

SENATO DELLA REPUBBLICA

CAMERA DEI DEPUTATI

————— X LEGISLATURA —————

ATTI PARLAMENTARI

RESOCONTI STENOGRAFICI

DELLE SEDUTE DELLA

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

**SUL TERRORISMO IN ITALIA E SULLE CAUSE DELLA MANCATA
INDIVIDUAZIONE DEI RESPONSABILI DELLE STRAGI**

*(Legge 17 maggio 1988, n. 172, modificata con legge 31 gennaio 1990, n. 12,
con legge 28 giugno 1991, n. 215 e con legge 13 dicembre 1991, n. 397)*

VOLUME III

Dalla 33^a alla 40^a seduta
(19 ottobre 1989 - 23 novembre 1989)

35ª SEDUTA

VENERDÌ 27 OTTOBRE 1989

**Presidenza del presidente GUALTIERI
indi del vice presidente CASINI***La seduta ha inizio alle ore 9,55.**SUL PROCESSO VERBALE*

DE JULIO. Signor Presidente, chiedo di intervenire sul processo verbale.

Mi rendo conto che spesso per compilare il verbale bisogna fare un apprezzabile sforzo per rendere comprensibili le proposte che noi avanziamo, e quindi per la maggior parte delle volte va bene. Nella fattispecie, sulla questione degli stenografici, mentre trovo verbalizzata correttamente la mia richiesta di mettere sullo stesso piano i testimoni che avevamo ascoltato in audizione segreta rispetto agli altri, è stata un po' ripulita la parte relativa, viceversa, a cosa si deve fare di questi verbali. In altre parole, mi sembra che nel verbale sia detto che di conseguenza i resoconti stenografici relativi a quelle testimonianze originariamente assunte in seduta segreta devono essere trattati come tutti quanti gli altri. Io non ho proposto esattamente questo. Mi spiego meglio.

Mettere sullo stesso piano significa dare al pubblico gli stessi strumenti di informazione. Siccome i resoconti stenografici sono ad uso interno della Commissione, non mi sembra che considerare il testo delle deposizioni dei generali Bartolucci e Pisano alla stregua degli altri significhi metterli sullo stesso piano. Infatti, mentre per le altre testimonianze il pubblico ha potuto assistere attraverso il circuito chiuso ai nostri lavori, lo stesso non è avvenuto negli altri casi. Se quei resoconti stenografici li consideriamo alla stregua di tutti gli altri non abbiamo cambiato rigorosamente nulla. Mi rendo conto che c'è un piccolo problema regolamentare, ma probabilmente anche questo è superabile. Siccome la mia proposta era di considerare i testimoni alla stessa stregua, vorrei che fosse chiarito il punto.

BOATO. Signor Presidente, se me lo consente vorrei intervenire per una questione collegata a quella sollevata dal collega De Julio.

A parte una precisazione che forse si renderà necessaria riguardo all'ultimo numero de «L'Espresso» perchè, se non ricordo male, quella

dichiarazione era riportata in un numero di tre o quattro settimane prima (ma si tratta di una verifica puramente materiale), anch'io vorrei sollevare la questione avanzata dal collega De Julio, in merito al processo verbale, anche se per quanto mi riguarda - come sempre, del resto - non ho osservazioni da fare sulla redazione dei verbali. È giusto sollevare la questione in questa sede perchè c'è stata una difficoltà di interpretazione riguardo alla decisione che abbiamo assunto nella seduta scorsa, cioè di non lasciare più segrete le deposizioni del generale Bartolucci e del generale Pisano per rendere omogeneo il tutto rispetto alle deposizioni dei loro colleghi che abbiamo ascoltato e che ascolteremo nelle sedute successive. Se il Presidente darà una risposta sarà utile, ma forse è giusto che la Commissione come tale deliberi, dopo aver pensato un momento al problema, di risolvere regolamentariamente l'equivoco indicato giustamente dall'onorevole De Julio.

L'articolo 13 del nostro regolamento («pubblicità dei lavori»), al comma 4 recita: «delle sedute della Commissione è altresì redatto il resoconto stenografico a fini esclusivamente interni della Commissione». La proposta che avanzo per superare questo tipo di difficoltà è di togliere l'espressione, del tutto contraddittoria con la logica dei resoconti stenografici di sedute pubbliche (diverso è il discorso, ovviamente, per le sedute segrete): «a fini esclusivamente interni della Commissione».

C'è poi il problema che esiste uno stenografico provvisorio e uno definitivo, ma ciò vale anche per le sedute del Senato e della Camera. Il primo stenografico, che esce il giorno dopo sia alla Camera che al Senato, indica che si tratta di bozza provvisoria ad uso interno non rivista dagli oratori. La stessa cosa dovremmo fare per quanto riguarda i nostri stenografici, che quindi non fanno fede dal punto di vista formale ma costituiscono una documentazione (nelle sedute pubbliche, insisto) che è giusto possa essere utilizzata come strumento di informazione, altrimenti si verifica il paradosso che i giornalisti ascoltano quanto noi diciamo, qualche radio libera o privata trasmette in diretta o in differita i nostri lavori, ma il testo scritto di quello che noi diciamo non può essere conosciuto. Ciò rischia di alimentare equivoci, perchè quello che poi alla fine fa fede è ciò che viene, per così dire, sedimentato nel testo scritto.

Quindi, anche se non decidiamo oggi, proporrei che risolvessimo in modo estremamente rapido tale questione che altrimenti - ripeto - darebbe luogo ad equivoci, mentre è ovvio, signor Presidente, che resta l'obbligo nostro, dei collaboratori, di chiunque lavori in questa Commissione, di riservatezza rispetto a tutto il materiale che in modo riservato e con caratteristiche di riservatezza rimane acquisito alla Commissione. Le due cose sono drasticamente distinte ed è un equivoco del nostro regolamento non averle distinte.

MACIS. Signor Presidente, intervengo per chiederle conferma su un aspetto che è stato esaminato ieri in sede di Ufficio di presidenza. Ieri non si era convenuto rispetto a questo articolo ...

PRESIDENTE. Stavo per rispondere appunto in questi termini. Abbiamo deciso di sottoporre a revisione regolamentare queste parti

per poterle chiarire una volta per sempre. Ieri l'Ufficio di presidenza all'unanimità ha deciso di tener conto di queste diverse osservazioni, di valutare il problema in sede di proposte di modifica regolamentare, ovviamente nel tempo necessario per approfondire e studiare questi temi complessi.

Sono d'accordo relativamente all'ultima parte dell'intervento del senatore Boato, e cioè che qualunque cosa possiamo fare gli atti della Commissione sono atti interni e riservati e non possono essere portati all'esterno da noi. È vero che i nostri lavori si svolgono in pubblico, ma per adesso, finché non apporteremo modifiche regolamentari che ci sollevino da questo problema, gli atti della Commissione rimangono riservati.

Con queste osservazioni, che saranno riportate nel verbale, posso considerare approvato il processo verbale della seduta precedente.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE SUL PROGRAMMA DEI LAVORI E SUCCESSIVO DIBATTITO

PRESIDENTE. Comunico che dall'ultima seduta sono pervenuti alla Commissione i seguenti documenti:

Generale Tascio - copia della relazione firmata dal tenente colonnello Argiolas sul sopralluogo effettuato il 4 luglio 1980 all'aeroporto di Boccadifalco - documento trasmesso dal generale Tascio il 25 ottobre 1989 in riscontro specifica richiesta rivoltagli dal senatore Lipari (nella seduta del 19 ottobre 1989).

dal Ministro della Difesa - integrazione della precedente informativa sui tipi di missile in dotazione dei paesi del Mediterraneo nel 1980.

Tali documenti sono pervenuti in seguito a specifica richiesta del senatore Bosco. In questa nuova lettera, che modifica la precedente, il Ministro informa che intanto ci ha inviato tutti i documenti che sono strettamente classificati e in seguito ci manderà gli altri.

Comunico che ieri all'unanimità l'Ufficio di presidenza ha deciso di proporre oggi alla Commissione il calendario e il programma di lavoro per il prossimo futuro, nel senso di proseguire nel mese di novembre anche utilizzando sessioni straordinarie in giorni della settimana in cui normalmente non si svolgono i lavori parlamentari. Ciò - è chiaro - significa che eventualmente si lavorerà anche il sabato, la domenica ed il lunedì, dato che il Parlamento è impegnato nell'esame della «finanziaria» e di altri documenti. Il programma è relativo alle testimonianze ritenute necessarie nell'ambito dell'inchiesta su Ustica. Quindi nel mese di novembre, anche con l'utilizzo di una sessione straordinaria, vorremmo portare a termine tutte le audizioni che ancora abbiamo in piedi e che ieri abbiamo ribadito e riconfermato.

In particolare, confermata la decisione di assumere le testimonianze degli ammiragli Torrisi e Porta perchè le avevamo già deliberate, l'Ufficio di presidenza propone di acquisire le deposizioni dei responsabili di entrambi i Servizi non ancora ascoltati, i comandanti dell'epoca

delle sale operative dei centri radar dell'Aeronautica e i tecnici che elaborarono le prime analisi dei tracciati radar. Tra questi tecnici ci proponiamo anche di ascoltare, se è possibile, il consulente americano Macidull, che ha fatto i primi tracciati, ed eventualmente coloro che formularono le prime ipotesi della Selenia.

L'Ufficio di Presidenza proporrà altresì di riconvocare il generale Pisano, avendo riscontrato numerose contraddizioni nel corso della sua testimonianza dello scorso 12 ottobre. Questa è la decisione unanime dell'Ufficio di presidenza.

Ricordo che martedì ci riuniremo ancora, come gruppo di lavoro, su Ustica. In seguito ascolteremo Torrisi e Porta, audizioni che erano già in programma.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, ho ascoltato le sue comunicazioni e mi permetto di avanzare formalmente e ufficialmente, allo stato attuale dei nostri lavori, la proposta di convocare alcuni personaggi, e motiverò questa mia richiesta. Allo stato attuale dei fatti e dalla documentazione che è in nostro possesso emerge in modo molto chiaro il coinvolgimento, fin dai primi momenti, del Sismi (ricordo in proposito un appunto datato 9 luglio). Siccome nel corso dei nostri lavori abbiamo sentito l'allora Ministro della difesa, onorevole Lagorio, il quale ha detto a chiare lettere di non avere mai allertato il Sismi su questo problema perchè lo riteneva inaffidabile ed anzi incapace, e poichè invece abbiamo la documentazione che il Sismi si è attivato, noi dovremmo risentire l'onorevole Lagorio. Signor Presidente, onorevoli colleghi, i casi sono due: o il Sismi si è allertato per conto suo, allora bisognerebbe sapere a chi riferiva, se al Ministro della difesa (e allora in questo caso il Ministro della difesa dovrebbe essere chiamato a rendere conto di questa sua affermazione) o al Presidente del Consiglio dell'epoca che aveva la responsabilità diretta dei Servizi.

PRESIDENTE. Mi consenta di interromperla, onorevole Staiti. Nella seduta di ieri abbiamo esaminato anche questa questione, cioè la convocazione di tutta una serie di politici, ma all'unanimità abbiamo deciso che queste riunioni le faremo al termine delle audizioni relative alle parti tecniche. Per cui posso assicurarle che il nome da lei suggerito sarà compreso nel pacchetto delle audizioni da fare successivamente.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, la mia è una richiesta formale su questo punto.

In secondo luogo vorrei riprendere una richiesta già fatta da me in passato e che trova oggi una conferma in appunto del Sismi datato 9 luglio 1980, a firma del generale Cogliandro, nel quale si adombra l'ipotesi del cedimento strutturale. Nel processo di Bologna abbiamo la testimonianza formale del professor Renato Era, all'epoca membro del consiglio di amministrazione della società Itavia, il quale nel processo sulla strage di Bologna afferma di essere stato in rapporti con il generale Cogliandro e che il suo compito era quello di osservare e sorvegliare i libici. Credo che sia il professor Era, attualmente respon-

sabile di una clinica privata, che il generale Cogliandro devono essere sentiti su questo particolare aspetto, perchè sembra abbastanza strano che un membro del consiglio di amministrazione di una società aerea abbia l'incarico, da parte dei Servizi, di sorvegliare i libici.

Terza questione. Nel suo elenco di audizioni, signor Presidente, vorrei che fosse inserito anche il generale Musumeci per ascoltarlo su questo particolare caso, perchè il generale Musumeci all'epoca dei fatti era uno dei responsabili del Sismi. Siccome il generale Santovito è morto e Mei dice di non sapere niente, forse il generale Musumeci potrebbe fornirci qualche ulteriore elemento.

Ultima questione e concludo. Vi è un appunto, datato 17 giugno 1986, del Sismi e firmato da Martini, indirizzato al Ministero della difesa, nel quale in relazione ad una intervista rilasciata da un profugo libico, tale Bakush, si accenna espressamente al fatto che si intravede per il Sismi il rischio di venire indirettamente ulteriormente coinvolto e strumentalizzato in questa vicenda, e c'è il fatto che il compito di trovare il relitto è stato affidato ad una società francese, notoriamente collegata al servizio segreto francese. Forse sarebbe opportuno compiere anche qualche indagine su questo fatto.

PRESIDENTE. Trasmetterò i nomi da lei proposti all'Ufficio di presidenza per eventuali altre audizioni che si potrebbero rendere necessarie.

TOTH. Facendo io parte dell'Ufficio di presidenza non voglio ricordare qui delle decisioni che sono state adottate ed anche quelle che sono state rinviate. Per esempio ieri avevo chiesto di sentire anche sia i periti che hanno collaborato alla relazione Pratis sia quelli che hanno collaborato alla perizia Blasi. Questa proposta però avevamo pensato di prenderla in esame con calma nel prossimo gruppo di lavoro.

PRESIDENTE. Su questo abbiamo espresso delle perplessità, perchè si tratta di interpellare periti che in questo momento - almeno per una parte - sono a disposizione della Magistratura.

TOTH. Ho avanzato questa richiesta, e ne parleremo nel gruppo di lavoro, perchè vi sono alcune problematiche e, secondo me, si pongono alcune esigenze.

BELLOCCHIO. Signor Presidente, ieri ho dovuto lasciare l'Ufficio di presidenza per improrogabili impegni presso la commissione finanze. Prendo atto che la Commissione avrebbe deciso di lavorare nei giorni di sabato, domenica e lunedì quando, guarda caso, non si terrà alcuna riunione di Camera e Senato, perchè queste lavoreranno nei giorni di giovedì e venerdì. Non intendo non approvare la decisione unanime dell'Ufficio di presidenza, però intendo sottolineare questa contraddizione. Vorrei esprimere quindi la mia contrarietà a questo ordine dei lavori, perchè i lavori delle due Camere richiedono la nostra presenza nei giorni di giovedì e venerdì ed i lavori di questa Commissione la richiederanno nei giorni di lunedì, martedì e mercoledì.

Avanzo poi la proposta di ascoltare il Presidente della *ex* società Itavia, cioè Davanzali, e ritengo questa mia richiesta piuttosto urgente rispetto alle altre. Inoltre ritengo urgente l'audizione di Mario Cinti, allora responsabile dei rapporti con il Parlamento. Credo che la testimonianza di queste due persone debba trovare la precedenza nel calendario che l'Ufficio di presidenza ha stabilito.

PRESIDENTE. Martedì prenderemo in esame anche questa sua richiesta.

BELLOCCHIO. Un'ultima questione riguarda i politici e in particolare il senatore Andreatta, all'epoca delle indagini Ministro del tesoro, il quale scrisse al Ministro dei trasporti sostenendo che per poter dar luogo al recupero occorreva varare una legge. Mi permetto di dissentire da questa risposta che il senatore Andreatta dette al Ministro dei trasporti all'epoca dei fatti, perchè vi è un apposito capitolo che prevedeva la possibilità di procedere al recupero.

PRESIDENTE. Mi sembra che questa sua richiesta non possa essere compresa nelle audizioni. Comunque i nomi proposti li porterò alla valutazione dell'Ufficio di presidenza.

BOATO. Lei deve avere delle reazioni più tranquille.

PRESIDENTE. Ho già fatto presente che sarebbe dovuto intervenire prima l'onorevole Tortorella.

BOATO. Non capisco perchè il senatore Toth può parlare e io no.

PRESIDENTE. Chi ha detto che lei non può parlare?

BOATO. Non capisco perchè lei reagisca in quel modo.

PRESIDENTE. Stavo per dare la parola all'onorevole Tortorella.

BOATO. Bene, allora prenderò la parola dopo l'onorevole Tortorella. Lei però non deve reagire in quel modo quando qualcuno chiede di parlare. O lei reagisce con tutti in modo isterico oppure non reagisce in quel modo solo con qualcuno.

Io starò zitto solo se anche gli altri Gruppi staranno zitti. Sulle decisioni prese ieri all'unanimità dall'Ufficio di presidenza intervengono sia il Gruppo democristiano che quello comunista. Avrò anch'io il diritto, allora, di dire qualcosa.

PRESIDENTE. Anch'io avevo il diritto di dire che la decisione era stata presa all'unanimità.

BOATO. Perchè lo dice soltanto a me e non lo dice a tutti?

PRESIDENTE. Lo dico a tutti.

LIPARI. Continuo a sostenere che sulle comunicazioni della Presidenza si dovrebbe discutere al termine della seduta.

TORTORELLA. Vorrei chiedere un'informazione con riferimento ad una comunicazione data la volta scorsa e riportata nel processo verbale. Mi riferisco al fatto che, se non ho capito male, sarebbe giunto dal Ministero della difesa, da parte dello Stato Maggiore, un appunto riguardante quella che un quotidiano romano, «Il Tempo», chiama la «controperizia» e al fatto che questa controperizia non sarebbe tale, ma sarebbe solo un appunto per il generale Pisano. È questo ciò che lei ha detto nella scorsa riunione e che è riportato sul verbale?

La volta scorsa chiedemmo che ci fosse un'esplicita dichiarazione in questo senso alla Commissione da parte del Ministero della difesa o dello Stato Maggiore, in modo che vi fosse una smentita, o che comunque l'opinione pubblica venisse informata che la notizia è falsa e che la controperizia non esiste. Ciò nello stesso interesse dell'Aeronautica. Una controperizia è qualcosa di illegale. Il Ministero della difesa è stato avvertito di questa richiesta della Commissione? Se l'Ufficio di presidenza ne ha discusso, mi farebbe piacere esserne messo al corrente.

PRESIDENTE. Onorevole Tortorella, valutata l'importanza della cosa, non solo abbiamo chiesto immediatamente al Ministero che ci venisse fornita quella che passava come controperizia, ma ci è anche giunto l'intero fascicolo, con le informazioni che ho dato, vale a dire che lo si considerava un elemento aggiuntivo, pervenuto successivamente all'attenzione del generale Pisano che nel frattempo aveva chiuso la sua relazione. Poichè abbiamo rilevato che di ciò doveva essere data informazione e che avevamo più volte rivolto richieste in tal senso, fu proprio questo uno degli elementi che ci portarono a chiedere all'unanimità una nuova convocazione del generale Pisano, dichiarando nel comunicato che erano state rilevate delle contraddizioni. Questo lo chiederemo espressamente al generale Pisano. Abbiamo messo in lista anche il Ministro della difesa per alcune valutazioni in proposito, poichè ritenevamo che questo elemento dovesse essere portato all'attenzione dello stesso Ministro della difesa.

TORTORELLA. A noi non risulta ancora che l'affermazione secondo cui esisterebbe una controperizia sia falsa. Le chiedo comunque se ciò sia già stato accertato.

PRESIDENTE. I documenti che ci sono pervenuti sono schede non presentabili come controperizia, poichè si tratta di schede aggiuntive. Ad ogni modo, sono presso la Commissione e le potrete valutare voi stessi. Proprio su questo faremo il controinterrogatorio del generale Pisano.

BOATO. Signor Presidente, con molto rispetto per le sue difficoltà, le voglio dire che personalmente non accetterò più in nessun momento che, nel momento in cui su sue comunicazioni intervengono altri Gruppi, maggiori o minori che siano (in questo caso i Gruppi comunista

e democristiano), lei ritenga di non rilevare nulla e che poi, quando qualcuno di qualche altro Gruppo chiede di prendere la parola, lei stesso in qualche modo cerchi di impedirglielo. Glielo dico con molta pacatezza e con molto rispetto, poichè conosco le difficoltà esistenti nel presiedere questa Commissione. Non accetterò più, comunque, questo modo di intervenire e protesterò vivissimamente contro questa discriminazione.

TORTORELLA. In quello che lei ha detto c'entra il Gruppo comunista ed io ne faccio parte.

BOATO. Il Gruppo comunista ha diritto di intervenire.

TORTORELLA. Il Presidente ha già ripreso il vice presidente Bellocchio dicendogli le stesse cose che ha detto a me, cioè che si tratta di una decisione unanime.

BOATO. A me però voleva impedire di intervenire.

PRESIDENTE. Non ho mai cercato di impedirle di intervenire, anche perchè sarebbe impossibile.

BOATO. Prendo atto che lei afferma che sarebbe impossibile impedirmi di esercitare i miei diritti qui in Commissione.

Collega Tortorella, non rivolgo una critica al Gruppo comunista, che può intervenire tutte le volte che vuole; lo stesso vale per il senatore Toth.

PRESIDENTE. Che cosa significa «lo stesso vale per il senatore Toth»?

BOATO. Che il senatore Toth è intervenuto su una questione su cui il Gruppo della Democrazia cristiana...

CASINI. Tutto questo non serve a niente.

BOATO. Non è vero che non serve a niente. Faccio due esempi. Ieri abbiamo adottato all'unanimità due decisioni. Per quanto mi riguarda, mi ero attenuto a quelle decisioni e non avevo chiesto la parola. Su di esse, però, sono state sollevate delle questioni ed in proposito, come altri hanno già fatto, voglio esprimere il mio parere.

Sulla prima questione il mio parere coincide esattamente con il suo, Presidente. Nell'Ufficio di presidenza è stata sollevata da membri del Gruppo democristiano la questione di sentire i periti ufficiali della Magistratura e altri periti in contraddizione con questi. Nell'Ufficio di presidenza non c'era nessun accordo in proposito, perchè interferire in questa fase (diverso sarà quando si sarà esaurita l'attività della Magistratura) con un supplemento di perizia nell'attività della Magistratura, coperta dal segreto istruttorio, non poteva costituire un punto di accordo. Bisogna essere espliciti su questo, altrimenti sembra che *en passant* si sia fatto un semplice rinvio ad una decisione di qualche

giorno dopo. Non c'era accordo su questo, tanto è vero che lei giustamente ha comunicato quelle cose su cui c'era l'unanimità.

La seconda questione, posta dal collega Tortorella e che condivido in pieno, ma che non avrei riproposto e che tuttavia pongo, è che sulla prima pagina del quotidiano «Il Tempo» di oggi, che legittimamente continua a fare il suo mestiere di informatore e di sostenitore di una tesi, si parla ancora una volta di controperizia dell'Aeronautica. Questo avviene ormai da settimane e l'Aeronautica, senatore Bosco, non ha mai smentito, nè ha mai fatto un comunicato di tre righe. Noi invece abbiamo centinaia di documenti di risposta a Purgatori del «Corriere della sera», all'«Unità», alla «Repubblica», al «Manifesto» e così via; centinaia di documenti di risposta. Invece, non abbiamo mai avuto una risposta al quotidiano «Il Tempo» da parte dell'Aeronautica che dica: cari signori de «Il Tempo», voi avete pubblicato un documento; quel documento non ci appartiene e la controperizia non è dell'Aeronautica militare. Però, vivaddio, risulta che il documento non è intestato, ma che proviene, tramite il Ministro della difesa, dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica militare allo Stato Maggiore della difesa, e così via secondo la scala gerarchica. Quello che giustamente il collega Tortorella ha riproposto qui è un problema reale.

L'unica cosa che dobbiamo dire con forza è che ancora oggi non c'è alcuna smentita in proposito e che il quotidiano «Il Tempo» legittimamente svolge il suo ruolo di organo di informazione; faccia pure quello che vuole. Il problema è quello che fa l'Aeronautica, non quello che fa «Il Tempo».

CASINI. Lo chiederemo al generale Pisano quando verrà.

BOATO. D'accordo; siamo però di fronte ad una questione di grandissima delicatezza. La mediazione che l'Ufficio di presidenza aveva trovato era quella di definire esplicitamente numerose contraddizioni nella deposizione del generale Pisano e di risentirlo. Si continua però a mistificare un problema di grandissima rilevanza.

PRESIDENTE. Credo che tutti possiate rendervi conto della difficoltà di presiedere in questo modo.

PACETTI. Signor Presidente, proprio rendendomi conto delle difficoltà di presiedere - e, tenendo conto anche delle considerazioni che venivano fatte sulla necessità di accelerare e di portare a compimento i nostri lavori, anche con le proposte di lavoro che venivano avanzate e con le riserve che, peraltro, l'onorevole Bellocchio ha qui evidenziato - ritengo che per agevolare l'economia dei nostri lavori sarebbe opportuno che la Commissione questa mattina decidesse che d'ora in avanti le comunicazioni del Presidente vengano svolte alla fine delle audizioni programmate. Questo per evitare anche defatiganti ed a volte troppo lunghe questioni di carattere procedurale o interventi su argomenti che comunque non sono inerenti alle questioni fondamentali relative alle nostre giornate di lavoro.

PRESIDENTE. Personalmente trovo qualche difficoltà e mi sto interrogando in tal senso, poichè al termine delle sedute che in questo

momento stiamo conducendo ci troviamo di solito in pochissimi commissari, stanchissimi. Quindi, sollevare problemi di tipo procedurale e regolamentare in quelle condizioni lo troverei assai difficoltoso. Tuttavia mi rimetto ad una vostra valutazione.

Preferirei, allora, che all'inizio delle sedute si decidesse di utilizzare, ad esempio, uno spazio di mezz'ora per questioni procedurali, rinviando quelle che non si sono potute esaminare. Però, portare l'esame di tali aspetti al termine delle sedute, nelle condizioni in cui noi operiamo, non ritengo sia opportuno. Chiedo, quindi, che la Commissione lasci al Presidente del tempo per valutare questo aspetto.

Comunico che il generale Pisano ha provveduto a restituire il testo stenografico della sua testimonianza del 12 ottobre scorso apportandovi talune correzioni, due delle quali alle pagine 55-56 e 94 possono rivestire carattere non meramente formale.

Metto a disposizione della Commissione il testo, di modo che possiate prendere intanto conoscenza di queste correzioni che sono state indicate dagli uffici e che verranno poste in discussione o al termine di questa seduta o nel corso della prossima, giacchè non vi è un'estrema urgenza.

MODIFICA DEL REGOLAMENTO INTERNO

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di presidenza alla unanimità ha deciso di proporre la modifica dell'articolo 13 del nostro regolamento nel senso che, al terzo comma, dopo le parole «quando la Commissione» siano inserite le parole «ascolta le persone in libera audizione o in sede di testimonianza formale ovvero». Il terzo comma, quindi, risulterebbe così modificato: «Di ogni seduta pubblica della Commissione si redige e si pubblica nel Bollettino delle Commissioni del Senato e della Camera dei deputati un resoconto sommario. Quando la Commissione ascolta le persone in libera audizione, o in sede di testimonianza formale, ovvero si riunisce in seduta segreta, si redige e si pubblica un riassunto dei lavori».

Si tratta di una modifica regolamentare che abbiamo discusso più volte e su cui vi è l'unanimità.

Quindi, poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL GENERALE FRANCO FERRI

Viene introdotto il generale Franco Ferri.

PRESIDENTE. Questa mattina ascolteremo in testimonianza il generale Franco Ferri, che all'epoca dei fatti di Ustica su cui - come il generale sa - questa Commissione sta conducendo un'inchiesta, era sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Generale, inizialmente la devo avvertire che la ascoltiamo in testimonianza formale. Quindi le faccio presenti le responsabilità che lei si assume nel deporre in sede di testimonianza formale dinanzi a

questa Commissione. Le rammento, cioè, che in questa sede si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988, istitutiva della Commissione stessa, le disposizioni dell'articolo 372 del codice penale che prevede contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti la reclusione da sei mesi a tre anni. La avverto che qualora dovessero ravvisarsi gli estremi di alcuno dei fatti di cui al citato articolo 372 del codice penale la Commissione trasmetterà il processo verbale all'autorità giudiziaria competente.

Anzitutto, generale Ferri, vorrei inquadrare la funzione che lei svolgeva all'epoca e comunque lo sviluppo della sua carriera.

Lei all'epoca era sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Precedentemente quali altri incarichi aveva coperto nell'Aeronautica?

FERRI. Signor Presidente, la ringrazio e mi auguro che il mio contributo possa essere di utilità alla Commissione: limitatamente a quanto ho potuto ricordare degli avvenimenti e di ciò che è stata la mia parte in tutta la vicenda.

Sono entrato nell'Aeronautica nel 1942, appartengo al corso Aquila II; sono stato promosso sottotenente, ho conseguito il brevetto di pilota militare e sono stato assegnato sempre a reparti da caccia. Dopo aver frequentato le scuole di volo sono stato assegnato al III Stormo a Bari sui *Lightnings*, dopo di che lo Stormo fu trasferito, ero tenente a Villafranca di Verona. Passai sui *jet*; successivamente ho frequentato la Scuola di guerra e dopo fui assegnato allo Stato Maggiore, al III Reparto ufficio piani, allora il sottocapo era il generale Valentini.

Sono poi tornato allo Stormo come comandante del 28° gruppo; successivamente al comando di gruppo sono stato inviato a frequentare la Scuola di guerra dell'Esercito a Civitavecchia, dove ho conseguito il titolo completo. Sono quindi stato riassegnato allo Stato Maggiore e nuovamente all'ufficio piani del III reparto. Ho poi frequentato la Scuola di guerra di Firenze nel corso superiore e poi, promosso colonnello, sono stato comandato a Ghedi, al 6° Stormo caccia sugli F104, al comando dello Stormo stesso.

Dopo di che, finito il comando di stormo, sono stato trasferito a Vicenza dove sono stato capufficio operazioni della 5^a Ataf; dopo fui promosso generale di brigata e mandato a fare il vice capo del 4° Reparto ricerca, sviluppo tecnico e logistica dello Stato Maggiore agli ordini del generale Bacchilega. Poi fui fatto capo reparto, fui promosso generale di divisione e fui mandato poi a comandare l'Aviazione per la Marina presso lo Stato Maggiore della marina. Nel '79, aprile credo, il generale Mettimano che era allora capo di Stato Maggiore, mi fece nominare sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Lei quanto tempo è stato sottocapo di Stato Maggiore?

FERRI. Dall'aprile del 1979 fino al 9 luglio del 1983, ricordo la data perchè coincide con il nostro compleanno.

PRESIDENTE. Poi è stato messo in pensione ed incarichi nell'Aeronautica non ne ha avuti più?

FERRI. No, nell'Aeronautica no.

PRESIDENTE. Signor generale, nel periodo in cui era sottocapo di Stato Maggiore - poi tornerò sulle funzioni - è stato anche incaricato di presiedere una commissione di inchiesta, se non sbaglio nel 1982, sul sovraffollamento delle linee civili da parte di aerei militari. Vorrei chiarire quale commissione lei è stato chiamato a presiedere, perchè di questa commissione del 1982 vorremmo sapere qualcosa.

