzi lo hanno espressamente escluso: Abbiamo ricercato i documenti, non li abbiamo trovati; anzi, abbiamo trovato documenti da cui risulta che questa informazione non solo non fu data, ma ne fu data una diversa. Abbiamo ancora trovato documenti da cui risulta che, in realtà, quando questa informazione comunque filtrò verso l'autorità politica - e mi riferisco ancora alla vicenda del generale Rana - immediatamente i canali informativi furono chiusi, con quell'attivismo che noi individuiamo alla fine di luglio e ai primi di agosto del 1980 e che riteniamo essere collegato al fatto che comincia a filtrare tale informazione.

Quindi, onorevole Taradash, è possibile che noi abbiamo errato nella nostra impostazione, che è l'impostazione dell'accusa, però non l'abbiamo fondata su valutazioni di carattere probabilistico o per altro verso di quello che generalmente avviene negli apparati militari e politici; l'abbiamo fondata su quelli che riteniamo essere solidi elementi di prova, che sottoponiamo innanzi tutto al giudizio del giudice istruttore. Ad esempio, per quanto riguarda la vicenda Dettori, è stato così difficile arrivare a conoscerla perché dai documenti non riusciamo a capire Dettori dove stava e cosa faceva; come pure, non riusciamo a capire chi fosse presente quel giorno: ci vengono detti nomi diversi a seconda del momento in cui vengono fatte le richieste. Ho già detto la volta scorsa che per riuscire ad ottenere l'elenco effettivo delle persone in servizio la sera del 27 giugno,

abbiamo dovuto trovare addirittura il pagamento del premio per il caffè per chi faceva il turno di notte perché tutti gli altri documenti erano stati soppressi, addirittura nella pagina del 27 giugno. Certo, mi rendo conto che questa ipotesi è sproporzionata rispetto a quello che abbiamo accertato, ma questo fa parte del movente e il movente è qualcosa che verificheremo, ma che poi non è indispensabile per noi accertare. Noi non possiamo entrare nella testa delle persone per capire per quale ragione hanno posto in essere determinate condotte; quello che noi sappiamo è che tali condotte sono così. Se abbiamo sbagliato, qualcuno ci dirà che non è così, però, fino a questo momento, non siamo stati ancora smentiti da nessuno, compresi coloro che abbiamo interrogato.

Dicevo che il punto importante è quello relativo a -17, -12 perché, con qualche precisazione, credo che lei abbia fatto una sintesi molto precisa delle nostre convinzioni relative alla causa della perdita del DC9. Le precisazioni riguardano innanzi tutto il fatto che non è esatto che siamo stati noi ad ipotizzare la quasi collisione. Questa ipotesi è stata formulata da due valenti studiosi, Casarosa e Held; il primo è un grande esperto di questioni aeronautiche, il secondo è unanimemente riconosciuto come una persona di grande esperienza, è un tecnico tedesco del tutto al di fuori delle nostre problematiche. Loro hanno cercato in qualche maniera di risolvere un problema che c'è e che non possiamo far finta di non vedere. Il problema, ancora una volta, non lo abbiamo posto noi ma lo stesso collegio peritale di cui fa parte anche il signor Taylor, quando il collegio peritale Santini-Misiti, non altri colleghi e nemmeno noi, ha escluso, uno per uno, tutti gli elementi di prova che erano stati ritenuti indicativi della presenza di una bomba a bordo di un aereo, ritenendoli tra di loro contraddittori e in molti casi anche in sé inconsistenti. Addirittura, lei lo ricorderà perché ho visto che ha letto con molta attenzione il nostro lavoro, noi in qualche modo siamo più cauti rispetto al collegio Misiti-Santini sulla critica a quegli elementi; cioè noi riteniamo che ve ne siano alcuni che, ad esempio, di per sé sono indicativi di un'esplosione e, in particolare, potrebbero esserlo di un'esplosione a bordo. È invece il collegio Santini che va oltre quello che noi abbiamo ritenuto dicendo che non è così. Quindi, le cose sono un po' più articolate, perché il collegio Santini ritiene questi elementi tutti inconsistenti, noi riteniamo che invece alcuni di questi abbiano una loro dignità. Siamo però del parere che anche qui effettivamente siano tra loro difficilmente compatibili.

Cosa fa a questo punto il collegio Santini e, in particolare, Taylor? Ipotizza che l'esplosione sia avvenuta all'interno della *toilette* con un esame delle deformazioni patite dall'aereo. Noi già nel 1994 segnalammo che non ritenevamo che le osservazioni del collegio Santini fossero adeguate. Chiedemmo con più di venti quesiti posti al giudice istruttore, che poi li formulò ai periti, di spiegarci questi che a nostro parere sono problemi reali. Il collegio peritale a mio parere non lo ha saputo fare, perché si è limitato a trasformare quelle che erano espressioni dubitative; ad esempio «può essere consistente con», espressione che abbiamo capito poi si traduce in «può essere compatibile con», in «è compatibile». Io non

credo che questa sia una risposta esauriente ai nostri quesiti; invece Casarosa ed Held fornirono risposte molto più articolate, però nemmeno queste ci hanno convinto.

Per risolvere allora questa difficoltà, che è reale e che non ci siamo inventati noi, Casarosa ed Held hanno ipotizzato quella che lei afferma giustamente essere un'ipotesi molto difficile da realizzarsi, cioè quella della quasi collisione, ed hanno fornito una serie di elementi e di valutazioni in tal senso. Le faccio però presente che è vero che questo collegio ha concluso unanimemente, ma con le perplessità di Casarosa ed Held, nella direzione dell'esplosione interna, ma tutti gli altri collegi peritali, compreso quello con competenze specifiche in materia esplosivistica, hanno invece concluso escludendo la possibilità di un'esplosione interna.

Noi ci siamo trovati di fronte ad una situazione probatoria relativa a tutti i collegi peritali «serventi». Il collegio chimico ha indicato la correttezza delle individuazioni del TNT-T4 ma su posizioni all'interno dell'aereo incompatibili rispetto alla possibilità dell'esplosione di un unico ordigno. Il collegio frattografico ha esaminato tutto ciò che è stato chiamato ad approfondire ed ha escluso che vi sia su qualunque elemento del DC-9 traccia di un'esposizione ad un'esplosione, ivi compresi gli elementi strutturali che invece sono considerati dal collegio peritale come direttamente esposti all'esplosione, lo stesso ha fatto il collegio esplosivistico. Addirittura sono stati fatti degli esperimenti sia con dei calcoli all'elaboratore, quindi con la ricostruzione all'elaboratore del possibile scenario, sia addirittura facendo esplodere una *toilette* di DC-9 e in tutti questi casi si è avuta una risposta negativa, cioè non è possibile corroborare l'ipotesi del collegio tecnico.

Di fronte a questa situazione noi abbiamo allora cercato di vedere se i dati esterni potessero fornire altre informazioni ed abbiamo espressamente indicato che noi ritenevamo i dati radaristici di uguale dignità rispetto a quelli ricavabili dal reperto.

Vorrei fare un'ultima considerazione su Taylor. Non ho letto la relazione Taylor però conosco l'osservazione critica da lui fatta anche a noi sulla questione relativa alle ricerche effettuate in un luogo sbagliato. Questo forse è possibile per quanto riguarda la prima serie di ricerche, anche se ciò ha però portato ad un risultato anche quello straordinario, perché poi hanno trovato i pezzi dell'aereo. Quindi non credo che poi sia stata fatta così male: Per quanto riguarda però le due campagne successive, queste sono state effettuate tutte sulla base delle indicazioni fornite dal collegio peritale, in particolare del lavoro svolto da Protheroe e Taylor. L'unico punto di dissenso, lo dico con molta chiarezza, si è verificato quando vi è stata la richiesta di proseguire una terza campagna di ricerche in un punto ancora diverso da quello ricercato fino a quel momento per verificare una modifica delle ipotesi. Il nostro ufficio ha espresso un parere negativo all'epoca sia perché le indagini sembravano ormai arrivate alla scadenza - poi furono prorogate - sia perché, essendosi recuperata una parte così consistente dell'aereo, non ci sembrò che fossero state for-

nite informazioni sufficienti per ritenere che valesse la pena di spendere altri 10-15 miliardi in una campagna di ricerca sottomarina.

