

**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 VIII**

**Dalla 87ª alla 102ª seduta**  
(19 luglio 1991 - 14/15 aprile 1992)



**88ª SEDUTA**

GIOVEDÌ 1º AGOSTO 1991

**Presidenza del presidente GUALTIERI  
indi del vice presidente CASINI  
indi del vice presidente f.f. LIPARI**

*La seduta ha inizio alle ore 9,40.*

**MODIFICA DEL REGOLAMENTO INTERNO**

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, intendo sottoporre alla vostra attenzione una proposta di modifica del regolamento della Commissione.

L'articolo 1 della legge istitutiva della Commissione, come è noto, è stato recentemente modificato dalla legge 28 giugno 1991, n. 215, che ha ampliato i compiti affidati alla Commissione stessa.

Si rende necessario, pertanto, adeguare conseguentemente il testo dell'articolo 1 del regolamento, che riproduce fedelmente il testo dell'articolo 1 della legge istitutiva.

Si propongono quindi le seguenti modifiche:

*Al comma 1, dopo le parole: «n. 172», inserire le parole: «e successive modifiche e integrazioni»;*

*Al comma 2, alla lettera b), in fine, sopprimere le parole: «a partire dal 1969»;*

*Al comma 2, aggiungere, in fine:*

«d) le attività connesse a fatti di strage o a fenomeni eversivi dell'ordinamento costituzionale e le relative responsabilità riconducibili ad apparati, strutture ed organizzazioni comunque denominati o a persone ad essi appartenenti o appartenute».

Il nuovo testo dell'articolo 1 del regolamento risulterebbe il seguente:

## Art. 1.

*Compiti della Commissione*

1. La commissione esercita i suoi poteri secondo i principi e le finalità stabiliti dagli articoli 1 e 2 della legge 17 maggio 1988, n. 172, e successive modifiche e integrazioni e secondo le norme del presente regolamento.

2. La Commissione deve pertanto accertare:

a) i risultati conseguiti e lo stato attuale nella lotta al terrorismo in Italia;

b) le ragioni che hanno impedito l'individuazione dei responsabili delle stragi e dei fatti connessi a fenomeni eversivi verificatisi in Italia;

c) i nuovi elementi che possono integrare le conoscenze acquisite dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulla strage di via Fani e l'assassinio di Aldo Moro istituita con legge 23 novembre 1979, n. 597;

d) le attività connesse a fatti di strage o a fenomeni eversivi dell'ordinamento costituzionale e le relative responsabilità riconducibili ad apparati, strutture ed organizzazioni comunque denominati o a persone ad essi appartenenti o appartenute.

Si tratta di modifiche meramente formali e conformi alla legge istitutiva.

Metto ai voti la proposta di modifica del regolamento della Commissione.

**È approvata.**

*SULL'INCHIESTA IN ORDINE ALLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA*

PRESIDENTE. Prima di passare alle testimonianze previste per questa mattina, vorrei inizialmente precisare che, a differenza di quello che è stato scritto su certa stampa, la nostra Commissione nella fase attuale non sta svolgendo un approfondimento dell'inchiesta sulla vicenda di Ustica teso ad identificare gli oggetti trovati in fondo al mare perchè per fare ciò dovremo attendere le perizie sulla base di quanto riferiranno i magistrati. Attualmente stiamo svolgendo un'indagine per capire perchè si trovano oggi in fondo al mare numerosi oggetti che in precedenza non erano stati individuati o, se lo erano stati, che non erano stati dichiarati, tanto che esistono dei filmati che contraddicono l'attuale situazione.

La nostra inchiesta, quindi, si rivolge in particolare alle condizioni in cui è stato operato il recupero e non alla verifica di questi oggetti per sapere se si tratta di parti di missili o di boe di profondità. Ancora non siamo stati ufficialmente informati dal magistrato su che cosa è stato ripescato dal fondo del mare, nè su come questi oggetti sono stati individuati.

Non ci sono ancora le condizioni per affermare che, grazie alle recenti scoperte, si è trovata la chiave di lettura della strage di Ustica. La Commissione deve continuare a fare il suo lavoro in questo spirito e in questa direzione.

ZAMBERLETTI. Signor Presidente, insieme al collega De Julio avevamo chiesto tempo fa all'Aeronautica di ricostruire e riconoscere tutte le tracce che prima, durante e dopo la tragedia hanno attraversato il cielo italiano con il combinato disposto di tutte le osservazioni dei radar della Difesa aerea; avevamo inoltre chiesto di visualizzare tutte queste tracce in un filmato che ripercorresse anch'esso il periodo precedente, successivo ed il momento stesso del disastro. L'Aeronautica ha realizzato questo lavoro che è costato sei mesi di pazienti ricostruzioni e ritengo che un documento di questo tipo, sul quale è possibile aprire una discussione, non possa essere visto soltanto dai due relatori. Propongo pertanto che, alla ripresa dei lavori, si dedichi una seduta ad una visione collettiva di questo documento relativo alla ricostruzione delle tracce degli aerei.

Quando con il collega De Julio abbiamo riferito sul ritrovamento degli ultimi oggetti, abbiamo detto che fino al loro recupero non sarebbe stato possibile pronunciarsi sull'essenza degli oggetti stessi. Ora questi sono stati recuperati e, sempre insieme al collega De Julio, abbiamo potuto visionarli. Almeno uno di tali oggetti sicuramente non è una boa per la segnalazione sottomarina e gli altri oggetti sono comunque analoghi. Si tratta del Susmk 84 che è un sistema esplosivo contenente una piccola carica. In effetti la perplessità nata circa l'attendibilità dell'ipotesi che si trattasse di boe sottomarine dipendeva proprio dalla presenza di evidenti segni di esplosione come dimostrato dalle fotografie. Questo fatto non faceva classificare l'oggetto, da parte di tutti gli esperti, fra le cosiddette boe per la ricezione dei rumori di fondo ai fini della individuazione dei sommergibili nè fra le boe di comunicazione acustica.

Vedendo l'oggetto, che era collocato in modo particolare per cui la scritta sul fascione non era visibile perchè lievemente interrata nella sabbia, abbiamo potuto leggere molto bene la scritta Susmk 84, cioè la sigla dell'oggetto in uso nelle Marine della Nato precedentemente a quello attuale che è l'MK 84. Si tratta di un oggetto che serve per lanciare alcuni segnali particolari ai sommergibili per comunicare degli ordini e delle informazioni. Prima di questa nuova serie elettronica, tali segnali ai sommergibili venivano dati attraverso l'esplosione di piccole bombe; il numero delle esplosioni dava il significato al messaggio. Quindi l'oggetto in questione non c'entra con l'aereo; si trattava non di una boa ma di un oggetto esplosivo.

PRESIDENTE. Acquisiremo ufficialmente tramite i periti e il magistrato la cosa. La ringrazio per le informazioni onorevole Zamberletti, che aiutano a chiarire che non siamo noi che valutiamo che cosa c'è in fondo al mare di Ustica, almeno in questa fase.

GRANELLI. Signor Presidente, su alcuni giornali ho letto che si comincia a dire che probabilmente mancheranno i fondi per poter

ripescare tutti gli oggetti che si trovano in fondo al mare di Ustica. Ritengo che la Commissione dovrebbe precisare a chi di dovere che questa volta tutti gli oggetti vanno ripescati, selezionati e sistemati perchè non è possibile lasciare di nuovo il dubbio che qualcosa sia rimasto in fondo al mare.

PRESIDENTE. Ho chiesto un colloquio con il Ministro Guardasigilli proprio per sottoporre all'attenzione degli organismi competenti questo problema. In questo colloquio informale mi è stato assicurato che non vi saranno problemi di fondi. Comunque formalizzeremo questo aspetto con una corrispondenza ufficiale.

Prima di far entrare il primo audito, vorrei ricordarvi che questi è il direttore amministrativo della Tecnospamec, mentre gli altri sono operai ai quali evidentemente sarà opportuno rivolgere domande da quello che hanno visto e non sui contratti o su altri aspetti.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL SIGNOR FRANCESCO MATTEUCCI, DIRETTORE TECNICO DELLA SOCIETÀ TECNOSPAMEC*

*(Viene introdotto l'ingegner Francesco Matteucci, direttore tecnico della società Tecnospamec).*

PRESIDENTE. Prima di cominciare la sua testimonianza le faccio presente le responsabilità che ella si assume nel deporre in sede di testimonianza davanti alla Commissione.

Le rammento che in questa sede si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988 istitutiva della Commissione, le 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.

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

Informo la Commissione che, insieme al dottor Matteucci, avevamo convocato anche tre tecnici della Tecnospamec. Per quanto riguarda uno dei tre, il signor Renato Chimenti, ho ricevuto un certificato medico che attesta che si è fratturato la tibia, e quindi non può essere presente oggi. Saranno invece presenti gli altri due tecnici.

Dottor Matteucci, all'epoca dei primi contatti con le società che avrebbero potuto essere interessate all'operazione del recupero del DC9 Itavia, quando fu compiuto lo studio di fattibilità, era direttore tecnico della Tecnospamec?

MATTEUCCI. No, non ero direttore tecnico. C'era un'altra persona che non è più nella società. Tuttavia arrivai pochissimo tempo dopo e quindi ho seguito tutto il progetto e conosco abbastanza ciò che è accaduto prima.

PRESIDENTE. Noi siamo interessati a sapere perchè la Tecnospamec, che è la società che per prima fu incaricata dal magistrato di compiere uno studio per stabilire quale ditta era meglio contattare per

L'affidamento delle operazioni di recupero, fece un riferimento in base al quale fu scelta una certa ditta. Vogliamo sapere in quali condizioni fu fatto lo studio iniziale di fattibilità, quali ditte furono prese in considerazione e perchè fu scelta una al posto delle altre.

MATTEUCCI. In effetti la Tecnospacec nel 1985 fece uno studio di fattibilità sulla base di un certo criterio. Intanto occorre precisare che la società era formata da persone che avevano esperienza nell'*off shore* internazionale e quindi esisteva la possibilità di avere contatti all'estero e di poter chiedere, di conseguenza, quali fossero le società che potevano operare per il recupero del DC9. Si arrivò alla conclusione che esistevano due società in particolare che avrebbero potuto portare in qualche modo a termine questo compito. Furono anche chieste delle opinioni e delle notizie sulle possibilità di intervento di società italiane (Saipem e Subsea Oil Services, che era una delle più grandi società italiane a quel tempo), ma queste società non avevano nè l'esperienza nè i mezzi per poter intervenire a quelle profondità. Più esattamente io ero direttore operativo alla Subsea Oil Services in quel periodo e ricordo che venne avanzata una tale richiesta anche a noi, ma non avevamo i mezzi sebbene avessimo dei sottomarini che, tuttavia, avevano delle possibilità di impiego molto più limitato di quanto era richiesto per il recupero del velivolo.

Dopo una certa ricerca - e credo che al riguardo si potrebbero produrre altri documenti perchè abbiamo ancora della documentazione sullo studio di fattibilità - vennero messe a fuoco l'*Ifremer* francese e il *Woods Institute of Massachusetts*, una società americana, più o meno in grado di rendere questo servizio. Tra l'altro, queste due società avevano operato insieme per il ritrovamento del Titanic proprio in quegli anni ed erano le due uniche società apparentemente in grado di adempiere al compito che veniva richiesto.

Va detto che, quando fu interpellato sulla disponibilità per questo lavoro, il *Woods Institute of Massachusetts* rispose che aveva qualche problema in quanto, nonostante fossero in possesso di un sommergibile molto simile a quello dei francesi, che aveva più o meno le stesse caratteristiche, il loro sistema di ricerca elettronica (quello che poi i francesi hanno usato, e che è chiamato Sar) non aveva un *record* e non era messo a punto quanto quello francese, tant'è vero che effettuarono la ricerca del Titanic insieme ai francesi (e di tale ricerca, poi, si occuparono a fasi alterne).

Si arrivò quindi ad una selezione naturale tra i possibili concorrenti per il lavoro di recupero del DC9. Mi sembra di ricordare poi che la commissione dei periti abbia anche interpellato il *Woods Institute of Massachusetts* il quale rispose - mi sembra di ricordare - che aveva qualche problema e che forse era meglio rivolgersi all'*Ifremer* che avrebbe potuto operare più alla svelta.

PRESIDENTE. Vorrei sapere che tipo di società è la Tecnospacec.

MATTEUCCI. È una società privata della quale fanno parte alcune persone.

PRESIDENTE. Aveva già avuto contatti con l'Ifremer per altre operazioni in mare?

MATTEUCCI. Penso proprio di no. L'Ifremer è stato contattata durante la ricerca delle società «papabili» per questo tipo di intervento.

PRESIDENTE. Tra le commesse della Tecnospacec c'erano commesse di organismi statali italiani (ad esempio, la Marina)?

MATTEUCCI. No.

PRESIDENTE. Quindi era una società privata che faceva lavori subacquei.

MATTEUCCI. C'è da precisare una cosa perchè ci si può anche chiedere per quale motivo la Tecnospacec, che in effetti non era una società molto grande in quel tempo, abbia avuto la possibilità di compiere tali ricerche. La Tecnospacec è una società che si basa sulla presenza di alcune persone con un lungo *curriculum* nell'*off shore*. Tutti abbiamo un'esperienza ultraventennale in questa materia. È questa la ragione della scelta della Tecnospacec: c'era un *know how* che poteva essere sfruttato. Escluderei senz'altro che la Tecnospacec conoscesse l'Ifremer prima di compiere lo studio di fattibilità.

PRESIDENTE. Quindi, quando lei ancora non era in servizio in quella società, la Tecnospacec compì uno studio di fattibilità e, sulla base di vari elementi, individuò e propose l'Ifremer. Dopo quanto tempo arrivò lei?

MATTEUCCI. Arrivai - diciamo così - a cavallo tra la proposta dello studio di fattibilità e l'inizio vero e proprio dei contatti e delle operazioni.

PRESIDENTE. Tra lo studio di fattibilità, i contatti e l'inizio delle operazioni vere e proprie passano però...

MATTEUCCI. Due anni.

PRESIDENTE. Nel frattempo lei aveva preso servizio. Ci può dire brevemente che cosa avvenne tra le due ditte in questi due anni di preparazione per predisporre poi le operazioni di recupero? Partecipaste fin dall'inizio, per esempio, all'individuazione dell'area di ricerca o questo compito fu lasciato soltanto all'Ifremer? Quando interveniste attivamente?

MATTEUCCI. Avendo conosciuto l'Ifremer, demmo un supporto per trovare le vie d'accordo. C'erano delle difficoltà anche di carattere contrattuale in quanto l'Ifremer era una società francese che doveva lavorare per lo Stato italiano. Ci sono stati molti angoli da smussare. Da un punto di vista tecnico noi partecipammo solo come osservatori, se posso usare questo termine.



RASTRELLI. Fra quante ditte potenzialmente concorrenti venne effettuata la scelta?

PRESIDENTE. Ha già detto che la scelta poteva essere operata su due società.

MATTEUCCI. Erano potenzialmente «papabili» soltanto due società. Siamo nel 1985.

PRESIDENTE. L'ingegner Matteucci ha detto che le società individuate inizialmente furono due, l'Ifremer e la ditta americana.

MATTEUCCI. Vorrei sottolineare che in quel periodo esisteva la tendenza, o meglio il desiderio, se possibile, di «fare in casa» questo lavoro: posso dirlo perchè ho vissuto la vicenda dall'altra parte, in quanto all'epoca ero direttore operativo della «Subsea oil services». Cercammo di capire in che modo fosse possibile operare per svolgere quanto veniva richiesto, ma apparve un'impresa assai ardua. Quando venimmo interpellati, rispondemmo che c'era un mezzo, il «Buccaneer», che era intervenuto anche subito dopo la tragedia nelle operazioni di ricerca, ma che avremmo dovuto parlarne e pensarci. In ogni caso risultò chiaro che in casa non avevamo i mezzi per procedere a questa operazione. A quei tempi chi aveva i mezzi e la tecnologia adatti erano soltanto le due società che sono state indicate.

PRESIDENTE. Quando ci furono i primi contatti con la Tecnospace?

MATTEUCCI. Ci furono dei lunghi abboccamenti tra la Commissione peritale e l'Ifremer. Noi, come ho detto prima, avemmo un ruolo da osservatori in questa storia e non entrammo nel merito della questione, anche perchè era nata una diatriba tra la società francese ed il collegio peritale sulla possibile localizzazione dei relitti dell'aereo. Infatti, vennero indicate due aree piuttosto diverse, che neppure si toccavano. L'Ifremer spiegò per quali ragioni aveva indicato quella particolare area (che poi si dimostrò essere quella giusta) ed alla fine si arrivò ad un accordo. Invece il collegio peritale inizialmente aveva indicato un'area diversa: una era leggermente più a Nord e l'altra era leggermente più a Sud.

PRESIDENTE. Alla fine l'area indicata dall'Ifremer risultò essere sostanzialmente quella giusta.