FERRI. Signor Presidente, nel maggio del 1982 fu denunciato un cosiddetto evento di pericolo da parte di un pilota dell'Alitalia. Questo evento di pericolo denunciava il fatto di aver sentito degli scoppi di bombe e di colpi di artiglieria vicino al velivolo con vibrazioni anche del velivolo stesso. In quel momento si svolgeva in superficie una esercitazione aeronavale cui partecipavano sia forze alleate, in particolare americane, che forze italiane. Allora, siccome c'era stata questa denuncia di evento di pericolo, il ministro *pro tempore*, che all'epoca era l'onorevole Lagorio, essendo implicate direttamente, chiamate in causa, le forze aeree, poichè si trattava di scoppi e di cose di questo genere, nominò una commissione di inchiesta e nominò me capo di questa commissione.

Questa commissione era formata, credo, dal capo del 3° Reparto, il vice capo della commissione era il generale Santucci, poi c'era un membro del 3° Reparto e c'erano anche membri tecnici dell'ufficio meteorologico, di Costarmaereo, del traffico aereo. Io interrogai fra l'altro anche i membri dell'equipaggio. Va tenuto presente che nessuno dei passeggeri aveva avvertito niente, nè le vibrazioni nè questi scoppi.

Alla fine, dopo alcuni mesi, adesso non ricordo quanto tempo è durata, feci una relazione al ministro Lagorio, composta di due volumi abbastanza grossi, uno in cui si descriveva come era andata avanti l'inchiesta e un altro con tutti gli allegati tecnici, eccetera. Le conclusioni furono confortate dal parere e dall'intervento, anche in termini tecnici, di ufficiali, professori universitari oppure persone molto addentro nella materia meteorologica specialmente per quanto riguardava la propagazione dei suoni nell'aria e venne fuori, - lo dico in sintesi per quello che ricordo in questo momento -, che loro avevano avvertito queste vibrazioni, stavano sull'autopilota, però si erano guardati bene dal mettere le mani sui comandi, cosa che invece è generalmente la prima reazione di un pilota quando qualche cosa non va; avevano perso parecchie migliaia di piedi di quota e non se ne erano accorti. Arrivati all'aeroporto di Palermo, che era la loro destinazione, avevano riferito il fatto e, per detta proprio dello stesso capo dell'equipaggio, il comandante del DC9, ci fu una reazione non proporzionata da parte del capo scalo di Palermo che gonfiò tutta la faccenda.

Venne fuori comunque che nessun velivolo era stato vicino a questo DC9 e questo a detta anche del controllo del traffico aereo che vede tutti i velivoli che ci sono. L'esercitazione, come dai piani di volo, era stata svolta tutta a bassissima quota con interventi aerei. C'erano stati anche degli interventi a fuoco, però dalle risultanze proprio dei tecnici era venuto fuori che tutt'al più nella cabina del DC9 che stava intorno ai 25.000 piedi (ora non ricordo con precisione) avrebbero

appena potuto percepire una variazione di suono rispetto a quello del brusio normale di cabina. Quindi si pensò che le vibrazioni soprattutto fossero dovute o a un fatto di pressurizzazione dovuto al cambiamento di quota che non avevano avvertito, e che è stato invece riscontrato dalla scatola nera, oppure da sbaglio di caricamento ed il velivolo, risultò dalla scatola nera, aveva raggiunto una certa velocità che, per i tenici del DC9, poteva anche provocare delle vibrazioni.

PRESIDENTE. Le ho fatto questa domanda, signor generale, perchè per noi c'è un collegamento indiretto ma importante, in quanto per tutto il 1982 sulla stampa e sugli atti parlamentari l'opinione pubblica è soprattutto preoccupata da quelle che erano le denunce di gravi e sistematici attraversamenti delle rotte civili da parte di aerei militari o italiani o della Nato, tanto che quando si leggono le cronache parlamentari del 1982, si vede che più volte i Ministri sono chiamati a rispondere proprio su questi fatti. Nel 1982 il problema principale del Parlamento e dell'opinione pubblica era quello al quale mi sono riferito. L'attraversamento delle rotte civili, cioè l'Ambra 13 e l'Ambra 14, ci interessa direttamente e indirettamente per le cause che lei può benissimo comprendere.

Le ho fatto questa domanda perchè alcuni piloti segnalavano che da molti anni aerei militari attraversavano questa rotta civile. Comunque questa era una piccola digressione, anche se ritengo importante acquisirla perchè lei presiedette questa commissione d'inchiesta.

Dagli schemi che ci sono stati inviati abbiamo rilevato che il sottocapo di Stato Maggiore rispetto al capo di Stato Maggiore ha una funzione più operativa, cioè più a contatto con i reparti operativi: trasmette ordini e non è una funzione vicaria ma rientra in una catena operativa vera e propria.

FERRI. Quando lei in precedenza ha parlato del vice capo di Stato Maggiore mi sono permesso di correggere la dizione in sottocapo, perchè le funzioni sono diverse: il vice capo è chi sostituisce il capo in sua assenza in tutte le sue attribuzioni, mentre il sottocapo è l'effettivo capo del corpo dello Stato Maggiore, da cui dipendono direttamente i reparti dello Stato Maggiore. Questi reparti sono: il primo, il personale; il secondo reparto - chiamato anche Sios - è il reparto operativo informativo e non è il servizio segreto e dà le situazioni; il terzo reparto è quello operazioni e addestramento; il quarto è quello della logistica in senso lato, dallo sviluppo, dall'impianto dei nuovi velivoli fino al mantenimento e al rifornimento anche per quel che riguarda i mezzi terrestri; il quinto è quello degli affari generali, che si occupa delle relazioni dello Stato Maggiore verso l'esterno, o meglio dell'Aeronautica verso l'esterno. Inoltre io avevo istituito l'ufficio Teav, che adesso è diventato il sesto reparto, nel quale avevo pensato di unificare tutte le funzioni dello Stato Maggiore inerenti le telecomunicazioni. Infine c'è l'ufficio pianificazione generale che si interessava di tutta la parte riguardante il bilancio, l'assegnazione dei fondi e del coordinamento delle varie esigenze sotto il profilo economico. Infine vi era un altro ufficio che si interessava dei rapporti con il personale e delle rappresentanze militari, in quanto era già in vigore la legge sulle rappresentanze.

Lo Stato Maggiore non è un ente operativo ma un ente a latere del capo di Stato Maggiore, il cui scopo principale è quello di studiare in prospettiva la pianificazione della Forza armata in tutte le sue componenti, di suggerire al capo di Stato Maggiore delle soluzioni e poi - in nome del capo - farle applicare nella Forza armata in tutte le sue branche.

La mia pertanto, era un'azione di coordinamento di tanti soggetti diversi, su tante materie piuttosto diverse. Dallo Stato Maggiore inteso in questo senso non dipende nessuno, tant'è vero che ho cominciato a svolgere il mio incarico di sottocapo di Stato Maggiore come generale di divisione, mentre i comandanti della Regione erano generali di squadra; pertanto non c'è nessuna autorità e nessuna dipendenza dal sottocapo di Stato Maggiore dei reparti che dipendono dai comandi di Regione, che viceversa dipendono direttamente dal capo di Stato Maggiore che è anche il capo della forza armata. È quindi un ente *a latere*, che ha il suo prestigio e la sua funzione importantissima e di cui si serve il capo di Stato Maggiore; direi che è uno dei suoi principali collaboratori, ma non ha un'ingerenza diretta e operativa - se non a nome del capo - sui comandi dipendenti.

L'unico reparto dipendente è quello sperimentale.

PRESIDENTE. Vorrei capire bene questo punto. Il capo di Stato Maggiore generale può trasmettere direttamente gli ordini ai sei reparti e alla catena gerarchica subordinata?

FERRI. No; il capo di Stato Maggiore li può trasmettere direttamente...

PRESIDENTE. Li filtra attraverso il sottocapo?

FERRI. Generalmente li filtra; i provvedimenti vengono suggeriti dallo Stato Maggiore, lui li approva o meno, dopo di che li fa suoi e pertanto c'è una fase ascendente e una fase discendente. Dopo che li ha fatti suoi ordina allo Stato Maggiore - a nome suo - di dare gli ordini ai comandi.

PRESIDENTE. In quel momento, quando aveva ricevuto l'*input* dal basso, li ritrasmetteva lei e quindi lei era una parte essenziale della catena di trasmissione degli ordini.

FERRI. Però ad esempio le lettere e gli ordini indirizzati direttamente ai comandanti di Regione li doveva firmare il capo di Stato Maggiore.

PRESIDENTE. Però sempre su *input* vostro.

FERRI. Sì.

PRESIDENTE. Dopodichè, al di sotto dei sei reparti ci sono le Regioni aeree.

FERRI. No; è un ente *a latere*, perchè le Regioni sono al di sotto del capo di Stato Maggiore, che sono stati prima il generale Mettimano e quindi il generale Bartolucci. Le Regioni dipendono dal capo di Stato Maggiore e perciò ho detto prima che io ero generale di divisione e loro generali di squadra.

PRESIDENTE. Quindi le tre Regioni aeree sono sotto il comando del capo di Stato Maggiore.

FERRI. Direttamente dal capo di Stato Maggiore dipendevano anche altri enti, quali l'Itav e l'Ispettorato logistico.

PRESIDENTE. Per Stato Maggiore intende sempre lei in quanto sottocapo?

FERRI. No; dal capo: dallo Stato Maggiore non dipendeva nessuno, tranne il Reparto sperimentale di volo.

PRESIDENTE. Lei adopera la dizione Stato Maggiore riferendosi al suo ufficio.

FERRI. E così è.

PRESIDENTE. Quando lei parla di Stato Maggiore, noi di solito collegavamo tutto, mentre adesso capiamo che c'è lo Stato Maggiore che dipende dal sottocapo, che è un organo quasi ausiliario, di filtro ascendente e discendente, ma la catena degli ordini viene direttamente dal capo di Stato Maggiore.

FERRI. Gli ordini esterni allo Stato Maggiore, o quelli di una certa rilevanza, mentre alcuni di *routine* vengono fatti direttamente dai capi reparto con gli equivalenti uffici delle varie Regioni, sempre che si tratti di provvedimenti approvati in via gerarchica.

Invece quando si trattava di un ordine diretto ai comandi di regione, allora firmava il capo perchè c'era una dipendenza diretta.

PRESIDENTE. Signor generale, lei ha detto che dei sei reparti, il secondo, il Sios, non è esclusivamente servizio segreto, ma informativo generale.

FERRI. Sios significa Servizio informazioni operative e situazioni.

PRESIDENTE. Siccome siamo molto interessati a questo punto, può parlarci di questo secondo reparto, quale funzione ha e quali funzioni esercitava nel 1980, e cosa significa esattamente informativo-operativo e non esclusivamente servizio segreto? Ci può spiegare questo punto?

FERRI. Il secondo reparto che, ripeto, si chiama Sios come il quarto si chiamava logistico e come il terzo si chiama operativo, non è un ente di rilevanza esterna, vale a dire non ha rapporti diretti con

l'esterno, se non attraverso tutta quella catena con lo Stato Maggiore cui abbiamo fatto prima riferimento. Immaginiamo le azioni militari: prima di agire bisogna conoscere, quindi chi agisce è l'operativo e ha bisogno di un supporto logistico per avere i mezzi necessari a condurre determinate operazioni, ha bisogno di informazioni per svolgere le sue operazioni a ragion veduta. Il secondo reparto ha proprio il compito di dare informazioni su tutta la situazione dello schieramento opposto in base a determinate ipotesi di conflitto che sono ben delineate e di tenerle aggiornate. Faccio un esempio pratico. Può riferire: in questo Stato esistono tanti reparti da caccia, sono dislocati in questi posti, hanno questi velivoli, l'addestramento è scarso, oppure è ottimo però manca il supporto logistico, questa base è più difesa di quest'altra, bisogna seguire un percorso invece che un altro. In pratica, si tratta del supporto informativo a chi deve condurre l'operazione. Questa è la funzione principale del secondo reparto.

Il secondo reparto poi ha anche la funzione di tutela del segreto nell'ambito della forza armata stessa. Siccome esistono delle cose più o meno riservate secondo determinate classifiche che riguardano sia il campo nazionale sia, in base agli accordi internazionali, il campo Nato, è preposto a fare in modo che presso i reparti siano osservate tutte le norme di sicurezza stabilite, a fare in modo che non trapelino voci a carattere riservato, che siano tenuti in cassaforte certi documenti e che vengano seguite tutte le procedure del caso.

PRESIDENTE. Questo lo fa anche attraverso personale Sios che disloca nelle varie basi?

FERRI. No, nelle basi non c'è personale Sios.

PRESIDENTE. Allora come si fa a tutelare il segreto?

FERRI. Si eseguono delle ispezioni.

PRESIDENTE. Quindi non ci sono elementi fissi nelle basi?

FERRI. No. Presso i reparti esistono, sia a livello stormo, sia a livello gruppo di volo, degli ufficiali cosiddetti *intelligence*, i quali però non hanno dipendenza dal Sios. Sono informati dal Sios di tutto quello di cui ho parlato prima, ad esempio che se si deve andare su una certa base conviene fare un determinato percorso perchè c'è l'artiglieria, oppure no. Quando ritornano dalle missioni (ho esperienza di esercitazioni, signor Presidente, non di casi reali) i piloti riferiscono quello che hanno visto e quali sono stati gli esiti della missione a questo ufficiale *intelligence*, il quale invia rapporti all'ufficiale *intelligence* di livello superiore, fino ad arrivare al comando operativo principale, che conduce tutte le operazioni.

PRESIDENTE. Quindi nei centri c'è un ufficiale *intelligence* che però non appartiene al Sios.

FERRI. Appartiene a quel gruppo, a quello stormo, a quel reparto. Sono informatori del reparto, ricevono *input* dal Sios ma poi il Sios non riceve più i ritorni direttamente perchè vanno al comando di livello superiore che conduce l'operazione o che deve fare una pianificazione.

CASINI. In altre parole, se il Sios vuol fare sapere qualcosa al reparto passa dall'ufficiale *intelligence* che è lì.

FERRI. Generalmente passa dal comandante dello stormo, il quale lo fa sapere all'ufficiale *intelligence*, aggiornando la situazione.

PRESIDENTE. C'è allora una rete di ufficiali *intelligence* che dai comandi più periferici (ad esempio un centro radar) sale ad un ufficiale *intelligence* superiore. Ma qual è il livello di arrivo più alto?

FERRI. È il più alto comando operativo, in cui ci sarà un ufficiale che conosce la situazione.

Sempre in riferimento alle funzioni del Sios vorrei fare qualche chiarimento proprio per evitare quella confusione che forse si fa tra servizio segreto e servizio informativo-operativo strettamente militare di forza armata. Loro sanno che una volta c'era il Sid (Servizio informazioni della difesa) che era alle dipendenze del capo di Stato Maggiore della difesa, vale a dire era un ente interforze.

Il Sid svolgeva una doppia funzione: quella di coordinamento dei vari Sios (quindi avendo il quadro della situazione anche per poter presentare ai capi di Stato Maggiore della difesa o al Ministro determinati scenari politico-militari) e quella di reperimento di notizie anche con fonti occulte. Le fonti di informazione, infatti, possono essere palesi od occulte. Quelle palesi, quelle usate dalla forza armata, sono la ricognizione aerea, l'intercettazione di comunicazioni radio, il posizionamento di radar nemici in base a misure radioelettriche con cui si riescono ad individuare le coordinate. Si tratta in sostanza di un fatto puramente operativo. Le fonti occulte invece sono quelle dello spionaggio all'estero, del vero servizio segreto, che non è svolto dai Sios ma era svolto dal Sid.

Quando accaddero i fatti che coinvolsero il Sid fu operata una modifica ordinativa e si crearono due enti proprio per non generare distorsioni nell'attività di questo ente: il Sismi ed il Sisde, coordinati dal Cesis e dipendenti direttamente dalla Presidenza del Consiglio.

PRESIDENTE. La legge istitutiva è del 1978.

FERRI. Quindi Presidenza del Consiglio, un sottosegretario...

PRESIDENTE. Quando gli dà la delega il Presidente del Consiglio, perchè molti Presidenti intervengono direttamente.

FERRI. Il Sisde si doveva interessare degli affari interni (ad esempio del terrorismo), mentre il Sismi doveva continuare l'azione tipo Sid. Si venne a creare una lacuna a livello di Stato Maggiore della difesa perchè presso lo Stato Maggiore della difesa, in cui prima c'era il

Sid, non è stato creato nessun ente informativo, sia pur operativo. Quindi lo Stato Maggiore della difesa non aveva alcuna fonte, non disponeva di un proprio ufficio informativo.

Il Sismi dipende dal Ministro della difesa. Nella legge istitutiva del Sismi si dispone che i Sios sono tenuti a collaborare con il Sismi. Non esiste un rapporto di dipendenza, però crea problemi il fatto che di fronte a un'organizzazione, che è al di fuori di tutta la catena di comando e ordinativa delle Forze armate, ci sia uno tenuto a rispondere quando è chiamato per fornire informazioni.

Il capo del II reparto Sios generalmente tiene al corrente il sottocapo o il capo, a seconda della importanza della questione, di ciò che gli chiede il Sismi. Altre volte invece se ritiene che si tratta di questioni di *routine*, di cose meno importanti - perchè non tutte le questioni vengono sottoposte a livello di capi o sottocapi - esistono delle deleghe date al capo reparto che risponde a determinati quesiti e collabora, come è prescritto, con il Sismi. Comunque può anche non avvertire il capo o il sottocapo se ritiene che l'importanza della materia non sia di quel livello.

PRESIDENTE. In uno dei documenti che abbiamo rilevato a Marsala, dove la sera dell'incidente era in attività questo centro, si dice che il nastro Synadex, cioè quello delle esercitazioni, viene portato all'ufficiale *intelligence* e fra parentesi c'era scritto Sios. In un primo momento avevamo pensato che l'ufficiale *intelligence* fosse Sios, invece lei mi dice che non vi è corrispondenza in questo senso.

FERRI. L'ufficiale *intelligence* per quello che so io è un ufficiale del centro di Marsala.

PRESIDENTE. Allora è a questo ufficiale *intelligence* che vengono affidati, per esempio, i nastri delle esercitazioni?

FERRI. In quel caso non so a chi sia arrivato il nastro nè chi lo dava.

PRESIDENTE. Vorrei sapere in generale se i nastri delle esercitazioni, che partono con preavviso dall'alto, vengono affidati direttamente al capo o vengono affidati ad un ufficiale che li viene chiamato ufficiale *intelligence*.

FERRI. La faccenda dei nastri tipo Synadex è un fatto peculiare di quei radar, degli enti della difesa aerea; nei reparti normali di volo dell'Aeronautica non esistono nastri, perchè con i radar non vedono niente.

PRESIDENTE. Esiste una deposizione in cui si sostiene: «La Synadex viene costruita sulla base di un nastro magnetico inserito nell'ultimo momento nell'apparato radar dall'ufficiale *intelligence* (Sios)». Quindi desidero chiederle, non in particolare, ma se normalmente i nastri delle esercitazioni affluiscono nelle varie sedi attraverso la rete *intelligence*.

FERRI. Signor Presidente, ripeto, la faccenda del nastro è un fatto peculiare dei radar della difesa aerea, perchè non è che in tutti i reparti esistono questi nastri, non sapremmo neanche cosa farcene. Nelle basi aeree vi sono i radar, ma questi sono i Cca che servono per gli atterraggi e i radar per eseguire gli avvicinamenti aerei, tutto qua. Le esercitazioni che facciamo sono reali, le facciamo andando in volo, su un obiettivo simulato e con le stesse modalità che adotteremmo in casi reali. Secondo me è imprecisa la deposizione di quel testimone che ha citato e che mette accanto al termine ufficiale *intelligence* la dizione Sios.

PRESIDENTE. Le ho citato quella deposizione e le assicuro che a fianco a quel termine vi era scritto Sios.

BOATO. Ne ha parlato anche Pisano. Su questa questione sono state scritte pagine e pagine.

PRESIDENTE. Quindi acquisiamo questo dato, cioè che la rete *intelligence* non è la rete Sios.

La questione che mi interessa di più, generale Ferri, è questa. In questa collaborazione Sismi-Sios - una collaborazione un po' asimmetrica - lei sostiene che di solito il Sios, quando dal Sismi vengono richieste informazioni su attività di un certo rilievo, tiene al corrente o il capo di Stato Maggiore o il sottocapo di Stato Maggiore. Allora le domando, quando il Sismi per alcune settimane, per alcuni mesi, si è attivamente interessato dell'incidente di Ustica e ha adoperato il Sios, anche come suo *partner*, nella acquisizione di dati o la trasposizione di nastri insomma per tutta una informativa generale sull'incidente di Ustica di cui il Sismi si è occupato, di questa parte su cui il Sios è stato chiamato a collaborare - esistono decine di documenti su questa collaborazione - lei ritiene che il fatto di Ustica fosse così rilevante che il Sios doveva quanto meno informare il capo di Stato Maggiore o il sottocapo di Stato Maggiore?

FERRI. Vorrei innanzitutto dire che all'epoca - perchè adesso con il senno del poi si può ragionare in maniera diversa - una volta appurato che nessuno aveva visto velivoli nemici, una volta appurato che velivoli nostri non mancavano, noi eravamo tranquilli, perchè il nostro scopo era solo quello di collaborare con la giustizia. Il fatto che il Sismi si sia attivato - non so se da solo o spinto da chi - a proposito del fatto di Ustica, può essere giustificato, cioè non trovai niente di strano che il Sismi chiedesse certe cose, per il fatto che si poteva trattare anche di un atto terroristico, il che rientrava pienamente nella loro competenza. Quindi si trattava di una situazione normale. Così la faccenda della trasposizione dei *plots* dal loro codice in termini chiari, perchè i *plots* sono fatti in codice con dei numeri che indicano la quota, la direzione e via discorrendo: siccome loro evidentemente non ci capivano niente, vollero questi *plots* ma in chiaro.

PRESIDENTE. Siccome lei stava dicendo che il Sios aveva fatto certe cose, ne ho arguito che lei ne fosse stato in qualche modo informato.

FERRI. Il Sios forse non ce lo ha detto perchè si trattava di un fatto manuale o quasi, praticamente di una traduzione, come se una cosa scritta in tedesco dovesse essere tradotta in italiano.

BOATO. Questa è la copia di una dichiarazione già ascoltata.

FERRI. Questo è un paragone che viene naturale fare.

PRESIDENTE. Una deposizione deve essere molto libera e spontanea.

FERRI. Il capo del II Reparto non me lo disse. Invece mi aveva informato, per esempio, che il Sismi gli aveva richiesto la mappa dei resti del velivolo e dei resti delle vittime che aveva preparato il 3° Roc, che aveva presieduto alle operazioni di ricerca e soccorso. Quindi chiese questa mappa, dove erano stati trovati i vari pezzi e i resti delle vittime e ricordo che quello me lo disse il generale.

TEODORI. Il Sismi l'aveva chiesto al Sios?

FERRI. Non ho mai ricevuto una lettera del Sismi che chiedesse questo allo Stato Maggiore. Lo chiedeva direttamente al Sios. È stato il Sios che poi me lo ha detto. Mi ha cioè detto: mi è stato chiesto questo e io lo trasmetto.

PRESIDENTE. Lo ha chiesto solo sulla parte relativa ai relitti.

FERRI. Poi lo mandò anche al Gabinetto del Ministro.

PRESIDENTE. Lo ha chiesto solo sulla parte relativa ai relitti, non su quella precedente relativa alle traduzioni. Questo non lo aveva saputo?

FERRI. No, non lo avevo saputo.

LIPARI. È normale che un organo esterno si rivolga ad un livello intermedio della piramide anzichè chiederlo all'alto?

FERRI. Gliel'ho detto: proprio in base a quella modifica ordinativa che è stata fatta di tutta la materia, la legge prevede che il Sismi e il Sios debbano collaborare.

PRESIDENTE. Capisco che è legittimo che questo accada; tuttavia, l'informazione può affluire, se è importante o meno, se è rilevante o meno.

FERRI. Il Sismi non è mai passato attraverso il capo di Stato Maggiore o attraverso me. Chiedeva direttamente e correttamente; quando riteneva che la cosa fosse importante, il capo del II Reparto ci avvisava della richiesta e di ciò che trasmetteva.

BIONDI. E prima no? Il Sios riceve dal Sismi una richiesta e c'è da dare una risposta. Prima di dare una risposta cosa accade?

FERRI. Prima di dare una risposta valuta se il fatto è importante o meno.

BIONDI. Senza chiederlo a voi?

FERRI. Ogni capo reparto ha una delega e risponde o interviene senza dover chiedere in continuazione.

PRESIDENTE. Dopo otto o nove anni l'Aeronautica, su impulso del Ministro, decide di aprire una inchiesta sull'intera vicenda di Ustica poichè nel frattempo si è dimostrato che ci sono elementi di «non sicurezza» (non eravamo stati noi, non c'era nessun aereo e poi si sono rilevate delle tracce). L'Aeronautica, dunque, decide di aprire una inchiesta, che è poi quella del generale Pisano.

FERRI. Il generale Pisano mi ha interrogato.

PRESIDENTE. Capisco benissimo che, dovendo fare un'inchiesta, il generale Pisano abbia interrogato lei, il reparto operativo e un certo gruppo di istituzioni aeronautiche. Sarebbe stato opportuno e utile, a suo giudizio, che interrogasse anche il II Reparto che non è di spionaggio, ma come lei stesso l'ha chiamato, informativo-operativo? Dovendo cioè sapere se c'erano altre tracce (e che non tutte queste tracce erano individuate e che potevano anche portare ad aerei di Stati di interesse) interrogare anche il II Reparto, dovendo fare una relazione generale, era un fatto normale oppure no?

FERRI. Penso che, se non l'ha fatto, può essere perchè il Sios in tutta la vicenda di Ustica ha avuto una parte molto marginale. Era un fatto prettamente operativo e non informativo. Che poi il Sios abbia dato delle informazioni...

PRESIDENTE. Lei ha detto che il Sios non ha solo una funzione di spionaggio, ma anche una funzione generale informativo-operativa.

FERRI. Sull'eventuale nemico.

TEODORI. Anche sul preventivo.

PRESIDENTE. Non solo sull'eventuale nemico, ma anche sugli spostamenti degli aerei. Abbiamo appreso che assume informazioni anche nel caso in cui piloti italiani vadano ad addestrare altri piloti in Stati potenzialmente ostili. Il Sios si informa. Non è dunque che abbia una funzione solo «di situazione», ma ha anche una funzione informativa e di sicurezza. Ora, se si chiedono informazioni ad una trentina di enti diversi, perchè non si chiedono anche al II Reparto? Questo ci sembra strano.

FERRI. Anche il I Reparto, quello del personale (che è poi anche di ordinamento) ha un ufficio particolare, che cura i contatti con il Gabinetto del Ministro per quanto concerne le interrogazioni parlamentari. Per le risposte alle interrogazioni parlamentari si passa, cioè, generalmente attraverso il I Reparto. Non so se il generale Pisano abbia interrogato il I Reparto, che ha scritto molte lettere al Gabinetto del Ministro rispondendo alle interrogazioni parlamentari.

BOATO. La domanda era sul II Reparto.

FERRI. Ho fatto il paragone con il I Reparto per dire che può darsi che, essendo stata soltanto marginale l'attività del II Reparto (vale a dire quella di fornire informazioni su richiesta al Sismi), non si è ritenuto di andare a fondo, in quanto l'evento del missile era un fatto operativo e poichè nel fatto che i radar non avessero visto il II Reparto non c'entrava affatto. Il generale Pisano risponderà comunque meglio di me.

PRESIDENTE. È strano che tutta l'attività del Sismi e del Sios per acquisire informazioni non venga riferita a voi e che quando si fa un'inchiesta si salti proprio il settore che aveva fatto questa operazione informativa.

MACIS. Vorrei rifarmi, innanzitutto, al primo ordine di domande che lei, signor Presidente, ha posto al generale Ferri, il quale ha ricordato l'incidente del 15 maggio 1982.

FERRI. Fu una segnalazione di evento di pericolo.

MACIS. Su questo mi riservo di tornare. Vorrei comunque chiedere al generale Ferri se ricorda che in quel periodo vi furono, nell'arco di pochi mesi o di un anno o poco meno, diverse segnalazioni di eventi pericolosi sulla rotta Roma-Palermo e, in particolare, se ricordi la segnalazione, da parte di comandanti di aerei di linea civili, di una mancata collisione nel dicembre 1981. Mi riferisco ad un evento verificatosi lungo l'aerolinea Alfa 13, che abbiamo già richiamato e su cui tornerò, e ad un evento verificatosi sulla aerolinea Ambra 13 Alfa nel settembre del 1981, vale a dire l'esplosione di un missile a prua di un DC9 postale in rotta tra Roma e Palermo. Mi riferisco, infine, al già citato evento del 15 maggio 1982, a seguito del quale fu istituita la commissione d'inchiesta.

Le voglio chiedere se ricordi o meno gli episodi citati e se la commissione da lei presieduta sia stata istituita in relazione a quello specifico episodio, tenendo conto però anche di una situazione di pericolo ripetutamente denunciata dai piloti civili operanti sulla rotta tra Roma e Palermo.

FERRI. Ricordo esattamente l'evento del 15 maggio 1982, poichè sono stato coinvolto di persona. Gli altri due eventi in particolare non li ricordo. Non so in quali condizioni si sia svolto quello della mancata

collisione, se in fase di avvicinamento o atterraggio oppure nell'Ambra 13, come lei mi dice.

La faccenda del missile mi giunge completamente nuova, giacchè avrebbe sicuramente sollevato un'inchiesta molto importante, se effettivamente fosse stato visto il missile scoppiare.

BOATO. Per quello che so io, l'episodio di cui parla il collega Macis non credo fosse stato riferito esplicitamente ad un missile, ma ad alcune esplosioni avvenute in prossimità dell'aereo.

Non vorrei che fissandoci sul missile si cancellasse invece un episodio che era stato riferito in altro modo. Se non vado errato il nome del comandante era Tortarolo.

MACIS. Ho preso queste informazioni da una documentazione che risulta agli atti.

FERRI. Di questi due fatti che lei mi ha segnalato, del 4 dicembre 1981, di mancata collisione, e del settembre 1981 di questa esplosione che sarebbe stata sentita, non ho affatto memoria, mentre ho memoria dell'altro fatto che ho citato anche io.

Devo dire, però, che - ritengo dopo l'episodio di Ustica - si era creata una sorta di psicosi. Con ciò non voglio dire che gli episodi non potessero essere veri, tuttavia c'era questa paura. Ricordo, ad esempio, il caso in cui l'Acc di Roma, l'ente di controllo del traffico di Roma - dopo i tempi di Ustica, quando ritengo fosse già tenuto da civili - aveva avvertito un pilota che a circa cinquanta miglia vi era un traffico (loro lo definiscono così, cioè un altro velivolo) ed il pilota, che stava andando in Sardegna, è tornato verso Roma per questo motivo, solo perchè c'era un altro velivolo a cinquanta miglia, che è una distanza superiore ai cinquanta chilometri, quasi il doppio. Si era quindi creata una psicosi.

I due episodi che lei ha riferito non li ricordo. Devo dire, tuttavia, che poichè quello è uno spazio aereo controllato solo per quanto riguarda l'aerovia, mentre per il resto si tratta di acque internazionali, neppure nazionali, ciò poteva anche accadere. La prescrizione per i nostri velivoli era che quando dovevano attraversare una aerovia, anche a quote diverse, dovevano avvertire l'ente del traffico che prescriveva loro la quota cui attraversare l'aerovia.