Pertanto, credo che il lavoro che è stato fatto quanto meno con il collegio peritale Santini in nessuna maniera sia stato condizionato dall'ipotesi del missile, così come credo nemmeno il nostro lavoro. Ciò perché già dal 1990 uno dei primi atti che facemmo immediatamente fu quello di ricercare collegamenti con Bologna proprio sotto il profilo di una possibile ipotesi di esplosione interna.

Dicevo che i punti «-17» e «-12» rimangono a mio parere ancora adesso senza una spiegazione plausibile. A seguito dell'interpretazione che noi diamo degli esperimenti fatti dalla commissione Pratis ci confermiamo ancora di più nella possibilità che si tratti di ritorni reali. Così come riteniamo che non tutti i punti successivi all'esplosione dell'aereo - esplosione non in senso che ci fosse l'esplosivo, ma perché l'aereo si è destrutturato in volo molto rapidamente -, cioè successivi al punto «0», siano interpretabili come prodotti dai frammenti dell'aereo. Può essere che abbiamo sbagliato, però abbiamo dato un'accurata spiegazione del perché non lo riteniamo.

Ci troviamo allora non di fronte ad un'ipotesi più probabile, da una parte, e al nulla, dall'altra parte, ma ad una posizione che non abbiamo ragione di «rimangiarci». Noi ribadiamo che sul relitto non vi sia a nostro parere alcun segno dell'esplosione di un missile, né direttamente, né indirettamente. Riteniamo che non sia stata fornita nessuna spiegazione soddisfacente dei punti -17 e -12, perché entrambi questi ultimi sono tali da indicare la presenza di un altro aereo che attraversa la rotta del DC9 ma non collide con esso e che determina i punti successivi in corrispondenza del serbatoio, e così via; e non ritorno su questo argomento.

E questo aereo, indicato dai punti -17 e -12, sarebbe diverso da quello che i consulenti di parte civile ritengono essere l'aereo di sotto e che sarebbe quello compatibile con la quasi collisione. Noi riteniamo che di questo secondo aereo non vi siano elementi di prova che possano convincere, anche se prendiamo atto che la traccia del DC9 è molto tormentata, come non se ne vedono altre, con moltissime anomalie non tutte spiegabili, e anche quelle spiegabili lo sono soltanto tirando oltre il consentito i parametri che in premessa si erano fissati.

Allora, la conclusione di tutto questo è che queste due serie di elementi di prova, a nostro parere entrambe di grande forza, sono in contrasto fra di loro. Se noi riuscissimo, oppure qualcun altro, ad affermare con certezza che per esempio vi è stata una bomba all'interno dell'aereo, indubbiamente la conclusione dovrebbe essere la seguente: si è verificata per disgrazia una di quelle terribili coincidenze della vita per la quale nel momento esatto in cui l'aereo è esploso per una bomba interna, sulla sua sinistra si è determinata la presenza di due anomalie non giustificabili dal funzionamento del radar, che hanno poi determinato una serie di altre anomalie successive. Questo è possibile perché ne abbiamo viste tante. Il presidente Pellegrino, che ha una certa esperienza giudiziaria, sa bene - credo che noi lo abbiamo anche scritto - che la strada degli errori giudiziari è

lastricata dalle coincidenze. Dovremmo dire che vi è questa terribile coincidenza e che essa ha innescato tutto questo meccanismo di cui parlavamo prima. Però, prima di poter affermare che si tratta di una coincidenza, in questo caso dobbiamo avere l'assoluta certezza che invece non si tratti di un fatto vero e reale. E questo – lo ripeto – noi non lo affermiamo. Non abbiamo mai affermato – anzi, casomai abbiamo affermato il contrario – che quei dati radar non siano un punto importante.

Un'ultima osservazione e ho terminato. Non è neanche esatto che non vi sia traccia della prosecuzione, perché ci sono alcuni punti che possono anche essere successivi.

PRESIDENTE. Questo ce l'ha già detto.

SALVI. Scusate se sono stato molto lungo, ma ho cercato di essere esauriente.

TARADASH. Vorrei fare una precisazione su questo punto, perché nella requisitoria che ho letto si afferma: «I dati radar non consentono di affermare che uno o più aerei abbiano interferito con il volo del DC9». Subito dopo si afferma che si possono ricavare elementi indizianti, ma mi pare che lei, dottor Salvi, oggi abbia detto una cosa diversa. Lei oggi ha detto che se vi è stata una bomba, certamente si è verificata una coincidenza singolare. Però, leggo nella requisitoria: «Non è possibile affermare la presenza di uno o più aerei che volano in prossimità del DC9 che sono da questi occultati alla vista dei radar militari e civili».

SALVI. Ciò riguarda l'aereo sotto.

TARADASH. Qui c'è scritto: «I dati radar non consentono di affermare che uno o più aerei abbiano interferito con il volo del DC9». Se per interferenza si intende solo l'aereo sotto benissimo, ma se si intende anche un altro aereo è diverso.

PRESIDENTE. Dell'ipotesi della quasi collisione, quindi dell'aereo che stava sotto.

SALVI. Mi può dire a che pagina sta leggendo?

TARADASH. A pagina 336 della requisitoria. (*Commenti della senatrice Bonfietti*). Io non gli voglio far dire nulla, vorrei solo una spiegazione rispetto ad una frase. Tutto qui e mi pare che ciò sia legittimo.

Poi vorrei avere un'ulteriore informazione su questi dati di prosecuzione, perché penso che un aereo, se bene o male c'è, prima o poi si vede.

SALVI. Ciò che lei ha letto riguarda l'interpretazione dei *plots*, che riguardano le cosiddette «tracce PR». Non è la conclusione definitiva su questo. Tenga presente che noi abbiamo fatto man mano tutta una serie

di passaggi; questa riguarda l'ipotesi che vi siano aerei sia sotto sia prima; in altre parole, le tracce PR si riferivano sostanzialmente alle PR4, PR7 e PR8. Si tratta di una conclusione provvisoria relativa a quel punto.

PRESIDENTE. Mi scusi, dottor Salvi, per l'utilità del dibattito ma anche per l'utilità dei lavori successivi della Commissione, vorrei fare, onorevole Taradash, un commento partendo dalla premessa.

Nel mio modo di ragionare l'ipotesi bomba è più grave dell'ipotesi missile, perché se fosse stato un missile con ogni probabilità si sarebbe trattato di un incidente mentre invece se fosse stata una bomba vi è una o più persone che hanno deliberatamente deciso di ucciderne altre 81.

Detto questo, dobbiamo stare attenti a non scontare il difetto dell'appiattimento temporale. Ammettiamo pure che ripescato per intero il relitto si fosse raggiunta la certezza – ma abbiamo visto che non è stata raggiunta – che fosse stata una bomba: questo è quello che noi sappiamo oggi, dopo che il relitto è stato ripescato e si sono fatte perizie su perizie. Il problema è che cosa si sapeva la sera del 27 giugno 1980.

E allora, sulla base dell'immediata percezione dei dati radaristici, ancora una volta come elemento grezzo di prima impressione e non come il risultato di analisi estremamente sofisticate sui nastri radaristici, l'ipotesi dell'accusa è che quello abbia determinato una situazione di allarme, che la situazione di allarme diventava rilevante nello scenario internazionale del cielo – e quindi torna a essere rilevante tale scenario – e che quello abbia determinato una serie di condotte.

Quindi, a questo punto cosa è veramente successo è quasi un fatto che si neutralizza ai fini di questa imputazione. Non si può far derivare dal fatto che siccome non c'è stato il missile non ci sono state le condotte, perché questo presupporrebbe che vi fosse stata in quel momento la certezza, la conoscenza di tutte le cose che noi conosciamo oggi, che non erano quelle che si conosceva il 27 giugno 1980.

TARADASH. Se aveste avuto la bontà di ascoltarmi, io questo l'avevo capito e avevo posto un altro problema: una questione politica di fondo.