La sua ditta ebbe contatti con l'Ifremer o fu contattata o ebbe rapporti con il collegio peritale o con il magistrato? Da chi foste incaricati?

MATTEUCCI. Dal collegio peritale.

PRESIDENTE. Cioè direttamente dall'ingegner Blasi.

MATTEUCCI. Sì, in effetti era lui che dirigeva le attività in quella fase essendo stato demandato a ciò dal giudice Bucarelli. È lui che ha firmato il contratto.

PRESIDENTE. Prima di passare alla parte operativa vera e propria, voglio sapere dai colleghi se hanno domande da porre a proposito dello studio di fattibilità della Tecnospamec e della sua indicazione delle ditte idonee ad operare.

LIPARI. Lei, dottor Matteucci, ci ha detto che la Tecnospamec in questa ricerca di fattibilità ha selezionato due imprese. Questa selezione è avvenuta per scienza propria della Tecnospamec, perchè per voi era un fatto notorio, o perchè avevate effettuato dei sondaggi, magari mediante un rapporto epistolare o telefonico diretto con l'Ifremer e con l'istituto del Massachussets?

MATTEUCCI. Ho detto prima che tutti noi della Tecnospamec siamo persone che vengono da vent'anni di esperienza nell'*off shore* ed abbiamo una profonda conoscenza del settore. Ci basta alzare il telefono e sappiamo a chi rivolgerci in Inghilterra, negli Stati Uniti, nel Canada per avere le informazioni giuste. Abbiamo fatto un sondaggio: come ho detto prima, l'Ifremer non era neanche conosciuta dai miei colleghi, ma dopo una indagine nel mercato marittimo di alta e bassa profondità, nel quale ognuno sapeva quali erano le reali possibilità, si è addivenuto (ripeto: dopo aver cercato a lungo in casa nostra, in Italia) alla conclusione che esistevano soltanto due società che a detta di tutti erano in grado di svolgere questo compito.

LIPARI. Questo sondaggio con le società lo avete fatto prima di fare la indicazione al magistrato?

MATTEUCCI. Certamente.

LIPARI. Senza voler portare avanti ambigue operazioni, vorrei dirle che quello che lascia in qualche modo perplessa questa Commissione è il fatto che l'istituto americano rispose formalmente al magistrato di non occuparsi in alcun modo di recuperi: era una società che si occupava esclusivamente di ricerca. Ecco quindi che se la vostra indicazione è stata effettuata attraverso un sondaggio diretto e se avete avuto una indicazione alternativa, questa in realtà era soltanto apparentemente alternativa perchè voi comunque sapevate che solo l'Ifremer avrebbe potuto essere scelta per il recupero, visto che l'istituto americano, a sua diretta dichiarazione che non abbiamo motivo di mettere in dubbio, non avrebbe potuto effettuare operazioni di recupero.

MATTEUCCI. Vorrei fare un'obiezione: il testo iniziale del collegio peritale parlava di «ricerca e localizzazione» e di «eventuale recupero».

LIPARI. È ovvio: se il relitto non veniva trovato non poteva essere recuperato. Solo per questo si parla innanzi tutto della localizzazione.

MATTEUCCI. Noi oggi sappiamo che l'aereo è in quel punto, lo vediamo ogni giorno con i sommergibili. Ormai è un fatto acquisito. Ma a quell'epoca era estremamente difficile poter dire se l'avremmo trovato oppure no.

Tanto è vero che con l'Ifremer venne firmato un contratto nel quale si chiedeva alla ditta francese di cercare per almeno tre mesi. Il problema più grande allora non era quello di tirare su i pezzi, ma di trovarli. E quanto alla possibilità di trovarli le uniche società che avevano i mezzi per arrivare a 3.500 metri e per individuare i relitti erano quelle che abbiamo indicato.

LIPARI. La vostra indicazione è stata da questo punto di vista quanto meno ambigua, perchè non ha specificato che una ditta era in grado di svolgere le operazioni nel suo complesso e l'altra era in grado di farlo soltanto per una parte. La richiesta del magistrato, sia pure con l'aggiunta di quell'aggettivo «eventuale», è chiara e conteneva anche il recupero, il quale non è possibile se i pezzi non vengono trovati. Correttamente l'istituto americano ha risposto che, svolgendo solo compiti di ricerca non era in grado di accettare l'incarico, sia pure soltanto per la sua parte eventuale.

Aggiungo che mai sarebbe stato pensabile, visto che l'operazione era di trovare il relitto, che una volta localizzati i pezzi si fosse incaricata un'altra impresa del recupero, perchè tutto questo avrebbe implicato un costo maggiore. Quindi, comunque sia e pur accettando il suo chiarimento, va detto che l'indicazione di una alternativa al magistrato era quanto meno ambigua: di fatto, la vostra era una indicazione unidirezionale.

Non voglio dire che avete sbagliato: mi sembra comunque un fatto oggettivo. Sia pure a seguito di indicazioni tecnicamente qualificate, voi avevate scelto due imprese, una sola delle quali era in grado di svolgere l'operazione nel suo complesso.

MATTEUCCI. Non c'era alternativa.

LIPARI. Acquisisco questa risposta che lei da tecnico mi dà e che prendo per buona non essendo io, a mia volta, tecnicamente preparato in materia. Rimane il fatto che l'alternativa da voi fornita era soltanto apparente.

MATTEUCCI. Se mi permette, rigetterei il termine «ambiguo» da lei usato. «Ambiguo» sta ad indicare qualcosa di volontariamente poco chiaro.

Posso assicurare che non c'è stata alcuna ambiguità nel nostro comportamento. Certamente ci saranno alcune documentazioni che troverò e produrrò davanti alla Commissione, anche se - come ho detto prima - non sono di mio pugno. Comunque non è mai stato detto che non si sarebbe mai fatto quel lavoro: lo posso assicurare che si aveva la sensazione ci fossero due vere alternative. Che poi giocoforza una sola società potesse essere incaricata, perchè l'altra non era in grado di assumere quell'incarico, non vuol dire che mancasse l'alternativa sin

dall'inizio e che ci fosse l'intenzione di arrivare alla scelta a tutti i costi di quella sola società.

LIPARI. Se il sondaggio delle Tecnospacec fosse stato condotto con scambi epistolari, sarebbe opportuno per la Commissione acquisire questi documenti, inclusa la risposta dell'istituto del Massachussets.

PRESIDENTE. La risposta del Woods Hole è già agli atti. Quando fu condotto lo studio di fattibilità, uno dei primi problemi era individuare l'area in cui poteva essere caduto l'aereo, quindi l'area di ricerca. Ricordo che anche per la nuova società americana che si sta occupando del caso si è seguito il metodo di cercare un istituto di ricerca a cui poi ne è stato affiancato un altro specializzato per il recupero. L'istituto del Massachussets rispose nel 1986 che non era disponibile a fornire l'assistenza nei riguardi della ricerca relativa alla perdita del DC9 nel mar Tirreno, affermando che l'organizzazione era rivolta totalmente alla ricerca.

LIPARI. La seconda volta che si una la parola «ricerca» non si intende la localizzazione dei pezzi del velivolo, ma lo studio di carattere scientifico.

PRESIDENTE. Naturalmente. Proseguendo nella risposta, l'istituto americano segnalò che la necessaria strumentazione era disponibile all'Ifremer e suggeriva quindi di prendere contatto con la società francese.

Nella relazione della Tecnospacec al magistrato, dopo aver riferito dei contatti avuti con la Woods Hole e l'Ifremer, si riteneva di dover proporre quest'ultima società sulla base di una conoscenza diretta dell'organizzazione e dei mezzi tecnici di cui disponeva, nonchè in base alle seguenti considerazioni: primo, un'esperienza significativa per l'esecuzione di progetti simili, quali ad esempio il recupero di un Caravel al largo della costa francese; secondo, l'idoneità dei mezzi di ricerca strumentale di cui l'organizzazione disponeva; terzo, la maggiore garanzia di adattabilità e riservatezza di un ente governativo (questo è importante, perchè evidentemente si conosceva la natura pubblica dell'Ifremer) rispetto ad un ente di natura prevalentemente commerciale; quarto, l'attestazione di disponibilità dei mezzi tecnici sia per la ricerca che per il recupero; quinto, la vicinanza all'Italia delle strutture operative della ditta francese. Per questi motivi fu scelta l'Ifremer.

DE JULIO. Da chi fu recuperato lo Shuttle?

MATTEUCCI. Dall'Eastport.

DE JULIO. C'erano quindi altre società americane che facevano queste operazioni.

MATTEUCCI. Era un problema di profondità: nessuno aveva ancora operato a quella profondità. Tra l'altro oggi si tende a trascurare il

problema dell'individuazione dell'area, che allora era molto sentito prima ancora di quello del recupero. Tra le tante società contattate era evidente che l'Ifremer e la Woods insieme erano quelle che facevano al caso nostro.

PRESIDENTE. Una volta individuata l'area, cominciano le operazioni di recupero affidate all'Ifremer con un controllo della Tecnospamec.

MATTEUCCI. No, con il controllo del collegio peritale che usufruiva della conoscenza e dell'ausilio della Tecnospamec.

RASTRELLI. I periti ufficiali però eravate voi.

MATTEUCCI. No, c'erano i periti del collegio peritale a bordo.

PRESIDENTE. Eravate però il braccio operativo del collegio peritale.

MATTEUCCI. Di quelli che conoscevano un poco di più la materia nell'ambito del collegio peritale.

PRESIDENTE. Questo collegio peritale intanto si serviva di voi per recarsi sul posto ed inoltre voi rispondevate dal punto di vista tecnico. Comunque il contratto prevedeva un rapporto tra voi ed il collegio peritale.

MATTEUCCI. Certo.

PRESIDENTE. Individuata l'area, cominciarono le operazioni di recupero.

MATTEUCCI. È vero.

PRESIDENTE. Abbiamo saputo da quali mezzi dell'Ifremer vennero condotte queste operazioni di recupero. Vorremmo sapere se affiancavate queste operazioni, se lo facevate sistematicamente o no, se nella scelta dei pezzi che dovevano essere recuperati secondo una certa priorità la decisione era affidata solo all'Ifremer e se quindi voi eravate passivi spettatori di quelle operazioni oppure se c'era un vostro concorso nella scelta.

MATTEUCCI. Potrei rispondere a questa domanda in parte. Intanto vorrei ricordare che nel nostro contratto si prevedeva che nell'esercizio delle proprie funzioni il personale della Tecnospamec doveva agire su istruzioni del perito coordinatore in conformità con le leggi vigenti a bordo dei mezzi navali. Questo era lo scopo del nostro lavoro.

LIPARI. Questa formula è identica a quella utilizzata nel contratto dell'Ifremer.

MATTEUCCI. Certo, Per quanto riguarda le operazioni, non va dimenticato che nel contratto tra lo Stato e l'Ifremer era previsto che la società francese doveva agire indipendentemente e decidere quali dovevano essere operativamente le soluzioni da scegliere. Mi riferisco allo svolgimento fisico delle operazioni e non alle scelte. Potrete chiedere anche ai miei collaboratori, ma accadeva che venivano localizzati determinati elementi, che veniva espressa la volontà di recuperare un pezzo - ad esempio la *moquette* - e allora il sommergibile si recava sul posto e recuperava il pezzo desiderato. Ricordo che era importante innanzi tutto recuperare i motori. Si partì comunque dai pezzi più rilevanti secondo le indicazioni del collegio peritale e poi si arrivò a quelli meno importanti, fatta eccezione per il *voice recorder* o per la sonda per la caccia antisommergibile che furono trovati subito nei primi giorni. Comunque una volta recuperata e classificata quella sonda, fu deciso che non interessava il nostro lavoro, perchè non aveva nulla a che vedere con l'aereo.

I periti del collegio erano sempre a bordo fisicamente insieme al nostro personale, che era costituito da almeno tre persone, perchè l'Ifremer operava con due mezzi e a volte ci veniva richiesto da parte dei periti di scendere con il sommergibile. Per questa ragione se uno di noi si immergeva con il sommergibile, una delle due imbarcazioni sarebbe rimasta senza la presenza del nostro personale. Per questo c'erano tre persone con compiti diversi: uno che aveva il compito di ragioniere, e purtroppo era proprio Chimenti e davvero mi dispiace che non sia qui perchè era quello che ha classificato tutti i pezzi che sono venuti a galla; c'erano poi altri che erano più esperti nelle manovre navali generali oppure nei sommergibili oppure nei sistemi di ricerca.

Noi perciò siamo stati presenti a bordo a vegliare che la richiesta dei periti venisse soddisfatta prendendo quei pezzi che i periti richiedevano. Si diceva: prendete la moquette, la prendevano; prendete dei sedili, e sono stati presi dei sedili; prendete il motore, i carrelli, l'ala e così via; sono stati presi i pezzi richiesti.

PRESIDENTE. Individuato il relitto o l'area in cui erano i pezzi del relitto avevate quindi una specie di conoscenza fotografica iniziale.

MATTEUCCI. Certo.

PRESIDENTE. Sulla base di questa conoscenza, credo che si costruì una specie di mappa in cui si vedeva la zona in cui erano sparsi i relitti e dove erano quelli principali.

MATTEUCCI. Certo.

PRESIDENTE. Se la commissione infatti dall'alto diceva di prendere un pezzo invece di un altro per primo, ciò significa che avevate già una certa conoscenza iniziale.

Questa documentazione iniziale dello stato dell'aereo come voi lo trovaste, esiste?

MATTEUCCI. È stata redatta.

PRESIDENTE. Ci può descrivere, in base ai suoi ricordi, come si presentava il relitto nell'area di ricerca in cui è stato individuato: era accorpato? Era molto frazionato? Era a pezzi minuti o a pezzi grossi?

MATTEUCCI. Bisognerebbe chiarire inizialmente che la ricerca è stata fatta con due diversi tipi successivi l'uno all'altro: il primo tipo di carattere elettronico, con le strumentazioni (SAR) sonar per individuare dove c'erano degli echi e dove esistevano elementi che potevano essere parti di aereo. Naturalmente questa prima ricerca ha dato immediatamente risalto ai pezzi più grandi, perchè anche con il rilevamento sonar si vede se un pezzo è più grande, se un pezzo è più piccolo, se è un pezzo che forse ha uno spessore sul fondo o che forse non ce l'ha. Bisogna naturalmente interpretare questi dati, ma si può già capire qualcosa.

Dopo di questo, per essere certi che il relitto fosse quello che si cercava e non relitti che non c'entravano, è stata fatta una serie di ricerche con televisioni e macchine fotografiche, facendo delle fotografie in passaggio sui luoghi. Hanno fotografato dei frammenti identificati per quello che si cercava. A questo punto è iniziata la ricerca...

PRESIDENTE. Sulla base di questa mappa?

MATTEUCCI. Sulla base di questa mappa che è molto accurata perchè successivamente viene fatta con il posizionamento dei trasponder a fondo, un sistema elettronico sul quale si ha sempre un riferimento del sommergibile e di qualunque mezzo.

PRESIDENTE. Com'era l'area? E i pezzi come erano inizialmente?

MATTEUCCI. L'area era molto grande ed i pezzi erano molto sparsi sul fondo, ad eccezione di qualche punto in cui c'erano più pezzi vicini o di aree frammentate dove c'erano delle zone di concentrazione, se posso usare questo termine, di frammenti più piccoli.

Basti, ad esempio, dire questo: durante la prima campagna, nonostante le ricerche, non si trovarono i piani di coda.

Questi erano un elemento importante perchè la scatola nera, il *flight data recorder*, è bloccato in prossimità della coda, quindi la coda poteva portare al *flight recorder*. Questa, difatti, è stata trovata solo nella seconda campagna, usando all'inizio di questa nuovamente una parte di ricerche elettroniche per definire con una certa correttezza i punti principali nuovi, guardando meglio certi punti che non si erano visti con gli occhi nella campagna precedente. Appena il Nautile andò giù, proprio il primo giorno della seconda campagna, andò diritto sui piani di coda, perchè li avevano individuati elettronicamente, e furono naturalmente dopo un po' di tempo recuperati.

La zona dove si trovavano i relitti era molto vasta; i motori erano staccati, lontani nello spazio l'uno dall'altro. A queste domande, comunque, potrà rispondere anche meglio il signor Lovaglio, che ha seguito come teste a bordo queste operazioni. Egli ha addirittura con sé - ve le mostrerà - qualche schizzo suo di queste aree di concentrazione.

C'erano due o tre elementi che erano attaccati, cioè un pezzo di fusoliera e un pezzo di ala, che mi sembra fossero insieme; c'era una zona in cui vi era una concentrazione di bagagli - mi sembra che così avessero detto - però l'area in cui era l'aereo era molto grande: stiamo parlando di centinaia di metri per centinaia di metri.

PRESIDENTE. Era la commissione da bordo che stabiliva quali pezzi avevano la priorità di recupero?

MATTEUCCI. Esattamente.

PRESIDENTE. I pezzi recuperati venivano portati tutti su una nave francese in presenza dei vostri tecnici o c'era la possibilità che una parte potesse andare anche sulla seconda nave in cui non c'erano i vostri tecnici?