ZAMBERLETTI. Tra Ustica e la Sardegna c'è una zona che nelle carte nautiche è indicata come «zona prove».

FERRI. Sì, perchè i reparti devono pure avere una zona in cui volare. Quindi se un pilota mentre è in volo vede un altro aereo in lontananza non si deve spaventare.

MACIS. Si deve spaventare quando non lo vede.

FERRI. ... perchè magari gli arriva addosso all'improvviso.

Comunque, non si deve spaventare. Infatti ritengo che la maggior parte di queste segnalazioni sia venuta da parte di piloti italiani, giacchè i piloti stranieri non hanno mai riferito nulla.

Ricordo, comunque, che vi fu una pressione - che arrivò a livello del Ministro della difesa - affinchè fosse cambiata la zona delle esercitazioni, mi riferisco a quelle grandi. Furono studiate nuove soluzioni per evitare che si potesse interferire, a torto o a ragione, in questo traffico civile che lamentava molto questo fatto.

MACIS. Quindi la sua risposta alla mia domanda se questa inchiesta affidata alla commissione da lei presieduta tenesse conto non tanto di un episodio, ma del complesso di una situazione di allarme, è affermativa.

FERRI. Ritengo che dal momento che vi erano state altre segnalazioni, che vi era questa paura, questa sorta di psicosi, il Ministro ha pensato...

PRESIDENTE. I riferimenti parlamentari dei Ministri presero un complesso di segnalazioni.

MACIS. Generale, per quanto lei ricorda (nella sua relazione sono contenuti i dati e pertanto, se necessario, se lo riterremo opportuno in seguito, faremo il punto) l'incidente relativo all'AZ 1122, sul quale lei condusse in maniera specifica l'inchiesta, avvenne nella fase di discesa verso Palermo?

FERRI. No, l'aereo era in volo livellato. Credo che il comandante del velivolo fosse Morabito ed il suo vice un *ex* giocatore della Lazio di cui ora non ricordo il nome. Lo so in quanto li ho interrogati davanti alla commissione cui ha partecipato anche l'Aviazione civile, con il comandante Schreiber.

I piloti hanno avvertito queste vibrazioni e sentito questi scoppi (ripeto che i passeggeri sono restati tranquilli perchè non hanno udito nulla, fatto che hanno confermato quando sono stati interrogati) ed hanno dichiarato che in quel momento erano in volo livellato, vale a dire a quota costante. Dopo di che avrebbero cominciato a scendere. Dalla scatola nera, invece, si vide che non si trattava di volo livellato, in quanto avevano perduto quota evidentemente senza rendersene conto.

MACIS. Ma la fase in cui si trovava l'aereo era di avvicinamento a Palermo?

FERRI. No, era in quota di navigazione.

MACIS. Tra Ponza ed Ustica?

FERRI. La discesa comincia poco dopo Ustica, infatti il famoso DC9 è venuto fuori proprio perchè l'Acc lo chiamava per dirgli che poteva iniziare la discesa e l'aereo non rispondeva.

MACIS. In quella zona quali sono i radar che all'epoca potevano effettuare un buon controllo?

FERRI. Lei si riferisce a quale epoca?

MACIS. A quella della sua inchiesta, al 1982.

FERRI. C'era Poggio Ballone, c'era il radar di Ciampino. Forse, ora non ricordo esattamente la distanza, anche il radar il Licola poteva avere un sufficiente raggio d'azione, non credo quello di Marsala, che è troppo in basso.

Senatore Macis, non ne sono matematicamente sicuro, i dati esatti sono quelli contenuti nella relazione, in questo momento sto andando a memoria.

MACIS. Nella relazione lei ha scritto, per quanto si riferisce al centro radar di Marsala, che l'unità radar di Marsala è di tipo semiautomatizzato. Si avvale di un elaboratore che oltre a seguire automaticamente il traffico avvistato ne registra i dati significativi. Elenca poi tutti i dati che sono stati espressi.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati radar, nell'attendibilità delle informazioni, lei afferma che mentre i dati radar desunti dalla registrazione del centro di Marsala sono ottimamente correlati con i voli svolgentisi nell'area nel periodo di tempo considerato, quelli ottenuti dal centro radar di Licola risentono di un'approssimazione dovuta al trattamento completamente manuale delle operazioni.

Quindi il giudizio che lei dà del radar di Marsala è di un centro che aveva tutta la situazione ed era molto attendibile.

FERRI. Può darsi che il suo raggio d'azione arrivasse anche lì. Posso spiegare perchè faccio questa differenza. Il centro di Marsala già era stato dotato di un radar più moderno, l'Argos 10, perchè avevamo tutti residuati di guerra.

PRESIDENTE. In che anno?

FERRI. Qualche anno prima.

PRESIDENTE. Perchè nella sua relazione lo definisce semiautomatico quando noi sappiamo che il radar di Marsala viene sempre definito automatico?

BOATO. Per la guida-caccia, per la difesa aerea era manuale.

Faccio questa precisazione perchè non si è sempre detto che era automatico, ma ci hanno sempre detto che la guida-caccia non era automatica.

PRESIDENTE. Mi sembra di capire che quello di Marsala fosse in automatico, che in semiautomatico fosse Siracusa e che in automatico c'era soltanto Iacotenente. Allora io ho soltanto domandato perchè

aveva utilizzato l'espressione «semiautomatico», mi sembrava corretto domandarglielo.

FERRI. Il fatto di dire «semiautomatizzato» non è una finezza ma quasi. Per automatizzato si intende un qualche cosa di automatico che vede un qualcosa, che ha un certo *software* (che sarebbe la parte intelligente di questi apparati) che glielo fa riconoscere sulla base di dati correlati ed al limite guida il velivolo e fa sparare l'artiglieria. Questa sarebbe un'automazione vera e propria. Semiautomatizzato perchè? Perchè nella decisione finale interviene l'uomo, vale a dire che non è affidata alla macchina tutta la decisione, tutta la parte decisionale, se intercettare o meno e se sparare o meno, ma è affidata all'uomo e penso sia una garanzia altrimenti chissà quante disfunzioni verrebbero fuori. Ecco perchè si dice semiautomatizzato.

MACIS. Comunque lei conferma questa valutazione contenuta nella perizia...

FERRI. Sul radar di Marsala c'è un maggiore affidamento perchè quando si fa la registrazione esiste una correlazione precisa fra i tempi e le figure che vengono fuori, mentre il fonetico-manuale è un'interpretazione dell'operatore che vede un qualche cosa, lo trascrive su un foglio, lo scrivono sulla carta, eccetera e poi la situazione evolve e si cancella quella traccia scritta prima e la si mette più avanti perchè l'aereo sta camminando sicchè non vi è modo di controllare minuto per minuto tutto il percorso. L'altra invece è in tempo reale o trasponibile come se fosse in tempo reale.

MACIS. Le chiedo di darmi una brevissima spiegazione per quanto riguarda il radar del centro regionale di controllo di Roma; qui viene fatta questa distinzione, i dati registrati di posizione sono trascritti con un programma di conversione che prevede uno scarto massimo di un millimetro mentre i valori di quota riportati sono acquisiti direttamente dall'aeromobile tramite decodifica dei segnali *trasponder* di modulo C. Mi pare cioè di capire che l'affidabilità di questo radar sia ottima.

FERRI. Il radar traffico aereo è fatto con una filosofia completamente diversa perchè i compiti sono diversi. Il traffico aereo deve seguire un velivolo, deve vedere tutto, ha l'obbligo di seguirlo per tutto il percorso fino a quando non lo lascia ad un altro controllo. Il radar della difesa aerea è centrato su una minaccia nemica o su un aereo che non è identificabile: non appena identificato può al limite non seguirlo più o addirittura cancellarlo dallo schermo.

I radar civili, quelli che stavano a Ciampino facevano parte di un programma di ammodernamento che era stato fatto di tutto il traffico aereo; si chiama Atcas questo complesso tecnico operativo per il traffico aereo, e percepisce tutte le segnalazioni del radar. Mentre il radar della difesa aerea riconosce il velivolo amico o nemico, quello militare lo riconosce attraverso il cosiddetto Iff che è una trasmissione automatica in codice che fa il velivolo militare una volta interrogato da

terra. C'è un apparato, di cui il pilota non ha il controllo, che viene interrogato da terra e risponde secondo un codice che cambia anche con i giorni e da terra riconoscono se è amico. Invece per i velivoli civili c'è il *trasponder* che è qualche cosa di analogo.

MACIS. Le vorrei porre due ultime domande. Signor generale, lei poco fa rispondendo a una domanda del Presidente ha aggiunto che il Sios mandò al Gabinetto del Ministro copia della risposta inviata al Sismi, se non ho capito male.

FERRI. Non mandò copia ma scrisse a tutti e due, mandò la stessa situazione a tutti e due.

MACIS. Voglio chiederle: il Gabinetto del Ministro venne informato dal Sios di tutta la sua attività, cioè il Gabinetto del Ministro è stato tenuto al corrente dell'attività svolta dal Sios?

FERRI. Per quello che è passato da me direi di sì, però questo non è estensibile a tutte le notizie che ha potuto chiedere il Sismi al Sios che non sono passate da me e che dovevano obbligatoriamente andare anche al Gabinetto del Ministro. In quel caso sì, ma non è detto che sia estensibile a tutti i casi.

TEODORI. Ci può dare tutte le notizie Sios riguardanti Ustica passate da lei?

FERRI. Cioè i rapporti Sismi-Sios passati da me?

TEODORI. Sì, tutti quelli passati da lei.

FERRI. Sono stati pochi, saranno stati due al massimo.

TEODORI. Allora non le chiedo molto.

FERRI. Uno certamente è quello dei relitti, e un altro fu che il 3° Reparto e il 2° Reparto mandarono a Boccadifalco due ufficiali a vedere i relitti del DC9 per vedere se per caso non ci fossero anche relitti di altri velivoli. Questi due ufficiali, che oltretutto non hanno potuto nemmeno guardare tutto perchè molte cose erano state già incassate, per quello che hanno guardato hanno fatto una specie di inventario in cui si distingueva quello che certamente apparteneva al DC9 e quello che invece poteva essere un salvagente o una bottiglia ritrovati. Poi quando questi due ufficiali sono tornati hanno fatto un appunto congiunto e coordinato, che fu mandato al Gabinetto del Ministro e al Sismi. Potrebbe essere il secondo caso, onorevole, poi non ne ricordo altri.

MACIS. L'ultima domanda riguarda il Mig 23 libico, quello trovato a Castelsilano; lei seguì questa vicenda? Ci sa dire come maturò la decisione di restituire l'aereo, non il corpo del pilota?

FERRI. Sì, senatore, ricordo meglio la prima parte che non la seconda. La prima parte era quella che più interessava lo Stato Maggiore in termini operativi e non la seconda che era più un fatto burocratico-amministrativo.

Ricordo che il 18 luglio avemmo la segnalazione credo tramite i carabinieri del luogo dove era caduto questo velivolo straniero. Lì il Sios o 2° Reparto ha avuto una parte abbastanza importante perchè... le chiederei signor Presidente di chiudere il circuito televisivo perchè non è che possa pensarsi che sto dicendo chissà cosa, però...

PRESIDENTE. Se lei me lo chiede lo chiudiamo.

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

...Omissis...

PRESIDENTE. Possiamo riaprire il circuito. Avevamo avuto la stessa informazione da altri.

MACIS. La mia perplessità e credo anche quella di alcuni colleghi deriva non dal fatto che il Sios si sia attivato, ma deriva dal fatto che - proprio per la ragione che lei ha esposto prima - questo aereo sia stato così facilmente restituito.

FERRI. Le riassumo i termini della vicenda. Siamo andati sul luogo e il quesito che ci ponevamo era su come questo aereo fosse riuscito a penetrare nel nostro spazio e ci vergognammo molto del fatto che non fosse stato individuato.

PRESIDENTE. Questa è la prima volta che si sente questa dichiarazione!

FERRI. Non si sa se è stato scambiato per un nostro aereo visto che in quel luogo c'è stata una esercitazione; inoltre in quella zona c'è un buco che l'Aeronautica ha sempre denunciato in tutte le sedi pubbliche e sulla catena gerarchica.

Si doveva appurare se il velivolo era armato e se aveva degli apparecchi fotografici, per appurare gli scopi per cui era venuto: questa è stata l'azione svolta dal secondo reparto che in quel caso è entrato nel ruolo che gli competeva.

Ha finito il suo lavoro, dopo 2-3 giorni. Andò il generale Tascio in persona sul luogo con un altro dei suoi.

TEODORI. Si ricorda insieme con chi?

FERRI. Non lo ricordo, un suo collaboratore.

TEODORI. Bompreszi?

FERRI. Può darsi, perchè Bompreszi stava al secondo reparto.

Fatto quello che doveva fare e preso quello che doveva prendere è rientrato e credo non abbia neanche visto il cadavere che era già chiuso, oltretutto era piena estate. Comunque il medico legale aveva fatto la sua perizia e la faccenda era in mano al magistrato di Crotona. Quindi, noi non avevamo più niente da fare e rimaneva questo incidente più diplomatico che militare. Restava comunque da correre ai ripari e piangere nell'angolino per il fatto che non avevamo avvistato l'aereo, ma questo era un fatto...

LIPARI. Lo Stato Maggiore autorizzò la restituzione del corpo del pilota?

FERRI. Penso che ci abbiano chiesto un nullaosta, un parere, ma la decisione è a livello di Governo e non di Forze armate. Se ciò può facilitare, ricordo che la restituzione è avvenuta su richiesta del Governo libico.

LIPARI. Lo Stato Maggiore era a conoscenza che nel nostro ordinamento esiste una norma che non consente l'inumazione di persone di cui non sia stata individuata l'identità?

FERRI. Noi non eravamo responsabili dell'inumazione.

LIPARI. La restituzione del cadavere implica l'inumazione.

FERRI. Ma non è che avevamo preso prigioniero il cadavere, la cosa non dà troppa soddisfazione. Per noi era un fatto tecnico-professionale e il cadavere era a disposizione della Magistratura allo stesso modo di quando cade un aereo militare e il cadavere viene quasi sequestrato dalla Magistratura che deve fare i suoi accertamenti.

MACIS. Per concludere, a me interesserebbe sapere chi assunse la decisione della restituzione e chi espresse il parere positivo per la restituzione stessa.

FERRI. Dico quello che ricordo. So che fu il Governo libico che richiese il cadavere del pilota e l'aereo; noi non avevamo più nessun interesse nella vicenda, se non quello di correre ai ripari per un fatto interno nostro.

Penso che sia stata l'Autorità governativa a decidere la restituzione, sentito il parere del Ministero degli esteri e del Ministero della difesa, ma ciò è stato fatto su *input* del Governo libico.

MACIS. Chi si è occupato della questione? A chi ci dobbiamo rivolgere se vogliamo sapere di più?

FERRI. Non lo so, direi una sciocchezza.

MACIS. E a livello militare per la concessione del nullaosta?

FERRI. Certamente sarà stato chiesto al capo di Stato Maggiore, che poi l'avrà chiesto a noi che abbiamo dato l'ok. Penso che le cose siano andate così.

BOATO. Vorrei pregarla di riassumere sinteticamente tutte le circostanze in cui lei si è occupato della vicenda del DC9 dell'Itavia dal 27 giugno del 1980 al 9 luglio del 1983 quando ha abbandonato l'incarico di sottocapo di Stato Maggiore; eventualmente in seguito le chiederò qualche approfondimento su qualche punto specifico.

FERRI. Per quanto posso ricordare, anche se poi sono disponibile ad approfondimenti.

Credo che io sia stato avvertito dal Cop che è il centro operativo dello Stato Maggiore, cioè una sala situazioni aeree che è alle dipendenze del terzo reparto operativo dello Stato Maggiore e che conosce tutte le esercitazioni che si svolgono, in termini generali.

BOATO. Quando è stato avvertito?

FERRI. Penso la sera stessa della caduta del velivolo ed erano in corso le operazioni di soccorso.

Lei mi ha chiesto del mio ruolo e pertanto le dico anche le mie sensazioni.

BOATO. Certo, è molto importante, specialmente se riferite all'epoca.

FERRI. La prima reazione è quella di tutti i cittadini italiani, cioè il dispiacere di fronte ad una disgrazia di quel genere; quindi mi sono chiesto se si stava facendo ciò che era necessario per salvare qualche vita.

In un secondo momento incominciai a chiedermi il perchè, cosa è successo: generalmente - forse per deformazione professionale - noi richiamiamo sempre gli incidenti alle cause dei nostri incidenti, sicchè pensai al motore piantato anche perchè ancora non si sapeva che il pilota non aveva fatto nessuna segnalazione. Poi è venuto il dubbio se si fosse scontrato con qualche aereo dei nostri; allora, tramite il mio capo reparto, il capo del terzo Reparto generale Melillo, chiedemmo subito la situazione ai Roc e a Salto di Quirra e ad altri reparti per conoscere la situazione dei nostri velivoli in quel momento e se mancasse qualche velivolo nostro.

PRESIDENTE. La notte stessa?

FERRI. Io per lo meno la mattina dopo.

BOATO. Lei ha detto ai Roc e a Salto di Quirra e a qualche altro reparto; si ricorda a quali altri reparti e inoltre perchè specificamente lo chiese a Salto di Quirra?

FERRI. Perchè a Salto di Quirra c'era anche un'attività di poligono.

BOATO. E che cosa le è risultato rispetto all'attività a Salto di Quirra?

FERRI. Sapemmo dai Roc che nessun velivolo era coinvolto. Fra l'altro avevamo anche chiesto se mancava qualche velivolo nostro, se c'era stata una collisione. La risposta fu tutta negativa. Ci rivolgemmo anche al Comando alleato a Napoli. Anche qui le riposte furono tutte negative: non mancava niente, non si era avuta attività a Salto di Quirra fin dalla mattinata o roba del genere.

BOATO. Non dica «o roba del genere», perchè il punto è importante. Può ripetere quello che ricorda su Salto di Quirra?

FERRI. Fu riferito che a quell'ora non c'era stata nessuna attività e l'attività era terminata presto nella mattinata.

BOATO. Mi interessa perchè invece c'è stato un comunicato del Gabinetto del Ministro, l'anno scorso, che ha smentito che quel giorno ci fosse stata alcuna attività a Salto di Quirra, mentre lei sta confermando, come risulta da altre fonti, che attività c'è stata quel giorno.

FERRI. Per quanto mi ricordo è così.

BOATO. Quello che lei sta dicendo corrisponde a ciò che risulta anche documentalmente, ma - ripeto - dal Gabinetto del Ministro l'anno scorso venne una versione diversa.

PRESIDENTE. Non facciamo dire a lui che il Ministro è da smentire. Il Ministro si smentisce con le acquisizioni che abbiamo.

BOATO. Signor Presidente, ho solo chiesto precisione, poichè aveva detto «o roba del genere».

FERRI. Possono anche essere sorti equivoci, perchè se non abbiamo detto al Ministro che non si è svolta nessuna attività, può averlo inteso per tutto il giorno, invece che circoscritto alla mattina.

BOATO. Non credo, perchè nel comunicato era scritto «per tutto il giorno».

FERRI. Chiedemmo anche ai Comandi alleati. Avemmo assicurazione che tutti i velivoli erano rientrati, che in quel momento c'era in volo un numero molto limitato di velivoli da trasporto che però seguivano rotte completamente estranee a quella dell'incidente. Tirammo quindi un sospiro di sollievo perchè non era accaduta una disgrazia oltre all'altra.

Per il Comando alleato, mi preoccupai di telefonare al generale Bagatti per sollecitare una risposta scritta perchè anche il Gabinetto del Ministro voleva informazioni, e poi mi arrivò la comunicazione del Circumnaveur, cioè il comando in capo delle forze americane navali in Europa, che forse era l'unico in titolo a darci una risposta ufficiale per

quanto riguarda la VI Flotta. La VI Flotta, che in quel periodo stava alla fonda nel porto di Napoli, ha uno *status* particolare: non è una forza assegnata alla Nato, ma è una forza nazionale. Ci sono tre tipi di forza: una apertamente nazionale che non parteciperà ad una eventuale guerra Nato, una assegnata che, di fronte ad un'emergenza, passerebbe sotto il comando alleato e la forza precettata, cioè quella che può passare sotto il comando oppure no. La VI Flotta si chiama così quando è nazionale perchè, una volta che fosse assegnata alla Nato, assumerebbe un nome particolare. Il Comando Nato di Napoli in fondo non è che potesse dire niente sulla VI Flotta perchè non dipendeva da lui, essendo nazionale.

Ripeto, rispose anche Circumnaveur informando che non c'erano in giro nè velivoli nè navi della VI Flotta.

BOATO. Non pensaste di chiedere una documentazione al riguardo? Nell'ipotesi (che non so se abbia un qualunque fondamento) che questo incidente fosse dovuto ad un missile lanciato da un caccia, è ovvio infatti che, se per telefono o anche per iscritto si chiede: siete stati voi a lanciare quel missile con un vostro caccia? Non credo ci sarà forza armata al mondo, dell'est o dell'ovest, del sud o del nord che risponderà: «Sì, notificiamo che siamo stati noi, è stato un nostro caccia e un nostro missile». È evidente che bisognerebbe avere delle pezze d'appoggio, delle documentazioni, delle registrazioni radaristiche, dei piani di volo.

FERRI. Comunque, se il capo responsabile di una forza militare straniera afferma che nessuno dei suoi è coinvolto, non si ha titolo per chiedere una documentazione che metta in dubbio questa affermazione.

BOATO. Avrebbe titolo la Magistratura, in questo caso, trattandosi del nostro territorio.

FERRI. Il generale Melillo, comandante del III Reparto, chiese anche ed ottenne in tempo brevissimo (il giorno dopo, il 28) che cosa figurava nella situazione radar. Venne da me e mi diede ulteriore conferma che i velivoli avvistati dai radar erano tutti identificati e che non c'era nessuno dei nostri: in altre parole, una conferma di quello che a voce ci avevano già detto i Roc.

BOATO. Le fu riferito verbalmente o per iscritto?

FERRI. Era in forma di orari e di coordinate.

DE JULIO. Di quali centri radar si tratta?

FERRI. Di quello di Ferrara, di Licola e di Marsala. Quello di Ferrara fu interpellato solo perchè l'aereo era partito da Bologna.

DE JULIO. Se non ho capito male, lei ha detto che la mattina dopo ricevette queste registrazioni alfanumeriche non in forma grafica. Esiste documentazione agli atti di queste informazioni da lei ricevute?

ANGELINI. Da chi venivano tradotti presso lo Stato Maggiore? I *plots* arrivarono già tradotti dai Roc?

FERRI. Era indicato l'orario, il nominativo del velivolo. In forma grafica erano tradotti a livello Roc.

BOATO. Per noi è molto importante ricostruire i fatti.

FERRI. All'epoca della commissione Luzzatti ebbi notizia che il giudice di Palermo, nella persona del procuratore Guarino, aveva chiesto principalmente dei dati e poi, via carabinieri, aveva chiesto il sequestro dei nastri di Marsala, Licola, eccetera.

BOATO. Le risulta che il giudice di Palermo aveva chiesto il sequestro solo dei nastri?

FERRI. Non posso ricordare esattamente, ma sicuramente aveva chiesto il sequestro delle comunicazioni terra-bordo-terra. Ricordo che intervenne la terza Regione per far confluire tutto a Trapani. Nello stesso tempo disse di avvertire il giudice, poichè dai nastri era possibile risalire a determinate notizie di carattere riservato, e che sarebbe stato bene quindi richiedere una autorizzazione al Gabinetto del Ministro.

BOATO. Quindi fu sollevato il segreto militare non sul contenuto, ma sulla fonte...

FERRI. Non sulla fonte, perchè i tecnici dicevano che dal nastro si potevano desumere alcuni dati relativi alla portata del radar ed altre cose di questo genere. Dopo un po' di giorni, il giudice Santacroce rivolgendosi all'Itav - che è l'ente tecnico che non dipende dalla Regione, ma direttamente dal Capo perchè è l'ente addetto ai radar del traffico aereo e della difesa aerea - chiese il sequestro dei *plots* che riguardavano una certa zona compresa fra Latina, Ponza e Palermo, ed i nastri del controllo di Ciampino e delle comunicazioni terra-bordo-terra. Ora non le so dire se ebbi in copia, in indirizzo o per informazione o se me lo ha detto l'Itav, comunque venni a conoscenza di questo fatto. Personalmente telefonai al dottor Santacroce e gli feci presente che quello che aveva chiesto era stato già richiesto dal giudice Guarino di Palermo al quale avevamo fatto però l'obiezione di rivolgersi al Gabinetto del Ministro.

LIPARI. In che data generale?

FERRI. Doveva essere il 16 o il 18 luglio. Quello che ricordo è che il giudice Santacroce mi disse: «Facciamo così, lei consideri che la roba deve essere data a me. Nel frattempo cercherò di dirimere la questione di competenza con Palermo».

BOATO. Chi le ha detto questo?

FERRI. Il giudice Santacroce per telefono.

BOATO. Le posso chiedere in quale veste giuridica lei telefona al magistrato per porgli questo problema?

FERRI. Perché sapevo che quelle stesse cose erano state richieste prima dal giudice di Palermo, cui era stata fatta quella obiezione, poi mi è arrivata l'altra richiesta del giudice Santacroce di Roma. Allora mi sentii in titolo di chiedere spiegazioni nel modo più breve possibile.

BOATO. La questione è di grande rilevanza. Vorrei chiederle in che senso le arrivava questo, in rappresentanza del capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica? Perché lei ha sostenuto che queste cose arrivavano a lei, ma in quale veste istituzionale o giuridica?

FERRI. Si trattava di un coordinamento fra due enti diversi. Se fosse stato nell'ambito della stessa Regione o sotto la competenza di una sola Regione il problema sarebbe stato risolto a livello di Regione. Se, per esempio, si fosse trattato del giudice di Palermo e del giudice di Catania la faccenda se la vedeva lei, ma essendo uno Palermo e Trapani 3^a Regione, uno Itav che non dipendeva dalla 3^a Regione ma direttamente dal capo, pensai bene che era mio dovere intervenire e chiedere spiegazioni.

BOATO. Io non sto contestando quello che ha fatto in questo caso ma volevo dire che ci è stato dichiarato - e la cosa è molto importante e poi vedremo perché - che i rapporti con l'autorità giudiziaria li teneva il II reparto.

FERRI. I rapporti con l'autorità giudiziaria, per quel che ricordo li ha tenuti anche il II reparto. Ricordo un fatto: che il generale Tascio fu chiamato dal giudice Santacroce per alcune spiegazioni, ma questo accadde molto tempo dopo. Istituzionalmente però non era il II reparto ad avere rapporti con la Magistratura.

BOATO. Mi sembra che lei, generale, stia rispondendo con molta trasparenza, quindi lei afferma che istituzionalmente non era il II reparto ad essere demandato ad avere rapporti con la Magistratura. Può spiegare meglio questo punto?. A che titolo allora il generale Tascio aveva un rapporto col giudice Santacroce?

FERRI. Il generale Tascio fu chiamato dal giudice Santacroce, ma parecchio tempo dopo, credo nel 1981.

BOATO. Visto che era ancora lei sottocapo, all'epoca, ricorda se fu chiamato in veste di testimone formale o in modo informale?

FERRI. Ricordo che il generale Tascio mi disse che fu chiamato dal giudice Santacroce all'epoca di quella campagna di stampa e della

riunione delle famiglie dei caduti, nel 1981. Inoltre la società Itavia, quando ebbe sentore delle risultanze di quello che stava concludendo la commissione ministeriale Luzzatti, denunciò il Ministro della difesa, dei trasporti e dell'interno. Questo avvenne nel 1981-82, credo.

BOATO. Allora il giudice Santacroce chiamò informalmente il capo del Sios per discutere di cosa fare in questa situazione?

FERRI. Verso la fine del 1980 avevo scritto una lettera sia allo Stato Maggiore della difesa, sia al Gabinetto del Ministro in cui mettevo in chiaro determinati punti cardine in cui credevamo, anche in rapporto ad una campagna di stampa che faceva l'ipotesi...

BOATO. Ricordo che ha avuto molto successo quella lettera, perchè a distanza di anni venne riprodotta sempre uguale. Infatti quella sua lettera del 1980 a distanza di anni viene sempre ricopiata e utilizzata qual era, come Teodori ha ricordato. Era una lettera molto pesante.

FERRI. In quella lettera si diceva che non vi era nessun velivolo e voleva rappresentare una protesta contro la campagna di stampa che si stava portando avanti.

Tornando al giudice Santacroce, quando questi chiamò il generale Tascio quest'ultimo andò, e il giudice gli chiese per quale ragione ciò che era stato scritto al Gabinetto del Ministro non era stato comunicato anche a lui. E perciò il generale Tascio inviò al giudice Santacroce una comunicazione simile a quella che avevo inviato io al Gabinetto del Ministro.

LIPARI. È importante la successione dei fatti.

BOATO. Il generale sta ricostruendo con molta correttezza i vari periodi e vorrei che continuasse così. Lei era arrivato grosso modo all'autunno-inverno del 1980. Poi abbiamo fatto un salto in avanti.

FERRI. Qualche giorno dopo il giudice Santacroce mandò degli ufficiali della Guardia di finanza all'Itav. L'Itav gli consegnò i pezzi di carta che aveva a disposizione e gli fece presente che i nastri erano ancora a Marsala. Gli fece sapere: guardi, ne faccia l'uso che vuole, però i dati inerenti le caratteristiche del radar e tutto il resto li consideri come parte segreta. Nel frattempo, Guarino, che evidentemente andava avanti, a distanza di molto tempo da quando aveva fatto la richiesta e da quando gli era stato risposto di rivolgersi al Ministro, si rivolse finalmente al Ministro. Il Gabinetto del Ministro volle evidentemente essere tranquillizzato dal parere di Legidife e dello Stato Maggiore dell'Aeronautica circa il quesito di Guarino. A metà di agosto del 1980 ci chiese il parere. Noi demmo direttamente un parere positivo, rispondendo però che tutto era in mano al giudice Santacroce di Roma. Successivamente, il giudice Santacroce mi chiese l'uso dei laboratori dell'Aeronautica per far analizzare i materiali e la disponibilità di Borgo Piave insieme a membri della commissione Luzzatti - così credo - e a suoi esperti.

BOATO. Le pongo una domanda incidentale. Il centro di Borgo Piave era in grado di leggere i nastri di Marsala?

FERRI. Penso di sì.

TOTH. Non dovevano andare in Belgio i nastri?

FERRI. Mai sentito. Come dicevo, il giudice Santacroce mi chiese la disponibilità di Borgo Piave, dove è andato, e dei laboratori, che hanno continuato a lavorare - credo - fino ai primi del 1982 in varie fasi; andavano cioè avanti mano mano. Per quel che concerne le vicende da me vissute in quel periodo, trovarono un relitto, credo in settembre, di un *drown* vicino Messina e mi chiesero naturalmente spiegazioni. Facemmo esaminare il pezzo da tecnici del Costarmaereo, che è la direzione generale delle costruzioni, dove vi sono degli ingegneri, e da tecnici della Meteor, che era la casa costruttrice del pezzo. Venne fuori che quel pezzo apparteneva ad un *drown* che dall'inizio del 1980 non era stato più usato e che era stato, credo, usato nel programma Elip. Successivamente inviai quelle due lettere al Gabinetto del Ministro della difesa. Poi subentrò il fatto di Morabito.