PRESIDENTE. Mi faccia finire. Se avessimo la certezza che fosse stata la bomba, questo finirebbe per essere il più grosso depistaggio della storia, perché addirittura dopo tanti anni non avremmo neanche una prova che vi è stata una strage e tutto questo anche per effetto di una serie di condotte che hanno determinato quel *tam tam* che è reale e che non può essere attribuito – ecco perché avevo posto quella domanda in precedenza – ad una malevolenza degli animi, perché quella si è potuta innestare dopo.

Si tratta di una situazione che effettivamente ha allarmato una serie di persone e di cui in qualche modo è stata poi percepita l'eco. Questo ha voluto dire che da un certo momento in poi alla bomba non ci ha pensato più nessuno perché tutti abbiamo rivolto la nostra attenzione ad altri



scenari, compreso il colonnello Cogliandro che non faceva altro che disegnarne – da quello che ho capito – uno al giorno, perché ogni giorno vi erano aerei diversi. Come ho detto prima questa è poi la fotografia di come si è svolto il dibattito generale su tutta questa vicenda.

*SALVI.* Se posso, ho trovato il punto in cui chiariamo la questione, cioè a pagina 404 della requisitoria: «Conclusioni che possono trarsi dall'esame congiunto delle indagini tecniche sul relitto e da quelle sui dati radar».

Noi concludiamo così: «L'esplosione all'interno dell'aereo, in zona non determinabile di un ordigno è dunque la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro.

Certamente invece non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una sua testata.

Vi sono però elementi, non trascurabili quanto a numero e di forza non minore di quelli indicanti l'esplosione interna, dell'interferenza di uno o più aerei privi di trasponder con la rotta del DC9 in luogo e momento coincidenti con quello dell'incidente.

Tali elementi non sono tali da consentire di per sé da escludere quelli contrastanti, che porterebbero a sostenere l'esplosione interna.

Essi però, congiunti alla debolezza intrinseca di quest'ultimi, danno luogo ad un contrasto di elementi di prova sulle cause del disastro che è – a giudizio dei requirenti – insuperabile».

*ROSELLI.* Vorrei dare delle brevi risposte in merito al Mig, sul quale aveva chiesto dei chiarimenti l'onorevole Taradash.

Sotto certi aspetti il profilo delle coincidenze è veramente paradossale: il luogo dove viene rinvenuto il Mig libico, Castelsilano, è un comune della Sila così piccolo che non c'è neanche l'unità minima di polizia che opera sul nostro territorio, cioè non c'è neanche una stazione dei carabinieri; la stazione vicina di Caccuri in quel momento non è retta neanche da un brigadiere ma dall'appuntato comandante interinale; il primo ufficio giudiziario competente è una pretura così piccola che non ha un pretore titolare ma un vice pretore reggente. Sicché la ricognizione del cadavere viene fatta dal vice pretore, che ovviamente non ha molte competenze in materia, e bisogna ricorrere al medico condotto, che ovviamente non ha specifiche conoscenze di medicina legale. Il verbale è estremamente esiguo, con pochissimi elementi che in qualche modo possono essere indicativi dello stato del cadavere; si parla, sì, di stato di decomposizione che suggerisce l'immediato seppellimento, ma decomposizione non vuol dire necessariamente putrefazione, vuol dire che il cadavere è messo male. Lo Scalise fu sentito più volte, ma non si è potuto addivenire ad elementi più precisi su che cosa si intendesse veramente per questa decomposizione; né elementi più significativi vengono dall'autopsia, fatta comunque cinque giorni dopo, quando per motivi evidenti lo stato di putrefazione viene avanti, perché i periti nominati dalla procura di Crotone, pur validi professionisti, non avevano però – è un difetto un po' di tutta la

nostra situazione medica nazionale il fatto che gli anatomopatologi non sono degli esperti di medicina legale – conoscenze specifiche di medicina legale. Loro stessi hanno ammesso in una deposizione di non essere in grado di poter individuare il livello di età delle larve e conseguentemente da quanto tempo fosse presumibilmente deceduto il pilota.

Quello che si può dire è che certo, se si parla di decomposizione, di uno stato del corpo che suggerisce l'imminenza del seppellimento, si può ritenere plausibile che non sia proprio morto il 18. Ma, ripeto, proprio la carenza in quei momenti – e nel momento della ricognizione e, cinque giorni dopo, dell'autopsia – di dati approfonditi di medicina legale rende impossibile, anche con un giudizio *ex post* «sulle carte», dare una valutazione veramente attendibile sulla data di morte del pilota.

L'altra questione è quella della rilevanza della data di morte. Dice l'onorevole Taradash che possiamo ritenere possibile che l'aereo sia caduto il 14 luglio, ma ciò non ha molta importanza perché ai fini della nostra indagine era importante accertare che era caduto in concomitanza con il DC9. Direi innanzitutto che, se veramente si potrà raggiungere in dibattimento la prova piena che sia caduto il 14 luglio – ripeto, c'è l'ostacolo delle persone che hanno visto l'aereo però nessuna di loro lo ha visto cadere, lo hanno visto solo passare, alcuni anche con un tragitto incompatibile con la versione ufficiale, e poi hanno sentito un botto – questo è un fatto di estrema gravità: cioè che dei soggetti istituzionali – SMA, SISMI – pur conoscendo la caduta effettiva dell'aereo, l'abbiano praticamente celata. Questo per il discorso che faceva anche il collega. Cito comunque testualmente sul punto la requisitoria a pagina 524 – «... è certo che lo SMA (ed anche il SISMI, ...) pur prospettandosi al suo interno sin dall'immediatezza del rinvenimento del Mig libico i profili problematici e non rassicuranti della vicenda, quanto meno sotto il profilo della reale missione dell'aereo e della possibile connessione con le vicende interne e internazionali di cui si è già detto ..., che potevano essere indicativi di operazioni militari occulte o comunque più complesse della versione ufficialmente accreditata non ne danno conoscenza ai vertici politici». In altri termini, ove fosse provata una caduta il 14 luglio, ciò indubbiamente è un qualcosa che, se occultato all'autorità politica, ha una portata estremamente sconvolgente. Il solo fatto che una caduta avvenuta il 14, e non il 18 come ufficialmente accreditato, potesse anche essere in qualche modo ricollegato con il contesto internazionale in cui si colloca la caduta del DC9 è un qualcosa, ripeto, che a mio giudizio non comunicarlo alle autorità politiche è rilevante ai fini dell'articolo 289 del codice penale.

PRESIDENTE. Noi abbiamo le fotografie di tutta la scena e il cadavere è sviscerato. Ora, tenendo presente che era luglio, che stava sulla Sila, che stava esposto ai raggi del sole e che era sviscerato, direi che potesse a un certo punto cominciare a olezzare – dopo alcune ore di esposizione al sole è normale – cioè, che un processo di decomposizione stava iniziando.

Ci sono tutti i riscontri – ne ho parlato l'altra volta – che danno l'idea di una scena ricostruita, ma se così è stato il cadavere l'hanno tenuto al fresco, perché anche dopo 4 giorni soltanto il cadavere non si sarebbe trovato in quelle condizioni; non fosse altro perché animali randagi lo avrebbero assalito. Ricordiamoci di Castellari: un cadavere che resta esposto in campagna per 4 giorni non lo ritrovi intatto, soprattutto con lo stomaco e parte delle viscere tutte di fuori. Se è stata spostata la data, effettivamente c'è stata una manovra complessa.

Lì, una delle cose che mi aveva colpito è che il cadavere aveva sanguinato pochissimo. Se si guardano quelle fotografie, residui ematici intorno al cadavere praticamente non se ne vedono. L'onorevole Taradash può chiedere agli uffici quelle foto e si renderà conto che quando il medico condotto dice di seppellirlo perché comincia a puzzare non è quello che gli fa pensare che è caduto qualche giorno prima, sono altre le ragioni.

Non penso di aver detto cose non inserite in una logica giudiziaria.

MANTICA. Sono d'accordo con quanto ha prima esposto l'onorevole Taradash e risparmio una serie di domande che mi ero preparato e che sono già state poste.

Io ho alcuni quesiti da fare che non sono tesi ad un accertamento più puntuale di quanto è la requisitoria dei pubblici ministeri, anche perché per mia sfortuna non sono un giurista quindi non saprei da che parte cominciare; cerco di restare nell'ambito dei poteri di questa Commissione e degli obiettivi che questa Commissione ha.