MATTEUCCI. No, i nostri tecnici erano su tutte e due le navi, perchè avevamo tre persone.

PRESIDENTE. La domanda è molto precisa: non c'è mai stata quindi possibilità di recupero di pezzi in cui la Tecnospacec non abbia certificato la sua presenza?

MATTEUCCI. Credo proprio di poter dire di sì.

PRESIDENTE. A noi risulta che normalmente era così, ma ci sono stati anche due episodi di frazionamento della responsabilità, in un certo momento.

MATTEUCCI. Se mi dice le date posso controllare: ho tutti i rapporti giornalieri.

PRESIDENTE. Lei in ogni caso mi garantisce che i tecnici della Tecnospacec, a sua memoria, hanno sempre controllato che tutto quello che veniva portato a bordo era tutto quello che era stato preso.

MATTEUCCI. Era stato elencato, catalogato, sono stati dati gli elenchi ai periti e sono stati firmati dai periti stessi.

PRESIDENTE. C'è stato un periodo fra la prima fase di ricerca e la seconda (l'Ifremer si spostò per andare a partecipare al recupero del Titanic)...

MATTEUCCI. Quando sono stati fatti i contratti avevano già detto quali erano le «finestre» disponibili.

PRESIDENTE. Ci fu un momento in cui l'Ifremer fece delle sue immersioni di prove tecniche - così fu detto - in un'area attigua. Queste non erano controllate?



MATTEUCCI. C'era un nostro tecnico a bordo. Per volontà dei periti è rimasto un nostro uomo a bordo.

So del periodo a cui lei si riferisce, e infatti ho i dati.

PRESIDENTE. Lei afferma che anche durante le prove tecniche dell'Ifremer fatte, dicono, per collaudare dei sistemi di posizionamento, c'erano sempre i tecnici della Tecnospacec?

MATTEUCCI. Credo che lei si riferisca al periodo fra il 21 e il 27 aprile 1988. Se lei mi consente, le dico quel che riportano i rapporti che sono per me quelli che fanno testo perchè sono anche firmati dai rappresentanti del collegio peritale.

È scritto: la nave rientra a Napoli; c'è un meeting con il signor Blasi e Jean Roux. L'operazione in corso è sospesa su richiesta Ifremer e riprenderà il 26-27. Renato Chimenti resta a bordo su richiesta della commissione durante tutte queste prove Ifremer.

Noi abbiamo i rapporti di quei giorni, in cui si dice dove sono andati e cosa hanno fatto.

PRESIDENTE. E non fu recuperato niente?

MATTEUCCI. Hanno fatto dei tracciati avanti e indietro con i sommergibili, loro han detto per mettere a punto i loro sistemi di navigazione. Vi sono comunque i rapporti redatti dal nostro Chimenti, e controfirmati poi per conoscenza da Blasi, di ciò che era avvenuto in quei giorni.

PRESIDENTE. Durante le fasi di recupero si sono mai verificati degli incidenti che hanno portato alla frammentazione ulteriore dell'apparecchio, cioè frammentazione di parti e ricaduta in mare di parti dell'aereo?

MATTEUCCI. Sì, è successo qualche volta.

PRESIDENTE. Questo ha contribuito a frammentare di più delle parti?

MATTEUCCI. Senz'altro. Per esempio, l'episodio di recupero del primo reattore: era stata studiata una certa pinza per recuperarlo, ed era stato preso per l'attacco alla carlinga che poi non si è assolutamente dimostrato robusto per l'opportunità, per cui è stato cambiato sistema. hanno subito usato una rete e l'hanno preso in questo modo. Ad esempio, questo ha causato una frammentazione.

PRESIDENTE. Arrivo rapidamente alle due domande di fondo, i colleghi gliene rivolgeranno poi altre. Fra la prima campagna di recupero e la seconda, ad un certo punto, fu deciso di giudicare terminata l'operazione.

MATTEUCCI. Certo.

PRESIDENTE. A sua conoscenza, cosa era rimasto in fondo al mare all'epoca in cui si decise di soprassedere alle ricerche?

MATTEUCCI. A nostra conoscenza, secondo ciò che noi avevamo visto e che era stato recuperato, non avrebbero dovuto essere rimasti pezzi molto grandi. Ricordo che si era partiti nel recupero dal pezzo più grande, man mano procedendo con i pezzi successivi in ordine di grandezza. Arrivati ad un certo punto (mi sembra opportuno parlare anche di cifre), per quel lavoro, per cui in linea di massima era stata stanziata una cifra intorno agli 8 miliardi, il conto si aggirava intorno ai 7 miliardi. L'Ifremer già l'anno prima, quando ci si trovava di fronte alla problematica della raccolta dei pezzi minori e si parlava dell'opportunità di raccogliarli o meno, in una riunione con Blasi e con noi ha chiarito che per recuperare tutto l'aereo sarebbe stato necessario tantissimo tempo; disse che se noi volevamo si potevano recuperare i pezzi più grandi, mentre i pezzi più piccoli si sarebbero potuti recuperare con un sistema «a strascico»; fu anche presentato un progetto per un recupero in tal modo. Si fece tale offerta in tempo per dare ad essa la possibilità di seguire l'iter burocratico, in modo da poterla realizzare alla fine del 1988, dopo il recupero di parti più grandi (il motore, i piani di coda, eccetera). Dirò di più: addirittura era stato detto che specificamente, visto che per i pezzi più grandi si sarebbe raggiunta una spesa di 7 miliardi, e visto lo stanziamento iniziale di 8 miliardi (poichè per questa successiva operazione sarebbe stata necessaria una spesa di circa 2 miliardi), con un finanziamento ulteriore di circa 1 miliardo si sarebbe riusciti a portare a termine tutta l'operazione recuperando veramenti tutti i pezzi.

L'opinione comunque era che di parti grandi e importanti non ne fossero rimaste, considerando il sistema «a scalare» rispetto alle dimensioni dei pezzi che si era utilizzato. Ovviamente, durante la prima campagna erano stati recuperati anche pezzi piccoli da parte del sommergibile che li metteva nel *basket* per il recupero; in linea di massima però venivano recuperati pezzi che sembrano interessanti o che venivano richiesti dal collegio peritale. A nostra conoscenza, non erano comunque rimasti pezzi grandi sul fondo: vi era una miriade di pezzi più piccoli e meno vistosi, che naturalmente erano ancora lì.

PRESIDENTE. Quando si è presa questa decisione relativa ai frammenti giudicati piccoli, a parte il fatto che mancava una scatola nera che è stata trovata rapidamente adesso, all'appello mancava anche la cassetta dove ci dovevano essere le due rivoltelle di ordinanza che si trovavano a bordo, e comunque fu detto che era stato recuperato a peso il 70 per cento; quando poi è stato ricostruito l'aereo a superficie il rapporto si è rovesciato e si è detto che era rimasto sul fondo il 70 per cento e che invece la parte recuperata era solo il 30 per cento.

Noi abbiamo mai saputo che il motivo della sospensione sia stato il quasi esaurimento dei fondi, perchè non è mai stata fatta richiesta al Parlamento neanche di un solo miliardo. Credo che questo stanziamento sarebbe stato concesso: se la commissione peritale avesse detto che per completare il recupero era necessario un solo miliardo in più non credo che il Ministero - che poi, essendo spese di giustizia, avrebbe

dovuto pagare comunque - l'avrebbe negato. Ci è stato invece detto che il recupero era stato sospeso perchè i pezzi rimasti sul fondo erano piccoli e «insignificanti»: questa parola è stata espressamente inserita nel rapporto.

Ora, questo non risulta da quel che emerge oggi: non sono rimasti sul fondo pezzi insignificanti, perchè sono stati trovati una scatola nera e altri elementi da valutare attentamente, come sonde e strumenti di profondità; si sono trovati ammassati pezzi anche rilevanti, in quanto le fotografie di oggi mostrano un'area molto «affollata» di rottami.

A questo punto, c'è da pensare che la decisione di giudicare sufficienti i pezzi recuperati, e quindi irrilevante la prosecuzione, è stata presa non per le ragioni economiche che invece lei ci dice. Per documentare questo fatto, sono stati infatti girati quattro nastri di videoregistrazione del fondo marino che dovevano provare (e ne hanno costituito la prova sino a prova contraria, che è stata fornita successivamente) che in fondo al mare non vi era praticamente più nulla.

ZAMBERLETTI. Sui nastri vi erano parti insignificanti, che si vedono, ma non tutto il resto.

PRESIDENTE. Esatto. Ed allora, rispetto a queste fotografie del fondo marino, la Tecnospacec ha partecipato anche ad una valutazione, visto che voi eravate i garanti nei confronti della Commissione peritale? Da questi nastri che contengono 4 ore di registrazione non risultava più niente di importante?

MATTEUCCI. Vi è purtroppo un'interpretazione errata di questi famosi quattro nastri.

PRESIDENTE. Da parte di chi?

MATTEUCCI. Forse non è stata data l'informazione nella maniera corretta, perchè tutto è possibile. Io vorrei procedere per gradi. Non so cosa stia accadendo in questo momento, perchè non seguo la campagna di recupero se non attraverso la stampa. Però vorrei contraddirla, signor Presidente, su un fatto. Lei ha detto che è stata «rapidamente» recuperata la scatola nera. A me sembra che la nave che sta operando adesso è qui da qualche mese, per cui il termine «rapidamente» mi sembra eccessivo. All'Ifremer, alla fine della campagna, è stato richiesto di dedicarsi alla ricerca della scatola nera per sei giorni. Peraltro il sistema che oggi viene usato ha una capacità di ricerca visiva di 4 a 1 rispetto al sommergibile dell'Ifremer. Perciò, se oggi si è trovata la scatola nera dopo tre mesi di ricerche, io non lo chiamerei un ritrovamento tanto rapido. Giustamente mi aspetto che, guardando meglio e avendo davanti un fondo pulito dai pezzi più importanti, non essendo più distolti dalle operazioni di recupero dei pezzi più grandi, con tutti i problemi che queste hanno comportato, si riesca a fare un lavoro più accurato.

DE JULIO. Però non è così, per il semplice fatto che l'attuale società Wimpol i primi due mesi li ha dedicati a ricercare al di fuori

dell'area interessata a suo tempo dalle ricerche dell'Ifremer. Una volta abbandonata questa ricerca, rivelatasi inutile, si è dedicata all'area in cui poi ha trovate determinate cose.

LIPARI. In base alle registrazioni!

DE JULIO. Quindi il tempo è molto minore: nell'area interessata dalle ricerche dell'Ifremer ha poi trovato la scatola nera.

PRESIDENTE. Devo precisare che, proprio in base a quelle registrazioni, la nuova società disse che era inutile inizialmente ricercare in zone già esplorate, e quindi decise di allargare il fronte ad un'area di 40 chilometri per 40 chilometri; pertanto i due mesi sono trascorsi in questa ricerca. Successivamente, proprio perchè in questa area più vasta non si è trovato nulla, ha deciso di restringere l'area nella zona di 5 chilometri che era quella originale. E in quella zona, facilmente (lo sottolineo), ha trovato determinate cose. Avrà avuto tecniche più raffinate di individuazione fotografica, ma l'area in cui le cose sono state trovate è quella nella quale l'Ifremer aveva dichiarato che non vi era più nulla, se non pezzi insignificanti. È questa la verità?

MATTEUCCI. Ho già detto che sto leggendo la stampa. Mi si dice ora che per due mesi si è lavorato al di fuori dell'area in questione. Resta però sempre la ricerca in quest'area che è durata circa un mese.

Ho detto prima che il sistema di oggi ha un coefficiente di ricerca di 4 ad 1 rispetto al sommergibile. È evidente che una ricerca, anche di solo un mese, valeva 4 mesi della ricerca condotta dall'Ifremer.

Non voglio dire che precedentemente si sia operato bene o male, ma è ovvio che più si guarda e più si trova. D'altronde mi sembra di capire che l'Ifremer è andata sul fondale il primo e il secondo giorno, ha visto il *voice recorder* e lo ha subito preso. Questa scatola purtroppo non l'ha trovata, forse si può obiettare che non l'abbia cercata abbastanza bene, ma secondo me, con tutta probabilità, non sono riusciti a vederla.

LIPARI. La preoccupazione della Commissione nasce dal seguente fatto. Al termine dei suoi lavori l'accoppiata Ifremer-Tecnospamec ha messo in mano ai periti quattro cassette della durata di quattro ore che praticamente, secondo l'interpretazione dei riceventi, fotografavano quanto restava e non risultava recuperato nell'area esplorata. Ecco dove nasce la nostra preoccupazione.

Se aveste detto «abbiamo registrato quattro ore di cassette, però con altre due ore possiamo fotografare quanto ancora vi può essere e non abbiamo potuto recuperare», il discorso avrebbe avuto una sua completezza. Perchè, al contrario, si sono inutilmente persi due mesi? Perchè è stato quello il punto di partenza.

Rispetto ad una documentazione visiva, anche se acquisita con una maggiore lentezza dovuta ai mezzi di allora, si sarebbe trattato, in ipotesi, di una documentazione completa. Non ha senso fornire una documentazione incompleta. dicendo che vi sarebbe potuta essere una

serie di altre cose che però non erano state fotografate. Tutto ciò con altri due giorni di ricerche fotografiche avrebbe potuto essere fornito.

Ecco perchè vi può essere il sospetto non di una semplice negligenza, ma di una superficialità in qualche modo colpevole.

CASINI. Non voglio contraddire nessuno perchè tutti stiamo conducendo una ricerca. Ritengo che sia importante comprendere le condizioni in cui oggi ci troviamo e le condizioni che vi erano nel momento in cui questo recupero è stato effettuato. Diamo oggi quasi per scontato che due giorni in più di ricerche avrebbero potuto portare chissà quali elementi e *a posteriori* ciò può essere vero.

Quanti mesi siete stati in quella zona ad effettuare ricerche?

LIPARI. La domanda da porre non è questa, ma la seguente. Se le quattro ore di filmato fornite, si dice, rappresentano il 50 per cento dell'area esplorata mi resta un dubbio: lì si diceva che questo è quanto rimane nell'area esplorata, che ha un quadrato di 5 chilometri.

ZAMBERLETTI. Noi abbiamo preso visione delle quattro ore di filmato. In esso si vedono reperti minori, diciamo pure insignificanti. Effettivamente sia io sia il collega De Julio vedendo le quattro cassette, pur non essendo degli esperti come i periti, avremmo deciso che valeva la pena di effettuare le ricerche da un'altra parte.

Non so se anche voi avete effettuato le riprese, o se queste siano state fatte soltanto dall'Ifremer. Però rivedendo successivamente la foto dei reperti adesso ritrovati (non mi riferisco alla scatola nera, ma al pezzo di fusoliera e ai sedili) abbiamo notato che non si trattava di pezzi non visti dall'Ifremer, poichè essi erano stati rastrellati e vicino a tali pezzi vi sono i solchi creati dai pattini del sommergibile, ma di pezzi su cui si è lavorato e che si è poi deciso di non tirare su, o che comunque sono rimasti giù.

Quello che ci ha stupito vedendo i nastri è che essi non hanno trascurato, come è ovvio, ciò che non era stato visto, ma ciò che evidentemente era stato visto dall'Ifremer, al punto che quest'ultima aveva operato su quei pezzi cercando di rastrellarli forse per prenderli con una rete, o per accatastarli. Infatti questi pezzi non sono sparpagliati naturalmente in una zona vergine, ma sono accatastati e intorno e davanti ad essi sono evidenti i solchi dei pattini del sommergibile e quindi sono stati visti.

La domanda è la seguente. In primo luogo, il filmato è stato da tutti interpretato come la ricognizione di ciò che restava, non di ciò che era stato portato via, dal momento che tali pezzi erano già sulla nave. In secondo luogo, il filmato è stato realizzato dall'Ifremer con la vostra presenza nel sommergibile, o anche voi lo avete avuto dall'Ifremer come una documentazione finale fatta dalla stessa? In terzo luogo, i periti che erano a bordo, e che quindi non vedevano cosa si filmava, possono aver creduto che il filmato documentasse quanto era rimasto sul fondale, ma soprattutto quanto era stato visto. La scatola nera non potevate filmarla in quanto non era stata vista, ma il tronco di fusoliera, vicino al quale vi sono i segni lasciati dai pattini del sommergibile, ed altri pezzi sono stati visti dall'Ifremer.

MATTEUCCI. Ho posto la medesima domanda a chi si trovava a bordo e che si è recato sul fondale con il sommergibile, dal momento che la storia dei pezzi ammucchiati mi ha incuriosito ed insospettito.