BOATO. Lei si riferisce all'aereo comandato dal comandante Morabito.

FERRI. Poi, fino al giorno in cui sono andato in pensione non è successo niente.

BOATO. Questa vicenda a quando risale?

BIONDI. Al luglio del 1983.

BOATO. Della vicenda del DC9 postale comandato dal comandante Tortarolo lei non ha mai sentito parlare?

FERRI. No, non lo ricordo.

BOATO. Non ha seguito questa vicenda?

FERRI. No.

BOATO. Ha mai avuto occasione di parlare delle varie versioni o delle ipotesi sul disastro aereo di Ustica con il generale Bartolucci, con il capo di Stato Maggiore della Difesa dell'epoca o con l'autorità politica, a qualunque titolo e in qualunque circostanza?

FERRI. È probabile che abbiamo commentato il fatto con il generale Bartolucci. Il generale Bartolucci era il mio capo, eravamo porta a porta e avevamo un ottimo rapporto di collaborazione. Forse avremo commentato: chissà chi è, hai visto il missile, e così via. Comunque, ambedue non abbiamo mai creduto che noi potessimo essere comunque coinvolti nelle cause dell'incidente o come testimoni

taciti dell'incidente, che poi è la stessa cosa. Il Ministro l'ho visto molto raramente, poichè i rapporti con lui li tiene il capo di Stato Maggiore.

BOATO. Può essere capitato, magari informalmente, di averne discusso.

FERRI. No. E così è pure con il capo di Stato Maggiore della Difesa. Il sottocapo è un po' quello che lavora a casa.

BOATO. Insomma, c'è la via gerarchica.

Lei del generale Rana ha mai saputo nulla? Mi riferisco a che ruolo avesse, a che attività svolgesse. Ha mai parlato con lui a qualunque titolo, anche informalmente, di questa vicenda?

FERRI. No. Le dico un fatto obiettivo. Il generale Rana, che è andato via dall'Aeronautica come colonnello ed è stato poi promosso in base a determinate leggi...

BOATO. Ce lo hanno già spiegato.

FERRI. ...era capo del Registro aeronautico. Il generale Rana era del corso precedente a quello del generale Bartolucci e anche precedente al mio. Eravamo stati in accademia insieme e ogni tanto, quando aveva bisogno di qualcosa, si faceva vedere. Era un tipo molto esuberante. In quel periodo non ricordo di averlo visto, nè ho mai parlato di questo. A posteriori, con il senno di poi, le dico che mi meraviglia che uno che professava amicizia quando gli è venuta quell'idea, di cui sono venuto a conoscenza dal «Telefono giallo» (ne aveva parlato con il Ministro, eccetera eccetera), non sia venuto a raccontarla prima a noi e a dirci anche qual era la fonte, come se lo era immaginato.

BOATO. Era andato a Washington e aveva avuto un messaggio.

FERRI. È un'opinione personale. Io non mi sarei accontentato di un'affermazione così grave, ma sarei andato a «grattare», a chiedere: come lo sai, chi te l'ha detto?

BOATO. Le ho chiesto se aveva avuto rapporti con il generale Rana. Non le ho chiesto un giudizio sul generale Rana, anche perchè ne abbiamo già letti.

FERRI. Le dirò ora una mia impressione, che non ha niente a che vedere con atti ufficiali. Se le può interessare, penso che fosse molto preoccupato che il Registro aeronautico potesse essere coinvolto.

BOATO. Il generale Santucci lo ha già scritto in una relazione. Ritengo comunque un po' calunnioso tutto questo per uno che non può difendersi perchè è morto. L'abbiamo già letto comunque in un allegato alla relazione del generale Pisano. La sigla SCSM/AM significa sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica?

FERRI. Sì.

BOATO. Allora lei dovrebbe aver ricevuto, alla fine del 1980, un messaggio indirizzato al sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che dice: «Il giorno 22 dicembre 1980 lo scrivente...». Ora, lo scrivente è il colonnello Gaudio, capo del III ufficio. Che ruolo aveva esattamente il colonnello Gaudio all'epoca?

FERRI. Era a capo del III ufficio del II Reparto.

BOATO. Riferisce a lei di rapporti da lui stesso avuti in compagnia del maggiore dei carabinieri Gemma con il sostituto procuratore Santacroce. In realtà, quindi, questi rapporti con il magistrato di allora erano molto intrecciati. Li aveva lei, li aveva il II reparto e così via.

FERRI. Ho detto che il giudice Santacroce aveva parlato con Tascio. Forse si trattava di Gaudio.

BOATO. La preoccupazione era soprattutto quella di rispondere alla stampa. Da quello che si dice, il sostituto procuratore Santacroce chiede a voi di avere delle informazioni formalmente piuttosto che rispondere lui per consentirgli, tramite la stampa, di confutare meglio tesi e ipotesi fantasiose. Non so all'epoca quali fossero le tesi e le ipotesi fantasiose per il dottor Santacroce, nè se un magistrato dovesse confutare alla stampa qualcosa. Non credo che questo fosse compito del magistrato.

Però è strano che vi fosse una collaborazione tra il II reparto, cioè il Sios, ed il magistrato in fase di segreto istruttorio, per rispondere alla stampa. Non le sembra strano tutto questo?

Presidenza del vice presidente CASINI

FERRI. Non lo so, però potete chiedere a Gaudio.

BOATO. Sì, penso che sarà il caso di sentirlo.

FERRI. Penso che sia stato chiamato dal dottor Santacroce e quando Gaudio gli disse come stavano le cose, perchè era a conoscenza della famosa lettera che io ho scritto - quella che lei definisce «dura» - al Gabinetto del Ministro ed allo Stato Maggiore della Difesa...

BOATO. Diciamo incisiva.

FERRI. Era quello che noi pensavamo. Il dottor Santacroce si lamentò chiedendo perchè la cosa non fosse stata comunicata anche a lui.

Allora il II reparto, credo a firma di Tascio...

BOATO. Ma il dottor Santacroce come faceva a sapere che avevate mandato un appunto riservato al Gabinetto del Ministro e allo Stato Maggiore della difesa?

FERRI. Non mi riferivo a questo, ma ai fatti. Santacroce chiese perchè, come altri, non venisse messo a conoscenza di questi fatti.

Allora il II reparto ricopiò la mia lettera, però facendola a sua firma, perchè ormai era una cosa autorizzata.

BOATO. Sempre in relazione a tali questioni, lei ha detto, ad un certo punto, che il Sios non è un servizio segreto, non ha rapporti con l'esterno. Mi sembra che emergano due cose, una secondo me banale: il Sios è anche servizio segreto, ovviamente e doverosamente.

FERRI. Bisogna vedere che cosa si intende per servizio segreto.

BOATO. Quella di «servizio segreto» non è un'espressione tabù o oscena, ma è una funzione all'interno di uno Stato. Ci sono anche dei servizi segreti che, ovviamente, si estendono all'interno delle Forze armate. Si tratta di un'istituzione dello Stato, non è un'espressione di per sé infamante. Se è diventata infamante in Italia è perchè i servizi segreti spesso sono stati infami, ma si tratta di un'altra questione. Istituzionalmente il servizio segreto fa parte di uno Stato.

FERRI. Sì, però sono il Sismi ed il Sise, c'è una legge. Non è il Sios.

BOATO. Mi sembra di capire dalla legge istitutiva dei nuovi Servizi, la legge n. 801 del 1977, e dall'attività completa che ha svolto il Sios, che esso svolgeva anche attività di *intelligence*, di informazione, che è un'attività propria dei servizi segreti.

Se poi vi sono state deviazioni, mascalzionate, questa è un'altra questione. Dal punto di vista istituzionale, però, mi sembra doveroso che lo faccia.

FERRI. Ma non aveva fonti occulte, non aveva i suoi «spioni» all'estero.

BOATO. Certo, non credo che questo lo faccia il Sios, lo farà il Sismi direttamente. Potrebbe incidentalmente, nel rapporto tra ufficiali di varie armi, qualche fonte confidenziale, può accadere.

Lei dice che il Sios non aveva rapporti con l'esterno, mentre emerge dalla documentazione ed in parte anche da quello che, con molta trasparenza, lei ci sta raccontando, che in realtà il Sios aveva rapporti con l'esterno, in particolare li ha con la Magistratura che non mi sembra un organo interno alle forze armate.

FERRI. Cercherò di essere più preciso nello spiegare cosa ho inteso quando ho detto che «non ha rilevanza esterna». Non si tratta, cioè, di un ente che agisce al di fuori della forza armata. Anche per quanto mi riguarda posso dire di non avere rilevanza esterna, come sottocapo,

tuttavia ho parlato al telefono con il dottor Santacroce, sto parlando ora con voi ed anche se fossi in servizio starei qui a parlare. «Rilevanza esterna» vuol dire che non è un ente avulso della forza armata, ma ha un'azione indipendente e autonoma.

BOATO. Però evidentemente i rapporti con l'esterno ce li ha e ce li ha a vario titolo. E non è molto chiaro, e glielo dico francamente, in quell'epoca a che titolo e chi, nelle varie fasi, in una fase in cui c'era poi il segreto su tutto, avesse rapporti con l'autorità giudiziaria. Francamente questo aspetto non è chiaro, anche se devo dire che per la parte che le compete lei ha fornito risposte non reticenti, cosa di cui devo darle atto.

Lei ha detto che era normale che il Sismi si interessasse del fatto, dal momento che poteva trattarsi di un atto terroristico. Lei ha mai sentito parlare, allora, di Marco Affatigato? Questo nome le dice nulla?

FERRI. No.

BOATO. Questo mi sembra poco convincente. Lei, in altre parole, sente il nome di Marco Affatigato in questo istante? Non lo ha mai sentito prima?

FERRI. Può darsi che lo abbia già sentito, ma non so chi sia, se un giocatore di calcio, un terrorista o altro. Può darsi che lo abbia letto sul giornale.

BOATO. Non le sto chiedendo se lei istituzionalmente ha appreso questo nome, ma se questo nome non le dica nulla.

FERRI. Se lei mi dice che in un certo giornale è stato scritto ...

BOATO. Non voglio suggerirle la risposta, ma voglio che lei mi fornisca una risposta altrettanto non reticente come quelle che ha fornito finora.

Le sto chiedendo se nell'arco di nove anni dalla vicenda di Ustica in poi, anche il giorno dopo, il 28 giugno 1980 (dal momento che ne ci ha detto che era normale che il Sismi si interessasse della vicenda in quanto poteva trattarsi di un atto terroristico, ed io ho l'impressione che il Sismi se sia a tal punto interessato da suggerire in qualche modo la pista terroristica attribuendola ad Affatigato, ma non le sto contestando questo) lei abbia sentito il giorno dopo, o due giorni dopo, giacchè uscì sui giornali ed anche attraverso i mezzi di informazione, radio e televisione, una rivendicazione dei Nar, gruppo terroristico di estrema destra, o almeno attribuita a questo gruppo ed a Marco Affatigato in particolare, di essere sotto falso nome a bordo di quell'aereo, di aver messo la bomba nell'aereo, di essere morto e di aver avuto al polso un orologio di cui veniva indicata la marca.

Si è saputo poi che Marco Affatigato, che non è un giocatore di calcio, ma un presunto terrorista legato ai servizi segreti italiani e francesi, è ancora vivo ed è risultato non essere a bordo dell'aereo.

La cosa che mi sembra strana è che lei non ne abbia mai sentito parlare dal momento che trenta o quaranta milioni di persone ne hanno sentito parlare, giacchè i mezzi di informazione ne parlarono ampiamente.

FERRI. Ricordo che all'epoca si parlò di una tesi terroristica, ma non ricordo in particolare il fatto che si diceva che questa persona fosse nell'aereo.

BOATO. Insisto su questo punto giacchè lei non mi sembra altrettanto trasparente come per il resto. Le dico francamente che non le credo sul fatto che lei non abbia mai sentito parlare di Marco Affatigato.

FERRI. Può darsi che lo abbia lei sul giornale, ma che non mi abbia colpito, sui giornali si scrivono tante cose, non posso ricordarle tutte.

BOATO. Però noi ci troviamo di fronte a questa vicenda: voi avete ipotizzato una collisione in volo, ce lo ha detto anche qualcun altro. Poi è stato ipotizzato - non so se da lei o da altri - un cedimento strutturale. Da un certo punto in poi si trovano le tracce di esplosivo, quindi non può trattarsi nè di collisione in volo nè di cedimento strutturale.

È un'esplosione, o interna o esterna. Sistematicamente - lei ce lo ha detto anche oggi ed era la sua convinzione soggettiva di allora - lei sostiene che voi foste interiormente convinti che non si trattava di un missile, che non vi era qualcosa di esterno. Quindi, in questa vostra logica, l'unica ipotesi è quella dell'esplosione interna. L'unica attribuzione ad un atto terroristico - che lei subito ha citato rispetto al Sismi, perchè è proprio nella fase iniziale della sua deposizione - è avvenuta il giorno dopo, non dieci anni dopo, ed è una attribuzione al Nar, a Marco Affatigato. Questa è l'unica versione esistente sull'ipotesi della bomba.

Dal punto di vista del far le pulci all'ipotesi di un missile si fa di tutto circa le eventuali contraddizioni, difficoltà, interpretazioni, plottaggi e così via. Dal punto di vista della bomba nessuno si chiede come, quando, perchè, ma c'è il giorno dopo un'attribuzione di questo tipo, falsa, presumibilmente fatta dai servizi segreti corrotti di allora.

FERRI. Non lo so, non le so rispondere su questo. Posso riferire la mia opinione personale di adesso, che mi sono formato successivamente, perchè prima si è pensato alla collisione, poi pensai alla eventualità di un cedimento strutturale, confortato anche da una fotografia pubblicata sulla rivista «Air press» dove era raffigurato questo stesso DC9, con la stessa matricola, che in Sardegna si era «appoppato», aveva avuto una rottura nella coda e così via. Però poi la commissione Luzzatti esclude questa ipotesi.

Per quanto riguarda il missile se è vero che è stata trovata una certa polvere, questa fa parte solo della carica esplosiva del tipo *sidewinder*, che però colpisce la coda non altre parti. Non so esattamente dove sia stato colpito l'aereo.

PRESIDENTE. Ritengo opportuno, dal momento che il generale ha espresso l'intenzione di fare delle riflessioni, che venga lasciato libero di farle.

BOATO. Ho visto, signor Presidente, che lei metteva fretta sulla domanda precedente. Prendo atto che non c'è più fretta.

FERRI. Quel tipo di esplosivo si trova anche a Forcella...

BOATO. A Forcella si trovano pezzi di missili e pezzi di ricambio di Licola!

FERRI. Questo missile è a guida infrarossa e colpisce la coda del velivolo, esattamente i motori, e siccome il DC9 li ha in coda e la commissione Luzzatti ha invece stabilito che la coda dell'aereo era intatta e non c'è stato cedimento strutturale in coda devo pensare che non è stato un *sidewinder*, che è l'unico che ha quel tipo di esplosivo. Altri missili a guida radar che possono colpire anche altre parti del velivolo hanno diversi tipi di esplosivo.

BOATO. Io ho letto invece sulle controsservazioni dell'Aeronautica che ci sono altri missili che hanno quel tipo di combinazione T4 e Tnt ma non sono quelli Nato. Quindi sulla stessa sedicente controperizia della Aeronautica ho letto affermazioni opposte a quelle che dice lei adesso.

FERRI. Ad un certo punto, fra Tg1 e altri, è venuto fuori che erano addirittura velivoli dell'Aeronautica.

BOATO. Signor generale, questo lo dica ma non è su questo che noi la stiamo interrogando. Il Presidente giustamente ha voluto farle finire il ragionamento.

Per quanto riguarda l'attribuire ad altri velivoli, cosa sulla quale non ho tesi precostituite, io voglio ricercare la verità come tutti i colleghi qui dentro; c'è un appunto riservato del 22 dicembre 1980 (riservato all'epoca, adesso tutto questo non è più riservato) dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 2° reparto 3° ufficio, che immagino sia stato trasmesso anche a lei, che viene dal 3° nucleo Sios dell'aeroporto Bari Palese; quindi ogni aeroporto aveva il suo nucleo Sios, mi sembra di capire?

FERRI. No, il Sios aveva dei posti ma non in tutti.

BOATO. A Marsala c'era il nucleo Sios, che lei ricordi?

FERRI. No, credo di no però ritengo che Tascio lo sappia meglio di me.

BOATO. Non lo ha detto bene neanche Tascio per la verità, però ha ragione lei, che è Tascio che deve rispondere. Qui si dice (è un appunto interno al Sios): «Fonte confidenziale competente»; è interessante perchè non si tratta nè di Purgatori del «Corriere della Sera», nè dell'«Unità», nè del «Manifesto», nè di «Repubblica» ma è una fonte interna al Sios di allora. «Fonte confidenziale competente ha espresso la convinzione che nelle vicinanze del DC9 Itavia coinvolto nella

sciagura in oggetto volasse, probabilmente con la stessa prua ma ad una quota diversa, un velivolo bersaglio della Meteor. Il missile che avrebbe dovuto abbattere questo bersaglio avrebbe invece colpito il DC9 attratto dalle maggiori emissioni all'infrarosso della massa del grosso velivolo civile. Seconda, meno probabile ipotesi, la fonte, sempre quella «confidenziale competente», ha affermato che il missile potrebbe aver effettivamente colpito il velivolo bersaglio e che l'esplosione di questo potrebbe aver interessato il DC9. La stessa fonte ha riferito che il giornalista D'Avanzo nella redazione del quotidiano romano «Il Tempo» ha contatti tramite un amico comune con uno dei componenti della Commissione di inchiesta che «non si è in grado di valutare l'attendibilità e la veridicità di tale affermazione».

La cosa interessante, signor generale, immagino che lei abbia visto questo appunto all'epoca, è che quelle cose che voi attribuite...

FERRI. C'è la mia sigla?

BOATO. C'è una sigla ma non so se è la sua, poi gliela faccio vedere. Non le sto contestando che lei abbia visto o meno questo documento all'epoca, quello che le sto dicendo è che siccome all'epoca, esattamente nel dicembre del 1980 ha fatto quella famosa lettera che abbiamo detto violentissima contro l'ipotesi del missile dall'esterno, come dice la stampa, il 22 dicembre del 1980 veniamo a sapere che il Sios di Bari trasmette al Sios centrale, al 2° reparto; che fonte confidenziale competente, quindi interna, fa queste due ipotesi che io non dico siano vere ma che voi all'epoca avevate all'interno vostro lo stesso tipo di informazioni riservate segrete che dicevano le stesse cose che venivano ipotizzate all'esterno. Non credo che abbiate licenziato la fonte confidenziale o, come si dice, licenziato il nucleo Sios di Bari o cose del genere. Questo tipo di informazioni le avevate all'interno per fonti confidenziali competenti.

FERRI. Io di questo appunto non ne so niente.

BOATO. Non è che le contesto che lei dovesse saperlo. Visto che però quelli del 2° reparto le hanno fatto fare le risposte sulle cose giornalistiche, il 2° reparto la poteva informare anche sulle fonti confidenziali interne.

FERRI. Fonte confidenziale competente non significa che si trattasse necessariamente di uno della forza armata.

BOATO. Sì, sono d'accordo con lei, però è definito dal Sios «competente» quindi non si tratta di Marco Boato che non ne sa niente e neanche di Bellocchio che ne sa un po' di più ma non tanto: è una fonte confidenziale definita competente dal Sios. Questo è interessante.

FERRI. Si potrebbe andare a fondo per vedere di chi si tratta.

Presidenza del presidente GUALTIERI

BOATO. Le vorrei chiedere ancora due cose. Una gliel'ha chiesta l'onorevole Teodori e vorrei capirla meglio. Il colonnello Bompreszi all'epoca che ruolo aveva?

FERRI. Era uno dei capi ufficio del Sios 2° reparto.

BOATO. Signor Presidente, le segnalo che sarebbe opportuno sentire il colonnello Gaudio e il colonnello Bomprezzi.

Lei, generale Ferri, ad un certo punto ha detto che il Sios non aveva compiti operativi e che non doveva interessarsi di questo perchè aveva un ruolo più informativo. Però c'è questa cosa un po' strana (almeno per me): lei ha raccontato correttamente l'episodio del recupero del relitto che non c'entrerebbe con il DC9, quello del settembre 1980. Non lo voglio ricostruire puntualmente.

Per quanto riguarda la ricognizione - di cui lei ci ha correttamente parlato - sui resti del DC9 Itavia, le vorrei chiedere ed eventualmente contestare il fatto che l'appunto riservato sulla vicenda è inizialmente un appunto del 2° reparto e dice: «Il giorno 4 febbraio 1980 esperti aeronautici hanno visionato in forma riservata» (anche qui bisognerebbe capire se era un'indagine parallela o se si trattava di incarico della Magistratura) «presso l'aeroporto di Boccadifalco gli oggetti e i rottami ivi accantonati recuperati dal Tirreno...». Questo appunto, che è del 2° reparto, con lettera dell'agosto, ha una nota per il signor sottocapo: «il presente appunto sarà trasformato dal 2° reparto in relazione, modifica dei due soli primi paragrafi, che sarà inviata al capo del Gabinetto del Ministro e al capo del Sismi».

FERRI. Io ho riferito che ricordavo...

BOATO. Difatti non le sto contestando nulla, lei ci ha raccontato questo. La cosa che mi stupisce un po', proprio per il fatto che lei dice che il Sios non aveva compiti diretti operativi, è che in una prima fase l'appunto è del 2° reparto, poi, informando lei, diventa un appunto con carta intestata del 3° reparto in cui si dice (cominciano a comparire i nomi) che il sottoscritto tenente colonnello Gianpaolo Argiolas, per ordine del capo del 3° reparto di Stato Maggiore dell'Aeronautica, ha partecipato insieme al colonnello Bomprezzi e al maresciallo Zecchini, in forza al 2° reparto Sios, al sopralluogo effettuato presso l'aeroporto di Boccadifalco il giorno 4 luglio 1980, allo scopo di verificare in forma assolutamente riservata se tutti i materiali recuperati dal Tirreno appartenevano al velivolo coinvolto. A me resta il dubbio a che titolo tutto questo veniva fatto, se la Magistratura dava questo incarico, altrimenti a che titolo l'Aeronautica interveniva? La cosa che mi stupisce è anche il passaggio dal 2° al 3° reparto, in realtà c'è un rapporto molto stretto, non è vero che il Sios è tutto fuori da questa vicenda. Addirittura, a pochi giorni dal disastro aereo di Ustica, vi è un appunto del 2° reparto che poi viene ufficializzato come 3° reparto e con interventi operativi di questo genere. Le chiedo di spiegare tutto questo.

FERRI. Quello che avevo detto prima: il Sios, per quanto ne so io, ha avuto un ruolo molto marginale in tutta la faccenda di Ustica, mentre non l'ha avuto per il Mig 23 libico. Questo è uno dei casi che è passato da me.

Lei mi ha chiesto perchè sono intervenuti il secondo ed il terzo reparto; perchè quando capita un incidente di volo, vengono interessati gli ufficiali specializzati che dipendono dal quarto ufficio del terzo reparto operativo, l'ufficio sicurezza del volo, che non è soltanto preposto a diramare tutte le direttive che possono assicurare una maggiore sicurezza del volo, ma interviene anche in caso di incidenti dell'Aeronautica militare, o fa parte di commissioni qualora richiesto, al di fuori dell'Aeronautica militare per cercare di capirne le cause.

Il colonnello Argiolas apparteneva a questo ufficio del terzo reparto sicurezza volo: loro sono degli esperti che sanno capire meglio di quello che possa fare io quale possa essere la causa dell'incidente; infatti sanno dove andare a guardare per individuare le eventuali cause o i pezzi di questo velivolo.

Inoltre vi era l'interesse del secondo reparto, in quanto ci si domandava se era un velivolo italiano o straniero e il secondo reparto è specializzato nella conoscenza dei velivoli in dotazione alle forze straniere: sanno distinguere se una coccarda è romena o cecoslovacca, se un carrello appartiene ad un nostro aereo o no. Sicchè c'era questo binomio, un reparto per la sicurezza al volo per quel che riguardava l'incidente vero e proprio e un altro per ciò che riguardava un'eventuale presenza di velivoli stranieri.

BOATO. Il maresciallo dei Carabinieri era lì per controllare tutti e due? A che titolo ha partecipato?

FERRI. Il maresciallo Zecchini faceva parte del secondo reparto, era un aiutante di Bomprezzi; se lo sono portati dietro per un aiuto.

Quindi Bomprezzi del secondo e Argiolas del terzo. Quando sono rientrati dovevano prepararmi un rapporto coordinato; allora Argiolas ha mandato una relazione per la parte in cui era competente dicendo: «Aggiustalo con le parti tue e fallo vedere al sottocapo».

Questa è la spiegazione che posso fornire.

BOATO. Mi pare comunque che c'è un rapporto operativo del Sios.

FERRI. Il Sios è operativo, per questo dico che non è spionaggio ma è operativo.

PRESIDENTE. Visto il protrarsi della testimonianza del generale Ferri, grazie anche alla sua piena collaborazione di cui gli diamo atto, proporrei alla Commissione di sospendere i nostri lavori alle ore 13,30 per riprenderli alle ore 15 per concludere la testimonianza del generale Ferri.

Pertanto, la testimonianza del generale Tascio deve essere rinviata ad un'altra seduta.

Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

BOATO. Vengo alle ultimissime domande. Una riguarda la questione del Mig 23 libico, semplicemente per avere un chiarimento. A me e credo a nessuno dei colleghi ha stupito quello che lei ci ha detto in quella piccolissima frazione riservata della seduta, che poi è un'af-

fermazione di buon senso. La cosa che però non si riesce a capire è perchè i resti del Mig libico vengono rapidamente restituiti alla Libia e le chiedo incidentalmente se lei conferma o smentisce che ci sia stato un intervento dell'ingegner Romiti della Fiat, che all'epoca era socia dei libici, per sollecitare la restituzione.

FERRI. A me non risulta proprio.

BOATO. Se per caso risultasse, dovrebbe essere passato per altri canali?

FERRI. Certamente non per me.

BOATO. Non dicevo a lei personalmente, ma le chiedevo se ne avesse notizie.

FERRI. Non ne ho notizia.

BOATO. Tuttavia noi abbiamo anche acquisito che nel maggio del 1981 il Sismi, con il quale il Sios ha un rapporto funzionale diretto, previsto dall'articolo 5 della legge del 1981 (e lei ci ha spiegato che è il Sios che è corso lì anche per ragioni informative ovvie e doverose) nel maggio del 1981 afferma che vuole avere tutte le informazioni possibili ed immaginabili sul Mig libico, perchè ciò è di grande interesse per la Nato e per gli alleati.

Le chiedo pertanto una spiegazione, perchè lei ha fatto un'affermazione di buon senso e ci ha spiegato che l'attività era doverosamente svolta dal Sios, ma ciò non corrisponde...

FERRI. Questa richiesta del Sismi non la conosco.

BOATO. Le chiedevo se lei si dava una spiegazione del perchè - avendo il Sios avuto un rapporto con il Sismi sulla base dell'articolo 5 della legge - si trova poi di fronte ad una richiesta del Sismi a «vacche uscite dalla stalla», cioè a velivolo restituito.

FERRI. Onorevole, non so nè di questa richiesta nè perchè si sono svegliati così tardi per sapere qualche cosa.

BOATO. Lei ha usato un'espressione pressochè identica a quella usata dal generale Tascio riferita alla trascrizione su carta di aeronavigazione - per usare un linguaggio un po' rozzo - dei plottaggi in forma alfanumerica: lei ha detto che era come una traduzione. Siccome abbiamo visto che c'erano...

FERRI. Tascio non la sapeva nemmeno fare, perchè per farla ci vuole un tecnico del mestiere; infatti se l'è fatta fare dal terzo Roc, ma questo l'ho saputo dopo.

BOATO. Il generale Tascio ce l'ha raccontato, mentre nella prima audizione aveva usato l'espressione «come una traduzione dal greco all'italiano», dicendo che l'aveva fatta lui.

FERRI. Mi dispiace, questa volta ho copiato io da Tascio, anzichè copiare lui da me, ma non conosco la deposizione di Tascio.

BOATO. Come mai da Martina Franca e non da Borgo Piave che era il vostro centro specializzato in materia?

FERRI. Forse Martina Franca lo aveva già fatto.

BOATO. «Già l'aveva fatto» cosa vuol dire?

FERRI. Che già conosceva i *plots* perchè li aveva mandati anche a me il 28 mattina.

BOATO. E aveva già fatto questa traduzione?

FERRI. Aveva gli esperti...

BOATO. Ho l'impressione che questa è un'acquisizione nuova, signor Presidente, cioè che il 28 era stata fatta quella «traduzione» che viene richiesta invece il 29 luglio.

PRESIDENTE. Quello che è stato detto è registrato e valutato.

FERRI. Il 28 il generale Melillo mi ha fatto vedere un documento alfanumerico in cui si davano informazioni su quanto aveva detto il centro radar di Ferrara, su quello che avevano riferito i Roc e così via. Non risultava nulla. Meno male, perchè alla disgrazia non se ne sommava un'altra.

BOATO. Invece, come vede, poi si è sommata ed è durata nove anni e mezzo.

DE JULIO. Signor Presidente, dalle domande che ha posto il collega Boato è emerso un fatto al quale io almeno attribuisco estrema importanza, e cioè che il giorno dopo, il 28 giugno 1980, i dati alfanumerici venivano inviati al generale Ferri.

Prima di rivolgere le domande al teste le chiedo, signor Presidente, se può chiudere il circuito per passare in seduta segreta.

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

...*Omissis*...

PRESIDENTE. A questo punto possiamo riaprire il circuito televisivo interno.

DE JULIO. Signor generale lei ci ha informato che il giorno dopo il disastro di Ustica ha avuto modo di verificare queste registrazioni. Viceversa lei ha mai visto quelle trasmesse dal capitano Salmè - naturalmente uso il termine di registrazione sempre nella accezione del termine di registrazione grafica alfanumerica - e non indirizzate a lei (quindi probabilmente non le ha viste direttamente), cioè quelle che sono state mandate l'11 luglio all'Itav, cioè alla terza Regione aerea o al 3° Roc e al comando dell'aeroporto di Trapani?

FERRI. Il fatto che io abbia visto quel famoso documento che ha sollevato qualche problema non significa che io lo abbia analizzato. Il capo del III reparto ha detto che lo aveva analizzato e aveva notato che non era coinvolto nessuno dei nostri. E questo era il nostro principale obiettivo.

DE JULIO. Le è stato detto che non c'era nessuno dei nostri, ma le hanno detto se vi erano altre tracce nella zona e se erano state identificate quelle presenti sul plotaggio? Chi era la persona che ha esaminato quel documento?

FERRI. Non saprei, perchè lì si trattava di leggere e guardare poi sulla carta le coordinate, comunque doveva essere del III reparto. Da me è venuto il generale Melillo a dirmelo.

DE JULIO. Vi erano dei buchi in quella registrazione?

FERRI. Questo non lo ricordo e poi con lo spirito di allora non credo che si facesse molto caso ai buchi. Per la persona che al III reparto ha controllato queste coordinate e questi orari contenuti in questo documento la prima preoccupazione era quella di controllare se c'era qualcuno dei nostri. Una volta che ha appurato che non era stato coinvolto nessuno dei nostri velivoli la persona addetta si è sentita in dovere di andare a comunicare la cosa al sottocapo. Questa era la mentalità di allora. Oggi i buchi li guarderebbero vista l'importanza che può assumere la cosa.