Prendo atto – e devo dire il dispiacere non è solo mio ma è stato dichiarato anche dal dottor Salvi – che 18 anni dopo l'avvenimento siamo problematicamente ancora a capire che cosa è successo, questo è un dato di fatto. C'è – e lo ha spiegato molto bene questa sera il dottor Salvi – secondo la requisitoria una responsabilità dell'arma Aeronautica, non diciamo di depistaggio, diciamo di confusione nella gestione dei documenti.

Passo alla prima domanda. Itavia: stranamente – ho una mia convinzione e devo qui dirla – ho colto tre affermazioni nella vostra requisitoria. Una, a pagina 208, parla del signor Sewell, un esperto interpellato dai consulenti di parte civile «che ha ipotizzato che il DC9 sia stato colpito dal corpo di due missili, in sequenza, dopo che testa di guerra era esplosa per azionamento della spoletta di prossimità» un'opinione, ma poi aggiunge: «Questa ipotesi è stata ripresa, con sostanziali modifiche, dai consulenti della parte civile Itavia». A pagina 212, inoltre, si esprime un commento e si afferma che «L'ipotesi prospettata dall'ingegner Sewell non è dunque sostenibile». In fine, «Deve dunque concludersi che dall'esame del relitto e dei reperti non emergono elementi che possano far ritenere che l'aereo sia stato colpito nella parte anteriore della fusoliera dagli effetti dell'esplosione di una testata di guerra o dal corpo del vettore». Andando oltre giungete a sostenere che «Molte altre sono le ragioni che portano ad escludere che la ricostruzione proposta dai consulenti di parte Itavia possa essere accettata».

La mia opinione è quella di un'Italia meno seria di quanto sembri; a volte i depistaggi sono anche frutto di qualche confusione e di alcuni bassi livelli dei corpi istituzionali dello Stato.

PRESIDENTE. Infatti, si è parlato di depistaggio involontario.

MANTICA. Come mai allora l'Itavia si arrocca sulla versione del missile? Il generale Rana, presidente del Registro aeronautico italiano, dal punto di vista istituzionale dovrebbe essere colui che conosce perfettamente la situazione dell'aereo ed è il primo che parla di missile. Per quale motivo non avete approfondito questo aspetto? A mio giudizio si tratta di una lacuna nella vostra requisitoria, ma può anche trattarsi di una valutazione errata.

La situazione dell'Itavia al momento dell'incidente era quella di una società in perdita, di una società che stava recependo un finanziamento da parte del Ministero dei trasporti diretto allora dall'onorevole Formica; subiva inoltre un «cannibalismo» da parte di un'altra compagnia aerea allora di bandiera, rimasta tale, che ha subito giocato la carta del cedimento strutturale dell'aereo per sostenere che tale compagnia, l'Itavia, era di serie B. Si acquisiscono immediatamente anche i dati di Orio Al Serio, cioè l'aeroporto di Bergamo su cui operava Itavia.

Questa compagnia aveva rappresentato una fortunata intuizione – e lo dimostrano poi gli anni successivi – per rompere il monopolio della compagnia di bandiera. Come spiegare allora questo accanimento dell'Itavia nel sostenere una tesi che poi nella vostra requisitoria non appare convincente?

Secondo voi, inoltre, perché non esistono motivi – ma non avete approfondito questo punto – che potrebbero portare non ad un depistaggio generico ma ad un depistaggio economico-finanziario, elementi ad esempio relativi ad un interesse privato in atti d'ufficio? Ancora oggi l'Itavia è una società in liquidazione che attende la conclusione di questa vicenda giudiziaria per valorizzare il danno ricevuto strettamente legato all'ipotesi che scaturirà dalla fase dibattimentale; bisogna infatti considerare che le varie ipotesi non implicano piccole somme di denaro ma migliaia di miliardi.

Voi correttamente ritenete che l'Aeronautica abbia operato un'azione di depistaggio involontario ma mi domando anche perché la parte relativa all'Itavia non sia stata da voi, a mio giudizio, adeguatamente approfondita; infatti, la lettura di queste relazioni mi induce a pensare che anche l'Itavia abbia giocato un ruolo in questa vicenda, tanto è vero che la parte civile dell'Itavia non ha mai tenuto in considerazione altra ipotesi se non quella del missile e ritengo che voi sappiate meglio di me cosa significa tale supposizione in termini economico-finanziari.

La seconda domanda che intendo porvi è sempre relativa all'attenzione che deve mantenere questa Commissione. Nel corso della requisitoria avete più volte compiuto un'attenta analisi – ribadita anche questa sera

dal dottor Salvi - degli avvenimenti, delle perizie svolte e della loro credibilità. Da questa vicenda però la magistratura esce infallibile. Perché?

Sono ormai passati 18 anni e a voi è stato assegnato questo caso dopo il 17 luglio 1990. Nel periodo precedente qualcuno ha operato prima di voi, bene o male; ricordo il pubblico ministero Guarino che, peraltro, è stato competente nella vicenda per circa un mese e mezzo perché era il pubblico ministero di turno; inoltre, si inseriscono il conflitto con il procuratore capo di Palermo, dottor Costa e un rapporto tra quest'ultimo e il dottor Gallucci, allora procuratore capo di Roma, in ordine alla competenza dell'indagine; segue poi un passaggio diretto a Santacroce, al di fuori delle norme e dalle procedure consuete perché il caso non fu trasferito da procura a procura ma direttamente a Santacroce; inoltre, interviene anche il giudice istruttore Bucarelli, a Perugia, che giunge addirittura a querelare il Presidente del Consiglio Amato, ma io non vedo traccia di questo e forse in questo scontro tra Bucarelli e Amato potremmo anche trovare alcuni elementi che spiegano i motivi per cui si è atteso così tanto tempo; si inserisce anche una vicenda - che voi conoscete meglio di me - che riguarda sempre Bucarelli, a Perugia, ed il fatto che si sia spogliato dell'istruttoria.

A mio giudizio, alcune osservazioni da voi correttamente svolte sarebbero ancora più corrette se questi episodi fossero avvenuti nel 1980. Stiamo parlando di Aeronautica e di depistaggio confusionale. I primi mandati di comparizione all'Aeronautica sono emessi il 5 agosto 1989. Da voi, inoltre, è stato fatto un riferimento specifico al nastro di Ciampino che si interrompe alle 20,45, viene conservato e gli altri vengono regolarmente distrutti.

In dieci anni, o poco meno, se la magistratura non esterna e rende manifesta questa opinione o convinzione è chiaro che le ricerche diventano molto difficili. Se lei mi chiedesse dove ero 18 anni fa io non posso risponderle o potrei raccontarle le cose più folli. Ammetto che a volte mi stupisco nel vedere queste persone che indicano con precisione che cosa hanno fatto o detto 19 anni fa. La magistratura, con questo «buco» di 10 anni, non dico che ha inquinato le prove ma ha contribuito a rendere più difficile le indagini e forse a dare un giudizio diverso degli avvenimenti successivi. Infatti, voi sollevate specifiche contestazioni ai comportamenti di alcuni marescialli o generali dell'Aeronautica, ma ne parlate dal 1990 in poi, cioè questionate su qualcosa che invece è avvenuto 10 anni prima.

Ritengo sia estremamente difficile ricostruire, proprio perché esiste questa distanza temporale, ed il Presidente ha fatto anche riferimento all'emotività dei fatti. Io sostengo che nella ricostruzione dei fatti è difficile essere precisi, anche se si è in assoluta buona fede; ma sono trascorsi 10 anni e la verità di 10 anni prima è modificata dalle informazioni che si acquisiscono nel tempo.

A vostro avviso, la magistratura, intesa come istituzione, è ineccepibile nella istruttoria oppure dobbiamo pensare che, per una serie di confusioni o di involontari depistaggi, anch'essa abbia contribuito a rendere dif-

ficile la ricerca della verità che, obiettivamente, è il nostro compito? Dobbiamo infatti comprendere i motivi per cui non si riesce mai a scoprire la verità sulle stragi in Italia.

La mia terza domanda invece fa riferimento ad una pesante affermazione contenuta nella requisitoria in ordine ai collegamenti tra la strage di Ustica e quella di Bologna.