In effetti, in alcune operazioni venivano ammucchiati dei pezzi per recuperarli. Tuttavia essi non venivano ammucchiati precedentemente per recuperarli in un secondo tempo, ma si metteva una rete sul fondo e si ponevano su questa. La risposta che ho avuto - potrete poi rivolgere voi stessi la domanda al signor Lovaglio, che credo abbia effettuato circa dieci immersioni - è la seguente. Quando vi era la necessità di recuperare pezzi più grandi, accadeva spesso che questi si dovessero rimuovere, trascinandoli sul fondo. La sua opinione è che questi pezzi, se trascinati in più zone - e me lo confermate affermando che si trattava di una zona assai battuta dai pattini del sommergibile - avrebbero avuto lo stesso effetto di una scopa che trovando sul suo percorso pezzi più piccoli li sposta da un lato. Secondo il signor Lovaglio, la concentrazione, che io comunque non ho visto, probabilmente è dovuta a tale fatto.

MACIS. Nelle foto c'è un pezzo di almeno 10 metri, lo stabilizzatore.

MATTEUCCI. Non ero là e non giurerei che questo pezzo non sia stato visto. Sarei uno sciocco. Può essere sfuggito, può darsi che sia stato visto e non si sia ritenuto di prenderlo, non solo, lo chiederete ai miei uomini che erano a bordo i quali sapranno se tale pezzo è stato o meno visto.

LIPARI. Certamente è stato visto, perchè vi sono accanto le tracce dei pattini.

MATTEUCCI. Vi voglio comunque dire che non è molto facile stimare sott'acqua le dimensioni degli oggetti attraverso la televisione. È estremamente facile stimarle dal sommergibile. Sono un tecnico, da vent'anni vedo televisioni sott'acqua ed ho difficoltà ad individuare le dimensioni di un oggetto. Un esempio chiarissimo è quello dei cilindrotti che sembravano dei pezzi grandi.

PRESIDENTE. L'Ifremer aveva un suo brogliaccio di ricerca e la Tecnospamec aveva giornalmente il proprio. Voglio chiederle come mai il 3 giugno 1987, sul brogliaccio dell'Ifremer viene riportata l'espressione che era stato individuato un *engin militaire*, mentre nel brogliaccio dello stesso giorno della Tecnospamec ciò non viene segnalato.

MATTEUCCI. Il 3 giugno 1987 erano presenti entrambe le navi, la Noroit e la Nadir; sulla base dei documenti in mio possesso non risulta nulla. Trovo scritto che andavano alla ricerca di oggetti che poi si sono rivelati essere bidoni, bottiglie ed altri oggetti simili. Non vi è traccia, però, di questo *engin militaire*.

PRESIDENTE. Dottor Matteucci, le mostrerò ora delle fotografie e le chiedo di dirci se, a suo parere, si tratta di frammenti insignificanti o di pezzi rilevanti.

*(Il Presidente consegna le fotografie al signor Matteucci che ne prende visione).*

### Presidenza del vice presidente CASINI

MATTEUCCI. Per quanto riguarda la fotografia 417, si tratta di una centinatura, credo della carlinga. non lo definirei un pezzo irrilevante ma non è neanche di grandissime dimensioni; sarà lungo al massimo due metri. Questa è la mia opinione, comunque vi sono esperti aeronautici che possono identificare queste parti e valutare le dimensioni meglio di me. La fotografia 418 raffigura lo stesso pezzo.

La fotografia 415 presenta un'inquadratura molto da vicino e quindi non saprei valutare le dimensioni del pezzo che comunque non dovrebbe essere molto grande.

Vi è poi un'altra fotografia di un oggetto di cui non posso valutare le dimensioni perchè non ho riferimenti validi. Se le smagliature che si vedono fossero dei ribattini, il pezzo potrebbe essere lungo circa sessanta centimetri; non è possibile però valutare la parte dell'oggetto che non si vede nella fotografia.

Onestamente non riesco a capire che cosa raffigura la fotografia 425 per la quale non ho riferimenti di dimensioni. Potrebbe trattarsi di parti di sedile. Almeno la fotografia 481 sembrerebbe un tubo di un sedile. Non capisco neanche che cosa sia l'oggetto raffigurato nella fotografia 250.

La fotografia 447 raffigura invece un pezzo più grande, il pezzo di poppa con una alettina stabilizzatrice. È una fotografia scattata abbastanza da vicino; le forature dei ribattini sono estremamente piccole, credo di circa 6-7 millimetri e quindi stiamo parlando di un oggetto abbastanza grande.

Vi è poi una fotografia di un pezzo che, quanto a dimensioni, definirei insignificante perchè le scritte che si vedono sono alte circa un centimetro per cui il pezzo potrebbe essere lungo circa sessanta centimetri.

LIPARI. La curiosità è quella di sapere come mai questi pezzi non risultano nelle quattro ore di videoregistrazione.

MATTEUCCI. Poco fa lei ha fatto un'affermazione che mi interessa moltissimo, e cioè che il titolo di quella videoregistrazione parla di oggetti restanti nell'area dei due chilometri. Non credo che qualcuno abbia scritto questo; non è vero, e se lo hanno fatto è una fesseria.

DE JULIO. A pagina 311 della perizia Blasi è scritto: «Al termine delle operazioni di recupero, su disposizione del collegio peritale, è

stata effettuata una immersione con il Nautile con a bordo il responsabile degli ausiliari, signor Lovaglio, per verificare lo stato e la quantità dei reperti non recuperati». Le relative riprese televisive furono poi consegnate alla autorità giudiziaria.

MATTEUCCI. Ascolterete tra poco quanto hanno da dirvi il signor Lovaglio e gli altri addetti; personalmente riferisco quanto essi mi hanno detto al termine dei recuperi. Questi ultimi - torniamo al nocciolo della questione - tendevano a recuperare le parti ritenute importanti. Ad esempio, per quanto riguarda la cabina di pilotaggio, oltre al suo recupero venne chiesto anche quello di tutto ciò che si trovava in prossimità di essa, anche i pezzi più piccoli; e così è stato fatto. La stessa richiesta di un supplemento di raccolta anche dei pezzi più piccoli è stata avanzata in riferimento all'area dove si trovavano i motori perchè evidentemente la commissione riteneva che tutto ciò che si trovava in prossimità dei motori stessi avesse interesse.

Il filmato a cui si fa riferimento aveva lo scopo - questa è stata l'interpretazione di chi lo ha girato - di verificare che laddove erano stati effettuati recuperi significativi erano stati raccolti anche i pezzi intorno al reperto più importante, anche quelli più piccoli. Questa è la spiegazione che mi è stata data.

LIPARI. Secondo lei quattro ore non sarebbero state necessarie?

MATTEUCCI. Le zone interessate non erano molto piccole. Il signor Lovaglio, proprio l'ultimo giorno dopo l'effettuazione di queste riprese, ha sentito il bisogno di scrivere sul rapporto che per raccogliere tutti i reperti sarebbe stato necessario intervenire con il sistema a strascico.

LIPARI. Questo conferma che vi erano oggetti piccoli; tuttavia gli oggetti raffigurati nelle fotografie che le abbiamo mostrato, come ad esempio lo stabilizzatore, non erano recuperabili con il sistema a strascico.

MATTEUCCI. Non so se lo stabilizzatore venne avvistato; comunque stiamo parlando di un solo pezzo di dimensioni rilevanti e non credo che ciò sia sufficiente per imputare una non esecuzione dei lavori.

LIPARI. Con i passaggi accanto a quei pezzi dei pattini del Nautile, quindi con un elemento che rende più grave il fatto che non ci fosse risultato nelle quattro ore di registrazione.

MATTEUCCI. Non so risponderle.

RASTRELLI. A me interessa un altro aspetto della vicenda, non quello tecnico, bensì quanto concerne la legittimazione e la qualificazione del rapporto della Tecnospacec sia nella prima che nella seconda fase. La prima fase coincide con l'incarico, avuto dal collegio peritale, di compiere indagini di mercato per conoscere la ditta idonea



alle operazioni di recupero; vorrei conoscere il compenso per questa operazione. La seconda fase, viceversa, corrisponde con l'assistenza alle operazioni di recupero. Stranamente dal contratto sembra che tutto questo complesso di attività professionali - di altissimo livello, se hanno condizionato poi le scelte del magistrato e del collegio peritale - sia stato posto direttamente a carico dell'Ifremer, commettendo una irregolarità perchè la ditta controllata finiva per pagare il controllore. Avete compiuto un approfondimento su questi temi, avete contrattato con qualcuno la prima e la seconda fase? Perchè avete accettato di essere pagati dall'azienda che avrebbe dovuto essere oggetto dei vostri controlli? Non si configura un conflitto di interesse e quindi una operazione illegittima anche per quanto vi riguarda, visto che siete una società di capitali e quindi dovete rispettare certe regole?

MATTEUCCI. Credo di no e le spiego le ragioni. In effetti l'Ifremer non pagava la Tecnospacec; in funzione del contratto stipulato, l'Ifremer diveniva ufficiale pagatore della Tecnospacec.

Mi spiego meglio. Recentemente abbiamo svolto un lavoro per l'amministrazione pubblica ed è stato inserito nel contratto - è una pratica purtroppo comune - che la commissione di collaudo, che deve dire se il lavoro va bene o no, verrà pagata detraendo una certa percentuale dall'importo del contratto stesso. Faccio un parallelo per farmi capire meglio; nel nostro contratto è stato detto: «Tu prendi Y lire per fare questo lavoro, poi io ti detraggo X lire per pagare la commissione di collaudo che è quella che deve stabilire se il lavoro è fatto bene». Di fatto questi soldi non vengono tolti dal mio contratto, perchè saranno stati aggiunti in precedenza e poi sottratti.

Nel caso che ci interessa, con tutta probabilità, si è verificato che per non instaurare nuovi *iter* burocratici e per non creare altri centri di costo è stata demandata l'Ifremer a inserire nel suo *budget* il pagamento della Tecnospacec.

RASTRELLI. Ci sa dire le cifre? Voi avete i bilanci.

MATTEUCCI. Certo. La Tecnospacec era pagata 1.300.000 lire al giorno per mezzo navale presente; c'era un numero variabile di persone sul mezzo, ma mai meno di tre persone sul posto.

PRESIDENTE. Comunque possiamo acquisire questi contratti?

MATTEUCCI. Se vuole, glieli posso dare anche ora.

Vorrei ricordare che, come ho detto prima, la pratica seguita per la commissione di collaudo è abbastanza diffusa in Italia per non accendere un nuovo centro di costo, adottando così in un unico centro di costo una percentuale che poi servirà a pagare delle poste che, in effetti, come ha detto il senatore, sono anche in conflitto.

RASTRELLI. Chi tira fuori i soldi è lo Stato italiano. Dovrebbe pagare con due mandati differenziati e non servirsi del concessionario per pagare anche il controllore del concessionario.

Che tipo di compenso concordaste con Blasi nella prima fase?

MATTEUCCI. Non le posso rispondere perchè non lo so. Glielo posso far sapere.

RASTRELLI. Ho interesse a sapere come fu quantificato il compenso per le operazioni della prima fase e come nacque invece la seconda fase. Se ho ben capito, la misura era determinata dai mezzi offerti dall'Ifremer.

MATTEUCCI. 1.300.000 lire a mezzo per un giorno. Comunque questi dati sono riportati nei contratti.

PRESIDENTE. Poichè si tratta di elementi interessanti, le saremmo grati se potesse fornirci tutti quei dati relativi alla prima fase delle operazioni che non è in grado di riferirci oggi.

RASTRELLI. Vorrei che fosse chiaro che questi documenti ci servono.

MATTEUCCI. Mi perdoni. Ho con me i documenti che riguardano la seconda fase; se vuole, gliene posso fare immediatamente una fotocopia. Per quanto riguarda la prima fase, li consegnerò all'ufficio di segreteria della Commissione perchè - ribadisco ancora - non so come è stata regolata la questione.

MACIS. Vorrei sapere se è al corrente dei rapporti tra la società Tecnospacec e il rappresentante del collegio peritale. Se ne è al corrente, vorrei sapere quali erano concretamente questi rapporti.

MATTEUCCI. Blasi era la persona, che faceva parte del collegio peritale, che ha sempre discusso di tutti questi aspetti.

MACIS. A me interessano i rapporti concreti, cioè quale attività svolgeva quotidianamente l'ingegner Blasi e che rapporto aveva quotidianamente con la Tecnospacec.

PRESIDENTE. Il senatore Macis vuole sapere se è esistito un rapporto in altre circostanze o in circostanze parallele.

MATTEUCCI. No, assolutamente no. Non l'ho mai conosciuto prima.

MACIS. Prima di quando?

MATTEUCCI. Prima di quando hanno iniziato a chiedere lo studio di fattibilità e la possibilità di trovare una ditta idonea al recupero.

MACIS. No. Mi riferisco al periodo in cui veniva svolta l'attività di ricerca e successivamente l'attività di recupero da parte dell'Ifremer con l'assistenza della Tecnospacec, cioè con la vostra presenza. In quella fase quale rapporto intercorreva tra la Tecnospacec e Blasi?

MATTEUCCI. Il rapporto che noi instauriamo sempre con il cliente: si prendono dei contatti, si esaminano le sue esigenze, si vede se il lavoro va bene o no, se il cliente è soddisfatto, che cosa si può fare per migliorarlo.

MACIS. Non mi risponda genericamente. Le sto facendo una domanda precisa. Se io vengo, le commissiono il recupero di una tuta subacquea, lei mi fa una ricerca e me la porta; io me ne sto a casa, aspetto che lei venga e lei, a chi le chiede quale è stato il suo rapporto con me, risponderà che le ho fatto un ordine, lei lo ha eseguito e mi ha portato quanto le avevo chiesto. Se invece lei fa questo lavoro e, mentre lo fa, sto con una barca a controllarla, io mi comporto in altro modo.

In altre parole voglio sapere quale attività svolgeva concretamente l'ingegner Blasi, quale tipo di rapporto quotidiano c'era durante l'attività di ricerca e di recupero.

MATTEUCCI. Noi redigevamo due tipi di rapporto a bordo: un rapporto tecnico, che veniva presentato al perito a bordo, e un secondo tipo di rapporto, chiesto proprio dal dottor Blasi, che era di carattere più amministrativo - se si può usare questo termine - nel quale si poteva chiaramente verificare lo stato delle cose dal punto di vista gestionale del contratto. Si diceva se c'era il mezzo, se c'era da pagarlo, se funzionava o no e quindi se bisognava pagarlo o meno. Difatti alla fine della campagna di recupero abbiamo fatto dei consuntivi nei quali sono risultate delle giornate che noi abbiamo «tagliato» dalle fatturazioni perchè, ad esempio, anche se una barca era stata sulla zona da un giorno X a un giorno Y, non era detto che avesse operato tutti i giorni.

### **Presidenza del Presidente GUALTIERI**

(Segue MATTEUCCI). Poichè c'erano alcune possibilità di tagliare i costi o di diminuire la spesa perchè qualcosa non aveva funzionato o non doveva essere fatto, abbiamo seguito questa possibilità. Il contatto con l'ingegner Blasi consisteva nel fornire tutti questi elementi affinché si potesse giungere ad una esatta valutazione del lavoro svolto. Le faccio un esempio: nel rapporto è riportata una giornata in cui la nave è ritornata dalla zona delle operazioni al porto per sbarcare dei marinai; c'è scritto pure che questa giornata non andava pagata all'Ifremer.

Questo era il supporto di carattere operativo e amministrativo fornito all'ingegner Blasi.

Per quanto concerne i pezzi e le parti, sono stati redatti degli elenchi che sono stati consegnati ai periti i quali li hanno firmati.

MACIS. Mi pare di capire da questa sua risposta - e vorrei averne conferma - che l'ingegner Blasi abbia avuto un rapporto di affidamento nei confronti della Tecnospace e abbia ricevuto da parte della stessa le informazioni sulla base delle attività che venivano svolte.

MATTEUCCI. Sì, ma non semplicemente perchè la Tecnospamec glielo diceva, ma perchè suoi uomini erano fisicamente presenti a bordo e vegliavano su di noi, controfirmavano tutte le carte. Noi non facevamo rapporti direttamente all'ingegner Blasi: le carte finivano a lui ma, come si può leggere sui documenti, di volta in volta noi avevamo rapporti con i vari Imbimbo o Migliaccio che erano fisicamente presenti a bordo. L'ingegner Blasi è stato presente a bordo in certi giorni e questo si può evincere dai rapporti direttamente firmati da lui.

MACIS. L'ingegner Blasi o chi per lui diedero disposizioni circa le modalità con le quali dovevano essere compiuti la ricerca ed il recupero? Fecero osservazioni?

MATTEUCCI. Se intende riferirsi ad osservazioni di carattere tecnico-operativo, no perchè quello era compito nostro visto che eravamo i più competenti a farle. Infatti, è accaduto che in qualche occasione i nostri uomini abbiano avuto delle divergenze con l'Ifremer su questioni di carattere operativo: alla fine è stata trovata una soluzione perchè anche i nostri uomini con la loro esperienza nell'*off shore* hanno potuto dare il loro apporto. Per disposizioni di qualsiasi altro tipo, valeva il contratto con il quale l'Ifremer aveva ricevuto l'incarico e sulla base del quale essa poteva agire indipendentemente, adottando le pratiche più opportune alle necessità dell'intervento.