Presidenza del vice presidente CASINI

DE JULIO. Generale lei ha fatto riferimento al fatto che ci fossero o meno velivoli identificati, e questa è una questione; ora le chiedo: ricorda comunque se vi erano velivoli in prossimità nella zona dell'incidente?

FERRI. No, mi è stato detto che nelle vicinanze non c'era nessuno, ma questo in un secondo momento.

DE JULIO. Perchè, ancora una volta, sempre da queste registrazioni, viceversa apparirebbe che qualche altro velivolo, identificato o meno, nella zona dell'incidente c'era!

FERRI. Vorrei dire una cosa che ho già detto prima, il controllo del traffico aereo civile, l'Acc di Roma, per abitudine quando vede che c'è un altro velivolo in prossimità (quando si parla di prossimità si intende di decine di chilometri) di un altro velivolo lo avverte sempre e gli dice in quali coordinate si trova. In quel caso la torre di controllo non ha detto niente al DC9.

DE JULIO. Vorrei approfittare, signor generale della sua competenza che ha dimostrato con le risposte che ci ha dato sul funzionamento di questi sistemi radar. Vorrei fare una domanda specifica. Per ipotesi se un velivolo appare (tra virgolette) a radar per un tempo molto breve, che non saprei definire (forse potrebbe dirmelo lei quanto breve dovrebbe essere questo tempo) è verosimile che il sistema Nadge non lo registri?

FERRI. Sì, è verosimile, perchè - come ho detto prima - lo scopo della difesa aerea è quello di individuare velivoli che non siano amici; caso mai non vi sia piano di volo, e un velivolo sconosciuto attraversi i nostri cieli senza piano di volo, si manda una coppia di velivoli, presumendosi allarme, per identificarlo. Il radar, poichè deve fare un'azione di discriminazione anche sulla base dei piani di volo che ci sono (cioè quello che è fatto manualmente a Licola o qualcosa del genere) devono tener presente il piano di volo e quante volte compare. Questo, anzichè farlo l'uomo, lo fa una macchina che ha una determinata intelligenza. Questa macchina deve dare alla difesa aerea notizie precise. Ora, i radar captano anche i cosiddetti echi spuri, le tracce spurie, vale a dire le tracce che appaiono per pochi secondi.

DE JULIO. Non ho parlato di traccia spuria. Ho parlato di un velivolo che appare per breve tempo.

FERRI. Più che un velivolo, è una traccia, un puntino luminoso. Quel puntino luminoso lo definiamo traccia spuria perchè non ha nessuna continuità e nessuna coerenza con quella che dovrebbe essere invece la traccia del velivolo. Mi spiego: se sullo schermo lei vede dei velivoli che procedono regolarmente e ad un certo punto vede un puntino luminoso da una parte e un secondo dopo lo rivede da un'altra parte, sono magari 1.500 chilometri di distanza.

DE JULIO. Non mi riferisco a questo tipo di traccia.

FERRI. Quello non lo considera proprio, ma lo cancella.

DE JULIO. Perchè non c'è coerenza rispetto alle caratteristiche di volo di un velivolo. Mi riferisco ad un certo numero di «ritorni» che avrebbero coerenza, ma che sono pochi. Cioè, l'aereo si fa vedere da quel radar per un tempo molto breve. Mi sembra di capire, da quanto ci

è stato illustrato sul funzionamento del sistema Nadge, che quel sistema comincia a registrare...

FERRI. Deve registrarlo perlomeno cinque o sei volte.

DE JULIO. Sì, ma deve avere un *input* manuale di inizializzazione, che è l'identificazione del velivolo.

FERRI. La cosiddetta inizializzazione può favorire il passaggio da un radar all'altro: si segue la traccia fino ad un certo momento, poi la si passa ad un altro, che l'assume, prevedendo che da quella direzione gli deve venire il velivolo perchè gli è stato annunciato dal collega dell'area contigua.

DE JULIO. Se anche ci fosse coerenza tra i singoli *plots* e il numero di ritorni fosse molto breve, il sistema Nadge comunque non lo registrerebbe.

FERRI. No, non lo registrerebbe.

DE JULIO. Volevo questa informazione unicamente per cercare di collegare i fatti. Viene detto che ciò che avrebbe visto il radar di Ciampino, non essendo stato registrato da quello di Marsala, non può riferirsi ad un oggetto volante, poichè quello di Marsala comunque poteva vedere meglio. Laddove questi *plots* corrispondessero ad un velivolo che comunque si è fatto vedere dal radar di Marsala per un tempo molto breve, non sarebbero stati registrati. È possibile un'ipotesi di questo genere?

FERRI. L'operatore dovrebbe avere la certezza che quello è un velivolo. Se lo vede solo tre volte, si preoccupa se poi non lo vede più.

DE JULIO. Certo, però comunque non viene registrato.

FERRI. Se nessuno avvisa che sta arrivando un velivolo da una certa direzione, la traccia viene cancellata.

DE JULIO. Mi sembra che l'unico fatto un po' contraddittorio della deposizione di oggi riguardi la presenza di personale del Sios nei vari centri e nelle varie basi dell'Aeronautica. Infatti, lei in un primo momento ha escluso quella presenza. Le devo dire che nell'audizione che si è tenuta di recente Mangani ci ha detto il contrario. Difatti, di fronte alla domanda se c'era personale del Sios ad esempio, a Martina Franca, egli stesso ha risposto: penso (e questo è un po' cautelativo) che ci fosse senz'altro (il che invece è rafforzativo). Analoga risposta ha dato per Marsala.

FERRI. Su questo potrà rispondere meglio il generale Tascio.

DE JULIO. Successivamente, lei ha detto di domandarlo al generale Tascio. Mi sembra quindi che la sua certezza iniziale sia diminuita.

FERRI. No.

DE JULIO. Lei prima ha detto una cosa e successivamente ha detto di chiedere al generale Tascio. Come mai prima ci ha detto che quel personale di *intelligence* non c'era (ufficiali di *intelligence* di un'altra catena gerarchica e non del Sios) e poi ci ha detto di chiederlo al generale Tascio?

(La Commissione decide a questo punto di proseguire i lavori in seduta segreta, trattando argomenti riservati).

...Omissis...

DE JULIO. C'è una dipendenza, come lei ci ha detto, di quel personale di *intelligence* presso alcuni centri e basi dal V Ataf.

FERRI. No.

DE JULIO. Così mi è sembrato di capire da quanto lei ha detto.

FERRI. Il personale di *intelligence* è un ufficiale del gruppo di volo. Non so se lei sa com'è ordinato un reparto dell'Aeronautica. Il livello più basso con una certa validità operativa è il gruppo di volo. In una base possono esserci uno o più gruppi di volo. Se sono più di uno, i gruppi di volo sono raggruppati in uno stormo.

Questo stormo dipende dal comandante di Regione italiano, ma può essere assegnato alla Nato in tempo di guerra. In quel caso chi lo comanda non sarà più il comandante di Regione, ma sarà l'Ataf, anche se in alcuni casi (come ad esempio in caso di conflitto nazionale) può essere anche un comandante di Regione. Comunque, questo ufficiale non fa parte del Sios, perchè sarebbe fuori organico, ma è dello stormo, cioè è un ufficiale pilota che può svolgere quel compito per un tempo determinato e poi cessare tale funzione. Questo ufficiale riferisce al comandante di gruppo e incontra costantemente i piloti, svolgendo dei *briefings*, cioè delle riunioni, in cui spiega periodicamente, man mano che si verificano dei cambiamenti nello schieramento opposto, le novità. Costui ha quindi il compito di aggiornare i propri piloti, ma vola insieme a loro e fa parte dello stormo. Ciò che lui riceve come informazioni, quando il singolo pilota torna e riferisce, lo invia al livello superiore. Al comando superiore vi è poi un altro ufficiale *intelligence* che svolge lo stesso lavoro a livello superiore, cioè coordina le notizie che riceve da più stormi.

DE JULIO. Questa catena di rapporti può arrivare al V Ataf?

FERRI. È possibile, ma è una catena di rapporti.

DE JULIO. Di scambio di informazioni?

FERRI. Sì, ma non è un rapporto di dipendenza.

DE JULIO. È verosimile allora che i nastri di Marsala fossero stati richiesti, ed eventualmente anche inoltrati, dal V Ataf?

FERRI. No, non è possibile.

DE JULIO. Ma se ci fosse stato qualcosa di interessante per loro?

FERRI. Avrebbero potuto chiedere dei *plotting*, ma non i nastri. A me non consta che ne abbiano fatto richiesta o cose del genere. Il comando del V Ataf è un comando designato, non effettivo. Non ha alcuna autorità sullo stormo o sul reparto sino a quando non viene assegnato in tempo di guerra.

DE JULIO. Io parlo sempre di scambio di informazioni.

FERRI. Trattandosi di cose piuttosto riservate, non credo che loro le avrebbero chieste. Sono molto corretti. Avrebbero poi dovuto dare molte spiegazioni.

DE JULIO. Queste esercitazioni sono coordinate a livello Nato?

FERRI. Sì, perchè riproducono degli scenari. Si tratta di videocassette che vengono riprodotte, in pratica.

DE JULIO. E le relative registrazioni della Synadex possono essere state eventualmente richieste dal V Ataf?

FERRI. Non lo so. Può darsi che il V Ataf collabori ad organizzarle, a stilare il calendario. Che io sappia, effettivamente lo fa Borgo Piave questo lavoro, però può darsi che per il calendario, essendoci un'interruzione, o meglio un degradamento delle capacità di difesa di quel radar che sta seguendo la Synadex, loro collaborino alla compilazione.

DE JULIO. Signor generale, lei ha affermato che comandi alleati - lo ha fatto qui e lo ha anche ribadito la relazione firmata dal generale Pisano - avevano dichiarato che non c'erano velivoli in volo nella zona dell'incidente nell'orario in questione. Qui ha poi affermato che si era lei stesso informato direttamente presso i comandi alleati di questo. È corretto?

FERRI. Sono parole mie quelle?

DE JULIO. Lei ha detto di essersi informato direttamente presso i comandi alleati.

FERRI. Telefonai personalmente al generale Bagatti per avere queste informazioni, ma poi abbiamo avuto i messaggi formali.

DE JULIO. Come mai non si rivolse direttamente al Sios? Non rientra nelle competenze del Sios questo tipo di informazioni?

FERRI. No, perchè il Sios non riguarda forze amiche; si occupa di forze nemiche.

DE JULIO. Leggendo la documentazione, tra i compiti del Sios non risulta questa limitazione che lei indica perchè si parla di «controllare l'attività dei velivoli stranieri, civili e militari, sul territorio nazionale secondo la legislazione...».

FERRI. Ho detto «nemiche» ma volevo dire straniera, cioè riferirmi a velivoli non italiani.

DE JULIO. Appunto, era quindi una competenza del Sios quella di avere queste informazioni?

FERRI. Su eventuali passaggi di velivoli stranieri, sì.

DE JULIO. Le ho detto prima il passaggio delle competenze del Sios: questo mi sembra quindi che rientri strettamente nelle sue competenze. Come mai, pur rivolgendomi lei direttamente ai comandi stranieri alleati, non pensò di rivolgersi direttamente al Sios?

FERRI. Perchè il Sios non è informato di tutte le attività della VI flotta o di altre in modo costante. Il Sios controlla più i sorvoli o le attività straniere in loro patria ai fini di cui parlavo prima, ma non è che il II reparto conosca tutti i voli che si verificano. Lo dovrebbe chiedere direttamente alla VI flotta.

DE JULIO. Ma in merito a quelli che partono dalle basi a terra?

FERRI. Lo sa il comandante delle basi a terra, ma non il Sios. Ci sono degli accordi internazionali per cui gli alleati hanno delle proprie forze schierate in Italia ed è quasi come se fossero reparti italiani. Non vengono considerati stranieri.

DE JULIO. Signor generale, per quanto riguarda i centri di ascolto Sios, le risulta che siano stati mai esaminati i dati in relazione all'incidente di Ustica?

FERRI. Non mi risulta, non lo so.

ANGELINI. Nel dicembre del 1980 a firma del generale Tascio vi è una lettera al giudice Santacroce in cui si fa riferimento al fatto che l'esame dei tracciati dei radar di Marsala, di Licola e di Siracusa non ha consentito di vedere alcun velivolo vicino al DC9.

FERRI. Su Siracusa non c'è alcun riferimento!

ANGELINI. In questa lettera sì.

DE JULIO. Anche nella lettera inviata da lei è citata Siracusa.

FERRI. Anch'io ho citato Siracusa?

PRESIDENTE. Nel documento, non della lettera! Prego i consulenti di reperire il testo del documento per farne effettuare una consultazione al generale.

DE JULIO. Si tratta del documento Sios n. 14.

FERRI. È sicuro che non si faccia riferimento al Mig libico?

ANGELINI. No.

FERRI. Perché in quello c'entra Siracusa!

(Il generale Ferri prende visione del documento).

FERRI. Non ricordo se è stata interessata anche Siracusa. Effettivamente in questo documento c'è scritto.

ANGELINI. Per noi, signor generale, è molto importante questo. Allora, come possiamo avere informazioni a questo proposito? Si riserva lei di darcele?

FERRI. Si potrebbe chiedere al terzo Roc da cui dipendeva Siracusa e sapere se Siracusa aveva dato anche lei i tracciati.

PRESIDENTE. Allora questa acquisizione direi che la possiamo già chiedere al terzo Roc....

ANGELINI. Però io vorrei sapere se a livello di Stato Maggiore, perchè la minuta della lettera può darsi gliel'abbia scritta qualcuno, e poichè quel dato si ritrova anche nella lettera del generale Tascio, c'era quindi un plottaggio di Siracusa, qualcuno lo guardò in quei giorni. Perchè Siracusa compare lì e non compare da nessun'altra parte in quel periodo?

FERRI. Siracusa non rientrava fra quelli che hanno interessato la magistratura.

ANGELINI. Ragione di più, generale, per cui io vorrei sapere di Siracusa, infatti.

PRESIDENTE. Scusate un secondo, ma in questa lettera si dice che «l'analisi del tracciamento radar effettuata sulla base della documentazione fornita ai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità...», eccetera. Il problema è anche che cosa si intende per documentazione; chiedo, generale, a lei: potrebbe essere da parte di Siracusa, ad esempio, un documento? O che cosa è concretamente quello che poi si dà? *(Interruzione del deputato Angelini)*. Lo so, infatti bisogna capire se è il

plottaggio o se è qualcosa di diverso. Lo chiedo a lei, naturalmente, generale Ferri.

FERRI. Sì, effettivamente in questo documento si dice che l'analisi del tracciamento radar fornita dai centri di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute...

PRESIDENTE. È presumibile pensare che sia un tracciamento radar.

ANGELINI. È presumibile pensare che fosse un plottaggio.

FERRI. Sì, però io ricordo di aver visto quelli di Ferrara, di Licola e di Marsala; ora, se il terzo reparto avesse interessato anche Siracusa per maggiore sicurezza, questo non lo so; però comunque la lettera l'ho firmata io, cioè io ho firmato qualche cosa che qualcuno mi aveva preparato. Però con questo non mi voglio esimere dal dire...

ANGELINI. Ma, generale, a me interessa risalire per capire se c'è ancora, dato che stiamo facendo peraltro una richiesta per avere questi documenti, chiediamo anche questo.

PRESIDENTE. L'acquisizione di questo documento allora la delibriamo.

La parola all'onorevole De Julio.

DE JULIO. Il fatto che Siracusa non arrivasse fin lì io l'ho sentito dire più di una volta. Generale, lei ha di fronte a sé dei grandi incompetenti di portate radar e roba di questo genere, quindi si deve rendere conto che nel momento in cui ci siamo sentiti dire: «Siracusa non vede», noi abbiamo preso per buono il dato che Siracusa non vedeva; poi in un'altra carta abbiamo trovato scritto: «Abbiamo esaminato i dati di Siracusa» e allora, da incompetenti, diciamo che, dunque, Siracusa poteva vedere, altrimenti che analizzavano a fare anche i dati di Siracusa?

ZAMBERLETTI. Scusi, onorevole De Julio, ma abbiamo acquisito la carta delle portate radar.

PRESIDENTE. Termini, per favore, onorevole De Julio.

DE JULIO. Volevo fare un'ultima domanda riguardante l'atto di sequestro del sostituto procuratore di Palermo. Devo dire, signor generale, che anche se il problema del sequestro è stato approfondito molto e ci hanno anche spiegato che lo Stato Maggiore era ragionevole che fosse coinvolto poichè c'erano più Regioni aeree coinvolte e quindi c'era un problema anche di coordinamento eccetera, però io non ho capito ancora bene...

FERRI. Per giustificare la telefonata che feci...

DE JULIO. Tutto questo va benissimo, però io ancora non ho capito questo atto di sequestro di Palermo a chi fu mai notificato.

FERRI. A me no personalmente, cioè allo Stato Maggiore non è arrivato: ne abbiamo avuto notizia tramite la terza regione e Trapani.

DE JULIO. Noi abbiamo la documentazione agli atti e da quello che ho visto io abbiamo la copia della disposizione del sostituto procuratore della Repubblica di Palermo, il dottor Guarino...

FERRI. Ecco, veda a chi è indirizzata.

DE JULIO. No, non è indirizzata perchè è un atto che dispone...

FERRI. Io so che l'aveva mandato tramite i Carabinieri.

DE JULIO. Esatto, e che è stato delegato il comandante del gruppo dei Carabinieri di Palermo a fare questa operazione, il che significa che da un certo momento in poi il comandante del gruppo dei Carabinieri di Palermo ha notificato questo atto a qualcuno.

FERRI. E la cosa è risalita fino al comando terza Regione, la quale ha detto altolà, perchè era bene chiedere al Gabinetto del Ministro.

DE JULIO. Perfetto, quindi è arrivato al Gabinetto del Ministro; siccome non si riesce a capire perchè mai a questa disposizione di sequestro non è mai stato dato seguito, se lei, generale, ha la pazienza...

FERRI. L'ho spiegato perchè, cioè perchè ad un certo punto è subentrata la competenza...

DE JULIO. Ma non è stata mai revocata questa disposizione di sequestro; siccome questa disposizione di sequestro era molto ampia e non si riferiva soltanto ai nastri magnetici di Marsala ma si riferiva alle registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Tirreno nella notte tra il 27 e il 28 giugno, la prima cosa che viene in mente è che certamente sarebbero stati sequestrati anche i brogliacci di Licola, per esempio, come fatto immediato.

Allora credo che sia interesse di questa Commissione accertare come mai a questa disposizione non sia stato dato seguito, dove si è interrotta la catena di comunicazione e di disposizioni relative a quest'atto di sequestro. Lei mi dice che a lei non è mai stata personalmente notificata.

FERRI. La cosa iniziale no.

DE JULIO. È in grado di darci una sua visione di questa cosa?

FERRI. Di dove si può essere interrotta la catena?

DE JULIO. Esatto.

FERRI. Il giudice Guarino agli inizi di luglio...

DE JULIO. Questa carta è del 5 luglio.

FERRI. Il giudice Guarino, allora, il 5 luglio chiese questa cosa.

DE JULIO. Esatto.

FERRI. Subentrò il comando di Regione dicendogli di chiedere al Gabinetto del Ministro, perchè c'era un qualche cosa che poteva essere anche segreto ed era bene chiedere l'autorizzazione.

Seguiamo la via Palermo. Il giudice di Palermo chiede, dopo circa un mese, al Gabinetto del Ministro questa autorizzazione; il Gabinetto del Ministro, dopo circa un'altra decina di giorni, chiede il parere di Legidife e dello Stato Maggiore.

DE JULIO. E tutto questo ci è noto. Per quanto riguarda Palermo il panorama è abbastanza chiaro.

FERRI. Alla fine di agosto noi gli diamo il parere positivo; poi dopo che cosa ha fatto il Gabinetto del Ministro, che cosa ha detto Guarino, se sì o no, non risulta a me, non ho visto la risposta definitiva del Gabinetto del Ministro a Guarino.

Quindi può darsi che ad un certo punto il Gabinetto del Ministro abbia risposto a Guarino: «Guarda che sappiamo che non sei più tu competente», sicchè è finita lì la trasmissione.

Nel frattempo, a metà luglio o poco più, è subentrata la procura di Roma; io ho fatto presente alla procura di Roma questa dualità e lui mi ha detto: «Metterò a posto la faccenda della competenza». Intanto si è venuto a prendere quello che voleva (è andato però a prendersi la roba solo all'inizio di ottobre).

DE JULIO. Sì, esatto, a Marsala.

FERRI. Pur avendo avuto la *clearance* dall'inizio, solo ai primi di ottobre lui è andato a prendersela. Allora perchè (questa è una domanda che mi pongo anche io) da quando glielo abbiamo detto che erano a sua disposizione i documenti e che poteva andarseli a prendere, lui è andato invece solo il 3 ottobre?

DE JULIO. Questo ce lo chiediamo anche noi, generale.

FERRI. Forse ha aspettato quella famosa risposta del Gabinetto del Ministro a Guarino per avere la *clearance* dal Gabinetto stesso.

DE JULIO. Ma tutto quanto questo riguarda sempre Marsala.

FERRI. Sì, ma la faccenda del segreto riguardava solo Marsala.

DE JULIO. Appunto, io dico: come mai sul fronte Licola non ha mai avuto seguito questa disposizione?

FERRI. Perché hanno considerato il sequestro come un atto unico. Il giudice Guarino poteva dire benissimo che per Marsala c'è questo vincolo e che intanto gli si doveva dare quello.

PRESIDENTE. Generale Ferri, le rivolgo una domanda e poi sospendiamo la seduta. Lei sa, generale, che in questa vicenda uno dei fatti fondamentali è, agli effetti, l'appurare e il verificare se vi siano state contraddizioni o meno, anche se capisco che a nove anni di distanza le contraddizioni emergono anche laddove in un primo momento poteva esserci più chiarezza. Uno dei problemi è quello del personale delle basi. Vi sono state alcune contraddizioni e sono state anche rilevate dalle notizie che la stampa ha fornito a seguito dell'interrogatorio di alcuni addetti, che a distanza di alcuni anni scopriamo che non è ancora chiaro se fossero in servizio o meno quella sera. Allora, a tale proposito, desidero rivolgerle due domande. Ho capito i limiti, i margini, le modalità di azione che il Sottocapo di Stato maggiore incontra, ma lei, generale Ferri, ha avanzato una richiesta ordinativa in relazione alle presenze presso le basi e soprattutto presso la base interessata dagli avvistamenti radar quella sera, nell'immediatezza della sciagura?

FERRI. Non abbiamo mai chiesto agli enti chi fossero i responsabili in quel momento, chi era presente...

PRESIDENTE. Chi era in servizio o meno?

FERRI. Sì. Quello è un fatto operativo disciplinare che caso mai poteva interessare la 3^a Regione, non lo Stato Maggiore.

PRESIDENTE. Cioè, voi avete ritenuto che non fosse un elemento importante?

FERRI. Di sapere chi c'era o chi non c'era. Una volta che ci è stato detto che non era stato visto nessun velivolo vicino, che il DC9 era sparito senza che ci fosse nessuno vicino, non vedo per quale motivo avremmo dovuto chiedere chi fosse presente in quel momento.

PRESIDENTE. Si poteva anche fare una richiesta burocratica in ordine alle presenze. Quindi è un elemento che voi avete ritenuto non importante rispetto alla dinamica che si prefigurava all'ora dell'incidente?

FERRI. Sì.

PRESIDENTE. Generale Ferri, le voglio rivolgere un'altra domanda. Un altro aspetto collegato alle presenze, perché riguarda il personale, si riferisce all'esercitazione Synadex. Quando si svolge questo tipo di esercitazione (queste simulazioni qualcuno le ha paragonate a dei *videogames*), vi partecipa soltanto il personale di turno o solitamente il numero degli addetti viene aumentato per il maggior lavoro?

FERRI. La mia risposta è che non lo so. Tuttavia, posso presumere che, trattandosi di un fatto addestrativo, siccome erano esercitazioni che si facevano a turno (non ogni giorno), forse sarebbe stato consigliabile che vi partecipassero anche persone al di fuori di quei ristretti turni in quanto si trattava di una dimostrazione, di inscenare una simulazione e quindi per addestrare gli operatori non ad una *routine* giornaliera, che fortunatamente era sempre la stessa e senza incidenti. Pertanto, per tenerli più addestrati, penso che sarebbe stato consigliabile che ci fossero anche degli estranei al turno vero e proprio.

PRESIDENTE. Cioè è consigliabile o ritiene invece...

FERRI. Io ritengo che fosse consigliabile e anche possibile. Però la mia risposta esatta è che non lo so.

PRESIDENTE. Naturalmente non sa nemmeno (è la domanda successiva che le voglio rivolgere) se l'aumento del numero degli addetti eventuali formi oggetto di apposita ordinanza e quanti giorni prima...

FERRI. Non lo so.

PRESIDENTE. Chi può fornire degli elementi su ciò?

FERRI. Il Roc.

PRESIDENTE. Suspendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 14, è ripresa alle ore 15,15).

Presidenza del Presidente GUALTIERI

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, riprendiamo la seduta sospesa questa mattina. Innanzitutto desidero comunicare che, dato l'elenco degli iscritti, consultati i presenti ed i capigruppo, riterrei opportuno non ascoltare oggi il generale Tascio. Allora propongo di procedere a tale audizione martedì prossimo, nella seduta che avevamo previsto per il gruppo di lavoro, esattamente alle ore 15 di martedì pomeriggio.

Se non vi sono obiezioni, così resta stabilito.

BOATO. Signor Presidente, ha consultato anche gli altri Gruppi?

PRESIDENTE. Sì.

Riprendiamo la deposizione da parte del generale Ferri, che ringrazio per essere venuto qui anche oggi pomeriggio.

BOATO. Signor Presidente, martedì il gruppo di lavoro salta?

PRESIDENTE. Sì, il gruppo di lavoro salta e poi vediamo se lo dobbiamo stabilire per un'altra giornata. Ricordo che ci riuniremo in seduta plenaria martedì alle ore 15.

BELLOCCHIO. Generale Ferri, sarei tentato, seguendo il canovaccio del collega Boato, di porle la stessa domanda che le ha fatto per quanto riguarda Ustica sulla vicenda del Mig libico. Tuttavia, mi rendo conto che l'ora è tarda, per cui rinuncio a seguire questo canovaccio e mi limito a rivolgerle delle domande in modo da abbreviare i tempi della sua deposizione. Inizio proprio dal Mig libico. Lei, con una sincerità che le fa onore, questa mattina ha detto che lo Stato Maggiore sentì una sorta di vergogna per il fatto che ci trovammo in casa dinanzi ad un aereo di un paese di interesse, senza che fossimo riusciti ad intercettarlo. Io le chiedo se fu ordinata qualche inchiesta su questo avvenimento. Sono stati presi dei provvedimenti, sono state accertate le cause del perchè sia potuto accadere un avvenimento di tale gravità? Questa è la prima domanda a cui desidero che lei dia una risposta.

FERRI. Lei si riferisce alla penetrazione ed alla possibilità di penetrazione del velivolo libico?

BELLOCCHIO. Sì.

FERRI. Il sistema di difesa aerea già da tempo era stato impiantato secondo una pianificazione che rispecchiava la minaccia soltanto da una direzione. Non era stata, per un lungo periodo, riconosciuta dalla Nato anche una minaccia di provenienza diversa, per cui il lato sud, per esempio, era molto scoperto. Era considerato tutto il lato che guardava verso est. La catena di radar della difesa aerea faceva parte di un complesso plurinazionale che partendo dalla Norvegia arriva fino alla Turchia, però era costituita da una linea che aveva solo una profondità relativa anche perchè il territorio italiano si presta poco, se si guarda alla direzione est-ovest, ad una profondità di difesa sufficiente.

Comunque l'Aeronautica, di sua iniziativa, aveva impiantato un certo numero di radar anche in zone che non erano strettamente riconosciute in campo Nato. Poi era iniziato un programma di ammodernamento di questi sensori che erano ancora quelli che ci avevano lasciato gli alleati e che, indipendentemente dalle automazioni o meno, erano di prestazioni piuttosto ridotte e quindi avevano bisogno di essere riammodernati.

In particolare, tutta la zona sud è risultata per molto tempo completamente scoperta.

Comunque, in quel periodo cui si riferisce la penetrazione del Mig libico noi avevamo un radar a Otranto e un radar a Siracusa e si tratta dei radar che più avrebbero dovuto vedere il Mig libico in base alla penetrazione che è stata effettuata.

L'*Overlap*, cioè la sovrapposizione tra le aree di copertura dei radar non era certamente ottimale perchè lasciava un corridoio piuttosto scoperto. Questa situazione era stata dai vari capi di Stato Maggiore già presentata in sede di Parlamento e nei confronti del Ministro, in tutte le conferenze che il capo aveva fatto nei vari istituti, presenti anche i

giornalisti, eccetera. Naturalmente il bilancio deve tener conto anche di esigenze nazionali, non solo quelle della Difesa, quindi fu ritenuto opportuno, molte volte, di operare dei tagli, per cui questo ammodernamento è stato ritardato.

Comunque, con la legge promozionale, fu autorizzato dal Parlamento l'acquisto di un certo numero di Argos 10 che erano dei radar che potevano svolgere bene la loro funzione.

In quel periodo l'Argos 10, per quanto ricordi io, stava a Marsala; quindi non stava nè a Otranto nè a Siracusa.

Quindi di questo velivolo libico è stato ricostruito il percorso proprio mediante la decifrazione delle indicazioni date dalla scatola nera. Questo velivolo si è diretto verso il territorio italiano proprio in corrispondenza di quel corridoio. Adesso perchè quello si sia diretto in Italia seguendo quel corridoio non lo so, perchè la persona è morta e può darsi che lo sapessero già, perchè le cose più o meno si fanno come può darsi che lui l'avesse imboccato apposta per non essere intercettato e rimandato indietro.

BOATO. Si trattava di un corridoio diritto?

FERRI. I radar hanno dei grafici di copertura che non sono esattamente dei cerchi ma sono un po' strani; non sono regolari.

PRESIDENTE. Sì, li hanno disegnati.

TOTH. Questo vuoto passava sulla Sila?

FERRI. Sì, in quella direzione là.

PRESIDENTE. Era tra la Sicilia e la Calabria.

ZAMBERLETTI. Il buco era sulla punta della Calabria.

PRESIDENTE. Sulla punta della Calabria, ma più sull'Aspromonte che sulla Sila.

FERRI. Non ho presente la cartina, ma voi avete visto le carte.

PRESIDENTE. Sì, la cartina c'è, però dobbiamo farlo anche disegnare esattamente ed acquisirlo ufficialmente questo «buco».

FERRI. Questo ammesso che lui abbia voluto espatriare dalla Libia, però sembra non sia così in seguito agli accertamenti fatti da un'apposita commissione d'inchiesta sull'incidente, una Commissione che per accordo bilaterale è stata una Commissione mista tra libici e italiani.

BOATO. Chi presiedeva la Commissione?

FERRI. Il generale Ferracuti.

BOATO. Dovremo sentire anche lui.

PRESIDENTE. Sì, è già agli atti.

FERRI. Allora era colonnello, vice comandante dello Stormo di Gioia del Colle.