Dottor Salvi, lei ha già risposto ad una domanda posta dall'onorevole Fragalà e ha fatto riferimento, a proposito del collegamento con le piste nere e con il terrorismo nero, alla sentenza di primo grado e a quella delle sezioni unite della Corte di Cassazione relativa alla strage del 2 agosto 1980; inoltre, nella requisitoria si aggiunge: «Si badi che questi elementi non sono di ricostruzione storico-politica ma sono basati saldamente su fatti aventi dignità di prova».

Io non so cosa sono le prove dibattimentali, ma, ad esempio, so che agli atti di questa Commissione esiste un cifrato della direzione generale dell'Ucigos al comando generale dell'Arma dei carabinieri nel quale si afferma che «Il servizio estero collegato ha riferito di aver appreso che nei primi giorni del mese di ottobre 1980 undici appartenenti alle Brigate rosse si sono recati in Libia per un periodo di addestramento nelle armi e negli esplosivi». Si tratta di una prova, di un fatto, di un documento posto agli atti della Commissione.

Prendo anche atto di alcune affermazioni del giudice Priore, rilevate nell'audizione svoltasi il 22 gennaio 1997. C'è una dichiarazione del giudice Priore nella quale si afferma che la cosa più strana – si fa riferimento ai rapporti Italia-Libia – è che in quel periodo in Italia c'erano una serie di esecuzioni compiute da elementi inviati dal *leader* libico: venivano giustiziati gli oppositori principali che non rientravano in Libia. Questa serie di eccidi comincia – non ricordo esattamente – nel febbraio o nell'aprile e si conclude stranamente il giorno in cui vi è la scadenza dell'*ultimatum* di Gheddafi, cioè l'11 giugno 1980. In questo giorno viene ferita una persona a Roma e ne viene uccisa un'altra alla stazione di Milano. Per inciso gli atti del processo riguardante l'uccisione di questo oppositore del regime libico, una figura di grande rilievo, non si trovano più. Addirittura credo che la Procura di Milano stia indagando su come sia potuto scomparire il fascicolo che peraltro era di enorme interesse. Questo caso presenta aspetti particolari trattandosi di un personaggio di altissimo livello, strettamente collegato al nostro servizio militare con il quale aveva lavorato, compiendo addirittura missioni molto pericolose. Aveva anche partecipato a riunioni segrete tra le Brigate Rosse ed elementi del terrorismo mediorientale in Libia e sembra che fosse stato non solo presente a dette riunioni ma che le avesse, non dico sponsorizzate ma almeno organizzate. Quindi, riusciva a seguire i movimenti delle nostre Brigate Rosse in Medio Oriente. È una dichiarazione del giudice Priore. Poiché sono convinto – e questa è una mia convinzione personale – che tra Ustica e Bologna vi sia qualche collegamento, mi stupisce che in una requisitoria molto seria, che cerca di compiere uno sforzo per giungere alla verità, quando si arriva a parlare di questo argomento si diano per scontate alcune cose che a mio giudizio

non lo sono. Se è vero che lei non può far altro che far riferimento alla sentenza delle sezioni unite della Corte di Cassazione devo ricordarle che, ad esempio, la requisitoria del dottor Salvini in merito alla strage di Piazza Fontana «scagiona» Mambro e Fioravanti sostenendo che quel giorno erano da un'altra parte. Si tratta di un atto giudiziario pubblico.

Vi do atto di aver riportato all'attenzione di tutti noi l'esistenza di un ipotetico collegamento tra Ustica e Bologna e vorrei avere delle risposte in merito.

*ROSELLI.* Per ciò che concerne la questione dell'Itavia, la tesi del missile, certamente fatta propria dall'Itavia, viene adombrata per la prima volta dal suo stesso presidente Aldo Davanzali. Tale tesi tuttavia non è sostenuta solo dell'Itavia; fino a qualche tempo fa è stata sostenuta molto apertamente da altre parti civili. L'Itavia aveva certamente interesse a smontare la tesi del cedimento strutturale, inizialmente avallata anche a livello politico. Tuttavia se va dato atto che da principio Davanzali fu indagato dalla Procura della Repubblica per diffusione di notizie false e tendenziose, non c'era comunque un interesse specifico ad indagare per quale ragione una parte civile, in particolare l'Itavia, sostenesse la tesi del missile. Infatti, se l'Itavia avesse sostenuto la tesi della bomba sarebbe stato ugualmente comprensibile in quanto anche una tesi del genere era ritenuta valida a sostenere le ragioni dell'Itavia. Ciò che veramente danneggiava l'Itavia, infatti, era la tesi iniziale del cedimento strutturale. Non sembra tuttavia che una scelta del genere, fatta propria non solo dall'Itavia ma anche da altre parti civili, rappresenti in se stessa qualcosa di fuorviante o di rilevante ai fini dell'indagine medesima.

Quanto alla questione delle presunte inefficienze o ai ritardi della magistratura desidero fare innanzi tutto delle puntualizzazioni in merito ad affermazioni che ritengo inesatte. Non è vero che il collega Santacroce si sia in qualche modo autodelegato.

*MANTICA.* Non ho detto questo.

*ROSELLI.* In realtà occorre comprendere meglio i fatti. I problemi nascono in maniera diversa. I primi atti dell'inchiesta vengono realmente effettuati a Palermo dove arrivano i corpi delle vittime e dove Guarino è il sostituto procuratore di turno. Pochi giorni dopo, mentre il processo è ancora a Palermo, nasce a Roma, su altra notizia di reato, un processo che viene delegato regolarmente dal procuratore di allora al collega Santacroce. Dopo di che il sostituto procuratore Guarino ritiene di doversi spogliare del processo di Palermo inviando gli atti a Roma. Poiché a Roma però è già in corso sullo stesso oggetto un processo affidato al sostituto procuratore Santacroce è chiaro che gli atti del processo di Palermo vengono direttamente inviati al medesimo. Quindi, nel momento in cui Guarino si spoglia del processo esisteva un autonomo processo avente lo stesso oggetto delegato al collega Santacroce.

Per quel che riguarda il successivo *iter* dell'istruttoria, occorre tener presente due fatti fondamentali. In primo luogo il condizionamento che sul decollo delle indagini ha avuto il mancato recupero, o meglio il tardato recupero del relitto. Si badi che il collega Santacroce sin dai primi tempi dell'istruttoria, così emerge dagli atti, sonda la possibilità di un recupero presso le autorità competenti e in quel momento gli viene risposto negativamente. La Commissione Luzzatti dà atto nelle sue conclusioni finali che senza recupero non si può arrivare ad una risposta effettiva. Ciò indubbiamente ha estremamente condizionato lo sviluppo e il decollo dell'indagine.

In secondo luogo, per fortuna dell'Italia, non esisteva allora una grande casistica in materia di disastri aerei, nel senso che non vi erano stati tanti incidenti aerei. Pertanto una serie di conoscenze di carattere tecnico, di protocolli di indagine non facevano parte del patrimonio della Magistratura italiana che in quegli anni, invece e dolorosamente sulla propria pelle, era diventata esperta in protocolli di indagine in materia di terrorismo. Sono significative in proposito le incertezze e le divergenze che maturano tra la procura di Palermo e quella di Roma in ordine all'acquisizione del materiale radaristico documentale. È pacifico che il decreto di Palermo fosse molto più ampio rispetto a quello di Roma. Certamente però la magistratura, non per sua colpa ma per mancanza di precedenti processi, non era in possesso di un bagaglio di cognizioni di carattere tecnico, quali il rilievo che potevano avere le registrazioni telefoniche e la conoscenza effettiva di dati *radar*.

PRESIDENTE. Mi scusi che cosa sequestra la procura di Roma?

ROSELLI. Ordina soltanto il sequestro dei tracciati che interessano i centri radar di Ponza, Marsala e Licola.

PRESIDENTE. Anche Ciampino però.

ROSELLI. Sì, ovviamente. Io parlavo dei siti militari. Il decreto di Palermo invece aveva un'estensione maggiore. Questa divergenza in qualche modo determina una dispersione di materiale probatorio.

MANCA. Il colonnello dei carabinieri fu ancora più limitato nella richiesta dei dati.