MACIS. Quindi non vi fu all'inizio o durante questi lavori una riunione, per esempio, dell'*equipe* tecnica diretta dall'ingegner Blasi con la Tecnospamec e l'Ifremer.

MATTEUCCI. Certo che ci fu. Ogni due o tre giorni facevano dei piani e ci veniva detto...

MACIS. Chi lo diceva?

MATTEUCCI. A quel che mi risulta si riunivano i nostri, i rappresentanti del collegio peritale e i responsabili dell'Ifremer: c'erano Blasi o chi per lui, Roux e gli altri e si discuteva sulle operazioni che la nave poteva compiere. C'erano sempre incontri diretti e quindi l'ingegner Blasi o chi per lui entrava nella decisione.

MACIS. Le sto chiedendo un'informazione ben precisa: chi dava le direttive? Sappiamo che l'Ifremer faceva i suoi piani e che ha eseguito un compito di grande difficoltà nel cercare ed individuare il sito del relitto. Ma una volta realizzata questa localizzazione, quali disposizioni sulla base del contratto stipulato con l'Ifremer sono venute dal collegio peritale?

MATTEUCCI. Sto cercando di capire qual è il punto che lei vuole mettere a fuoco.

MACIS. Lei conosce il contratto firmato con l'Ifremer?

MATTEUCCI. Abbastanza.

MACIS. Presumo che lo conosca e quindi avrà letto che l'Ifremer agiva per contratto sulla base delle indicazioni, delle disposizioni e del controllo di altri. Le sto chiedendo se questo controllo avveniva unicamente attraverso la Tecnospamec o attraverso gli altri tecnici.

MATTEUCCI. C'era sempre almeno un rappresentante del collegio peritale.

MACIS. Questo è provato dalle carte. A me interessa sapere in che modo veniva attuata questa clausola contrattuale.

MATTEUCCI. Si effettuavano riunioni e venivano date disposizioni, per esempio, su quali erano i pezzi da recuperare. Veniva redatto un ordine di lavoro nel quale venivano indicati i pezzi da recuperare l'indomani.

PRESIDENTE. La decisione finale di ogni operazione era del collegio peritale?

MATTEUCCI. Non veniva tirato su un chiodo che non fosse...

PRESIDENTE. Quel che vogliamo sapere è se, dovendo risalire alle responsabilità ultime, queste sono sempre imputabili all'ingegner Blasi o ai suoi collaboratori.

MATTEUCCI. Certo.

MACIS. Noi dobbiamo aver certezza che, se non possiamo «prendercela» con la Tecnospamec o con l'Ifremer, possiamo rivolgerci almeno al collegio peritale.

MATTEUCCI. Prima è emerso il problema dell'inconveniente delle quattro cassette.

PRESIDENTE. Per noi non è un inconveniente ma un fatto molto grave.

MATTEUCCI. L'ho definito un inconveniente perchè a quel tempo a noi apparve tale. so che ora c'è un'interpretazione di un certo tipo, ma allora non c'era questo spirito. Purtroppo talvolta determinate informazioni, riportate da persone che non sanno descrivere fino in fondo la situazione, vengono interpretate in modo sbagliato.

MACIS. Vorrei prendere un minuto alla Commissione per soddisfare una mia curiosità personale. Ho cercato il vostro numero telefonico a Genova, ma non l'ho trovato. Come mai?

MATTEUCCI. Perchè il nostro numero è sotto «T.S.Tecnospamec».

MACIS. Ho telefonato al servizio informazioni sugli abbonati e mi è stato risposto che si trattava di un numero telefonico riservato.

MATTEUCCI. Le hanno detto una fesseria. È un problema che si è già posto perchè a seguito di questa vicenda molti hanno cercato di mettersi in contatto con noi e hanno trovato le stesse difficoltà.

DE JULIO. Visto che lei è stato così preciso nel citare i documenti in suo possesso e considerato che dalle sue affermazioni emerge che c'è stato un fraintendimento in merito alla disposizione data dal collegio peritale di filmare ciò che è contenuto nelle ultime 4 ore di ripresa televisiva, vorrei sapere se tra i suoi documenti c'è anche questa disposizione. C'è una traccia scritta di questa disposizione?

MATTEUCCI. Non ho il documento tra le mie carte, però credo che sia contenuto tra gli ordini di lavoro che venivano dati e che non fanno parte della nostra documentazione. Credo sia agli atti.

DE JULIO. Ma non venivano dati ordini scritti a proposito delle operazioni da eseguire?

MATTEUCCI. Non venivano dati a noi, ma all'Ifremer. I rappresentanti del collegio peritale firmavano una minuta o un ordine in cui veniva posta una serie di priorità di recupero e questo documento veniva consegnato agli uomini dell'Ifremer, penso a Roux che era a bordo.

DE JULIO. Ma se voi dovevate svolgere funzioni di controllo, immagino che dovevate essere a conoscenza di quanto si doveva controllare. Mi suonerebbe piuttosto strano che la Tecnospacec venisse scavalcata nel momento di dare gli ordini all'Ifremer.

MATTEUCCI. Il nostro compito era di vigilare sull'effettivo recupero dei pezzi e i pezzi che sono stati richiesti sono stati portati tutti in superficie.

DE JULIO. Sto parlando dell'ordine di filmare ciò che non era stato recuperato.

MATTEUCCI. Potrete approfondire meglio con Lovaglio ed anche con Chimenti (se volete possiamo chiedergli una deposizione scritta), ma le informazioni che ho io sono proprio queste. C'è una interpretazione...

Quei filmati erano stati fatti nei punti in cui c'erano dei pezzi importanti. In particolare volevamo essere sicuri che non eravamo stati così sciocchi da aver lasciato la scatola nera sul fondo.

DE JULIO. Le risulta che la ripresa delle operazioni di recupero nel 1988 fu condizionata dall'esame di ciò che era stato recuperato nel 1987?

MATTEUCCI. Non ricordo. Quanto lei dice mi fa scattare un campanello d'allarme. Probabilmente fu avanzata un'ipotesi del genere, ma non in maniera categorica altrimenti la ricorderei esattamente.

DE JULIO. Può fornire delle informazioni esatte su questo punto?

MATTEUCCI. Certamente lo farò.

DE IULIO. Può specificare come e da chi fu deciso di porre termine alle operazioni di recupero?

MATTEUCCI. Vorrei tornare un momento alla sua domanda precedente per dire che intuitivamente mi sento di rispondere negativamente. Si cercavano infatti dei pezzi importanti, come i piani di coda vicino ai quali si sperava di trovare la scatola nera non ancora individuata durante la prima campagna. La prima parte della seconda campagna fu dedicata alla ricerca elettronica, perchè si sospettava il punto in cui potevano essere quei piani di coda, che poi furono identificati. L'ipotesi per cui, in base alle prime parti recuperate, si potessero sospendere le operazioni credo fosse peregrina. Il punto chiave erano i motori e non erano ancora stati interamente recuperati.

DE JULIO. L'Ifremer sostiene che la sospensione del 1987 era motivata dalla necessità di mettere in condizione i periti di verificare i pezzi recuperati ed eventualmente decidere di non continuare le operazioni.

MATTEUCCI. Credo fosse una possibilità remota, perchè mancava un motore. Durante la prima campagna ci si preoccupò innanzi tutto di recuperare il primo motore, che potevano essere quelli colpiti; ma il secondo motore era ancora in fondo al mare.

PRESIDENTE. La sospensione tra la prima e la seconda campagna non fu dovuta ad altri impegni dell'Ifremer? Anche contrattualmente era previsto che la società francese doveva recarsi altrove e quindi abbandonare per un certo periodo di tempo la zona di ricerca.

LIPARI. Nel contratto non era scritto, ma si trattava di un accordo di fatto.

PRESIDENTE. La prima parte della campagna di ricerca fu sospesa per consentire ai periti di esaminare i pezzi recuperati e stabilire se erano sufficienti oppure, senza prendere alcuna decisione, fu semplicemente consentito all'Ifremer di rispettare i suoi impegni per poi tornare a riprendere le ricerche alcune settimane dopo?

MATTEUCCI. L'Ifremer si allontanò per parecchi mesi, quasi un anno.

PRESIDENTE. Comunque si sapeva che i lavori dovevano riprendere?

MATTEUCCI. Non ho le prove per rispondere, ma intuitivamente credo che l'Ifremer si sia fermata a causa di altri impegni. Non penso che i periti abbiano deciso di fermare le operazioni per poi riprenderle con la ricerca del motore.

PRESIDENTE. Ma lei ha detto che i periti avevano interrotto le operazioni per analizzare i pezzi recuperati.

MATTEUCCI. No, ho detto esattamente il contrario. Tendenzialmente mi sembra un'ipotesi poco fondata e poco logica, perchè il secondo motore si trovava ancora in fondo al mare. Se volete posso verificare e fornire una risposta più esatta.

DE JULIO. Torniamo alla domanda relativa alla decisione di fermare definitivamente le operazioni.

MATTEUCCI. A un certo punto le operazioni si fermavano, perchè non c'era più alcun interesse particolare a recuperare quanto ancora era sul fondo.

DE JULIO. Non c'era interesse da parte di chi?

MATTEUCCI. Da parte del collegio peritale.

DE JULIO. Quindi fu una disposizione del collegio?

MATTEUCCI. Sì. Negli ultimi giorni sapevamo tutti che sul fondo c'erano ancora dei pezzi più o meno grandi. Tuttavia gli ultimi sei giorni non furono impiegati per il recupero di quei pezzi, bensì fu cercata la scatola nera. Il sommergibile lavorò per 40 ore, anche se con i mezzi di oggi la stessa quantità di lavoro richiederebbe solo due giorni.

Mi sembra di ricordare che verso la fine delle operazioni, avendo già recuperato la gran parte dei pezzi (questo non bisogna dimenticarlo), veniva settimanalmente confermata la continuazione delle operazioni. Ho un riferimento preciso in proposito. Il giorno 12 maggio 1988, quando eravamo ai due terzi della campagna del secondo anno, il nostro tecnico Lovaglio scriveva: «Come da convenzione Blasi-Ifremer, richiediamo il proseguimento delle operazioni su zona per la prima settimana fino al 23 maggio». Quindi le disposizioni venivano date a mano a mano e le scelte erano adottate di volta in volta. Naturalmente questa decisione non fu un'invenzione del signor Lovaglio, ma erano state date disposizioni in merito.

MACIS. Non vi fu quindi nessuna preoccupazione in relazione al *budget* o al finanziamento al momento della interruzione dei lavori, ma fu una decisione di carattere tecnico.

MATTEUCCI. Precedentemente ho affrontato il problema del denaro, però - se ricordo bene - erano stati stanziati 8 miliardi. In quel momento erano stati spesi più o meno 7 miliardi e quindi c'erano



ancora i soldi per continuare le operazioni. Un particolare è stato messo a fuoco malamente anche da parte della stampa e di questo abbiamo sofferto. Dalla versione diffusa infatti sembrerebbe che l'Ifremer avesse incassato una determinata cifra e poi avesse deciso di interrompere le operazioni avendo terminato il lavoro. In realtà l'Ifremer era pagata giornalmente e quindi aveva tutto l'interesse a rimanere più tempo possibile.

PRESIDENTE. Abbiamo appreso che c'era ancora la disponibilità di un ottavo del fondo stanziato che avrebbe consentito di condurre normalmente le operazioni.

L'Ifremer però avanzò la proposta, ad un certo punto, di recuperare tutto con un altro sistema e la parte residua con le reti a strascico, e questo avrebbe portato ad un incremento del preventivo di circa un altro miliardo.

MATTEUCCI. Sì, certo.

PRESIDENTE. Si rinunciò tuttavia a fare questa ricerca con le reti a strascico da parte della commissione Blasi perchè giudicarono terminate soddisfacentemente quelle parti di ricerca.

MATTEUCCI. Immagino di sì.

PRESIDENTE. Finora ci sembra di aver capito questo.

MATTEUCCI. Erano state fatte richieste abbastanza singolari come quella di trovare la *moquette*, e si è andati giù col sommergibile a cercarla e furono trovati dei pezzi. Sono stati chiesti i sedili, per quale ragione non lo so dire.

RASTRELLI. Lei ha mai incontrato il giudice Bucarelli?

MATTEUCCI. No, l'ho visto in televisione.

RASTRELLI. E il suo predecessore?

MATTEUCCI. Non credo.

RASTRELLI. Come si chiama il suo predecessore?

MATTEUCCI. Si chiama Giuseppe Cavagnaro.

RASTRELLI. È italiano?

MATTEUCCI. Sì, siamo tutti italiani.

RASTRELLI. Perchè ha lasciato la carica e cosa fa attualmente?

MATTEUCCI. Si interessa sempre di lavori subacquei di un certo livello. Credo che non andassero molto d'accordo.

Signor Presidente vorrei, se mi consenti, aggiungere una considerazione. Ho notato - ci tenevo a chiarirlo con la Commissione - che sia la stampa sia la televisione usano continuamente, riferendosi alla ricerca di oggi, delle immagini appartenenti alla ricerca precedente. Credo che questo non sia corretto, e le spiego per quale ragione. Vado in giro e la gente mi dice: vedi che ora tirano su i pezzi? Vedi tutto quello che tirano su? Rispondo: guardate che le foto di questo o quel pezzo appartengono alla campagna vecchia. Mi rispondono: figurati! Le fanno vedere adesso, per cui vuol dire che sono pezzi che portano ora alla superficie.

Come ho già detto, ritengo che questo non sia corretto. Noi, che siamo stati associati - mi perdoni - all'Ifremer come complici dai giornali - perchè questa è la verità - ci siamo trovati lesi come società. Noi - si può sbagliare, tutti sbagliamo - abbiamo cercato di fare un buon lavoro e crediamo in quel che abbiamo fatto. Vi ho mandato immediatamente la documentazione come lei sa; non abbiamo niente da nascondere. Ma ci siamo trovati in una situazione in cui la gente ci addita e dice: quelli che con i francesi...

PRESIDENTE. Prendiamo atto di questa sua dichiarazione, ma lei deve capire che la gente, dopo 11 anni, si fa tante domande e ha qualche motivo di farsele.

MATTEUCCI. Ed ha senz'altro ragione.

PRESIDENTE. La ringrazio a nome della Commissione.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL SIGNOR GALILEO LOVAGLIO*

*(Viene introdotto il signor Galileo Lovaglio).*

PRESIDENTE. Signor Lovaglio, la ringrazio di aver accettato il nostro invito. Lei sa che stiamo indagando sull'incidente di Ustica e stiamo ora valutando il periodo del recupero in cui la società di cui lei fa parte, la Tecnoस्पamec, ha partecipato come ente ausiliario dei periti.

Prima di cominciare la testimonianza devo far presente a termine di legge le responsabilità che ella si assume nel deporre davanti a questa Commissione. Le rammento che in questa sede si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988, le disposizioni dell'articolo 372 del codice penale che prevede contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti la reclusione da 6 mesi a 3 anni.

La avverto che qualora dovessero ravvisarsi gli estremi di alcuno dei fatti di cui al citato articolo 372 trasmetteremo il processo verbale all'autorità giudiziaria.

Signor Lovaglio, le rivolgiamo delle domande per le responsabilità che lei ha avuto durante tutte le operazioni di recupero fatte dall'Ifremer come capo tecnico della società Tecnoस्पamec. È stato chiarito in precedenza quali erano i rapporti con l'Ifremer per cui non entreremo nel merito delle parti contrattuali. Vogliamo invece partire dal mo-

mento in cui, trovata dall'Ifremer l'area di ricerca, cioè individuata la zona del relitto, accertato in due modi dov'era l'area, costruita una mappa della dislocazione dei pezzi, si è cominciato a fare il recupero. L'Ifremer aveva in superficie due navi e si è detto che voi tecnici della Tecnospacec eravate sempre o nell'una o nell'altra.

Uno di voi seguiva spesso i tecnici della Ifremer anche col sommergibile che andava in fondo al mare. Lei ha soprattutto una conoscenza diretta di tutte le operazioni di recupero che sono state fatte?

LOVAGLIO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. C'è stato detto che ad un certo punto cominciarono i lavori di recupero, dopo aver fatto l'individuazione della zona. La Commissione indicava poi quali erano le priorità dei pezzi che dovevano essere recuperati.

Ci vuol dire come procedeste inizialmente, con quali direttive e con quali pezzi? Cosa faceste cioè all'inizio del recupero?

LOVAGLIO. Come lei ha detto, all'inizio è stata fatta la mappatura localizzando tutti i pezzi. Dovrebbero esserci comunque delle piantine, e la mappatura di tutti i punti percorsi dal sommergibile. Quando questo era a fondo veniva seguito dalla superficie e veniva marcato il tracciato. C'è tutto in tracciato riportato anche con il video, per cui si potrebbe seguire la parte visiva e la parte in cui sono segnati i punti in cui passava il sommergibile sul fondo.