In concomitanza con questo, per quanto ricordi, c'era un'esercitazione. È quindi probabile anche che gli operatori radar per questa confusione di velivoli, abbiano scambiato la provenienza di questo velivolo libico per una, invece, di quelli che partecipavano all'esercitazione.

In seguito a questo fatto qui, rimasti con un grande disappunto di fronte a quello che si era verificato, si è cercato di correre ai ripari. Un radar didattico - chiamiamolo così - che stava a Borgo Piave, credo, fu preso e messo come *gap filler*, sarebbe cioè un radar di minore capacità, eccetera, che però può, se non altro, da una certa distanza in poi, dare un certo contributo.

TEODORI. Può quindi riempire il «buco»?

FERRI. Sì, ma non nel senso completo, perchè si tratta di un radar di caratteristiche inferiori agli altri.

In seguito, poi, mandammo con una certa urgenza avanti un programma per l'acquisizione di alcuni radar mobili e ne è stato messo uno là, uno a Crotone, è stato fatto un certo schieramento per fare un po' da *gap filler*. Questo fu il rimedio che fu possibile trovare a questa inefficienza di avvistamento. Ho risposto alla sua domanda?

BELLOCCHIO. Per quanto riguarda certamente gli avvenimenti che si sono succeduti, la risposta è stata ampia. Quindi non fu fatta alcuna inchiesta amministrativa tranne quella congiunta con la Libia e quindi la causa di questa penetrazione fu addebitata essenzialmente alla mancanza di questi sensori, mi sembra di capire dalla sua risposta.

FERRI. Loro, gli operatori, non hanno visto niente, non l'hanno visto. Oppure, ripeto, può darsi che l'abbiano scambiato con qualcuno che apparteneva all'esercitazione.

Siccome esisteva una deficienza anche fisica, diciamo tecnica, era difficile attribuire la responsabilità all'uno o all'altro.

BELLOCCHIO. Su questo argomento c'è stata una riunione con il capo di Stato maggiore, con l'autorità politica, con i Servizi?

FERRI. So che il capo di Stato Maggiore parlò con il Ministro.

BELLOCCHIO. Lei non ha mai partecipato?

FERRI. No, io avevo contatti con il capo di Stato Maggiore.

BELLOCCHIO. E Bertolucci che cosa le riferì del colloquio con il Ministro?

FERRI. Mi disse che il Ministro era molto contrariato e che gli aveva detto di cercare di riparare alla situazione e che l'avrebbe appoggiato in eventuali rimedi che egli avesse individuato.

BELLOCCHIO. Lei che ha una lunga esperienza in materia, perchè è stato sottocapo di Stato Maggiore, ritiene normale che fra paesi non alleati, ma di interesse, si adottasse la prassi che è stata adottata per quanto riguarda la restituzione del relitto?

PRESIDENTE. L'onorevole Bellocchio si riferisce alla rapidità con cui è avvenuta la restituzione.

BELLOCCHIO. Non mi riferisco solo alla rapidità ma alla stessa restituzione del relitto. Infatti, quando accade un incidente, si restituisce il corpo, non il relitto.

FERRI. Io ricordo che la Libia richiese tutto, e il relitto e il cadavere.

BELLOCCHIO. È un caso unico?

FERRI. Ma la decisione «te lo do o non te lo do» non apparteneva allo Stato Maggiore.

BELLOCCHIO. Non sto parlando della decisione; sto dicendo, secondo la prassi e secondo la sua esperienza, lei ritiene che quando avvengono di questi incidenti, quando un aereo penetra nello spazio di un paese che non sia alleato, ma addirittura avversario, vi sia la restituzione da parte di questo paese dell'aereo? È o non è la prima volta che accade un fatto di questo genere?

FERRI. No, non durante il periodo in cui ero sottocapo, però sono capitati dei precedenti di velivoli, una volta anche un italiano...

BELLOCCHIO. Si trattava di velivoli militari o di velivoli civili?

FERRI. No, di velivoli militari. Si trattava di un velivolo militare italiano - adesso i particolari non li ricordo, ma il fatto certamente c'è - che atterrò in territorio... Ora la Libia non è che sia un paese dichiaratamente nemico.

BELLOCCHIO. Io ho detto d'interesse, non nemico.

Atterrò in un paese che era considerato nella ipotesi di conflitto anche di maggiore interesse della Libia e restituito all'Italia.

BELLOCCHIO. Ma il caso è diverso, se mi consente, una cosa è atterrare, e quindi il velivolo resta integro, una cosa invece è essere in presenza di un relitto; sono due cose ben diverse, come lei sa. Una cosa è se il velivolo è integro, quindi è giusto che la nazione a cui appartiene il velivolo faccia la richiesta al paese nel quale è atterrato. Qui invece siamo in una fattispecie diversa; siamo in presenza di un relitto, non di

un velivolo integro e sano, per cui si poteva chiedere la restituzione. Io le chiedo se è a sua conoscenza se analogo caso di relitto sia stato restituito in una analoga fattispecie, così come è accaduto al nostro paese?

FERRI. Non saprei. Comunque il relitto penso che abbia una importanza molto minore del velivolo intero.

BELLOCCHIO. Tornando alla fretta, generale, lei non ritiene che la fretta sia in contrasto con l'interesse che avevamo nell'ispezionare questo velivolo?

FERRI. Ho già detto che avevamo già guardato questo velivolo.

PRESIDENTE. Noi abbiamo anche decodificato la scatola nera.

FERRI. Sì, presso il reparto sperimentale di volo; poi la scatola nera l'abbiamo consegnata alla Commissione.

PRESIDENTE. Quindi i dati che nella scatola nera sono contenuti sulle quote di penetrazione di questo aereo - se era ad alta quota, a media quota o a bassa quota - noi li abbiamo letti dalla scatola nera?

FERRI. Sì, perchè dalla scatola nera questo si può dedurre.

PRESIDENTE. Quindi quando andremo a vedere se questo aereo è penetrato a bassa quota, per trovare i «buchi» reali nella penetrazione, o ad alta quota, dove poteva essere visto prima perchè dal tracciato si imbatte ad alta quota nel radar di Siracusa e poi in quello di Otranto, potremo verificare se dalla scatola nera risulta che nei valori di recepimento dei nostri radar a quota alta poteva essere visto.

FERRI. Sì, questo risulta dalla scatola nera.

ZAMBERLETTI. Dalla nostra documentazione ci sono tutti i tracciati rilevati dalla scatola nera.

PRESIDENTE. Ho domandato se dalla scatola nera risulta che l'aereo è penetrato sui 10.000 metri; risulta anche che era maggiormente visibile ai nostri radar che non se fosse penetrato a più bassa quota.

RASTRELLI. Risulta la quota in cui è penetrato?

FERRI. Non la ricordo.

BELLOCCHIO. Signor generale, in aggiunta alle domande che le ha fatto adesso il Presidente sulla quota, vorrei appagare alcune curiosità. Ricorda il tipo di *flight recorder* installato sul Mig libico, se registrasse anche la data del volo?

FERRI. Non è che non lo ricordo, non lo sapevo nemmeno allora. Hanno individuato il *flight recorder*; se fosse il tipo ATC 26 o un altro tipo non lo sapevo neanche allora e quindi non posso ricordare qualcosa che non sapevo neanche allora.

BELLOCCHIO. Quindi poi non ha avuto modo di accertarsene successivamente?

PRESIDENTE. Se portava la data, perchè ci hanno detto che in quelli più recenti la data compare, ma non sappiamo se ci sia nei nastri del 1980. Lei capisce perchè le facciamo questa domanda, perchè la data finora è affidata soltanto alle perizie mediche e ad altre testimonianze, però se avessimo trovato la data nella scatola nera non si sarebbe posto il problema.

BELLOCCHIO. Lei ha avuto notizie, generale, all'epoca del Mig libico, dato che c'era una nostra azienda che aveva una *joint venture* con il capitale libico, se vi sono state pressioni nel fare in modo che si arrivasse così repentinamente alla restituzione?

FERRI. Se ci sono state pressioni non sono state a livello di Stato Maggiore o a conoscenza mia, e penso anche del capo. Comunque a conoscenza mia senz'altro no. La pressione forse è stata costituita solo dalla richiesta del Governo libico, col quale forse in quel momento non si volevano esasperare i rapporti, e allora si è detto sì; magari a qualcun altro si sarebbe allungato il brodo. Non so. Comunque è stata una valutazione politica, non una valutazione nostra.

BELLOCCHIO. Vengo ad un altro campo di domande, generale, riguardanti il Sios. Stamattina lei ha ribadito il concetto secondo il quale il Sios ha compiti operativi e informativi. Vorrei anche qui appagare una sorta di curiosità, perchè poi, se questi sono i compiti, elementi del Sios si recarono a Bocca di Falco a controllare il materiale recuperato in mare del DC9.

FERRI. Credo di averlo spiegato stamattina.

BELLOCCHIO. Lo so, io le sto chiedendo perchè.

FERRI. Perchè gli ufficiali del II reparto sono particolarmente esperti nell'individuare caratteristiche di velivoli non italiani.

BELLOCCHIO. Qui stiamo parlando del DC9 di Ustica. Questa mattina lei, rispondendo al Presidente, generale, ha detto i compiti operativi ed informativi del Sios. Quindi da questa descrizione l'accertamento dovrebbe, a norma di quello che lei ha detto, esulare dai compiti del Sios, perchè si trattava di un aereo civile. Io le chiedo perchè in presenza di questa normativa che prescrive tassativamente i compiti informativi ed operativi è stato il Sios ad andare a controllare i resti del DC9.

FERRI. Questi due ufficiali, anzi un ufficiale e un sottufficiale, sono partiti un paio di giorni dopo, il 3 o il 4 luglio, quando potevano sussistere ancora dei dubbi circa collisioni non certo con velivoli italiani, perchè avevamo fatto gli accertamenti e avevamo visto che i radar ci avevano dato tutti risposte negative; però poteva essere che fra i relitti, così come è stato trovato il Drown a Messina, ci fossero dei piani di coda di un Mig. Chi era idoneo a riconoscere i piani di coda del Mig erano il colonnello Bompreszi e il colonnello Argiolas.

BELLOCCHIO. Lei è sicuro di questa data del 4 luglio?

FERRI. Sì, più o meno quella.

BELLOCCHIO. Poi il 5 c'è il provvedimento di sequestro da parte del magistrato e ciò vuol dire che il Sios è andato a controllare questa roba un giorno prima.

BOATO. Siccome lei sta rispondendo con molta franchezza, voglio rilevare che lei parla del 4 luglio perchè può darsi che ci fosse un altro aereo, mettiamo, Mig. Lei ha detto che già il 28 aveva acquisito la certezza che non c'era nessun altro aereo. Come fa a dire questo? È in contraddizione con quanto lei ha detto prima.

FERRI. Volevamo essere sicuri in tutti i campi. Se non lo avessimo fatto lei in questo momento mi potrebbe anche chiedere perchè non l'abbiamo fatto.

BOATO. Quello che stupisce non è che ve ne siate interessati, ma che si sia detto per tanto tempo di non esservene interessati.

BELLOCCHIO. Sempre rimanendo nel campo del Sios, generale, stamattina credo che da lei sia stato dato cenno di una lettera che il Sios ha poi inviato al giudice Santacroce il 23 dicembre 1980 con notizie che non erano di competenza del Sios, cioè che non c'erano esercitazioni, nè navi o velivoli della 6^a flotta.

Anche qui, io trovo anomalo questo fatto.

FERRI. È stata una conseguenza del colloquio tra il colonnello Gaudio e il giudice Santacroce, che glielo ha chiesto espressamente. Il giudice Santacroce è vivo.

BELLOCCHIO. So che è vivo, ma lo sto chiedendo a lei. Lei ha conosciuto il generale Giorgieri?

FERRI. Sì.

BELLOCCHIO. Ed ha mai avuto modo di parlare con il generale Giorgieri di questo avvenimento?

FERRI. No, di Ustica no.

PRESIDENTE. La domanda deriva dal fatto che Giorgieri era il vice di Rana nel 1980.

FERRI. Non mi sembra. Può darsi che Giorgieri facesse parte del Consiglio del Registro Aeronautico, con funzioni di consulente, ma non era il vice, perchè non era in forza a quell'ufficio. Non era dipendente di Rana.

BELLOCCHIO. Che non fosse dipendente di Rana è certo.

FERRI. Lui allora era capo di un reparto di Costarmaereo; era una persona di primo piano, peraltro professore universitario, al quale mi rivolsi - e questo dovrebbe risultare dagli atti degli allegati dell'inchiesta che svolgemmo a proposito del DC9 cosiddetto Morabito - ed egli mi compilò tutta una documentazione circa la propagazione del suono dalla quota in cui erano effettivamente avvenuti gli spari e le possibilità di poterli udire.

Solo su questo episodio il generale Giorgieri ha messo bocca.

BELLOCCHIO. Giorgieri era vicedirettore generale della Direzione Generale delle costruzioni, delle armi e delle dislocazioni spaziali. Quindi era un esperto anche di missili.

FERRI. Era un professore universitario molto bravo. Non so se sa che poi lo hanno ucciso: sembrava un'eminenza grigia degli armamenti ed era vero tutto l'opposto. È stato una vittima.

BELLOCCHIO. Su questa vicenda del Mig libico lei non ha mai scambiato idee con lui?

FERRI. No. Quando fu trovato il Drown, chiedemmo al Costarmaereo, tramite il mio caporeparto della logistica, una perizia sul pezzo ritrovato per l'individuazione. Il Costarmaereo fece l'inchiesta insieme alla Meteor e poi quest'ultima riconobbe che era un pezzo suo, e così via. Non so adesso se Giorgieri in persona prese parte a questa consulenza oppure se lo fecero i suoi ufficiali, che comunque contribuirono a quell'accertamento.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Teodori, vorrei chiedere un chiarimento su un'informazione. Lei ci ha detto questa mattina che i radar di Martina Franca erano cinque: Marsala, Licola, Siracusa, Otranto e Iacotenenti. Alcuni funzionavano automaticamente, altri con un meccanismo semiautomatico, altri ancora in fonetica-manuale. Poi lei ci ha detto anche che il radar di Marsala si può più raffinatamente chiamare semiautomatico. Però, in un rapporto che ci hanno inviato, vedo che la rete radio si distingue in centri radar principali, in *master* e in *reporting post*. Di questi cinque centri, quali erano i *master*?

FERRI. Adesso non glielo so dire con sicurezza.

PRESIDENTE. Marsala era un *master*?

FERRI. Credo di sì. Iacotenente quasi certamente sì e Licola certamente no. Questa classifica a un certo punto è stata abolita dalla Nato, perchè originariamente rientrava in quell'ambito. Non so se a quell'epoca esisteva ancora questa distinzione. I *reporting post* potevano dare solo delle indicazioni di avvistamento, che contribuivano a dare delle informazioni maggiori ai radar *master*, che erano quelli che però dirigevano le operazioni.

PRESIDENTE. Ma non è che, oltre i *master*, che potevano essere quelli di Marsala e di Iacotenente, possiamo mettere anche il centro radar Rcc (cioè *Control Reporting Center*), che non è *master* ma è sempre un radar principale? La relazione dice che i centri radar si dividono in tre tipi: centri radar principali, *master* (cioè *Control Reporting Center Master*), centri radar Crc (cioè *Control and Reporting Center*).

FERRI. I Crc possono fare la guida caccia.

PRESIDENTE. Marsala e Iacotenente potevano essere *master*?

FERRI. Iacotenente fa parte della cosiddetta catena...

PRESIDENTE. Le faccio questa domanda per sapere se, al di fuori di questi, c'erano dei *reporting post* che potevano essere d'aiuto nell'avvistamento ai *master*, oltre quei cinque prima citati.

FERRI. No, quel tipo di radar è stato adottato dopo. Il famoso radar mobile è stato installato a Crotona.

PRESIDENTE. Lei ha capito l'importanza della domanda? Nel 1980 avevamo solo quei cinque radar e non avevamo dei *reporting post* d'aiuto?

FERRI. No. Gli altri sono stati messi dopo.

PRESIDENTE. Quindi dopo abbiamo per così dire degli ausiliari.

FERRI. Sì, i cosiddetti «*gap filler*», che danno delle indicazioni per alcune aree.

TEODORI. Generale Ferri, anch'io come altri colleghi, prima di iniziare con le domande che le voglio fare, le do atto che la mia impressione, come quella di altri, è che lei stia dando una collaborazione alla Commissione su un registro diverso forse da altri che sono intervenuti, soprattutto in relazione alle cose di cui è stato direttamente protagonista e testimone in questi giorni.

Vorrei ora tornare un momento sulla questione, per noi nuova, almeno in questa sede, del fatto che il 28 giugno ci fu questa valuta-

zione, da parte di sottoposti del generale Melillo, dei *plotting* di Marsala e Licola.

FERRI. Sì, venne da me il generale Melillo...

TEODORI. Poi lei ha detto che tiraste il fiato quando vi accorgete che nessuno dei vostri era implicato.

FERRI. Sì, perchè quella era una nostra preoccupazione.

TEODORI. Questo è avvenuto nella mattina del 28 giugno?

FERRI. Sì.

TEODORI. Questo materiale è arrivato da Martina Franca attraverso quale via?

FERRI. Attraverso il Cop.

TEODORI. Ma mediante un fax non è possibile, perchè non c'erano! Come è arrivato: manualmente?

FERRI. Non lo so.

TEODORI. Tra l'incidente e la mattina del 28...

FERRI. Forse giunse per telescrivente, ma non ne sono sicuro.

TEODORI. Il rapporto tra i reparti era per telescrivente?

FERRI. Sì, perchè all'epoca non c'erano i fax.

PRESIDENTE. Però i rapporti per telescrivente tra i centri principali esistevano?

FERRI. Sì, certo.

TEODORI. Siccome lei ha detto che sicuramente voi vedeste questi plottaggi radar e che ci fu l'esclusione del coinvolgimento di un aereo del vostro reparto...

FERRI. C'è da precisare che li vedemmo con una certa ottica!

TEODORI. Certo, ma quello che vorrei chiederle è se ci fu nelle giornate immediatamente successive al 28 qualche riunione con il capo di Stato Maggiore, fra i generali ed i responsabili.

FERRI. No.

TEODORI. Cioè, non vi è stata alcuna riunione formale?

FERRI. No, si effettuarono degli incontri, parlavo ogni giorno con i miei capireparto, ma una riunione nel vero senso della parola per esaminare una cosa tutti insieme non la ricordo. Io ne ho parlato con il generale Bartolucci personalmente.

TEODORI. Chi erano in quel momento i generali, a livello di Stato maggiore?

FERRI. C'eravamo il generale Bartolucci e io, che ne ero il sottocapo; poi avevo i cinque reparti ed i tre uffici alle mie dipendenze. Il I reparto era comandato dal generale D'Antonio (si tratta dell'ordinamento e del personale), il II reparto (informativo) affidato al generale Tascio, il III reparto affidato al generale Melillo, che aveva sostituito il generale Nardini...

TEODORI. Quindi vi era un certo numero di generali. Lei, quindi ritiene, per scienza diretta o indiretta, che questi dati di conoscenza dei radar fossero portati a conoscenza di tutto lo Stato maggiore?

FERRI. Non di tutto: certamente a conoscenza di Melillo e mia, oltre che del generale Bartolucci, perchè eravamo i tre più interessati a sapere cosa era successo.

PRESIDENTE. Il generale Tascio non fu informato?

FERRI. Tascio ha avuto una parte più marginale.

TEODORI. Il generale Melillo venne prima da lei o andò prima dal generale Bartolucci?

FERRI. La prassi era che prima venisse da me e poi dal generale Bartolucci.

TEODORI. Può ricostruire esattamente cosa avvenne?

FERRI. Quello che ricordo! Ricordo appunto che venne da me il generale Melillo, in quanto avevamo chiesto e sollecitato dai nostri reparti notizie circa la nostra attività di volo. Il qualificato a risponderci era il generale Melillo e dopo un po' - non ricordo a che ora - egli venne e ci rassicurò del fatto che aveva avuto quelle informazioni. Lo aveva fatto prima telefonicamente e poi sono giunti i rapporti ufficiali che affermavano che nessuno velivolo nostro era andato distrutto, che oltretutto non vi era alcuna attività di volo, che anche dai *plotting* risultava che non vi era alcun nostro aereo in volo e quindi era da scartare l'eventuale ipotesi di scontro con un nostro velivolo.

TEODORI. Questa era già una valutazione!

FERRI. Ne erano a conoscenza ovviamente anche gli ufficiali del Cop, cioè i sottoposti del generale Melillo, ed anche il Capo di stato maggiore, ovviamente.

Non so se egli abbia visto fisicamente i *plotting* o se glielo abbiamo detto noi.

TEODORI. Lei può ricostruire chi fu che analizzò questi *plotting*?

FERRI. Presso il Cop hanno fatto un controllo delle posizioni ed hanno visto che non era interessato nessuno dei nostri velivoli e poi hanno fornito questi dati al generale Melillo.

TEODORI. Lei ha detto che non ricorda di averli esaminati per quanto riguarda il «buco».

FERRI. Io allora del famoso buco dei 4 minuti non ne sapevo nulla.

TEODORI. Ma probabilmente chi ha esaminato in quel momento questi dati alfanumerici si era reso conto, se c'era, del fatto che c'era un buco! La mia domanda vuole cioè sapere in quel momento, la mattina del 28 giugno, chi fu la persona che esaminò quel documento.

FERRI. Si trattava certamente di un collaboratore del generale Melillo che ne ha dato notizia a lui e poi lui è venuto a spiegarlo a me.

TEODORI. Questo a Roma, non a Martina Franca?

FERRI. A Roma. Poi non so se il generale Bartolucci abbia visionato direttamente il *plotting* oppure se glielo abbiamo riferito noi a voce perchè vi era un rapporto di fiducia.

TEODORI. Però ad un certo momento allo Stato maggiore si avvalorò l'ipotesi del buco di quattro minuti, che poi diventano dodici, con la Synadex, eccetera.

FERRI. Non credo che si avvalorino.

TEODORI. Adesso le spiego perchè. Lo avvalora proprio lei con una lettera ufficiale del 20 dicembre.

FERRI. La lettera al Gabinetto della Difesa?

TEODORI. Sì. Nella lettera del 20 dicembre si dice: «l'analisi del tracciamento radar effettuata dall'Aeronautica militare sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti. I tre Centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di tre miglia o, peggio, sarebbe entrato in collisione con il DC9; è inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal Centro di Marsala. È invece vero che detta registra-

zione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro). Ma proprio perchè l'interruzione è posteriore di ben quattro minuti al momento dell'incidente, tutti gli eventi ad esso riferiti risultano perfettamente registrati e vagliabili senza alcuna penalizzazione sui risultati delle analisi». Questa è la lettera che il 20 dicembre lo Stato Maggiore Aeronautica invia allo Stato Maggiore Difesa, a sua firma. È per questo che prima dicevo che ad un certo punto, non il 28 giugno ma successivamente, a livello di Stato Maggiore è venuto fuori il «buco». Anzi, non solo è venuta fuori questa ipotesi, ma la si avvalora, vera o presunta che fosse.

FERRI. Ci era stato così riferito dalla III Regione e dal III Roc.

TEODORI. Io le chiedevo quand'è che è nata questa convinzione.

FERRI. Parecchio tempo dopo l'incidente.

TEODORI. Lei non riesce a ricordare in quale sede?

FERRI. No, può darsi che sia nata dopo l'analisi che fu fatta a Borgo Piave a novembre. Può darsi che da Borgo Piava lo abbiano riferito alla III Regione. Questo non lo so dire. Vorrei però chiarire una cosa a proposito del «buco»: si tratta di un buco di registrazione, non di visione. È un po' come la televisione di casa: interrompendo una registrazione di un *film*, si ha un buco per il cambio del nastro, ma il *film* lo si può continuare a vedere.

TEODORI. Quindi nei nastri, se ci fossero gli originali, dovrebbe risultare?

FERRI. Dovrebbe risultare l'incidente fino a quattro minuti dopo, ed occorre tener conto del fatto che quattro minuti sono tanti.

TEODORI. Certo che sono tanti!

In tutta la documentazione cartacea che abbiamo, di diversa fonte, ci sono molte contraddizioni. Da una parte ad esempio si avvalora il «buco», mentre da un'altra parte addirittura si dice che la registrazione è avvenuta fino alle ore 21.04; da un'altra parte si dice che la Synadex è cominciata alle ore 21.00. Ci sono tante versioni da far credere che vi sia stata una manipolazione.

FERRI. L'ho letto anch'io sul giornale.

TEODORI. Abbiamo addirittura trovato dei documenti che sono rimasti nella cassaforte del III Roc fino al 1988 e che contengono le registrazioni delle telefonate dalle quali si desumono ancora altri elementi.

FERRI. Però adesso si stanno analizzando! Io non ne so nulla delle telefonate che hanno fatto. Vorrei però chiarire la faccenda delle

contraddizioni che non è un punto di mia conoscenza, ma una mia supposizione. È venuta fuori la faccenda del buco dalle 19.04 Z fino a dieci minuti dopo circa, anzi otto minuti di buco di registrazione. Però tutto il personale, che quando si effettua una esercitazione Synadex continua anche a fare il controllo, lo fa allo stesso modo di Licola cioè in fonetico-manuale, per cui dovevano guardare.

TEODORI. Ma è scomparso anche quello, lo sa?

TOTH. No, Licola c'è: dalle 19.04 alle 19.13 è segnato un aereo.

FERRI. No, non ha segnato niente, che io sappia. È scomparso che cosa? Quello è un fatto manuale.

TEODORI. Non c'è il registro, non c'è segnato niente.

PRESIDENTE. Generale, solo per sua informazione, noi non siamo ancora riusciti a rintracciare nè il DA1 nè quello che si chiama l'«ordinato» di Marsala e ci hanno spiegato che anche in presenza di una Synadex il centro di difesa aerea non viene mai oscurato.

TEODORI. È quello che stavo dicendo ora.

PRESIDENTE. Due *consolles* rimangono attive e, anche se rimangono attive solo per dieci, venti o trenta minuti, nel registro deve nascere un DA1 e un documento di certificazione. Di queste due cose non abbiamo nè i registri nè le documentazioni.

FERRI. Non lo so questo, però voglio dire che c'erano parecchie persone là dentro, chi fossero fossero; qualcheduno ha guardato e ha visto addirittura sparire la traccia del velivolo (io l'ho letto dai giornali, questo) e ha detto però anche che non c'era nessuno vicino: quindi, se lo riteniamo affidabile per una cosa, riteniamolo anche per il resto.

Comunque, rispondendo con un mio franco pensiero, onorevole Teodori, una manipolazione doveva coinvolgere centinaia di persone: di Licola, del III Roc, di Marsala, dello Stato Maggiore. Lei ha mai visto un segreto in Italia che, coinvolgendo centinaia di persone, fosse mantenuto?

LIPARI. Non proprio centinaia.

FERRI. Però ci avviciniamo. Inoltre, siamo militari ma siamo anche cittadini italiani, ci poteva essere anche mia figlia su quel velivolo, c'è anche un problema di coscienza: manipolare per difendere chi? Questo non si riesce a capire, insomma.

TEODORI. Generale, l'interrogativo noi ce lo poniamo perchè ci troviamo di fronte ad una serire molto estesa di punti oscuri, di contraddizioni, di manipolazioni che riguardano...

FERRI. Onorevole Teodori, se vuole la mia opinione personale per me sono cretinaggini fatte dalla gente che ha scritto in maniera sbagliata. Sapevano che l'esercitazione doveva cominciare alle 21, alle 19 Zulu, perchè così era nella predisposizione che era stata fatta sin da aprile, e hanno scritto quello, forse per paura di scrivere una cosa diversa da quella che era stata ordinata, non lo so. Secondo me sono più disfunzioni e sciocchezze fatte così, cose che poi, andando a guardare i cinque minuti, come giustamente fate voi, appaiono come delle contraddizioni sotto alle quali chissà cosa c'è: non so se è chiaro ciò che intendo dire.

LIPARI. Sarebbe chiaro se fosse per un solo centro, ma poi singolarmente si scopre che gli stessi quattro minuti mancano anche nelle registrazioni di Licola.

FERRI. Mancano otto minuti.

LIPARI. No: mancano quattro minuti dalle 21 alle 21.04.

FERRI. Ma l'aereo è caduto alle 21, se non sbaglio.

PRESIDENTE. È caduto alle 20, 59 minuti e 45 secondi.

FERRI. Ma un attimo prima di cadere ci deve essere un segno del lancio di questo famoso missile. Nè lo ha visto il centro di Roma.

PRESIDENTE. No, il centro di Roma non è vero. Generale, l'analisi sui tracciati di Ciampino...

FERRI. Lei parla dell'analisi sui tracciati, ma gli operatori perlomeno non hanno interpretato nessun segno...

LIPARI. In quel momento; però, a distanza poteva essere interpretata in relazione a corpi di aerei che poi attraversavano quel settore e quei quattro minuti risultavano scomparsi.

TEODORI. Andiamo avanti.

Lei sa, generale Ferri, che la perizia sui nastri di Ciampino è una perizia che dice che c'è una traccia che si avvicina e attraversa proprio in quel momento in cui cade...

FERRI. Però gli operatori di Ciampino non l'hanno vista come traccia, altrimenti...

TEODORI. Ma gli operatori di Ciampino (io rispondo con una tipica risposta che viene di solito data all'Aeronautica militare), cioè l'Aeronautica militare, dicono che loro erano attenti alle cose che li riguardavano e non vedevano altro. Gli operatori civili, immagino che fossero attenti ad altre cose.

FERRI. Ma loro non distinguono il civile dal militare, perchè non è detto che un velivolo corre un pericolo solo se c'è un velivolo militare che lo assalta o un missile. Potevano anche essere due velivoli civili che si scontravano fra loro. Quindi era loro dovere...

PRESIDENTE. Senta, generale, io le do atto che gli operatori di Ciampino (il colonnello, diciamo, Tizio) revisionando i nastri hanno sempre detto quello che è scritto; però lei deve ammettere che le perizie fatte dalla Commissione Luzzatti in America hanno portato a vedere altre cose. A questo punto non ci si affida ad una nostra valutazione: c'è una perizia di un organo peritale massiccio, del giudice Bucarelli, che si basa proprio sulla certezza, che è stato visto un caccia, tanto che oggi la superperizia chiede di vedere da dove è stato lanciato il missile, non se è stato lanciato un missile.

Per adesso noi dobbiamo prendere questi elementi per buoni; poi se le perizie cadono, cadranno anche altre ipotesi, però questo lei lo deve ammettere.

TEODORI. Ma il generale ci dice quello che sa, giustamente.

FERRI. Mi meraviglio che l'operatore civile non abbia detto niente, come hanno sempre detto. Loro dicono sempre di fare attenzione, per esempio perchè c'è a 40 miglia un traffico, a 20 gradi e a una certa quota; avvertono sempre tutti i velivoli civili: com'è che quella volta non hanno detto niente? Era loro responsabilità perchè, ripeto, non è detto che quella traccia loro sapevano che era di un velivolo militare o di un missile: si possono anche scontrare due velivoli civili, quindi loro per quello avvertono, per prevenire problemi.

TEODORI. Io vorrei tornare, generale, su questa famosa lettera del 20 dicembre 1980, perchè è una lettera molto importante...

FERRI. Che rispecchia quello che pensavamo e che sapevamo allora.