ROSELLI. La stessa esecuzione del decreto fu ancora più riduttiva.

PRESIDENTE. Mi consenta di fare un commento: sarebbe stato opportuno fare un po' di interrogatori.

ROSELLI. Dagli indagati emergono...



PRESIDENTE. Non parlo degli indagati; si sarebbe potuto sentire i testimoni come persone informate sui fatti.

ROSELLI. Furono sentiti anche parecchi testimoni.

PRESIDENTE. Questo volevo capire.

ROSELLI. È stato ascoltato un certo numero di testimoni, anche se certamente questo non è paragonabile allo sviluppo che si è avuto successivamente. Ma teniamo anche presente che, mentre successivamente è stato creato un vero e proprio *pool* sul piano della procura e, a livello di ufficio istruzione, il giudice Priore si è trovato nella condizione – sotto certi profili invidiabile – di avere praticamente un unico processo, in precedenza ciò non è stato possibile.

MANTICA. Accetto ovviamente le precisazioni che mi sono state date, però la domanda era più generale. Nessuno voleva dire (né da parte mia vi era questa intenzione) che volutamente la magistratura ha ritardato le indagini; comunque, apprendo ed ho la conferma che per le difficoltà del recupero e quelle dovute all'inesperienza della magistratura in materia di disastri aerei, ed a causa degli impegni della magistratura, è certo che per 8-9 anni non abbiamo aiutato questa istruttoria a giungere a conclusione.

PRESIDENTE. Vado a memoria e quindi potrei dire una sciocchezza, ma a me sembra che nella relazione Gualtieri questo aspetto della deficienza delle indagini sia stato sottolineato e quindi a tale proposito abbiamo già una base di giudizio.

SALVI. Senatore Mantica, lei ci chiedeva perché nella nostra requisitoria non avessimo dato conto di questi aspetti e di altri specifici. Noi abbiamo fatto una scelta piuttosto netta. Non penso che possiamo sottrarci al giudizio che esprimerete sul lavoro che è stato fatto, sulle difficoltà incontrate e così via. Sicuramente, se ci sono stati degli errori – ne parlava adesso il dottor Roselli – fino agli anni Novanta, anche noi ne abbiamo commessi altri, che probabilmente adesso non ripeteremmo se dovessimo riprendere il lavoro.

La mia opinione personale è che a volte abbiamo approfondito forse con lo stesso impegno troppi aspetti. La mole di materiale che abbiamo acquisito è diventata difficilmente governabile e anche da ciò è emersa la scelta, compiuta nella requisitoria, di selezionare il materiale. Abbiamo cioè esaminato questo materiale in maniera approfondita, anche grazie alla computerizzazione, però abbiamo dato conto soltanto dei filoni che abbiamo ritenuto indispensabili per quei punti che consideravamo risolutivi.

Per esempio, non abbiamo ripercorso nuovamente, come si usa a volte, la storia del processo. Credo che a questo penserà il giudice Priore, il quale ha un ruolo diverso dal nostro: noi poniamo delle pretese, indi-

chiamo la nostra pretesa punitiva oppure diciamo che non ve n'è da parte dello Stato. Penso che il giudice Priore darà conto anche di questa situazione più ampia.

Abbiamo compiuto una scelta che riguarda anche gli altri aspetti da lei indicati. Non abbiamo affrontato tutto ciò che è emerso, anche se in realtà nella nostra requisitoria abbiamo affrontato abbastanza dettagliatamente la questione dei libici, perché ne abbiamo ricavato la possibilità di un collegamento con Bologna proprio per le scadenze temporali. Ma forse mi sfugge qualcosa; probabilmente lei faceva riferimento ad informazioni relative ai rapporti tra libici e brigate rosse che noi non avremmo approfondito. Era questo il senso del suo discorso?

MANTICA. Mi ha colpito il fatto che in una requisitoria problematica – se mi consente questa espressione – su questo argomento c'è una definizione molto precisa che mi ha stupito, dicendo che probabilmente bastava mettere un condizionale per far apparire la cosa diversa.

SALVI. Ma lei si riferisce ai libici o alla questione del rapporto con Bologna?

MANTICA. Mi riferisco al fatto che l'aver sviluppato l'ipotesi del rapporto tra Ustica e Bologna vi porta a dare per scontato, nella vostra requisitoria, che – se ci fosse qualche collegamento – le bombe le mettevano i neri. Questo risulta in diversi procedimenti ed è ben riepilogato nella sentenza, a proposito dell'esistenza «nel 1980 di un'area della destra eversiva che ricomprendeva tra gli strumenti di lotta politica il ricorso a stragi indiscriminate. Si badi che questi elementi non sono di ricostruzione storico-politica ma basati saldamente su fatti aventi dignità di prova».

SALVI. Adesso ho capito. Ripeto, noi lavoriamo sugli elementi di prova. Ora, io non ne ho trovati. Se qualcuno è in grado di indicarmi anche un solo elemento di prova che vada in una direzione diversa da questa, sarò ben lieto di esaminarlo, non ho nessun problema a farlo. Però tutto ciò che ho trovato, anche nella mia esperienza precedente, mi porta a dire anche in questo procedimento specifico che gli unici elementi di collegamento sono in quella direzione.

Ci siamo posti anche il problema del possibile depistaggio, la storia Musumeci e tutte le altre vicende. Noi siamo partiti da Affatigato, abbiamo esaminato ciò che è emerso per la strage di Bologna ed abbiamo continuato a lavorare su questi elementi. Conosco molto bene quella vicenda perché sono destinatario dello stralcio di quel procedimento del lavoro del dottor Salvini, che è estremamente complesso e riconferma in maniera molto forte, credo, proprio l'esistenza di quell'ambiente stragista, cioè dell'assoluta disponibilità di un certo ambiente dell'estrema destra ad utilizzare la strage indiscriminata come mezzo di lotta politica. Lo confermo in maniera assolutamente precisa. All'interno di questo scenario, si individua la possibilità che, ad una certa ora del 2 agosto, quello che

in passato era già stato esaminato approfonditamente dalla Corte d'assise come l'alibi di Fioravanti e della Mambro avesse un elemento di conferma derivante dalle dichiarazioni di un altro soggetto. Se questo porterà alla revisione del procedimento per la strage di Bologna, ne prenderemo atto e potrà essere posto rimedio ad un'ingiustizia. Allo stato, non è così, nel senso che non vi è una riapertura di quel processo, perché gli elementi di prova fino ad ora emersi non portano a vanificare una sentenza definitiva emessa in nome del popolo italiano.

Non comprendo perché non si debba riconoscere che vi è una mole di elementi di prova riconosciuti anche dalle Sezioni unite. Consentitemi un discorso più generale: ma perché continuiamo a dire che non si sa nulla delle stragi? Questo non è vero, non è possibile affermarlo, perché in realtà posso dire che per molte stragi si è già raggiunta...

**PRESIDENTE.** Mi scusi se la interrompo, dottor Salvi, ma vorrei dirle che l'ultima deliberazione dell'Ufficio di Presidenza riconosce che, fino al 1974-1975, sia stata effettuata un'ampia valutazione e che la storia d'Italia di quel periodo possa essere ricostruita con sufficiente precisione. Certo, non ci siamo ancora messi d'accordo sui particolari della ricostruzione, ma in linea di massima la valutazione è questa. Nell'altra legislatura, come sa, avevo ricostruito una storia che addirittura arrivava fino al 1984.

**SALVI.** Se invece si vuol dire che molte volte non si è riusciti ad assicurare alla giustizia i colpevoli, su questo ha ragione, ed è un punto su cui penso si debba lavorare molto, per esempio ricostruendo anche le storie dei funzionari fedeli e di quelli infedeli. Credo che in questo abbia ragione: in alcuni casi si è riusciti a raggiungere le sentenze di condanna, mentre in altri casi questo risultato purtroppo è stato anche precluso, nel senso che assoluzioni intervenute prima hanno impedito di valutare elementi emersi successivamente. Però, che non si sappia nulla non credo sia giusto affermarlo.