Fatto questo, la Commissione di inchiesta ha deciso di eliminare i pezzi più grossi perchè, a parte che ci poteva essere qualcosa di più importante, erano anche quelli che, lasciando spazio nella zona, era possibile seguire. In qualità di tecnico, dicevo al collegio peritale cosa era conveniente e che cosa non era conveniente fare. Il collegio peritale diceva di tradurre ai francesi che cosa dovevano fare, ciò che io facevo.

PRESIDENTE. Lei aveva già una esperienza precedente di tecnico di queste operazioni di recupero?

LOVAGLIO. Certo.

PRESIDENTE. Era già da tempo nella Tecnospacec? Aveva già partecipato ad altre operazioni sul fondo marino?

LOVAGLIO. Certo, avevo esperienza di lavori subacquei e di lavori di sommergibile.

PRESIDENTE. Lei quindi è andato anche con il sommergibile?

LOVAGLIO. Sì, sono andato anche con il sommergibile.

PRESIDENTE. Lei quindi fu il primo, forse, dei tecnici della Tecnospacec a seguire quelli dell'Ifremer in fondo?

LOVAGLIO. Sì, credo sia stata la seconda immersione; mi sembra, ma si può controllare dai rapporti.

PRESIDENTE. Al termine di ogni giornata veniva redatto un rapporto: c'era un brogliaccio dell'Ifremer e uno della Tecnospacec, che lei firmava.

LOVAGLIO. Certo, c'era un brogliaccio in cui si diceva cosa era stato fatto. Non ricordo se l'Ifremer avesse proprio un brogliaccio.

PRESIDENTE. Aveva un registro.

LOVAGLIO. Si tenevano dei registri per ogni immersione. Per quanto riguarda il lavoro in emersione, fino a quando è stato utilizzato il SAR o altre attrezzature, vi era un registro di riferimento. Poi, per ogni immersione, vi era un rapporto.

PRESIDENTE. Per la sua conoscenza tecnica, in che condizioni iniziali era l'aereo nell'area di ricerca individuata? Era molto frammentato? I pezzi erano distanti l'uno dall'altro? Come lo trovò lei?

LOVAGLIO. L'aereo era tutto rotto, in frantumi, nessuna parte era attaccata (così come uno può vedere un'aereo in superficie) ad un'altra parte. Vi era, ad esempio, un mucchio di fili, al quale è stato poi dato il nome di cabina di pilotaggio, ma circa il quale ancora non si era capito di cosa si trattasse. Vi era una massa di fili aggrovigliati a dei rottami, e su alcune cartine era stato riportato questo nome. Fino a quando però non l'abbiamo recuperato, non abbiamo capito di cosa si trattasse. Ci si immagina una montagna di fili di circa 2 metri di altezza con un gran numero di cavetti idraulici al suo interno: sembrava che potesse essere, da esperienze precedenti, il posto di pilotaggio, e quindi fu dato quel nome. Quando poi l'abbiamo recuperato ne abbiamo avuto conferma.

Ho voluto fare soltanto un esempio, ma potrei aggiungere che le ali erano staccate, i carrelli erano uno attaccato ad un'ala e l'altro da solo. L'aereo non è che fosse intero; i motori si trovavano molti metri più a sud, se non ricordo male, quindi completamente separati; i piani di coda erano altrettanto distanti. Non era quindi come ci si può immaginare di vedere un aereo, ma si trattava di un gran numero di frammenti dispersi sul fondo su una striscia di terreno di circa 300 metri.

PRESIDENTE. Quindi l'aereo era molto frazionato?

LOVAGLIO. Sì.

DE JULIO. La fusoliera come si presentava?

LOVAGLIO. La fusoliera praticamente non c'era, ve ne erano soltanto dei pezzi. Nelle note che il sommergibile ha predisposto per noi di superficie vi erano dei riferimenti\* in cui si parlava di pezzi di fusoliera di due metri per uno, o di due metri per cinque, ma non esisteva il «tubo» che normalmente si vede in un aereo. Vi erano svariati pezzi e si capiva che si trattava della fusoliera perchè erano tondeggianti e in alcuni figuravano anche degli oblò. Non è che si è

trovato un pezzo lungo, ad esempio, trenta metri per cui si potesse dire che era la fusoliera.

PRESIDENTE. Quindi voi ricevevate dagli esperti della commissione Blasi, o direttamente da Blasi quando c'era, la priorità per i recuperi. Se non sbaglio, aveste alcune priorità iniziali, come motori o altro: è così?

LOVAGLIO. Subito dopo l'individuazione dell'aereo abbiamo avuto la priorità del *voice recorder*; poi abbiamo cercato di individuare i motori, che non erano in quella zona, e successivamente li abbiamo recuperati. Comunque si procedeva in questo modo. Quando non erano a bordo i periti, io telefonavo tutte le sere all'ingegner Blasi, il quali mi diceva cosa recuperare (ad esempio la *moquette* o i sedili) e l'Ifremer effettuava il recupero.

PRESIDENTE. I tecnici della commissione Blasi non erano in permanenza sulle navi di superficie?

LOVAGLIO. Per un periodo sono stati in permanenza a bordo; successivamente no; venivano di tanto in tanto, ma non ricordo ora la frequenza.

PRESIDENTE. Quindi eravate voi della Tecnospacec a fare da braccio di collegamento tra i periti che erano a Roma...

LOVAGLIO. A Napoli!

PRESIDENTE. ... e voi che eravate sulle navi? Quindi non è che tutti i giorni vi fossero sulle navi i periti della Commissione?

LOVAGLIO. No.

PRESIDENTE. E quindi lei molte volte telefonava?

LOVAGLIO. Durante la prima parte della campagna, quando abbiamo fatto la ricerca con il Sar e le altre attrezzature varie, erano presenti; comunque non è che loro parlassero molto il francese e quindi io facevo da tramite con i francesi, anche per quanto riguarda le questioni tecniche, e poi riferivo i problemi e loro mi dicevano cosa fare.

PRESIDENTE. Quindi lei era l'anello di congiunzione tra la commissione Blasi, a bordo o a Napoli, e l'Ifremer?

LOVAGLIO. Sì.

PRESIDENTE. Ma le direttive le dava la commissione oppure l'Ifremer aveva un suo programma?

LOVAGLIO. No, doveva seguire le direttive della commissione.

PRESIDENTE. Quindi, la scelta delle cose a cui dare la priorità era della commissione?

LOVAGLIO. Esatto. Infatti, l'ingegner Blasi voleva che tenessimo anche una scheda per le spese e per i consumi; se ad esempio c'era un macchinario dell'Ifremer che per un giorno non funzionava, dovevamo depennarlo dalla lista. Loro dicevano di fare tutto questo, e noi lo facevamo.

PRESIDENTE. Queste operazioni di recupero avvennero in due tempi. In un primo tempo fu recuperata la parte elencaa e poi vi fu una sospensione che fu dovuta al fatto che l'Ifremer aveva degli altri compiti da svolgere in quel periodo e si allontanò dall'area di ricerca; è così?

LOVAGLIO. Il primo anno è stata fatta la ricerca della zona, sono stati ritrovati i rottami dell'aereo e recuperate alcune parti. Il secondo anno abbiamo ripreso il recupero, anche perchè avevamo pianificato meglio il lavoro. Credo che l'interruzione sia nel secondo anno.

PRESIDENTE. Questo intermezzo fu un periodo di quasi un anno?

LOVAGLIO. Fra i due anni, in quanto era previsto di fare il recupero in due campagne. Quello che dice lei forse è avvenuto nel secondo anno, ma non sono sicuro di aver capito bene a cosa si riferisca.

PRESIDENTE. Ad un certo punto l'Ifremer abbandonò la zona di ricerca perchè doveva andare a fare le operazioni di recupero del Titanic?

LOVAGLIO. Esattamente.

PRESIDENTE. Si trattò di un periodo abbastanza lungo, quindi nel primo periodo fu recuperata una parte e quando poi l'Ifremer ritornò in zona fu recuperata una seconda parte. In questo periodo navi di superficie in zona non ve ne erano più?

LOVAGLIO. No.

PRESIDENTE. L'area di ricerca era abbandonata?

LOVAGLIO. Sì.

PRESIDENTE. Non c'era una sorveglianza nell'area di ricerca?

LOVAGLIO. No. Non credo.

PRESIDENTE. In quel periodo i tecnici della Tecnospace cosa fecero?

LOVAGLIO. Si occupavano di altre cose.

PRESIDENTE. Quando l'Ifremer riprese il lavoro, voi tornaste e partecipaste quindi alla seconda parte del recupero in cui fu recuperata un'altra parte del materiale. Quando si decise di cessare la ricerca, di accontentarsi di quello che era stato già recuperato? E come si decise questo? Ci fu cioè un giudizio vostro, poichè eravate voi a dare l'*input* e la direttiva di recuperare dei pezzi o di fare determinate cose? Quando voi smettete di dire di recuperare i pezzi perchè era sufficiente quanto già recuperato?

LOVAGLIO. Io non sono in grado di rispondere. So solo che nel secondo anno abbiamo recuperato alcuni pezzi, i pezzi più grossi che sono elencati; successivamente sono stati ricercati i piani di coda, perchè si cercava la scatola nera. A proposito del *flight recorder* ci era stato detto che si trovava nella zona dei piani di coda, e quindi abbiamo cercato questi per diversi giorni e li abbiamo individuati e successivamente recuperati; non vi si trovava però il *flight recorder*, ed allora si è intensificata la ricerca della scatola nera. Pertanto, durante le ultime immersioni, si era detto soprattutto di cercare la scatola nera e di predisporre delle videoregistrazioni nelle zone dove avevamo recuperato i pezzi per constatare se effettivamente in quelle zone non c'era più nulla.

PRESIDENTE. Voi avete quindi cercato la scatola nera e non l'avete trovata, e ad un certo punto si disse di smettere il recupero. Questo ordine partì dalla commissione e fu trasmesso attraverso lei?

LOVAGLIO. Sì, esatto.

Se non sbaglio, in quel periodo siamo stati a terra. È stato quando abbiamo depositato la coda.

PRESIDENTE. Vi fu quindi un consulto a terra?

LOVAGLIO. Sì. Ci eravamo recati a terra per depositare, se non sbaglio, i piani di coda. Lì c'è stato un consulto; c'erano l'ingegner Lecce, l'ingegner Blasi, il signor Roux. Non ricordo bene quando è stato detto di sospendere.

PRESIDENTE. Quindi vi fu una sospensione?

LOVAGLIO. Sì.

PRESIDENTE. Per documentare la necessità di tale sospensione si decise di girare un filmato dell'area?

LOVAGLIO. Si decise di cercare la scatola nera. Se non sbaglio ci fu anche imposto un certo periodo di tempo.

PRESIDENTE. Nella stessa riunione fu presa la decisione di cercare la scatola nera e di effettuare il filmato?

LOVAGLIO. Si decise di filmare nelle zone dove erano stati recuperati i pezzi per vedere che sotto questi, in quella zona, non ne fossero rimasti altri che potevano interessare.

PRESIDENTE. Noi abbiamo questi filmati. Essi teoricamente dovrebbero giustificare l'affermazione della commissione Blasi e dell'Ifremer che erano rimasti sul fondo solo pezzi insignificanti, che non era utile riportare a galla.

LOVAGLIO. Non lo so. Da quel filmato comunque doveva risultare che sotto i pezzi già recuperati non vi era più nulla e che nella zona vi erano dei pezzi ma non significativi al punto da portarli in superficie.

PRESIDENTE. Lei vide a suo tempo il filmato?

LOVAGLIO. Sì.

PRESIDENTE. Questo filmato dimostrava che non avevate trovato la scatola nera.

LOVAGLIO. Ora non lo ricordo bene, però lo vidi.

ZAMBERLETTI. Lei è sceso col sommergibile ad effettuare i filmati?

LOVAGLIO. Sì.

PRESIDENTE. Questo filmato di quattro ore fotografa la vostra area di ricerca e non individua parti rilevanti?

LOVAGLIO. Ora non ricordo il filmato, però rammento le cose viste con i miei occhi: vi erano dei pezzi, però non grandi.

PRESIDENTE. Le risulta che l'Ifremer fece un suo progetto per recuperare i pezzi più piccoli rimasti sul fondale con un sistema diverso da quello del recupero con cestelli o con reti e che intendeva proporre un recupero attraverso reti a strascico, che effettuò prima della sospensione?

LOVAGLIO. Sì, ne avevamo già parlato.

#### **Presidenza del senatore LIPARI**

(Segue LOVAGLIO). Infatti, in uno dei miei rapporti finali è scritto che si poteva continuare il recupero usando reti a strascico, poichè era maggiormente conveniente, sia come costi sia al fine del recupero.



PRESIDENTE. Quando venne deciso il termine dei lavori, chi diede la disposizione di filmare la parte di materiale non recuperato che restava sul fondale?

LOVAGLIO. Il collegio peritale, l'ingegner Blasi.

PRESIDENTE. A che fine venne fatta tale richiesta?

LOVAGLIO. Non glielo so dire. A noi è stato detto di effettuare i filmati.

PRESIDENTE. E con quale tecnica li avete effettuati?

LOVAGLIO. Con il sommergibile.

PRESIDENTE. Avete filmato tutta l'area esplorata?

LOVAGLIO. Sì.

ZAMBERLETTI. Lei è sceso con il sommergibile per effettuare questi filmati. Nelle foto che adesso sono state fatte con la nuova ricerca effettuata si vedono mucchietti di materiale, in gran parte piccolo, ma anche dei pezzi più grandi. Soprattutto, vicino a questo materiale si notano i segni dei pattini del sommergibile, facilmente riconoscibili, che sono sia accanto a pezzi grossi sia vicino a mucchietti, che evidentemente non si possono essere formati da soli ma devono essere stati creati con materiale raccolto.

Questi pezzi erano stati visti dall'Ifremer, altrimenti non li avrebbe raccolti e ammucciati e comunque i pattini del sommergibile dimostrano che esso è passato lì. Quando siete scesi a filmare, perchè non avete ritenuto opportuno documentare anche quelle parti che avrebbero potuto consentire ai periti in superficie di avere una visione d'insieme dei pezzi restati sul fondo, che non erano soltanto i piccoli pezzi filmati, di grandezza infinitesimale, ma anche dei mucchi piuttosto consistenti?

LOVAGLIO. Certe cose debbono essere viste da un punto di vista tecnico. Attraverso una televisione gli oggetti si vedono in una determinata maniera e se chi guarda non ha una certa esperienza tecnica non riesce a fare un'esatta stima di ciò che vede.

I mucchietti cui lei si riferisce non sono stati creati da nessuno, glielo garantisco. Poichè a quel tempo, ed anche oggi, nessuno ha mai recuperato nulla a quelle profondità - specialmente pezzi di grandi dimensioni come quelli recuperati dall'Ifremer - i recuperi furono fatti con una certa tecnica di reti che venivano trascinate sul fondo finchè non si richiedevano tirando in superficie il pezzo. Ora, sulla strisciata fatta dalla rete si trovavano altri pezzi ed essa, passando, li ha buttati da un lato, come può fare uno spazzaneve. Quindi questi piccoli pezzi, sparpagliati lungo il percorso, sono stati spostati da una parte all'altra. Lei potrà vedere delle strisciate piuttosto larghe, di sicuro un paio

(formatesi quando abbiamo preso i pezzi più grandi) che sono una sorta di autostrada ai cui lati vi sono i pezzi di cui lei parla.

Tuttavia le garantisco che dalla telecamera è difficile capire la dimensione dei pezzi se si è un profano e non si è un tecnico.

ZAMBERLETTI. Però questi pezzi c'erano?

LOVAGLIO. Sì, e sono stati anche ripresi. I pezzi che ora lei vede ammassati probabilmente sono stati filmati nei video precedenti.

ZAMBERLETTI. Ma nel video finale no.

LOVAGLIO. Nel video finale non so se siano stati ripresi o meno questi mucchietti. Bisognerebbe vederlo.

### Presidenza del presidente GUALTIERI

(Segue LOVAGLIO). Molto probabilmente ci siamo passati sopra con il sommergibile, si vedono questi mucchietti, ma poi abbiamo continuato a camminare. Eravamo già stati lì mille volte, li avevamo già visti e ripresi in precedenza, prima delle famose strisciate, quindi ci siamo passati sopra considerandoli già una cosa esclusa. Noi abbiamo recuperato tutto quanto è stato richiesto. Con una rete a strascico le operazioni di recupero si effettuavano molto meglio e in questo modo si sarebbero recuperati anche i mucchietti.

ZAMBERLETTI. Non sono un esperto, tuttavia ho visto le quattro ore di filmato e le foto che ora le mostreremo. I pezzi che si vedono nelle fotografie, compresa la fusoliera, ammassati perchè come lei dice è passata la rete, non si vedono nelle quattro ore di filmato.

LIPARI. Da quanto lei ha prima affermato sembrerebbe che i periti avessero dato a voi l'incarico di chiudere questa attività di esplorazione filmando ciò che era rimasto sul fondale.

Tuttavia nelle quattro ore di riprese certamente non avete potuto filmare un quadrato di 5 miglia marine. Quindi, cosa avete filmato? Secondo quale criterio?