TEODORI. Dunque, ricostruiamo le cose. Il giorno 20 dicembre 1980 esce sul «Corriere della Sera» il seguente articolo: «Un episodio clamoroso e sconcertante emerge dalla vicenda del DC9 dell'Itavia caduto il 27 giugno scorso presso l'isola di Ustica. Il nastro con la registrazione delle tracce radar della postazione aeronautica di Marsala venne sostituito i quattro minuti dopo l'incidente che provocò la sciagura. Siccome nei giorni scorsi l'Itavia ha cercato di avvalorare, sulla base di dati tecnici, l'ipotesi che il velivolo venne abbattuto da un missile, si potrebbero rafforzare i sospetti di chi ritiene che nei disastri ci sia qualcosa da tenere nascosto. Sembra che la sostituzione del nastro abbia messo in allarme anche il titolare dell'inchiesta, giudice Santacroce. Recatosi alla base dell'Aeronautica presso Latina per fare decifrare i nastri radar di Marsala, scoprì strani particolari. Il DC9 in volo da Bologna a Palermo lasciò le ultime tracce sullo schermo radar 15 secondi prima delle 19» (cioè alle 20,59 e 45 in tempo reale) «4 minuti dopo il nastro venne sostituito e nella registrazione delle tracce

si venne a determinare un vuoto dalle 19 e 04 alle 19 e 12 (Zulu)». Quindi qui addirittura si parla di un «buco» non dalle 21 alle 21,04 ma dalle 21,04 alle 21,12.

BOATO. I famosi otto minuti.

TEODORI. Il famoso silenzio. «Il giudice si precipitò a Marsala» (siamo al dicembre 1980) «per interrogare gli addetti al radar, un maggiore, un capitano e due sottufficiali. Si sentì rispondere che il nastro era stato tolto per farci addestrare sopra alcuni allievi dell'Aeronautica». Questi sono dati del 20 dicembre 1980. Lo stesso giorno, probabilmente in seguito all'uscita di questa notizia...

FERRI. Generalmente, guardi, onorevole Teodori, se la data è del 20 dicembre l'articolo è stato preparato perlomeno il giorno prima.

TEODORI. Va bene, comunque probabilmente le cose sono andate nel seguente modo. Il giorno 19 sono uscite delle notizie Ansa con questa notizia che le ho letto; l'Aeronautica ha visto le notizie Ansa del giorno 19 dicembre e ha preparato la stessa sera questa lettera che firma lei, che è una lettera importante perchè dice: «La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature, sulle cause della dinamica dell'incidente, precedendo così, senza fondati dati di fatto, la risultanza dell'apposita Commissione di indagine del Ministero dei trasporti che, secondo la stessa stampa, è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile». Poi dice: «Allo scopo di dissipare i sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa, nonchè dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità in Parlamento, interessate alla vicenda, si ritiene doveroso precisare quanto segue: a) al momento dell'incidente nella zona non era in corso alcuna esercitazione di aerei, nazionale o Nato, nessun velivolo dell'Aeronautica militare si trovava in volo; non operavano nel mar Tirreno navi o velivoli della 5^a flotta Usa come dichiarato dal Cincosmaveur con il messaggio in allegato».

FERRI. Il comando navale americano.

TEODORI. «Sul poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività. L'analisi del tracciamento radar effettuata dall'Aeronautica militare sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti. I tre centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di 3 miglia, o peggio, sarebbe entrato in collisione col DC9.

c) È inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi ad una registrazione su nastro delle tracce radar rilevate dal centro di Marsala. È invece vero che detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente, interruzione e registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro; ma proprio perchè l'interruzione è posteriore di ben 4 minuti al momento dell'incidente, tutti gli eventi ad essa riferiti risultano perfettamente registrati e vagliabili senza alcuna penalizzazione sui risultati dell'analisi.

d) Nella zona di Ustica ed alla quota di volo del DC9, al momento dell'incidente il vento, secondo i dati forniti dal servizio meteorologico, aveva un'intensità di circa 100 nodi e proveniva da ovest, perpendicolarmente alla rotta del velivolo. Questi dati indicano che dopo l'incidente i resti del DC9 sono stati sicuramente trasportati dal vento verso est. È invece molto opinabile l'affermazione che ciò sia avvenuto a causa dell'impatto con un missile, considerato che la traccia radar del DC9, alla scala dello schermo radar, corrisponde ad una macchia delle dimensioni di 200-500 metri; di conseguenza lo spostamento del DC9 per urto con un missile od oggetto volante di analoghe dimensioni sarebbe impercettibile sugli schermi radar e difficilmente rilevabile.

e) In merito poi al relitto trovato in data 20 settembre...» eccetera.

Poi termina: «Quanto sopra si porta a conoscenza di codesto Stato Maggiore sottolineando ancora una volta che, allo stato delle indagini, ogni notizia diffusa o ipotesi formulata in materia è quanto meno arbitraria e fuorviante. Pertanto, qualora la Difesa fosse chiamata a fornire elementi o chiarimenti di qualsiasi genere, si suggerisce di attenersi strettamente ai fatti accertati, divulgando al massimo quanto riportato nel presente documento e rinviando ogni altra osservazione o spiegazione alle conclusioni dell'inchiesta».

Generale Ferri, perchè questa lettera è importante? Questa lettera è importante, perchè in realtà dà una versione da parte dell'Aeronautica militare su tutti i punti controversi. Non riporta dei fatti, ma dà delle pesantissime interpretazioni. Non soltanto dà pesantissime interpretazioni, ma dice: «qualsiasi cosa chiunque dica, nell'ambito della difesa, si attenga strettamente a questa versione delle cose», nonostante che già una serie di elementi di fatto acquisiti ad altre perizie avessero indicato cose diverse. Le dico ancora qualcosa di più.

FERRI. Le perizie ancora non si sapevano: nemmeno gli esiti della Luzzatti. Infatti io richiesi, nella lettera analoga che feci al Gabinetto del Ministro, credo che ci sia qualcosa di più in cui chiedevo se si poteva sapere qualche cosa. Mi dissi che tutti lo sanno, tutti ne parlano al di fuori, ma noi...

TEODORI. Io le dico ancora qualche cosa di più. Le dico che i tre punti su cui è formulata questa lettera sono i tre punti su cui è intervenuto il Sios. Dico questo perchè il Sios è intervenuto sui radar di Marsala e di Martina Franca (ed è uno di questi punti), analisi del tracciamento radar. Il secondo punto è dove sono caduti i resti. Si ricorda, generale Ferri, che lei ha detto nella deposizione di questa

mattina che uno dei documenti del Sios, transitati attraverso lei per il Ministro della difesa, era la mappa dei relitti e dei resti del DC9 (che è un punto di questa lettera)? Il terzo punto è l'analisi dei ritrovamenti nelle acque di Messina (altro punto su cui è intervenuto il Sios).

FERRI. Nelle acque di Messina? Il Sios non è intervenuto in quello... è intervenuto Costarmaereo. Il Sios no.

TEODORI. Mi pare di sì. Comunque, generale, le chiedo di aiutarci a capire come sia nata questa lettera all'interno dello Stato Maggiore. Lei l'ha redatta materialmente; chi è che l'ha pensata? Perché questa è una versione della verità dei fatti che l'Aeronautica dà e su cui poi si terrà strettamente per tutti gli anni successivi. Tanto è vero, come ricordava prima il collega Boato, che questo foraggio o velina viene riproposto tantissime volte, fino al 1988. Fino al 1988 la fotocopia di questa velina è quella che circola dappertutto, quando qualcuno chiede qualcosa. Allora, siccome qui sono contenute delle cose che perlomeno sono molto controverse e siccome ci è stato sempre detto che l'Aeronautica si è limitata a svolgere delle questioni tecniche, ma mai a dare una interpretazione sua (perché non spettava a lei dare una interpretazione), mentre queste sono delle interpretazioni...

FERRI. No.

TEODORI. Sì, quando si dice che non è vero che è un missile, non è vero questo, non è vero quest'altro, sono delle interpretazioni o almeno...

FERRI. È una forma di difesa contro gli attacchi della stampa da tutte le parti.

TEODORI. Perché dice che la stampa attaccava l'Aeronautica militare? La stampa avanzava delle ipotesi in base a dei dati circolanti. Io le chiedo facendo appello alla sua gentilezza, perché lei oggi ha molto collaborato, come nasce e dove nasce e...

FERRI. Se mi dice il protocollo io le posso dire...

TEODORI. Chi è che l'ha scritta e quale concerto c'è stato; attraverso quale cosa, dal 28 giugno al 20 dicembre, si arriva a formulare questa velina? Se lei ci può dire tutto ciò per farci capire.

FERRI. A chi è indirizzata?

TEODORI. È indirizzata allo Stato Maggiore Difesa. Poi faremo il passo successivo, che anche quello è molto interessante. La mia domanda è...

FERRI. Mi può dare il protocollo?

TEODORI. Il protocollo è SMA/341 3° reparto 03489/G53-1/4.

FERRI. La lettera è stata redatta dal 3° reparto e sulla base di questa campagna stampa che si era scatenata...

TEODORI. La campagna di stampa è soltanto un articolino...

FERRI. No, c'erano state anche cose prima. C'erano state - non la denuncia - delle illazioni che dicevano che l'Aeronautica aveva manipolato, che dicevano: «sarà stato un aereo dell'Aeronautica!». Adesso non so se anche per sollecitazione telefonica da parte dello Stato Maggiore Difesa e del Gabinetto del Ministro (che diceva «Aeronautica ti attaccano, mi vuoi dire qualche cosa». Comunque, o sollecitato o di iniziativa), allora si ritenne di dover...

TEODORI. Sollecitati dallo Stato Maggiore Difesa o dal Ministro, lei dice?

FERRI. Preoccupati di tutte queste voci che andavano in giro, abbiamo fatto questa lettera. Nella lettera non si fanno delle ipotesi.

TEODORI. Questo no, generale.

FERRI. Si dicono dei dati di fatto. Dicono che è stato possibile un aereo italiano? Non ce ne erano in volo. Dicono che è stato forse un aeroplano alleato? Non ce n'erano in volo. Dicono che c'è stato un buco? Sì, ammettiamo che c'è stato un buco di registrazione, però è cominciato ben 4 minuti (lei poi ha detto addirittura più di 4 minuti perchè l'aereo è stato abbattuto qualche minuto prima delle 19...

BOATO. 15 secondi prima.

FERRI. Che è un bel tempo, che è molto lungo. Sì c'è stato un buco ed è stato dovuto a questo. Quindi, questi sono i fatti, per favore non diamo interpretazioni diverse da quelle che sono i fatti. Atteniamoci per ora ai fatti in attesa delle decisioni delle varie Commissioni.

A me sembra che sia abbastanza corretta e giusta come presa di posizione delle Forze armate che si vedono attaccate da tutte le parti.

TEODORI. No, non attaccate da tutte le parti; non ho la rassegna stampa di quel periodo, ma immagino che si avanzassero delle ipotesi sulla base di elementi che circolavano.

BOATO. Anche l'articolo del «Corriere» non è che dicesse delle fesserie, bensì la verità. Comunque domando scusa di questa mia interruzione.

TEODORI. Voglio dire, dunque, che la velina lei l'ha firmata con la sua responsabilità istituzionale. Quindi la paternità...

FERRI. Del III Reparto.

TEODORI. Nel III Reparto c'è qualche specialista di pubbliche relazioni.

FERRI. Io non rifiuto quello che mi ha proposto il mio collaboratore.

TEODORI. Certo, altrimenti non l'avrebbe firmato. Sto cercando di capire attraverso quale processo...

FERRI. È stato il III Reparto operazioni, il generale Melillo, che è sostanzialmente il relatore della lettera.

PRESIDENTE. Quindi dà una versione ufficiale dell'Aeronautica.

TEODORI. Quindi, dal 28 giugno al 20 dicembre ci sono state delle riunioni, anche informali, intorno a Ustica?

FERRI. Ho già detto prima rispondendo ad una domanda, che non ricordo ci siano state riunioni collegiali. Non ci sono state riunioni per decidere che cosa si doveva fare o che cosa non si doveva fare.

TEODORI. Il passo successivo è che il 23 dicembre la stessa lettera viene mandata al sostituto procuratore del Tribunale di Roma, Giorgio Santacroce, questa volta non a firma sua ma a firma del generale Tascio, Sios; però, da questa lettera si toglie l'ultima parte, cioè la raccomandazione di attenersi strettamente.

FERRI. Sì, perchè non c'entrava, perchè lui era proprio designato a fare l'indagine.

TEODORI. Adesso vorrei capire bene se lei mi può ricostruire come mai questa lettera viene indirizzata al dottor Santacroce.

RASTRELLI. Sì, quella lettera è successiva.

TEODORI. Di tre giorni. Lei stamattina ha detto che c'erano stati dei contatti fra il Sios e Santacroce.

FERRI. Con Gaudio o anche Tascio, non lo ricordo, e Santacroce aveva detto in una conversazione...

TEODORI. Lei ci può ricostruire i contatti fra Santacroce e l'Aeronautica, in tutte le sue parti, in quel periodo?

FERRI. Posso dire principalmente quello che ha riguardato me e quello di cui sono a conoscenza, di cui una è l'origine di questa lettera.

TEODORI. Lei prima la datava in gennaio, mentre è del 23 dicembre.

FERRI. Posso parlare di questa perchè so l'origine, perchè mi fu detta dal II Reparto l'origine di questa lettera: era stata sollecitata dallo stesso dottor Santacroce.

TEODORI. Era stata sollecitata a lei?

FERRI. No, non so se nel colloquio avuto con Gaudio o con Tascio.

TEODORI. Ma questo colloquio, preso per iniziativa di chi?

FERRI. Evidentemente è stato Santacroce a chiamarli.

TEODORI. Cioè il sostituto procuratore del tribunale penale di Roma prende contatto con il Sios?

FERRI. Penso di sì.

TEODORI. Quindi non prende contatto con lo Stato maggiore.

FERRI. Le ho detto che ci ho parlato anche per telefono.

TEODORI. Io vorrei capire: il contatto con il Sios gli viene dato da lei o lo prende direttamente Santacroce?

FERRI. Da me no.

TEODORI. Quindi si presume che l'abbia preso direttamente.

FERRI. Non l'ho detto io di andare da Santacroce con una richiesta che lui ci vada; evidentemente Santacroce ha saputo qualche cosa e voleva sapere dal Sios qualcosa in più e si è chiamato qualcuno. Sono andati lì; Gaudio avrà detto le cose che sapevamo. A me è stato presentato sotto questa forma qui. Santacroce sembra abbia detto: «Perchè le andate a dire alla Difesa, le andate a dire al Ministro, e a me che mi interessa di più di queste cose non le dite?». Allora sono ritornati e mi hanno chiesto: «Possiamo dire quelle stesse cose a Santacroce?».

TEODORI. Cioè fatemi sapere non i fatti ma la vostra versione.

PRESIDENTE. Cioè fate sapere anche a me quello che avete detto ad altre fonti.

TEODORI. Lei mi corregga, generale, se sto dicendo una cosa non corretta: mi pare che il giudice Santacroce aveva un rapporto istituzionale con lo Stato maggiore che passava attraverso il generale Ferri e poi aveva un rapporto informale che non gli era stato delegato dal generale Ferri ma che aveva assunto...

FERRI. Onorevole, lo ha letto lei poco fa, che Santacroce ad un certo punto è andato a Marsala ad interrogare la gente. Io non lo sapevo nemmeno.

TEODORI. Ed aveva un suo rapporto con il capo del Sios.

FERRI. Addirittura con quelli di Marsala, perchè lo ha detto lei che è andato a Marsala.

TEODORI. Quello che mi interessa è se avesse un rapporto con il Sios.

FERRI. Certamente il colonnello Gaudio potrà spiegare bene perchè andò da Santacroce, chi l'ha chiamato, come è andata la faccenda.

TEODORI. Per quanto è a sua conoscenza questi rapporti tra la magistratura, il dottor Santacroce e il Sios, attraverso Gaudio, datano da quando?

FERRI. Da dopo che Santacroce certamente ha avuto i nastri, ha fatto i sequestri, ha cominciato effettivamente ad entrare nel personaggio.

TEODORI. Cioè da agosto.

FERRI. No, da ottobre.

TEODORI. Il 16 luglio ha ordinato il sequestro.

FERRI. Sì, ma i nastri famosi...

TEODORI. Rimangono bloccati fino al 3 ottobre perchè c'è un problema di presunto nulla osta.

FERRI. Benchè sia stato detto con molta chiarezza al giudice Santacroce: questi sono i nastri, fanne quello che vuoi...

TEODORI. Sì, questo risulta agli atti.

A lei risulta che ci siano stati ulteriormente, successivamente a questa lettera del dicembre 1980, dei rapporti diretti tra Sios e autorità giudiziaria?

FERRI. Credo di no, comunque non lo ricordo.

PRESIDENTE. Ma dopo, quando Santacroce ha questa lettera, pochi giorni dopo incrimina il Presidente dell'Itavia per notizia falsa e tendenziosa.

TEODORI. È questo quello che assume. Vede quanto poco innocua è questa lettera, che sulla base di questa lettera, sulla base di questa verità costruita dall'Aeronautica...

FERRI. Chiedo scusa, ma non è costruita dall'Aeronautica.

TEODORI. Parliamo allora di versione dell'Aeronautica. Ma sulla base di questa lettera il magistrato che ha un rapporto speciale con il Sios...

PRESIDENTE. Non si deve parlare di un rapporto speciale.

TEODORI. ...ha un rapporto non delegato dallo Stato maggiore, ha un rapporto diretto con il Sios...

FERRI. Come gli spetta di avere.

TEODORI. No, non gli spetta di avere un rapporto con il Sios.

FERRI. Lui può interrogare chiunque.

TEODORI. Sì, ma soltanto interrogare.

FERRI. Quindi, ha chiamato Gaudio.

PRESIDENTE. Il magistrato non deve avere rapporti istituzionali con nessuno. Sto dicendo che non possiamo dire che ha rapporti istituzionali o privilegiati, perchè li può avere a vario titolo con tutti. Può interrogare tutti.

TEODORI. Signor Presidente io vorrei si accertasse se i rapporti con il colonnello Gaudio o con il generale Tascio sono verbalizzati nella istruttoria del sostituto procuratore Santacroce, perchè se sono verbalizzati mi pare che siamo in piena regola; se non sono verbalizzati mi sembra che qualcosa, anche nel rapporto tra magistratura e Servizi, non funzioni.

FERRI. Posso assicurare che è stato più che corretto il nostro rapporto: tutto quello che ci ha chiesto gli abbiamo dato.

TEODORI. Generale, io sto parlando adesso di un'altra cosa.

Adesso vorrei chiederle una cosa relativa al Mig libico. La questione relativa al Mig libico, di cui lei giustamente ha detto in precedenza che è stata una vicenda in cui il Sios istituzionalmente ha avuto una parte rilevante, sia pur breve, in quanto era il padrone della situazione, o il protagonista dell'operatività...

FERRI. Come attività dello Stato Maggiore è stato quello più interessato.

TEODORI. Lei conosce nulla del problema di fotografie difforme che sono circolate? Ha circolato una fotografia del pilota immerso nel sangue e sembra che questa fotografia sia stata fornita dal Sios o dall'Aeronautica.

FERRI. Non ricordo di aver mai visto fotografie. Può darsi che qualcuno abbia fatto delle fotografie, però io non ho mai visto fotografie nè ricordo che Tascio mi abbia parlato di fotografie. Mi ha fatto vedere delle altre cose, ma non erano delle fotografie.

TEODORI. Lei ricorda, se ha avuto modo di scambiare delle idee o le è stato riferito da parte di Tascio, qualcosa di relativo alle due versioni contrastanti della perizia? Infatti c'è una perizia e una revisione della perizia.

FERRI. Il generale Tascio non mi ha mai parlato della seconda perizia. Io della seconda perizia ho appreso guardando «Telefono giallo», perchè non lo sapevo e pensai, assistendo alla trasmissione, perchè non chiamavano i medici e li mettevano a confronto, perchè essi dicevano cose diverse. Poi ho letto sulla stampa, quando già stavo in pensione, la sentenza del giudice di Crotone che afferma che la seconda perizia è completamente falsa.

PRESIDENTE. Non risulta, quindi non possono dichiararla nè falsa nè vera. La sentenza di cui lei parla dà dei giudizi ancora più pesanti, però non dice che è falsa una perizia che il giudice non è mai riuscito a trovare. È falsa la versione di chi diceva che c'era una seconda perizia.

TEODORI. Le voglio proporre un'altra questione come puro scenario e avere a tal proposito il suo parere. Il problema del Mig libico è il problema della datazione; non ci sono testimoni della sua caduta. C'è solo una testimone, una contadina, la quale ha visto un fuoco che era molto distante, 150-200 metri, dal luogo in cui sono stati ritrovati i reperti, e non ha visto nient'altro: un aereo basso e un fuoco. Questa è l'unica testimonianza che esiste. A suo avviso, una messa in scena di un aereo che passa e getta qualcosa che crea un fuoco per cambiare la datazione è una cosa possibile? Che cosa ne pensa?

FERRI. Io non so se dalla scatola nera figura o no la data; nel caso non figurasse la data, questo aereo sarebbe caduto prima e gettando qualcosa di incendiario dal velivolo si sarebbe fatto credere che era caduto in quel momento, ingannando la contadina?

TEODORI. Che è l'unica testimone che esiste e che da molta distanza ha visto solamente questo fuoco; vi è poi il corpo in putrefazione che è l'altro elemento molto attendibile. All'interno dell'aeronautica si è mai parlato del problema del Mig libico?

FERRI. Noi non abbiamo mai dubitato che l'aereo fosse caduto quel giorno, come risulta da un telegramma dei carabinieri (nel quale

caso i famosi 100 complici diventano 150). Una volta sarà pure caduto questo aereo! Se non è caduto il 18 è caduto in una altra data. I carabinieri sono forse l'istituzione italiana più fedele. Se fosse caduto in un altro giorno si sarebbe saputo che il velivolo era caduto, qualche altro lo avrebbe visto, i carabinieri lo avrebbero saputo. Invece i carabinieri dicono che quel giorno era caduto un velivolo in quel punto. Tutte queste complicità, onorevole, si moltiplicano; e poi per quale ragione? perchè in ogni indagine ci sono dei motivi per capire chi può essere stato e chi ne ha tratto benefici.

PRESIDENTE. C'è stato certamente un tentativo di abbinare le date, questo lo sa perfettamente anche lei.

FERRI. L'onorevole mi ha chiesto un'opinione; la mia opinione è che l'aereo è caduto il giorno 18.

BELLOCCHIO. Mentre risultano interrogati dal magistrato i generali Pisano, Ferri, e via discorrendo, non risultano mai interrogati nè Gaudio, nè Tascio.

FERRI. Io sono stato interrogato da Bucarelli, da Santacroce mai.

TEODORI. Questo risponde a quanto dicevamo prima che i rapporti tra il magistrato e il servizio segreto sono rapporti, chiamiamoli extraistituzionali, speciali, non giustificabili sotto nessun aspetto.

FERRI. Ci può essere una testimonianza formale, come la mia attuale, quindi che prevede un rapporto; ci può essere una testimonianza verbale non formale...

PRESIDENTE. Questo punto non lo possiamo proprio affrontare e non è cosa che riguarda lei, tanto più che non lo sappiamo bene neanche noi che tipo di rapporto si tratta.

TEODORI. Ultima domanda. Esisteva all'epoca all'interno della Aeronautica militare una corrente che si potrebbe definire filolibica, o almeno che aveva dei rapporti con la Libia per scambi di informazioni, di dati, di attrezzature, insomma per rapporti, visto che all'interno delle strutture militari certamente esiste chi è più vicino ad una parte chi più ad un'altra. Che cosa lei ci sa dire a tal proposito, sapendo benissimo che non si tratta di cose formali, ma al limite anche di sensazioni?

FERRI. Al livello dei fatti che risultano a me e al livello delle mie sensazioni, la risposta è no, non c'era nessuna parte filolibica, come in genere siamo abbastanza neutrali riguardo a determinate ideologie o simpatie per una nazione o per l'altra. La pace fa più piacere a noi che a voi e abbiamo cercato sempre di fare il nostro dovere per quanto era in nostra capacità con la massima buona fede.

Che ci siano state delle pressioni da parte di qualcuno, posso dire che a mia conoscenza non c'è stato niente, nè una sensazione a

riguardo. Non mi ricordo quando - se prima o dopo - alcuni piloti furono reclutati e questo me lo ricordo perchè ci ha dato anche fastidio.

TEODORI. Le posso ricordare io che il punto d'appoggio di questo reclutamento era l'Aerobrigata di Pisa, nel momento in cui comandante era il generale Tascio, prima che egli passasse al Sios.

FERRI. A me non risulta che a Pisa ci fosse questa forma di reclutamento.

TEODORI. Questo glielo dico io.

FERRI. Io so che c'era una società italiana, collegata ad una casa costruttrice di piccoli velivoli, che reclutava questa gente...

TEODORI. Che reclutava per la Libia.

PRESIDENTE. E provocava dimissioni anche nelle forze aeronautiche.

TEODORI. Nell'Aerobrigata di Pisa l'ufficio del comando era utilizzato per reperire personale di supporto dell'azienda aeronautica che faceva esportazioni in Libia: l'Aeritalia per la commessa dei venti G22 e la SIAI Marchetti per la commessa di 250 SF 260. Ottanta furono venduti e 170 furono assemblati per la Libia.

TOTH. Qual è la fonte di queste sue affermazioni?

TEODORI. È la mia personale. Sono mie informazioni.

PRESIDENTE. Prima di aprire la busta che ci è pervenuta, vorrei mettere a verbale alcune affermazioni che di volta in volta appaiono confermate.

Il quinto reparto fu comandato dal generale Mangani, che proveniva dal 3° Roc?

FERRI. Sì, il quinto reparto era quello delle relazioni esterne.

BOATO. Ufficialmente si occupava degli affari generali.

PRESIDENTE. Abbiamo domandato al generale Mangani se, dopo la sua uscita dal 3° Roc, cioè da Martina Franca, egli si sia mai più occupato di Ustica e lui ci ha risposto con un secco diniego. Nella documentazione che ci è stata inviata dai vari reparti risulta che il generale Mangani, in un periodo in cui lei era ancora il suo superiore (nel 1983, e il generale Mangani era andato nel 1982), si è occupato di vari problemi di Ustica, compresa quella trasmissione della Bbc che ebbe poi molta importanza.

FERRI. Era un compito di sua pertinenza.

PRESIDENTE. Lei sa se questo quinto reparto si sia ancora occupato, negli anni, di Ustica? È strano che ci si dica «non me ne sono più occupato» e poi dalle carte risulta diversamente.

FERRI. Rientrava nelle sue competenze.

BOATO. Il problema è che ce lo ha negato.

PRESIDENTE. Ed infatti io metto a verbale un punto che poi dovremo far rilevare.

Ci è giunta in questo momento la busta, senza adoperare i carabinieri, la Guardia di finanza o altro. Questa mattina abbiamo chiesto allo Stato Maggiore dell'Aeronautica alcune informazioni e ci viene risposto: «Illustre Presidente, faccio riferimento alla sua richiesta avanzatami con il foglio 829 datato 27 ottobre 1989. Le accludo copia del messaggio con il quale il 3° Roc di Martina Franca ha trasmesso allo Sma gli avvistamenti radar effettuati il giorno precedente, 27 giugno 1980, dai radar di Ferrara, Licola e Marsala nella zona del velivolo DC9 Itavia precipitato». Faccio notare che viene citato anche il radar di Ferrara. La lettera prosegue: «Le accludo altresì una descrizione sintetica delle tracce relative agli avvistamenti sopracitati dai radar di Licola e Marsala (allegato 1) e il tracciamento, su carta geografica, delle tracce anzidette, per ognuna delle quali è indicata la posizione relativa al percorso del DC9. Più precisamente: nell'allegato 2 è riportato il percorso del DC9 indicato come 3^a traccia nel plottaggio di Licola e come la traccia nel plottaggio di Marsala; nell'allegato 3 il percorso del DC9 quello della 1^a traccia indicata nel plottaggio di Licola che, a detta del Roc, corrisponde con la 2^a traccia indicata nel plottaggio di Marsala; nell'allegato 4 il percorso del DC9 quello della 2^a traccia indicata nel plottaggio di Licola; nell'allegato 5 il percorso del DC9 e quello della 2^a traccia indicato nel plottaggio di Marsala». La firma è del generale Pisano.

Le chiedo, generale Ferri: questo è il documento che le fu trasmesso e di cui ci ha parlato? Esso porta le date che sono state indicate e gli allegati sono documenti che esamineremo. La lettera la acquisiamo agli atti e l'altra parte direi che è aggiuntiva rispetto alla nostra richiesta, ma la esamineremo. Vorrei chiedere al generale Ferri di rispondere alla mia domanda.

FERRI. La data che risulta è il 28 e questo è il foglio di cui ho parlato.

PRESIDENTE. Allora, il generale conferma che questo è il foglio di cui ha parlato, che verrà messo agli atti. A nome della Commissione ringrazio il generale Pisano che ha risposto con prontezza.

BOATO. Ha fatto il suo dovere.

PRESIDENTE. Ma io lo ringrazio.

TOTH. Vorrei porre quattro domande.

La prima è la seguente. Le notifiche del provvedimento di sequestro del dottor Santacroce sono giunte, a quanto risulta, all'Itav, all'Eur di Roma, il 20 o 21 luglio 1980. Ne furono informati i comandi interessati dal sequestro, dato che questo riguardava tutto il materiale? Ne furono informati immediatamente, ad esempio, Martina Franca, eccetera? E come furono informati? Con dei telegrammi o trasmettendo integralmente il provvedimento di sequestro?

FERRI. Lo Stato Maggiore non era il destinatario principale della notifica. che io ricordi, fu l'Itav a dire allora di inviarle tutto il materiale, tranne quello che non si poteva spostare, e che al resto avrebbe pensato lei. Però la lettera precedente, se non sbaglio, è stata inviata il 21 con i carabinieri e poi il 22 è stata ritirata la notifica. Ho risposto alla sua domanda?

TOTH. Sì. Vorrei anche sapere, ad esempio, come è stato informato il centro di Martina Franca.

FERRI. Lo ha fatto l'Itav, non lo Stato Maggiore.

TOTH. In secondo luogo, siccome qui si è molto parlato da parte di alcuni colleghi, ed è stato anche riportato dalla stampa, dell'aeroporto di San Pancrazio nel Salento, sono state elaborate alcune ipotesi romanzesche che tuttavia noi dobbiamo valutare. Per quanto riguarda l'epoca del suo comando, l'aeroporto di San Pancrazio era in qualche modo funzionante? Poteva essere praticato non da un elicottero, che può andare dove vuole, ma da un aereo da caccia o da un ricognitore, che hanno bisogno di strumentazione e di una pista in buono stato? Oppure, quando lei era comandante, quell'aeroporto era assolutamente inutilizzabile da un aereo da caccia o da un ricognitore?

FERRI. L'aeroporto di San Pancrazio non era assolutamente utilizzabile. Adesso non so dirle se eravamo sul punto di farlo o se era già stato fatto, ma era nostra intenzione passarlo al demanio statale perchè non ci serviva più.

TOTH. Quindi lei esclude che, all'epoca dei fatti, poteva essere utilizzato da un apparecchio moderno o da un jet.

BOATO. È stato ripristinato nel 1979.

FERRI. Non lo ricordo. Però si può accertare e chiedere alla direzione demanio la situazione dell'aeroporto di San Pancrazio all'epoca.