**MANTICA.** La mia affermazione non era affatto relativa a questo; il Presidente sa quanto a lungo abbiamo lavorato al riguardo. Le dico dunque, fuori sacco, qual è la mia convinzione. Io ritengo che il quadro internazionale dei rapporti Italia-Libia abbia una sua valenza nelle vicende di Ustica e di Bologna e sono altresì del parere che questo sia avvenuto non tanto con l'Italia facente parte della NATO, ma con un'Italia alleata dei libici e in grossa difficoltà rispetto al sistema occidentale, il che potrebbe giustificare tutta una serie di ombre che ci sono su questo piano. Tuttavia, nel caso specifico, se dovessimo ragionare di vicende legate ai rapporti Italia-Libia e in merito a una manovalanza, perché se di una bomba si è trattato qualcuno l'avrà pur messa, credo che fosse più facile trovare in Libia terroristi delle Brigate rosse che non delle Brigate nere. Questo non lo dico io, ma lo sostiene un rapporto riservato dell'Ucigos dell'Arma dei carabinieri, nonché lo stesso giudice Priore. Da qui il mio stupore - mi

si passi questa espressione – nel vedere che, in una requisitoria così attenta e molto problematica, in cui prima di fare un'affermazione la si sottopone a cinquanta verifiche, su questo argomento invece vi è una chiusura netta.

**PRESIDENTE.** A questo proposito vorrei aggiungere una cosa. La vicenda di Bologna – e su questo vorrei conoscere il punto di vista dei nostri interlocutori, in particolare quello del dottor Salvi – parte da un impianto accusatorio che, come tale, era ampio ed aveva una sua logica interna. In quel processo, però, tale impianto perde progressivamente una serie di pezzi e ciò a causa di una serie di pronunce di assoluzione, alcune delle quali rappresenterebbero, qualora si andasse avanti nella traccia indicata dal dottor Salvini, un ostacolo al fine di arrivare ad un'affermazione processuale di responsabilità. Certo, alla fine la responsabilità di Mambro e Fioravanti è stata affermata con una sentenza passata in giudicato, e al giudicato dobbiamo rispetto, però, dobbiamo dire che la ricostruzione della vicenda resta un poco appesa in aria perché essa è solo un particolare, mentre l'insieme del quadro nel frattempo si è andato perdendo. È così o questa è una mia errata impressione?

**SALVI.** Io penso che l'unico punto che è seriamente venuto a mancare è l'omicidio di Mattarella.

**PRESIDENTE.** Ma una volta che Chichiarelli, Fachini, Picciafuoco sono stati tutti assolti...

**SALVI.** No, perché lì il problema è quello dei rapporti tra questi soggetti e Valerio Fioravanti e Francesca Mambro. Qui però usciamo dall'audizione vera e propria perché io non ho affrontato, se non indirettamente, quel procedimento.

**PRESIDENTE.** Io credo di aver esplicitato il pensiero del senatore Mantica e cioè che, alla fine, quella responsabilità isolata lascia comunque aperta una serie di interrogativi.

**SALVI.** Io non credo che per noi sia importante questo; cioè, per il nostro processo non è importante che Valerio Fioravanti e Francesca Mambro siano responsabili o meno, quello che è importante è il materiale probatorio raccolto in quel procedimento, il quale è relativo ad un ambiente individuato. Insomma, con chi è in contatto Del Re? Costui è in contatto con Rinani e questo non è un fatto che inventiamo noi. Rinani è una figura chiave di quella vicenda ed è inserito nell'ambiente di Massimiliano Fachini. Io da ciò non traggio alcuna conclusione né sulla responsabilità di Rinani, né su quella di Fachini o di Del Re; per carità, non diciamo nulla di tutto questo, affermiamo solo che quando approfondiamo gli unici elementi seri che abbiamo concernenti la pista libica non troviamo un filone alternativo. Non so se mi sono spiegato: se effettiva-

mente, nel corso del nostro lavoro, noi avessimo individuato un filone diverso, e cioè che da questi soggetti si va verso un'ipotesi fondata completamente differente, allora avremmo detto che essa è in contrasto con l'ipotesi di Bologna e avremmo dovuto risolvere il problema. Al livello di approfondimento cui siamo giunti attualmente, visto che non sappiamo se si è trattato effettivamente di una bomba, gli elementi di fatto che abbiamo trovato portano nella stessa direzione. L'unico elemento contrastante di cui abbiamo dato conto è quello legato ad Hindawi, il quale afferma che i responsabili della strage non sono coloro che sono stati condannati perché in realtà si è trattato di una rappresaglia. Ebbene, abbiamo dato conto delle ragioni per le quali riteniamo Hindawi, nei limiti in cui a noi interessa e abbiamo trasmesso gli atti a Bologna perché ci lavorino sopra, una persona inaffidabile; egli infatti ha fornito elementi non veri. Questo per quanto ci riguarda, ma – ripeto – abbiamo dato conto anche dell'elemento che espressamente andava nella direzione contraria; credo che oltre questo non possiamo andare.

MANCA. Vorrei fare tre considerazioni perché il Presidente spesso si inserisce autorevolmente nei dialoghi e fa delle valutazioni. Questo a noi non sempre è consentito, per cui ho chiesto il permesso di intervenire alla fine di questa audizione perché le considerazioni che ora farò avrei dovuto farle contestualmente ai punti toccati.

Le tre considerazioni che voglio fare riguardano i seguenti argomenti: allarmi in ambienti Aeronautica Militare al momento dell'incidente; semi-collisione; peso bomba uguale a peso missile per l'Itavia. Per quanto riguarda il primo punto, debbo dire che l'intervento del presidente Pellegrino a proposito delle domande fatte dall'onorevole Taradash ha portato la nostra attenzione sull'inquietante elemento concernente l'innegabile allarme presente negli ambienti operativi periferici della Aeronautica militare subito dopo l'incidente; allarme che era coerente soprattutto con l'ipotesi di un coinvolgimento di aerei militari – non si sa se italiani o stranieri – quasi che ciò fosse prova di un coinvolgimento dell'Aeronautica militare anche nell'ipotesi di un'esplosione interna. Questo è infatti il discorso del presidente Pellegrino.

Ebbene, al riguardo vorrei fare solo una considerazione per offrire la mia collaborazione. Personalmente condivido pienamente la prima parte del discorso del Presidente, anzi sostengo che non solo c'era un'atmosfera d'allarme, ma anzi che essa doveva esserci, guai se non vi fosse stata. Infatti, qualora non vi fosse stata, si sarebbe potuto pensare all'incoscienza del personale di servizio dei centri *radar* o ad una situazione di conoscenza esatta e preventiva delle cause dell'evento. Quindi, dico che l'allarme ci doveva essere perché inizialmente non si doveva escludere alcuna ipotesi, ivi compresa quella della presenza di aerei americani. Infatti, come è scritto anche nella requisitoria, era risaputo che spesso gli americani, nonostante le rimostranze italiane, quando vi erano portaerei, operavano in quella zona senza avvisare nessuno in quanto si appellavano al fatto che si trovavano in acque internazionali.

Pertanto, ci doveva essere l'allarme e questo lo dico per completare le considerazioni del presidente Pellegrino, il quale afferma che anche nell'ipotesi della bomba comunque si era venuta a verificare una situazione d'allarme da parte dell'Aeronautica militare ed io aggiungo: guai se non ci fosse stato!

Quanto poi all'ipotesi di semicollisione, vorrei chiedere ai PM se, parallelamente alle considerazioni di Casarosa ed Held, hanno mai pensato a quanto sia sconvolgente questa ipotesi teorica. Perché in quelle condizioni non dico adesso ma se si fosse fatta l'audizione nel pomeriggio si trovavano almeno 20 pattuglie acrobatiche di tutto il mondo, con interferenze aerodinamiche aerei che passano velocemente uno sotto un altro o comunque nelle vicinanze. Se fosse vero questo noi dovremmo fermare tutte le pattuglie acrobatiche. Questa considerazione è stata fatta? Mi riferisco non solo alle pattuglie acrobatiche ma anche al volo dei caccia operativi che queste situazioni le vivono in ogni momento.

PRESIDENTE. Però non aerei di linea.