LOVAGLIO. In quelle quattro ore sono state filmate le zone in cui erano stati recuperati dei pezzi per verificare che non vi fosse nulla di evidente.

(Al signor Lovaglio vengono consegnate alcune fotografie affinché ne prenda visione).

Non siamo andati a filmare in giro, altrimenti avremmo potuto vedere i pezzi raffigurati in queste fotografie. Di pezzi del genere ve ne sono ancora centinaia. Le fotografie 481, 425 e 418 raffigurano dei

sedili. A noi chiesero di recuperare i sedili e noi ne recuperammo alcuni; lo stesso avvenne per la moquette di cui recuperammo solo alcuni pezzi. Non siamo andati alla ricerca di tutti i pezzi, altrimenti sarebbe stato un lavoro infinito.

A mio parere l'Ifremer ha fatto un ottimo lavoro perchè non è facile recuperare tanti pezzi. Andare a recuperare i pezzi che si vedono in queste fotografie non sarebbe servito a niente. Bisogna poi considerare che in fotografia o in televisione le dimensioni sembrano maggiori di quelle reali. Se recupererete questi pezzi ve ne renderete conto.

ZAMBERLETTI. Le dimensioni di un sedile le conosciamo.

LOVAGLIO. Dovete tener conto che si tratta di pezzi schiacciati.

PRESIDENTE. Lei ha detto che avete recuperato soltanto alcuni sedili, ma il recupero di questi ha una sua importanza ai fini della successiva ricerca da parte dei periti per verificare l'esistenza di schegge e per vedere eventualmente di che tipo sono. È comprensibile quindi come l'importanza di un sedile possa essere diversa a seconda che sia un sedile appartenente ad una fila non colpita ovvero ad una fila ricadente nella zona d'impatto. In questo ultimo caso il sedile potrebbe presentare delle schegge. Il recupero totale dei sedili, quindi, avrebbe avuto un suo interesse. Non lo dico con il senno di poi.

LIPARI. È stata una scelta dei periti.

LOVAGLIO. Se mi incaricano di recuperare dei sedili, chiedo quanti se ne vogliono e li recupero.

LIPARI. Ad un certo punto si decide, per ragioni varie, di interrompere le operazioni e la commissione incarica l'Ifremer - così lei afferma - di filmare la zona esplorata.

LOVAGLIO. Se non ricordo male, ci chiesero di filmare le aree dove erano stati recuperati i pezzi per verificare che non vi fosse nient'altro.

LIPARI. Lei ha detto, secondo la sua consapevolezza, che, al momento dell'interruzione delle operazioni, sapeva benissimo che in fondo al mare vi erano non soltanto piccoli pezzi recuperabili con la rete a strascico, cioè i pezzi evidenziati nel filmato, ma anche pezzi ben più grandi.

LOVAGLIO. Non ho detto questo. Sapevo che vi era una varietà di pezzi piccoli come quelli ritratti nelle fotografie che mi avete mostrato; quantomeno pezzi che noi consideravamo troppo piccoli per poterli recuperare in tempi ragionevoli, se non attraverso una rete a strascico.

LIPARI. Anche se lei giudica piccoli alcuni dei pezzi effigiati nelle fotografie, in fondo al mare vi era quanto meno un pezzo grande vicino al luogo dove era la scatola nera, un pezzo avente una lunghezza

notevole di alcuni metri che non poteva passare inosservato nel corso delle vostre operazioni, dato che dalle fotografie risulta che accanto ad esso vi sono le tracce dei pattini del mezzo di esplorazione. Se il filmato doveva rappresentare la documentazione di ciò che restava in fondo al mare dovrebbe comparirvi, altrimenti, come emerge dalla relazione Blasi, si ha l'impressione che in fondo al mare siano rimaste solo delle minutaglie che potevano essere recuperate soltanto con la rete a strascico, operazione che però non valeva la pena di effettuare perchè si trattava di piccole cose.

Ripeto però che questi pezzi più grandi non potete non averli visti perchè accanto ad essi vi sono le tracce del vostro passaggio.

LOVAGLIO. Molto probabilmente sono stati considerati pezzi piccoli.

LIPARI. Nonostante questo, però, non li avete filmati.

LOVAGLIO. Questo non lo so, bisognerebbe verificare.

LIPARI. Nel presupposto che non siano stati filmati, come spiega questo fatto?

LOVAGLIO. Lei dice che non sono stati filmati, però bisognerebbe vedere bene.

LIPARI. Si fidi della nostra affermazione; ove non fossero stati filmati, come si spiega questo fatto?

LOVAGLIO. In quattro ore non si può filmare interamente un'area così grande.

PRESIDENTE. Non le stiamo facendo degli addebiti. Lei parla di pezzi grandi e di pezzi piccoli. Sappiamo che la dimensione è in relazione al peso rispetto al volume. Le faccio però presente che in due altri casi, quello di Lockerbie e quello dell'aereo francese precipitato nel deserto, si ebbe la polverizzazione dei velivoli e in quelle occasioni vennero messi insieme milioni di pezzi piccoli fino a giungere alla ricostruzione completa degli aerei. Intendo dire che la grandezza dei pezzi non assume particolare importanza per dei tecnici che devono ricercare le cause di un disastro; l'importante è recuperare i pezzi, tanto più se sono piccoli.

MACIS. Il signor Lovaglio ha detto che loro agivano sulla base di quanto veniva loro richiesto dalla commissione Blasi.

PRESIDENTE. Ho premesso che non rivolgo al signor Lovaglio alcun addebito. Volevo sottolineare che per noi sono importanti anche i pezzi piccoli.

LOVAGLIO. Se questo era il ragionamento, si poteva realizzare il recupero dei pezzi piccoli con la rete a strascico.

PRESIDENTE. L'Ifremer avanzò la proposta, discussa collegialmente, di recuperare anche i pezzi piccoli attraverso il sistema delle reti a strascico, ma la commissione Blasi disse di no.

LOVAGLIO. Questo non lo so.

PRESIDENTE. Disse di no, visto che quel recupero non è stato fatto.

MACIS. Sono curioso di sapere come lavora quel sottomarino, come è fatto, che tipo di scafo è, come sono fatti gli oblò ed infine come si dispongono gli operatori.

LOVAGLIO. La parte del sottomarino dove alloggiano gli operatori è costituita da una sfera di due metri circa di diametro. Vi è poi la struttura, la cui forma è studiata per l'avvio in acqua, dove vi sono le eliche, le batterie ed altri elementi.

Si viaggia in tre: il pilota, l'osservatore e l'assistente del pilota che è l'operatore *sonar* e controllo attrezzature. Il pilota e l'osservatore sono sdraiati su due lettini con un oblò per ciascuno, mentre l'operatore controlla i pannelli *sonar* e tutte le altre apparecchiature all'interno del sommergibile.

MACIS. Che angolo visuale consentono i due oblò.

LOVAGLIO. Dall'oblò si può guardare anche inclinando la testa e quindi si può arrivare a 170 gradi.

MACIS. Si tratta di una visione quasi panoramica.

LOVAGLIO. L'unico ostacolo è la visibilità sott'acqua e dipende dai giorni, dalle correnti, dalla rotta. Diciamo che quando avevamo buone condizioni di visibilità arrivavamo a cinque-sei metri.

MACIS. Le tracce che ha visto nelle fotografie, secondo lei, indicano il passaggio del sottomarino?

LOVAGLIO. Sì, certo. Ci sono i pattini del sommergibile.

MACIS. Godeva di una certa autonomia nel suo lavoro? L'ingegner Blasi o i suoi incaricati le davano delle indicazioni sul lavoro da svolgere, oppure era lei che direttamente, insieme ai tecnici dell'Ifremer, stabiliva l'ordine dei lavori quotidiani?

LOVAGLIO. Come ho già detto, il primo anno, quando si è svolta la ricerca e ci sono stati i primi recuperi nell'area, venivano quotidianamente i tecnici. Il secondo anno venivano ogni tanto, non stavano sempre a bordo. Io mi mettevo in comunicazione telefonica ogni sera, loro mi dicevano che cosa fare e io riferivo quello che avevamo fatto; loro mi chiedevano per il giorno dopo, ad esempio, alcuni sedili oppure la *moquette* o comunque qualche pezzo preciso, oltre ai pezzi principali

che erano sempre previsti. Non ricordo i rapporti redatti, ma per fare questi recuperi c'è voluto del tempo e quindi si preparava il lavoro un giorno per l'altro.

MACIS. Quindi lei non faceva altro che seguire le indicazioni che le venivano impartite da' collegio dei periti.

LOVAGLIO. Sì.

MACIS. Ha mai sentito parlare di mancanza di soldi per effettuare le ricerche? Oppure è stata presa la decisione di sospendere le operazioni perchè era stato trovato tutto o quasi tutto meno i pezzi piccoli?

LOVAGLIO. Non mi sembra di aver sentito parlare di soldi. Non è stato detto che era stato recuperato tutto. Man mano che si portavano i pezzi in superficie, venivano giudicati interessanti o meno. Poi ad un certo punto, per quello che ricordo io, è stato detto che sembrava fosse stata recuperata gran parte dell'aereo e quindi si poteva chiudere lì l'operazione. È stato detto così di filmare dei video. A tale proposito, quei video sono stati girati anche mentre svolgevamo le operazioni di ricerca della scatola nera. Non è che siano stati fatti andando in giro, non ricordo che siano stati girati espressamente, sicuramente non per far vedere che non c'era più niente sul fondo perchè era stato detto che c'era ancora qualcosa. Adesso poi ci sono tutti questi pezzi fotografati; se posso esprimere un'opinione personale, mi meraviglio che siano solo questi i pezzi rinvenuti in tutti i mesi che sono stati lì a cercare. Sono tutti pezzi uguali.

LIPARI. Non è così, ce ne saranno centinaia.

MACIS. Quali permessi amministrativi deve avere chi svolge un lavoro di ricerca sottomarina, quale quello effettuato dalla Tecnospa-mec?

LOVAGLIO. Innanzi tutto deve essere iscritto all'albo delle compagnie subacquee dell'industria. Per quanto riguarda espressamente i tecnici, per la maggior parte usciamo da scuole della Marina militare e poi abbiamo frequentato vari corsi; abbiamo cominciato come sommozzatori e siamo cresciuti fino ad arrivare a fare i tecnici. Abbiamo operato con sommergibili in varie parti del mondo con varie compagnie straniere, almeno io.

MACIS. In quale corpo della Marina militare ha svolto la sua attività?

LOVAGLIO. Ero tra gli incursori della Marina militare.

PRESIDENTE. I pezzi recuperati venivano portati sulle navi; venivano esaminati sul luogo oppure venivano esaminati a terra?

LOVAGLIO. Sulla nave del sommergibile eravamo in due, mentre sull'altra nave c'era una sola persona che, quando arrivavano, controllava che i pezzi fossero integri.

PRESIDENTE. Era soprattutto il signor Chimenti che faceva questo lavoro da archivista?

LOVAGLIO. Sì, prendeva nota dei pezzi.

PRESIDENTE. Questi pezzi poi venivano portati a terra; il controllo da bordo a terra a chi era affidato?

LOVAGLIO. Il signor Chimenti li accompagnava fino a Napoli.

PRESIDENTE. Quindi c'era la garanzia che i pezzi recuperati andassero a Napoli.

LOVAGLIO. Però il controllo non apparteneva a noi.

MACIS. Vorrei sapere se per svolgere questo tipo di attività, così delicata, occorrono dei nullaosta dell'autorità militare.

LOVAGLIO. No.

DE JULIO. Signor Lovaglio, a quali altre operazioni di recupero lei aveva partecipato?

LOVAGLIO. Ad esempio, ho partecipato alle operazioni della seconda fase del recupero dell'aereo di Palermo. Poi avevo lavorato nel Mare del Nord con gli inglesi per il recupero di altri oggetti.

DE JULIO. A che profondità?

LOVAGLIO. Non avevamo mai lavorato su profondità così elevate; al massimo eravamo arrivati a 250-300 metri e avevamo lavorato sia con il sommergibile che con i sommozzatori.

Ho partecipato alle operazioni relative alla nave Klearcos, in Sardegna e anche lì lavoravamo con il sommergibile e con i sommozzatori per il recupero dei veleni.

DE JULIO. Con quali società ha lavorato per questi recuperi?

LOVAGLIO. Ho lavorato con la *Subsea Oil Services* italiana, la Tecnospamec e poi con la Talassa che era una consociata della *Subsea Oil Services* e della *Shell*.

DE JULIO. Nessuna di queste società disponeva di mezzi capaci di scendere alle profondità in cui si trovava il relitto del DC9?

LOVAGLIO. No, che mi risulti.

DE JULIO. Le risulta che sia stata richiesta o sia stata ottenuta la collaborazione della Marina militare durante le operazioni di recupero?

LOVAGLIO. Non mi risulta, non lo so.

DE JULIO. Lei non ha mai avuto occasione di interagire con appartenenti alla Marina militare durante le operazioni di recupero?

LOVAGLIO. No, mai.

DE JULIO. Per quanto è a sua conoscenza, l'Ifremer aveva mai compiuto operazioni in mare nella zona in cui fu poi recuperato il relitto prima che fossero effettivamente iniziate le operazioni di recupero?

LOVAGLIO. Ho sentito dire che avevano già fatto delle immersioni, ma non in quella zona lì. Dissero che quella era una fossa buona per fare delle prove delle apparecchiature *sonar*, però non so se hanno fatto delle immersioni o se hanno soltanto provato le apparecchiature o i *transponders*.

DE JULIO. Ci può descrivere la tecnica o le tecniche con le quali venivano eseguite le operazioni di recupero?

LOVAGLIO. Si usavano quattro sistemi. Il primo veniva utilizzato per gli oggetti piccoli, come valigie o altro, che venivano infilati in un paniere, nel *basket* del sommergibile da un braccio meccanico. Questo braccio aveva delle pinze che aprivano il paniere, afferravano l'oggetto e lo mettevano dentro.

DE JULIO. Pezzi di che peso?

LOVAGLIO. Fino a 50 chili: in ogni caso doveva trattarsi di pezzi che non fossero molto voluminosi perchè dovevano stare nel cestello.

Poi c'era la tecnica che utilizzava delle boe incompressibili che venivano mandate a fondo con dei pesi: si agganciavano le boe all'oggetto da recuperare, che poteva pesare fino a 300 chili, si sganciavano i pesi e l'oggetto tornava in superficie.

Un'altra tecnica utilizzava dei pannelli quadrati molto grandi che riuscivano a portare in superficie pezzi del peso di 700-1.000 chili.

DE JULIO. Come venivano imbragati i pezzi da recuperare?

LOVAGLIO. Venivano preparati sul fondo dal sommergibile agganciando le parti che apparivano più robuste. Ora tutti gli oggetti appaiono «sfarinati» perchè in buona parte si trattava di alluminio. Bisognava trovare i punti più robusti, ma anche in questo caso a volte è capitato che il pezzo si rompesse. L'imbragatura veniva ripreparata dal sommergibile, veniva attaccato il galleggiante, poi si sganciava il peso e l'oggetto tornava in superficie.



Per i pezzi più grossi, come le parti di fusoliera di 5 o 6 metri, si usavano delle reti di ferro molto grandi che erano agganciate ad una specie di pettine. Questo pettine veniva messo davanti all'oggetto da recuperare; poi si agganciavano i quattro tiranti della rete al gancio collegato ad una nave in superficie, la *Noroit* o qualcun'altra. La nave partiva con una data rotta e l'oggetto si rovesciava su questa rete, veniva imbragato e tirato su.

DE JULIO. Sul fondo del mare ci sono tracce di diversa origine. Ci può descrivere come venivano lasciate?

LOVAGLIO. Innanzi tutto c'erano delle tracce lasciate precedentemente alle operazioni di recupero. Quando siamo arrivati con il sommergibile abbiamo trovato le tracce delle attrezzature con le quali era stata effettuata la ricerca. Innanzi tutto c'erano le tracce del cosiddetto "RAI": si tratta di una specie di tavolo con una telecamera che a causa delle onde ballava e lasciava sul fondo dei buchi.

DE JULIO. Questo apparecchio veniva azionato dal sommergibile?

LOVAGLIO. No, dalla nave: stavamo cercando nella zona e avevamo trovato qualcosa con il *sonar*, ma non sapevamo di cosa si trattasse e cercavamo di scoprirlo con questo strumento. Visto che sembrava trattarsi di qualcosa di interessante, abbiamo utilizzato un'altra attrezzatura, chiamata «Epaulard», uno strumento a forma di pesce comandato acusticamente il quale ha una zavorra in maglia di catena che striscia sul fondo e lascia delle tracce ben visibili. Quando siamo scesi abbiamo trovato anche queste tracce. La maglia serviva da peso e poneva l'apparecchiatura all'altezza stabilita, comandata acusticamente, navigava in modo da scattare una serie di fotografie.

DE JULIO. Ma non sollevava fango?

LOVAGLIO. Qualsiasi oggetto tocchi il fondo solleva fango, ma poichè la macchina fotografica era puntata davanti e poichè il peso era situato sulla coda, riusciva a scattare delle fotografie sul mare pulito.