TOTH. Le altre due domande, e su questo richiamo l'attenzione del Presidente, riguardano documenti coperti dal segreto istruttorio e pertanto chiedo l'esclusione del circuito.

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

...Omissis...

ZAMBERLETTI. Generale Ferri mi scusi se abuserò della sua pazienza, ma vorrei capire qualcosa su alcuni fatti che sono agli atti della Commissione. Lei ha detto molto opportunamente - ed è stata una notizia importante - che subito dopo la vicenda, non so quanti giorni dopo, lei si è procurato i tracciati radar, attraverso il 3° Roc di Licola e di Marsala, per valutare - siamo ancora nell'ipotesi della collisione - le tracce che attraversavano il basso Tirreno per un esame di quanto avvenuto nelle vicinanze del DC9.

Contemporaneamente uno dei suoi reparti, il secondo che aveva dipendenza strategico-funzionale anche dal Sismi, riceve dal Sismi la stessa richiesta. Cioè, probabilmente quasi in coincidenza con il dialogo che si verifica con il ministro Formica e con il ministro Lagorio - non so se informato da quest'ultimo - il Sismi si preoccupa perchè si cominciano a fare ipotesi diverse dall'incidente o dal guasto strutturale e chiede al Sios la lettura di questi tracciati. Si procura quindi il tabulato delle tracce, sotto forma numerica, di Licola e di Marsala attraverso il 3° Roc e poi, siccome il tabulato è sotto forma numerica, non essendovi presso il Sismi esperti, chiede al Sios di tradurlo, di metterlo su carta e di fare un tabulato. Credo che si giunga in tal modo sempre allo stesso tabulato. Cioè al Sismi arriva lo stesso tabulato - credo - che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica per suo giusto scrupolo esamina.

Ebbene questo tabulato (avevamo già un tabulato del genere che non è il vostro, cioè quello che ci è stato mandato quest'oggi, ma io ritengo sia la stessa cosa) riguarda sia il numerico di Martina Franca, sia del 3° Roc sia la lettura che il Sios fa con scrupolo attraverso il 3° Roc (perchè giustamente, si dice, il Sios non era in grado di fare questo lavoro).

Io mi riferisco alla ricostruzione Sios delle carte fatte dal 3° Roc. Ebbene, in queste carte sono messi in bella mostra i dati del tabulato numerico, cioè il numero d'ordine, il numero della traccia, l'orario di avvistamento iniziale, l'orario di avvistamento finale della traccia, il tipo di veicolo, la forza, la quota, la velocità. È chiaro che l'avvistamento iniziale e l'avvistamento finale sono importanti sia per il calcolo della velocità sia perchè la traccia ad un certo punto si perde, scompare in una certa direzione e sulla carta sono ben riportate le tracce di questa situazione.

Tuttavia in quello che ho (ma chiedo se il lavoro voi lo avete fatto) e come risulta anche dal numerico che io ho letto di Martina Franca, per un certo numero di velivoli è indicato il tipo di velivolo. Per esempio, FAJ 262 equivale a velivolo DC9; FAJ 453 equivale a velivolo Boeing-727. Per altri, le caratteristiche del velivolo.

Per alcune tracce (e devo dire che qui non parliamo di «buchi» per la semplice ragione che qui sono fissate tracce anche alle ore 19, 19.06, 18.59 perchè la trascrizione del fonetico-manuale è stata continua e costante) per alcune di queste tracce, dicevo (e questo è molto

importante per avere la valutazione del quadro) quando si giunge al tipo di velivolo si trova un trattino, cioè non c'è scritto che velivolo era e se era civile o militare. Sarebbe stato bello anche per i civili, capisco, sulla base del piano di volo, ricostruire che tipo di aereo civile era, cioè se era Alitalia, Ati, Linee aeree libiche, Linee aeree di Malta (fra l'altro lì volava un aereo delle linee aeree maltesi chiamato per radio da Ciampino per fare da ponte), però per un certo numero di tracce noi non abbiamo il tipo di velivolo e questo è molto importante perchè non avendo il tipo di velivolo non siamo in grado di definire se si trattava di un velivolo civile o militare agli atti della nostra documentazione.

Fra l'altro, per una traccia, la 407, non abbiamo che una traccia ricostruita su carta, ed è una traccia che sta ad est della Sardegna, fra la Sardegna e la Campania, una traccia risalente...

LIPARI. 407 o 470?

ZAMBERLETTI. FAJ 407, è abbastanza lontana dal luogo, però questa traccia la cito soltanto perchè non abbiamo neppure la velocità e la quota.

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

...Omissis...

ZAMBERLETTI. Ora, questo lo dico perchè lei dice, generale Ferri: «noi abbiamo ricostruito»; è vero, amico o nemico si sa, tutti questi sono *friendly*, però amico o nemico in questa ipotesi non ci dice nulla, nè ci dice nulla come collisione, nè ci dice nulla rispetto ad altre ipotesi, perchè qui il problema non era soltanto di riconoscere o di trasporre da un piano di volo «amico o nemico»: il problema era di capire esattamente chi c'era, se era amico o nemico.

La domanda è: voi avete «ricostruito»? Questo lo dico perchè costituisce la domanda che noi da una settimana abbiamo rivolto all'Aeronautica, cioè di rimetterci su carta tutte queste tracce, non perchè noi non le abbiamo (perchè noi qui queste tracce in gran parte le abbiamo) ma perchè è importante leggere su queste tracce il tipo di velivolo per tutte queste tracce, cosa che è possibile ricostruire. Si ricostruisce dal piano di volo; può darsi che sia l'aviazione civile...

FERRI. Da Ciampino.

ZAMBERLETTI. Certamente, ma siccome siamo sempre nell'organizzazione dello Stato è possibile ricostruire tutto questo. Questo è importante perchè è l'unico modo per escludere con certezza la presenza di macchine, per esempio, militari, non dico italiane, perchè voi lo avete escluso...

FERRI. Sono questi i famosi dati che io ho letto sul giornale che il generale Pisano avrebbe chiesto all'aviazione civile.

ZAMBERLETTI. Esatto, cioè sono i dati che noi chiediamo all'Aeronautica e all'aviazione civile; capisco che l'Aeronautica in quel momento era meno interessata a definire la macchina, ma piuttosto a definire l'amico-nemico.

FERRI. Se era un velivolo militare, se era amico doveva rispondere con l'Iff.

ZAMBERLETTI. Doveva rispondere con l'Iff all'interrogazione elettronica.

FERRI. Se non rispondeva si doveva dare l'allarme.

ZAMBERLETTI. Esatto, quindi è chiaro che devono avere risposto tutti con l'interrogazione elettronica se erano militari; se erano civili avevamo il concorso dei piani di volo e della programmazione (*Interruzione del senatore Bosco*). Anche il civile ha questo sistema, non sempre attivo, comunque *ad adiuvandum*, abbiamo la documentazione dei piani di volo.

BOSCO. Ma se non avesse risposto con il sistema il civile non sarebbe stato classificato amico.

ZAMBERLETTI. No, perchè in ogni caso c'è il confronto con la programmazione dell'aviazione civile per la valutazione.

FERRI. Sì, si può ricostruire.

ZAMBERLETTI. Esatto, si può ricostruire. Direi che questo è molto importante perchè è quello che esclude con certezza la presenza di velivoli militari seppur amici (quindi rispondenti con il *transponder* e quindi con la interrogazione elettronica) in questa area e nelle vicinanze, anche perchè la velocità da punto a punto mi dice tutto e mi dice poco perchè in realtà la velocità di un aereo anche militare non è sempre supersonica; la velocità di un aereo militare è supersonica solo nei momenti di punta.

FERRI. Adesso non so i tracciati, onorevole Zamberletti, ma c'è un tempo di accelerazione che prende minuti, non è che uno passa da 400 a 1000 e va.

ZAMBERLETTI. Esatto, generalmente la velocità è sempre subsonica, tranne certi momenti di punta, anche per l'enorme riduzione dell'autonomia. (*Commenti del generale Ferri*).

Lei ha detto: «Io ho riconosciuto le tracce»; ma lei ha fatto anche quel lavoro di ricollegamento tra la traccia e il tipo di velivolo o soltanto ha riconosciuto la traccia ai sensi dell'interrogazione elettronica del *friendly* o no? Quindi, in sostanza, ha fatto un lavoro ulteriore ai dati di Martina Franca o c'è stata soltanto la lettura dei dati di Martina Franca?

FERRI. Vorrei precisare, onorevole, che io non mi sono espresso nel senso che ho fatto la lettura e la decifrazione: non le ho fatte io, le hanno fatte al Cop e, come ho detto prima, è venuto poi da me il generale Melillo a dirmi: «stiamo tranquilli perchè...». Quindi questa analisi non l'ho fatta personalmente e sarebbe stato difficile per me incominciare a mettermi a fare questa cosa. Sicchè sono stato a quello che mi è stato detto, e a qualcuno che lo aveva fatto.

Il generale Melillo è una persona estremamente seria, sicchè non avevo nessuna esitazione nel dubitare sulla veridicità di quanto mi avesse detto. È probabile anche che questa guardata piuttosto, non dico affrettata, ma abbastanza veloce, perchè noi vedevamo se erano velivoli nostri, se eravamo interessati, sia stata fatta in maniera un pò più generica, cioè senza entrare in tanti particolari che in fondo interessavano il traffico civile e non quello militare. Quindi è stata fatta meno particolareggiatamente e meno pignola di quello che si può fare quando uno si mette lì a fare tutta l'analisi e nota tante cose.

ZAMBERLETTI. Quindi l'individuazione del tipo di velivolo, laddove non c'erano...

FERRI. Era stato identificato e mi sembra che gli era stato assegnato un numero. Se gli era stato assegnato un numero ciò vuol dire che chi l'ha assegnato sapeva di che cosa si trattava. L'aviazione civile dovrebbe saperlo. Quindi ai fini della chiarezza sono d'accordo con lei che si può ricostruire...

PRESIDENTE. Questo nei primi giorni. Poi facevate anche una lettura affrettata per scartare soltanto ipotesi di responsabilità. Quando, dopo uno o due mesi, è sorta la polemica e fate anche una lettera per rispondere alla polemica, l'interesse è chiarire tutto; voi che vi ritenevate innocenti (io sono perfettamente convinto ed anzi la Commissione non si è mai espressa con molti dubbi sulla responsabilità) perchè non avete fin d'allora chiarito tutte le tracce?

FERRI. Non avevamo più il nastro.

PRESIDENTE. Il modo di chiarire, l'individuazione, era essenziale per scaricarvi di responsabilità.

FERRI. Sì.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere un chiarimento. Lei questa mattina ha detto che il radar di Marsala, come ogni radar, è indirizzato a seguire gli aerei militari che possono essere offensivi.

FERRI. Non sempre.

PRESIDENTE. Lei ha adoperato le parole «cancellare dallo schermo l'aereo che non interessa». Io devo domandare se una volta

che un aereo civile, per esempio, che non è ritenuto necessario seguire per la difesa aerea, viene cancellato dallo schermo...

FERRI. Generalmente non si fa, ma non sono sicuro.

PRESIDENTE. Lei ha detto «cancellato dallo schermo». Se viene cancellato dallo schermo, poi l'eventuale trasposizione successiva su nastro recupera quello che è cancellato dallo schermo?

FERRI. Penso di sì, ma non ne sono sicuro perchè non sono un tecnico.

PRESIDENTE. Faccio un esempio.

FERRI. Ho capito quello che vuol dire.

PRESIDENTE. Ammettiamo che nei cinque minuti che vanno prima delle 21 e nei quattro minuti dopo, cioè in questi nove minuti, quelli che erano a Marsala abbiano visto la stessa traccia che vedeva Ciampino (che volava alto, che non aveva ancora cominciato ad abbassarsi, perchè non è vero che si sia abbassato: quando fu colpito l'aereo era all'altezza di Ciampino, cioè di quello che ha visto Ciampino). Ammettiamo che quelli di Marsala avessero detto: «questo è il solito aereo civile che tre volte al giorno atterra a Palermo, all'aeroporto di Punta Raisi; non lo seguiamo più e lo cancelliamo dal nastro». Ammettiamo che questa sia l'ipotesi. La trasposizione poi lo recupera?

FERRI. Penso che il nastro, siccome è a monte della rappresentazione...

PRESIDENTE. Io sono un profano e ho fatto una domanda.

FERRI. Anch'io signor Presidente, non sono un tecnico di queste cose. Vado così e quindi prenda per quello che vale quello che dico. Penso che, anche se la registrazione avviene contemporaneamente a quello che uno vede, non è detto che rispecchi soltanto quello che si vede. Infatti, so che è possibile, per esempio, sovrapporre alla Synadex, tanto per dire una cosa...

PRESIDENTE. Io non parlo della Synadex.

FERRI. Volevo dire che una cosa non annulla l'altra.

PRESIDENTE. Generale, lo so che si continua a vedere anche durante la Synadex, ma io vengo prima della Synadex. Io ho domandato se, nei dieci minuti precedenti, un aereo che normalmente Marsala vedeva - e che era un aereo civile e che faceva quella rotta - a un certo punto si può dire che questo aereo non interessa e quindi si cancella dallo schermo, perchè è un aereo militare e non crea dei problemi.

FERRI. La mia opinione è che nella registrazione risulta ugualmente tutto. Quella è una comodità. Se io voglio guidare un apparecchio di caccia, posso far sparire dal mio schermo un sacco di cose. Dico al computer: «queste cose non me le far vedere, fammi vedere soltanto questo altro». Però il registratore segnala tutto quello che dice il radar.

PRESIDENTE. Generale, io torno indietro e non è che voglia creare dei problemi perchè lo chiariremo anche presso chi è più tecnico; però, lei ha adoperato l'espressione «cancellato dallo schermo».

FERRI. Dalla visione dell'operatore.

PRESIDENTE. Sì, dalla visione dell'operatore. Io le domando...

LIPARI. Il generale non lo sa. Suppone di no.

PRESIDENTE. Suppone di no.

BOSCO. Signor Presidente, volevo avere la conferma di un dato tecnico che mi è stato spiegato. In realtà, quando il sistema automatico rileva una traccia, l'operatore suggerisce al computer la classifica dell'aereo operativamente. Dopo di che il computer automaticamente continua a leggere finchè lo vede successivamente e gli dà sempre la stessa sigla. Quindi, voglio dire: se il DC9 era stato classificato e visto dallo stesso computer, la traccia successiva non poteva essere smarrita, ma doveva essere classificata in questo modo tanto è vero che...

PRESIDENTE. Finora abbiamo sempre appreso questo. Senatore Bosco, io mi sono inserito soltanto perchè c'era stata questa dichiarazione di cancellazione dal nastro. Siccome l'onorevole Zamberletti stava domandando cose di questo genere, lo chiariremo meglio.

ZAMBERLETTI. Signor Presidente, desidero concludere. Voi, al di là delle indicazioni di Martina Franca, relative alle individuazioni che Martina Franca ha fatto di un certo numero di tracce e invece alla non identificazione del tipo di velivolo, lasciata per arte, non avete fatto in quel momento successive...

FERRI. Che io sappia no.

ZAMBERLETTI. La seconda domanda riguarda una cosa della quale mi dispiace parlare perchè sul Mig libico ci siamo intrattenuti tanto. Volevo soltanto chiederle questo: lei era sottocapo di Stato Maggiore in quel momento e quindi il problema allora si pose. Personalmente (è la mia valutazione) anche dopo l'audizione dei nostri superperiti, i due cattedratici di Roma, sul corpo della vittima - cioè del pilota - non ho dubbi sulla data (personalmente, perchè altri colleghi possono averli), anche perchè la ricostruzione del tracciato e del percorso è tale da escludere una digressione in un'area, tenuto conto dell'autonomia della macchina e di tutta una serie di considerazioni.

Tuttavia, c'è un dato che non riguarda la connessione con il DC9, ma riguarda il sistema di avvistamento, cioè il sistema di difesa aerea. Secondo la lettura della scatola nera, riportata nella documentazione in nostro possesso, noi sappiamo (ci dicono i dati contenuti dalla scatola nera) che l'aereo volava in quota, contrariamente a quanto pensavo, perchè la penetrazione di un aereo nelle difese è facilissima a bassissima quota...

FERRI. Però, l'autonomia si dimezzava.

ZAMBERLETTI. Certo, e difatti la lettura della scatola nera dice che l'aereo era in quota, che era guidato dall'autopilota, che ha avuto dei mancamenti e degli inspiegabili cedimenti di quota, ma che poi è risalito. L'aereo è passato davanti a due centri di avvistamento: quello di Siracusa, che batte la costa della Sicilia orientale, rispetto al quale l'aereo è proprio sfilato come tangente...

FERRI. Ad alta quota.

ZAMBERLETTI. Ad alta quota. Poi l'aereo entra, sempre ad alta quota, e poi comincia a scendere, nel radar di Otranto. Questo fatto, cioè questo mancato avvistamento in alta quota, ha creato nell'organizzazione dell'Aeronautica preoccupazione sui sistemi di avvistamento? Vi siete domandati perchè? Certamente la cosa...

FERRI. Io prima, onorevole Zamberletti, ho parlato di vergogna e di mortificazione specialmente di fronte agli esterni, perchè noi sapevamo che ci stava il non *overlap* completo tra i due radar. Sapevamo che forse Siracusa avrebbe potuto vederlo.

Quindi è stato un fatto per noi certamente non bello che nessuno l'abbia visto, quando forse avrebbero dovuto vederlo. Ripeto, è probabile che questi abbiano scambiato un aereo delle esercitazioni con quello libico.

DE JULIO. Nella registrazione doveva esserci comunque.

ZAMBERLETTI. Cioè la classificazione della traccia avrebbe dovuto esserci.

FERRI. Sì, ma è probabile che sia stato classificato come amico, cioè che stava partecipando all'esercitazione, ma anche queste sono supposizioni.

Comunque, la risposta alla sua domanda è che ha creato un grave disagio da parte nostra e ricordo anche che il Ministro si arrabbiò.

ANGELINI. La prima questione riguarda una richiesta rivolta a lei, signor Presidente, e cioè chiedo che venga chiesto allo Stato Maggiore dell'Aeronautica quello che non è nella busta che ci è stata consegnata oggi, cioè la registrazione del radar di Siracusa della quale si parla nelle lettere più volte oggi richiamate.

La domanda che mi rimane da fare al signor generale è questa: perchè nelle ore immediatamente successive al disastro, nel momento in cui avete notizia della caduta del DC9, pensate alla collisione? Infatti, fra le varie ipotesi, pensate alla collisione.

FERRI. Perchè è una delle ipotesi da prendere in considerazione. Generalmente un velivolo cade o perchè si è rotta la struttura, o perchè il motore è venuto a mancare, o perchè è andato a sbattere. Un errore del pilota non poteva essere perchè a quella quota è in navigazione, non è in una fase di atterraggio o di avvicinamento che poteva essere anche attribuita ad un errore del pilota. Si è pensato anche all'eventuale collisione, con preoccupazione che ci fosse implicato anche qualcuno di noi.

ANGELINI. Ci sono stati precedenti di collisione? Forse è per questo? Io non penserei subito all'ipotesi della collisione; penserei alle ipotesi più diverse, ma quella della collisione, non so perchè, non è un'ipotesi che mi viene in mente. Ci sono stati dei precedenti?

FERRI. Collisioni, in Aeronautica, ne abbiamo avute parecchie. Fra i civili ci sono state collisioni anche a terra, certo, negli aeroporti.

PRESIDENTE. L'esplosione in volo non poteva essere alla pari?

FERRI. Questa è anche una delle ipotesi. Ho detto prima, francamente, che anch'io ho pensato alla rottura delle strutture, rifacendomi a quella fotografia famosa della rivista «Air press». Però questa era un'altra ipotesi e noi l'abbiamo verificata. Non vedo quale possa essere il fatto strano.

ANGELINI. Si trattava di una domanda per sapere il meccanismo in base al quale, generale, si poteva parlare di collisione aerea in un corridoio.

PRESIDENTE. La responsabilità della collisione investe direttamente l'Aeronautica, se fossero stati coinvolti aerei dell'Aeronautica. Le altre cause sono *extra* Aeronautica. Le altre cause, poi, hanno altre ipotesi di lavoro.

FERRI. Mi sono state richieste, penso stamattina, da un suo collega, notizie se sapevo di velivoli che avevano attraversato l'A13 a settembre dell'84, ma non ricordo le date esatte. Quindi, era un'ipotesi possibile.

ANGELINI. Vengo quindi alla seconda parte della domanda: è vero, Presidente, quello che lei dice, ma è altrettanto vero che potevano essere interessati loro anche in altre ipotesi, per esempio un radio bersaglio sfuggito.

PRESIDENTE. La commissione Luzzatti, quando prende in esame le cinque ipotesi, dice che le ha tutte e cinque alla pari; ma io, commissione Luzzatti, prendo per prima in esame con più attenzione

quella del cedimento strutturale, a scopo preventivo, perchè devo far volare gli altri aerei Itavia, per il rischio che ci potessero essere nuovi cedimenti strutturali. L'Aeronautica può aver fatto il ragionamento inverso.

FERRI. Ognuno guarda il problema sotto il suo punto di vista.

ANGELINI. Signor generale, non c'era assolutamente malizia nella mia domanda, cercavo di capire una cosa, cioè che attorno a quella aerovia anche in quegli anni (successivamente ci furono gli anni '81 e '82) c'erano molte attività, per cui, trattandosi di una zona con traffico intenso, poteva verificarsi facilmente un'ipotesi di questo tipo, cioè che potesse essere nell'ordine delle probabilità. Era questo lo scopo della mia domanda.

FERRI. C'è da considerare che l'A13 sorvola acque internazionali e cielo internazionale, a parte l'aerovia che è riconosciuta da tutti. Quindi, per ipotesi, se questo fosse il limite dell'aerovia, uno si potrebbe mettere in coppia al DC9 al limite dell'aerovia e quest'ultimo non potrebbe dir niente. Si tratta di regole internazionali a cui l'Italia ha aderito.

ANGELINI. Una seconda domanda, generale: nel caso di portaerei alla fonda in un porto, come sono protette se non dal radar di bordo delle stesse navi?

FERRI. Penso che lei faccia riferimento alla VI Flotta perchè la Marina italiana non ha roba di questo genere.

Per quanto ne sappia io questa *task force*, come più o meno sono chiamati questi complessi misti di portaerei, di aeroporti viaggianti e di navi con tutti gli appoggi, eccetera, si autodifendono, sicchè hanno i loro velivoli che guardano col radar in volo, come hanno quelli di attacco, ma hanno anche i loro velivoli da caccia; hanno anche i loro sistemi missilistici. Ora, se lei mi chiede le modalità che loro impiegano, o con quali modalità attuino questa difesa, non glielo so dire perchè sono molto gelosi delle loro cose.

ANGELINI. Lei mi deve consentire, signor generale, una ulteriore domanda, perchè ci è stato detto qui che una portaerei alla fonda, con quasi assoluta certezza si trattava, in quella sera, della Saratoga, aveva il radar fermo. È da presumersi che se aveva il radar fermo ...

PRESIDENTE. No, non con certezza, questo non lo posso ammettere: anzi, è più certo che lo avesse acceso. Le domande che abbiamo fatto ai generali che sono venuti hanno avuto la risposta che una flotta che sta in porto, in genere, tiene accesi i radar. Si tratta di una flotta che in genere tiene accesi i radar.

ANGELINI. No, Geraci non disse così. Disse che non volevano disturbare la televisione.

PRESIDENTE. Gli altri dissero di sì. Ma vorrei comunque dire che non si tratta di una certezza.

ANGELINI. Ammettiamo anche la versione della più assoluta incertezza; però, nel caso di radar spenti, c'è da presumere che ci fosse un sistema aereo da qualche parte.

FERRI. Onorevole Angelini, ripeto che la VI Flotta in particolare si autodifende; a noi non ha mai chiesto aiuti di assistenza, di protezione o di fare la cosiddetta «cap» in volo sopra di loro o altro. È considerata, come ho detto stamattina, una forza nazionale, nemmeno Nato.

ANGELINI. La ringrazio per queste sue risposte, signor generale.

RASTRELLI. Signor generale, la mia domanda riguarda la competenza in relazione al fatto del Mig libico. Non è una questione di date bensì di competenza. Un aereo di una nazione diversa, di interesse, cade sul territorio nazionale. Qual è la competenza specifica del suo comando in quella situazione, correlata anche alla competenza che lei aveva sul Sios? Seconda questione: ritiene che il Sismi sia autonomamente autorizzato, in casi del genere, ad operare, come sembra abbia operato il Sismi di Santovito, restituendo immediatamente il cadavere e poi i relitti, o anche Santovito, nel caso che la competenza gli fosse all'epoca attribuita, doveva riferirsi a qualche autorità per chiedere le autorizzazioni?

FERRI. Comincio con il rispondere alla seconda domanda. A mio parere ...

RASTRELLI. Signor generale, io desidererei una risposta in base alla competenza.

FERRI. Va bene, ma la competenza mi suggerisce un parere, non una conoscenza, cioè quello che penso io della situazione. La ringrazio, comunque, di avermi attribuito della competenza.

A mio parere il Sismi aveva interesse a sapere cosa è successo però, per quanto riguarda l'autorizzazione a restituire cadavere e velivolo, non era lui che doveva dire l'ultima parola. L'ultima parola secondo me l'ha detta il Governo; il Sismi magari doveva essere ascoltato, aveva detto il suo parere così come lo abbiamo detto noi, ma a mio avviso non è il Sismi che dispone di restituire il velivolo alla Libia.

RASTRELLI. Nel caso di specie, lei non sa questa procedura autorizzativa come si sia svolta?

FERRI. No, però penso che voi possiate saperlo senz'altro. Per quanto riguarda le nostre specifiche competenze, per prima cosa, una volta che l'aereo è riuscito a penetrare, la nostra competenza entrava come forza armata omologa ed era quella di cercare di capire le intenzioni di questo velivolo che, pur non essendo classificato nemico, apparteneva ad una nazione di un certo interesse. Quindi questo spiega

perchè siamo andati a vedere se aveva le macchine fotografiche, se aveva l'armamento, eccetera. E questo lo diciamo come parte prettamente operativa, di azione. Ci siamo posti la domanda perchè questo velivolo fosse arrivato da noi e quindi penso che noi avessimo competenza, sia pure riferita ai livelli superiori, visto che non era cosa che si fermava a noi e dovevamo riferire più su che cosa era successo, come mai questo velivolo era passato, perchè era venuto, visto che non aveva nè macchine fotografiche, nè armamento (questa è stata la prima cosa che il generale Tascio quando si è recato sul luogo è andato ad appurare), non aveva fotomitragliatrici, nè nient'altro. Ci si è chiesto allora perchè fosse venuto e la prima cosa che si è pensata è perchè voleva espatriare. Parallelamente a questo abbiamo pensato: dal momento che è venuto (giacchè è entrato e in fondo non ha recato danni, se non svergognandoci ai fini dell'avvistamento) cerchiamo di ricavarne un utile e vediamo, visto che era un velivolo a quel tempo abbastanza qualificato, di apprendere quanto più possibile da esso. Questo è stato il nostro ruolo e quello che in fondo ci competeva. Tutto il resto, eventuali proteste per l'invasione del nostro territorio e cose del genere, sono cose che esulano dalle nostre competenze e che riguardano il Ministero degli esteri, in coordinamento col Ministero della difesa.

RASTRELLI. Se cade oggi un aereo, ad esempio libico, non ci interessa piantonare questo aereo?

FERRI. L'aereo è stato piantonato dai carabinieri. Anche se cade un aereo italiano i carabinieri vanno subito a piantonarlo. È una cosa automatica.

PRESIDENTE. Una autorità politica qui interrogata ci ha detto che c'è stata una fretta eccessiva nel riconsegnare l'aereo. «Fretta eccessiva», questa è la locuzione che è stata adoperata.

LIPARI. Signor Presidente, siccome in fondo noi dobbiamo essere grati al generale perchè dalla sua deposizione abbiamo acquisito questo nuovo documento che ci è giunto oggi dallo Stato Maggiore, e siccome è un documento che stava nelle mani del generale un giorno dopo l'incidente, vorrei, se con la cortesia del Presidente lo si potesse mostrare al teste, avere da lui un'interpretazione, sia pure nei termini generici con cui è stata fatta, non del testo; qui noi abbiamo una spiegazione aggiuntiva che ci è stata fornita dallo Stato Maggiore il quale fa riferimento alla presenza di quattro aerei (ossia di altri tre oltre al DC9) nella zona, che sono classificati tutti amici, ma risulta molto strano che non si riesca ancora a stabilire a distanza che tipi di aerei fossero e dove andassero. Si trovano tutti in quote che certamente erano in grado di interferire, salvo problemi di velocità, con un punto di impatto nel quale si è venuto a trovare il DC9. Siccome certamente la sua competenza, ancorchè lei non sia proprio un esperto di lettura radar, è ampiamente superiore alla nostra, vorrei capire che elementi ulteriori è necessario richiedere perchè queste tracce (AI-453, AG-266, A-421) siano in qualche modo decodificabili. Che cos'erano questi aerei

che stavano in questa zona quella sera e che ancora non si riesce a sapere dove andassero e che cosa stessero a fare?

FERRI. Per qualcuno non si sa, ma per gli altri si sa, che io sappia; mica sono tutti incogniti questi quattro velivoli...

LIPARI. Quattro incognite, generale, sono molte per una situazione di questo tipo.

FERRI. Io non sono in grado di decodificare quella roba; io sono stato a quello che hanno fatto i miei che mi hanno spiegato che nessuno era coinvolto. Se però hanno un codice, vuol dire che sono stati riconosciuti da qualcuno; se manca il tipo di velivolo non vuol dire che non sia stato riconosciuto. È stato riconosciuto o dai militari o dai civili. Se non fosse stato riconosciuto dai militari vuol dire che non hanno risposto con l'Iff e si sarebbe dato l'allarme.

PRESIDENTE. Senatore Lipari, è ovvio che la Commissione a questo punto, procurandosi le competenze necessarie, deve chiarire non solo questo, ma anche le altre tracce.

Una domanda al generale. Con che criteri si è visto il tabulato di merito che ci viene dal 3° Roc e che è andato allo Stato Maggiore dell'Aeronautica? Perché per alcune tracce a fianco c'è la compagnia, o la ragione del viaggio, o la destinazione, ma c'è DC9, 747, e con quale altro criterio su alcune tracce, quelle che ho citato adesso, non c'è nessuna indicazione del tipo di aereo? O lo si fa per tutti o per nessuno.

FERRI. A mio giudizio non c'è un criterio; c'è una lacuna. Loro sapevano che questo velivolo certamente era un velivolo civile, identificato, tant'è che l'Acc di Ciampino gli aveva attribuito un numero e una qualifica, ma non sanno se è DC7 o DC9, o un altro tipo di velivolo.

LIPARI. E non è certo che si trattasse di aereo civile, anzi dalla testimonianza del generale Pisano sembra che perlomeno due di queste tracce non fossero di aerei civili.

PRESIDENTE. Noi dovremo certamente approfondire questo. Ringrazio il generale per il contributo certamente importante che ha dato alla testimonianza di oggi e lo ringrazio per la cortesia che ha avuto e le ore che ha dedicato a questa nostra Commissione.

Ringrazio i commissari tuttora presenti, auguro loro un buon fine settimana e ringrazio anche i giornalisti che da fuori hanno la cortesia e la pazienza di ascoltarci.

La seduta termina alle ore 17,35.