SALVI. Non è contestato il fatto che il meccanismo sia possibile. Non è contestato da nessuno; anche dai periti e dai consulenti tecnici che sono contrari a questa ipotesi non vi è la contestazione teorica che il fatto si possa verificare. L'unico che aveva fatto dei calcoli contrari era proprio uno dei periti dello stesso collegio Santini che però, se non ricordo male, aveva frainteso l'ipotesi di Casarosa ritenendo che l'interferenza potesse provenire dall'aereo ortogonale e quindi aveva dimostrato che i tempi di possibile interferenza erano tali da non consentire l'inversione del carico alare e di conseguenza la frattura dell'ala, con il movimento a torsione che poi determina la rottura del motore e via dicendo.

MANCA. Ho capito. Dottore, lei faccia finta di non sentire. In materia di incidenti aerei e di situazioni pratiche di volo pochi hanno esperienza; una cosa è insegnare formule, un'altra avere realmente a che fare con le strutture dell'aereo. Queste strutture le conoscono quei pochissimi ingegneri, che non insegnano nelle università ma che progettano gli aerei presso la Aeritalia e la Macchi. In questo caso, anche senza la laurea in ingegneria penso che tutti i piloti del mondo dispongano di sufficiente esperienza per poter affermare se un'interferenza del genere può provocare o meno dei guai. Effettivamente l'aereo civile non è robusto, per modo di dire, come quello militare però se c'è davvero questa interferenza un aereo militare, per quanto più robusto dell'aereo civile, dovrebbe subirne le conseguenze. Quindi, si dovrebbero fermare tutti i voli che prevedono l'eventualità che un aereo passi velocemente ed interferisca con la «circuitazione» intorno all'ala con la possibilità di provocare quei danni. Io sarei del parere di fermare questo tipo di voli, se possibile.

*SALVI.* Noi abbiamo in generale tenuto conto di queste affermazioni. Le contestazioni sono state sulla possibilità concreta che si verifici quella situazione di interferenza e anche sui tempi con cui poi si determinano.

*MANCA.* È tutta colpa del Ministro che fece costituire l'Aeronautica militare in parte civile, lei ha capito cosa intendo.

*SALVI.* No.

*MANCA.* Perché in questo modo hanno proibito, giustamente, a tutti i militari dell'Aeronautica di interferire comunque in tutto il procedimento della strage di Ustica. Chiedendo ai piloti dell'Aeronautica, i quali non potevano parlare, forse quello che sto per dire poteva emergere.

*SALVI.* Mi scusi, mi rendo conto che è tardi, però su questo vorrei dire qualcosa, signor Presidente. Adesso non ricordo, ma mi sembra sia abbastanza recente la costituzione in parte civile dell'Aeronautica.

*BONFIETTI.* Risale al 1992 con Andò.

*SALVI.* Quindi, è abbastanza recente. Il problema non è tanto la costituzione di parte civile. Il punto serio che ci si trovò ad affrontare era il seguente. Venivano nominati consulenti degli imputati delle persone che avevano non solo delle esperienze in linea generale e tecnica, che quindi in effetti avrebbe potuto essere utile per chiunque, ma addirittura persone che avevano svolto le prime investigazioni per conto della commissione Luzzatti e che quindi erano stati utilizzati dall'autorità giudiziaria. Ciò ha determinato grossi problemi perché anche dal punto di vista procedurale non vi era un'incompatibilità alla rovescia, nel senso che noi potessimo chiedere l'esclusione del consulente tecnico perché aveva svolto quelle funzioni. Nello stesso tempo non assumevano per esempio la qualità di testimoni perché erano consulenti tecnici, quindi si determinava il problema dei limiti entro i quali potevano essere esaminati sul lavoro che avevano svolto sulle indagini. Questo è stato un grosso problema.

Ad esempio, noi oggi abbiamo discusso della possibilità di ritenere che effettivamente su alcuni reperti vi fosse TNT e T4. Chi ha fatto le indagini ed ha rinvenuto queste tracce? Il laboratorio dell'Aeronautica militare e specificamente il colonnello Torri, che adesso è consulente tecnico degli imputati. Questa grave situazione anche dal punto di vista dell'immagine del regolare funzionamento è quella che ha determinato la situazione che lei dice, della quale noi per primi ci lamentiamo. Lei pensi come per noi sarebbe stato importante poter contare in maniera aperta, senza dover temere di avere degli interlocutori di parte, delle competenze specialistiche dell'Aeronautica militare. Tant'è vero che all'inizio questo è stato fatto; purtroppo si è stati costretti a non farlo più. Siccome non c'è una sfiducia pregiudiziale, l'individuazione del perito che ha fatto le ultime indagini radaristiche, dalle quali noi abbiamo dissentito e che erano

più favorevoli alle posizioni dei consulenti tecnici di parte civile, è stato fornito dall'Aeronautica militare quando noi lo abbiamo chiesto recentemente in una rosa di possibili esperti. Quindi, lei ha perfettamente ragione, ma siamo noi che ci doliamo del fatto che per un lungo periodo di tempo vi è stata un'identificazione tra le strutture dell'Aeronautica militare e gli imputati e ciò ha determinato una serie di guasti anche processuali.

*MANCA.* Spesso quelli dell'Aeronautica sono stati accusati di rimanere zitti di fronte ad accuse così gravi; non si sapeva in giro, perché non è stato sufficientemente diffuso, che era giusto che loro non interferissero perché vi era la costituzione di parte civile ed il Ministro ha scritto varie lettere in questo senso.

Per quanto riguarda poi l'aspetto tecnico, io ho fatto solo una considerazione circa la semicollisione e l'interferenza aerodinamica. Mi è sembrato di capire che per l'Itavia l'ipotesi della bomba ha lo stesso peso di quella del missile; era importante però definire che non si trattava di un cedimento strutturale. Io dissento, perché si sa che se si tratta di una bomba, ci sono delle conseguenze sia sulle povere vittime sia sulla stessa Itavia, dal punto di vista amministrativo eccetera; se si tratta di un missile ci sono ben altre conseguenze, ben più gravi, che poi si traducono anche in risarcimenti danni alla stessa Itavia in maniera notevolmente diversa. Quindi non si può dire che a loro interessava soltanto escludere il cedimento strutturale; a loro interessava anche non solo escludere il cedimento strutturale ma possibilmente anche l'ipotesi della bomba e comunque dire che era stato un missile.

*PRESIDENTE.* Questo appartiene molto al passato ma io mi ponevo un'altra domanda: ma se il giudice istruttore seguisse la vostra impostazione il problema delle parti civili mi sembra grosso. Nel senso che la parte lesa diventerebbe il Governo, se ho ben capito.

*SALVI.* Sì.

*PRESIDENTE.* Mi domando poi se vi potrebbero essere altre parti civili; ad esempio l'Itavia potrebbe essere parte civile in un processo per attentato agli organi costituzionali?

*SALVI.* Non vorrei anticipare questo aspetto che è molto delicato. Posso dire in termini estremamente generali che la Cassazione, ad esempio in materia di falsa testimonianza...

*PRESIDENTE.* Ammette che vi possa essere una plurioffensività.

*SALVI.* C'è un aspetto di interesse da parte di chi attraverso la falsa testimonianza o il favoreggiamento personale ha avuto impedito il riconoscimento dei propri diritti e quindi ha subito un danno indiretto; però si



tratta di una questione tutta da venire e poi tutto sommato è anche secondaria.

PRESIDENTE. Volevo ringraziare i dottori Salvi, Roselli e Nebbioso per la disponibilità che hanno mostrato in queste tre lunghe audizioni. Volevo aggiungere a questo il mio personale apprezzamento non solo per la loro disponibilità ma anche per lo scrupolo estremo che secondo me traspare dall'indagine.

Così come penso che questa Commissione abbia detto sulla fase iniziale delle indagini delle parole molto precise – mi riferisco alla parte della relazione del 1992 che va da pagina 33 a pagina 37 –, e che da un certo momento in poi l'indagine sia stata condotta con grande cura e approfondimento. Certo, la perfezione non si raggiunge mai; c'è sempre chi resta scontento e pretende qualcosa di più, però mi sembra indubbio che l'impegno della Procura sia stato estremo in tutta questa vicenda.

Abbiamo così terminato i nostri lavori.

*La seduta termina alle ore 22,55.*