Poi c'erano le tracce del sommergibile, simili a quelle di due pattini.

DE JULIO. Perchè, si passava sul fondo?

LOVAGLIO. Sì, a volte si strisciava leggermente. Inoltre, quando avevamo scarsa visibilità e c'era necessità di avvicinarsi il più possibile all'oggetto si strisciava leggermente sul fondo. Inoltre c'erano le tracce lasciate durante il recupero dei pezzi: come ho detto, sul fondo rimangono i pesi delle boe e poi si dovrebbero ancora trovare delle grosse maglie di catene, le zavorre del sommergibile, mucchi di piombo che servivano al sommergibile per vuotare le casse assetto al momento di tornare in superficie.

DE JULIO. Anche il braccio meccanico lascia delle tracce?

LOVAGLIO. No.

DE JULIO. Ma quando si trascinava il pezzo rimanevano delle tracce?

LOVAGLIO. Sì, ci sono pezzi che hanno lasciato tracce di 50-60 metri prima di essere riportati a galla.

DE JULIO. Ricorda i vari inconvenienti che si verificarono nelle operazioni di recupero? Dal brogliaccio risulta che almeno per il pezzo di carlinga sorsero inconvenienti durante le operazioni di recupero, dato che si staccò due o tre volte prima che potesse essere tirato a bordo.

LOVAGLIO. Abbiamo avuto qualche problema. A volte aggancia-  
vamo un pezzo ma questo si sganciava oppure si rompeva la parte che  
avevamo agganciato e quindi dovevamo ripetere l'operazione. Non  
ricordo con precisione ma certamente a volte è capitato che, dopo aver  
preparato tutto, al momento di tirare su il pezzo, questo si sganciava.

DE JULIO. Lei ha partecipato a riunioni di valutazione di ciò che  
era stato recuperato? Per esempio, alla fine della prima fase delle  
operazioni di recupero, fu espressa una valutazione di quanta parte  
dell'aereo era stata recuperata?

LOVAGLIO. No, non è mai stato detto che era stato recuperato  
tanto o poco. Oltre tutto, non essendo noi esperti a proposito dell'ae-  
reo, non sapevamo neanche quanto avevamo recuperato. Procedevamo  
all'operazione recuperando i pezzi per ordine di grandezza e di impor-  
tanza in base a quanto ci veniva chiesto. Poi altri mettevano i pezzi  
insieme a Napoli.

DE JULIO. Per quanto è a sua conoscenza, almeno per la parte dei  
lavori cui lei ha partecipato, quali erano i committenti tipici della  
Tecnospamec? Chi dava ordini di lavoro a questa ditta?

LOVAGLIO. Il collegio peritale.

DE JULIO. Non in questo caso, in genere.

LOVAGLIO. Abbiamo avuto commesse dall'Agip, dalla Saipem, da  
qualsiasi compagnia. In questo momento, per esempio, stiamo lavo-  
rando a Taiwan.

DE JULIO. Avete mai partecipato o avete avuto commesse militari,  
dalla nostra Marina o da Marine straniere?

LOVAGLIO. A me non risulta.

PRESIDENTE. Nel brogliaccio dell'Ifremer del 3 giugno 1987 c'è  
scritto che era stato avvistato un *engin militaire*. Nel brogliaccio della

Tecnospamec del medesimo giorno invece questo fatto non risulta. Come si spiega questa differenza relativamente ad un oggetto che poi non è stato recuperato?

LOVAGLIO. Un *engin militaire* era stato recuperato in precedenza e ci deve essere la sigla sul mio relativo rapporto. Il giudice Priore mi aveva rivolto la stessa domanda a dicembre. Quelli che avevo visto erano *engins militaires* lanciati dagli aerei per la caccia antisommergibile. Ne avevamo recuperato uno e lo avevamo classificato dimostrando che non era parte del DC9. Sul rapporto in questione ci dovrebbe essere la sigla.

LIPARI. Ma perchè il brogliaccio dell'Ifremer non corrisponde a quello della Tecnospamec?

LOVAGLIO. L'Ifremer faceva comunicazioni via radio, ma logicamente nel mio rapporto giornaliero non scrivevo ciò che veniva comunicato appunto via radio. Esisteva già un brogliaccio apposito del sommergibile e non valeva la pena riscrivere le stesse comunicazioni.

LIPARI. Lei dava conto del risultato dei recuperi?

LOVAGLIO. Prendevo nota di quello che era recuperato effettivamente e se qualcosa non andava lo indicavo nel mio rapporto.

DE JULIO. L'*engin militaire* era del tipo di quello che si vede nella fotografia? (L'onorevole De Julio mostra una fotografia al signor Lovaglio).

LOVAGLIO. No, era diverso. Non si capisce perchè questo oggetto della fotografia sia piantato sul fondo. Quello che vidi all'epoca era un oggetto cilindrico di circa 60 centimetri, con un diametro di 20 centimetri e di colore giallo.

ZAMBERLETTI. Quelli che lei ha visto erano segnalatori elettronici che servono per individuare sommergibili una volta lanciati in acqua, invece l'oggetto della fotografia serve per comunicare con i sommergibili.

LOVAGLIO. Esatto; però l'oggetto di questa fotografia non lo abbiamo mai visto.

PRESIDENTE. Durante l'interrogatorio al giudice ha affermato che trovaste due oggetti cilindrici di circa 80 centimetri di lunghezza e circa 20 di diametro; erano di colore arancione e avevano intorno delle corde e un brandello di stoffa. Afferma che, insieme ai francesi, riteneste si trattasse di oggetti per la caccia ai sommergibili lanciati da aerei e che ne recuperaste uno solo, lasciando l'altro sul fondo.

LOVAGLIO. Ci deve essere la sigla sul rapporto relativo a questo recupero.

PRESIDENTE. Ringraziamo il signor Lovaglio per la sua collaborazione.

*(Il signor Lovaglio lascia l'aula della Commissione. Viene quindi introdotto il signor Visentin).*

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL SIGNOR VISENTIN*

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

Le rammento che in questa sede si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988 istitutiva della Commissione, le 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.

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

Signor Visentin, lei era tecnico della Tecnospacec?

VISENTIN. Esatto.

PRESIDENTE. Lei partecipò fin dall'inizio con la squadra dei tecnici all'operazione del recupero del DC9?

VISENTIN. No, ho partecipato solo agli ultimi 10 giorni della fase finale.

PRESIDENTE. Allora forse l'abbiamo disturbata inutilmente. Comunque che funzioni aveva in quei giorni?

VISENTIN. Controllavo le attrezzature e il rispetto delle norme di sicurezza.

PRESIDENTE. Ha fatto delle immersioni?

VISENTIN. Due immersioni.

PRESIDENTE. Ha partecipato alla fase in cui è stato fotografato il campo di ricerca da parte del sommergibile?

VISENTIN. Ricordo che furono fatte delle riprese.

PRESIDENTE. Negli ultimi giorni fu effettuata la ricerca della scatola nera. Avevate ordini di cercare espressamente la scatola nera o anche altri pezzi?

VISENTIN. Non so rispondere precisamente.

PRESIDENTE. Quali erano i suoi compiti nel sommergibile al momento delle immersioni?

VISENTIN. Controllavo il funzionamento delle attrezzature e il rispetto delle norme di sicurezza.

PRESIDENTE. Aveva la visione del campo di ricerca attraverso gli oblò?

VISENTIN. A volte sì.

PRESIDENTE. Negli ultimi 10 giorni fu ripreso il campo di ricerca. Lei era presente?

VISENTIN. Si parla della zona in cui in quel momento si effettuavano le ricerche, sì.

PRESIDENTE. Ha partecipato mai a riunioni collettive di valutazione delle operazioni?

VISENTIN. No.

PRESIDENTE. Ricorda quando fu presa la decisione di interrompere le operazioni?

VISENTIN. No.

LIPARI. Prima di trasferirsi in quella zona di mare, lei stava lavorando altrove?

VISENTIN. Sì, ero a Gela.

LIPARI. Quando fu chiamato, sapeva già che si sarebbe trattato di un lavoro di soli dieci giorni o c'era la prospettiva che durasse più a lungo?

VISENTIN. Non sapevo nulla.

LIPARI. Quindi il lavoro in teoria poteva durare più a lungo?

VISENTIN. Esatto.

LIPARI. Questi ordini di servizio venivano comunicati con un fonogramma o con una lettera scritta?

VISENTIN. Venivano comunicati per telefono.

LIPARI. Quindi lei non sapeva per quanto tempo sarebbe stato impegnato per quel lavoro.

PRESIDENTE. La ringraziamo per la sua collaborazione.

*(Il signor Visentin lascia l'Aula della Commissione).*

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: INTEGRAZIONE DELLA TESTIMONIANZA FORMALE DEL SIGNOR FRANCESCO MATTEUCCI*

PRESIDENTE. L'ingegner Matteucci ha chiesto di fare una dichiarazione conclusiva alla Commissione, perchè si è ricordato di alcuni elementi aggiuntivi.

*(Viene nuovamente introdotto l'ingegner Matteucci).*

PRESIDENTE. Lei ha chiesto di poter fare una dichiarazione aggiuntiva.

MATTEUCCI. Sì, signor Presidente, ho già qualche risposta. Credo che sia stata già messa agli atti la fattura per il primo lavoro per lo studio di fattibilità. La allegherete agli atti; me la sono fatta mandare addirittura per fax.

PRESIDENTE. È una fattura di 17 milioni, che risale al 14 ottobre 1985.

MATTEUCCI. Volevo spiegare due cose. C'è una annotazione fatta a matita: «perito coordinatore del collegio nominato dal tribunale di Roma Massimo Blasi». Questa annotazione sulla fattura è stata fatta da un ispettore della finanza, perchè mi pare che un anno - un anno e mezzo dopo abbiamo avuto l'ispezione in società della Guardia di finanza. Esaminata questa fattura, ci è stato chiesto chi fosse questo signor Blasi; era stato chiarito e l'ispettore ha fatto quest'appunto sulla fattura della nostra contabilità.

PRESIDENTE. Quindi lo studio di fattibilità è costato 17 milioni.

MATTEUCCI. Sì, lo studio di fattibilità per vedere quali erano le società possibili cui affidare l'operazione.

La fattura era di 14 milioni e 700.000, più l'IVA.

L'altra informazione è questa: ho chiesto al mio collega se, nel momento in cui è stato fatto lo studio di fattibilità, lui ricordava informazioni particolari. Lui ricorda che gli unici mezzi che esistevano in grado di andare a quella profondità erano il sommergibile Alwin del Woods Institute e il Nautile, gli unici mezzi - ripeto - capaci di arrivare fino al fondo per poter prendere i pezzi. Questo era un altro elemento importante.

Dovevo poi rispondere ad un'altra domanda rivoltami dall'onorevole De Julio, relativa all'interruzione delle operazioni. Mi è stato detto che il concetto che si potesse interrompere è stato, se mi si passa il termine, una spada di Damocle su tutta la campagna dall'inizio alla fine, perchè era la clausola prevista sul contratto. In qualunque momento il giudice poteva dire: basta, andatevene. È stata anche una delle clausole

che ha reso più difficile la stipulazione del contratto perchè i francesi dicevano: ad un certo punto ci mandano via e non ci pagano neanche più.

L'idea di sospendere è nata intanto dagli impegni dell'Ifremer, che sono andati a nozze - mi si consenta questa espressione - con le necessità dei periti di fare il punto della situazione, verificare gli elementi che si avevano in mano, fare una analisi di quali erano - alla luce dei pezzi già noti, già in mano - i pezzi che potevano essere più interessanti di altri, e fare quindi una scelta di precedenze nel recupero. Ho chiarito nuovamente questa vicenda. Oltretutto le volevo precisare un particolare. Mi sembrava di ricordare, da quel che ho letto sulla stampa, che ad un certo punto i periti erano anche addivenuti ad una conclusione, e se ad una conclusione erano giunti, probabilmente pensavano di avere abbastanza elementi.

LIPARI. Da dove risulta che i periti fossero arrivati ad una conclusione? Non avevano ancora esaminato i pezzi.

MATTEUCCI. Non in questa fase. Quando avevano detto: abbiamo interrotto alla fine le operazioni, ma sono rimasti a fondo dei pezzi, è stato chiesto perchè non fossero stati presi. In effetti mi risulta che i periti i quali hanno fatto determinate richieste specifiche, alla luce di tutto ciò che avevano, 6 mesi dopo o un anno dopo (non so dopo quanto tempo) sono addivenuti ad una conclusione di un certo tipo. Forse avevano le idee chiare.

PRESIDENTE. Lei lasci ai periti ed a noi la conoscenza di questo fatto, e si limiti a dire ciò che sapeva.

La ringrazio di queste precisazioni.

*Viene congedato nuovamente l'ingegner Matteucci.*

MACIS. Signor Presidente, sicuro di interpretare il pensiero di tutti i colleghi, desidero innanzitutto augurarle buone vacanze.

Detto questo, volevo ricordare una cosa per la quale può essere utile il tempo feriale che si approssima. La Commissione, suo tramite, è stata investita del problema dell'approssimarsi del termine entro il quale il giudice istruttore potrà procedere secondo le norme del vecchio rito. Era stata sollecitata da parte mia, e fatta propria dalla Commissione, la predisposizione di una nota dello staff in ordine alle conseguenze che potrebbero derivare o dalla continuazione o dalla interruzione, in modo che, senza schieramenti precostituiti di tipo ideologico sulla necessità che entri in funzione il nuovo codice, si arrivasse possibilmente ad una unanime proposta al Ministro.

Vorrei chiedere innanzitutto se questa nota è stata già predisposta, perchè la mia opinione è che noi possiamo rispondere positivamente o negativamente, che però è importante che noi rispondiamo subito, che esprimiamo subito il nostro orientamento. Infatti, se i magistrati sanno di dover interrompere la loro opera il 31 dicembre, porranno in essere una serie di atti in modo tale da poter trasmettere a chi succederà loro

una istruttoria in qualche modo compiuta; se invece sapranno di poter continuare l'attività per un successivo periodo, si attergeranno in altro modo.

La sollecitazione di prendere questa decisione con cognizione di causa, credo di doverla ribadire, sperando anzi che questa nota sia già stata predisposta.

BOATO. Signor Presidente, oltre ad associarmi all'augurio iniziale del collega Macis, mi associo anche a questa richiesta specifica che del resto avevamo già fatto in Ufficio di presidenza.

Volevo aggiungere, visto che dovremo programmare alla ripresa dell'attività, subito dopo la pausa estiva, la continuazione per quanto riguarda specificamente Ustica, che credo sia opportuno utilizzare questo tempo per studiare la questione anche dal punto di vista tecnico-giuridico - vorrei porre la questione perchè l'avevamo già sollevata - riguardo alla prosecuzione di questo aspetto su cui stiamo ora indagando.

Abbiamo sentito l'Ifremer e la Tecnospacec; avevamo ipotizzato in Ufficio di presidenza e poi anche in Commissione, l'audizione, con le cautele giuridiche e procedurali necessarie, del collegio peritale e dei precedenti magistrati titolari dell'inchiesta, sapendo tutti che vi sono dei problemi di carattere procedurale da questo punto di vista.

Si tratta però di non lasciare sospeso questo aspetto, ma di approfondirlo tecnicamente e di prendere una decisione.

L'altro aspetto più volte discusso in Ufficio di presidenza, e che a mio avviso bisognerebbe riprendere immediatamente, anche perchè è l'unica fase ancora utile per poterlo fare, è quella dell'audizione in Commissione dei responsabili politici rispetto alla vicenda Ustica che abbiamo più volte dichiarato di poter fare in Ufficio di presidenza, che abbiamo di volta in volta rinviato, anche per ragioni di opportunità politica legate a vicende istituzionali. Ritengo che l'opportunità che si è offerta di farlo in autunno, a settembre-ottobre, presumibilmente lontani dalle obbligate scadenze elettorali, è l'unica e definitiva possibilità che viene data alla Commissione di fare l'audizione sistematica (senza seguire piste precostituite, ma semplicemente per acquisire elementi di informazione e documentazione per le finalità della nostra Commissione) dei responsabili politici che abbiamo lasciato, salvo la fase iniziale in cui abbiamo ascoltato Lagorio e Formica totalmente inevasa.

Ritengo che dobbiamo completare le indagini anche da questo punto di vista, e dobbiamo farlo nel momento più opportuno, cioè all'immediata ripresa autunnale perchè scatteranno poi nuovamente meccanismi di sospetto, di interferenze con vicende politiche esterne, anche comprensibili, che renderanno quasi impossibile far questo. Noi invece abbiamo una sorta di obbligo giuridico e istituzionale, ma anche politico e morale, di completare questa fase della nostra indagine.

ZAMBERLETTI. Signor Presidente, credo che la prima cosa da fare sia la visione della ricostruzione - che io e il collega De Julio abbiamo già visionato - fatta dall'Aeronautica delle tracce aeree.

PRESIDENTE. Ringrazio i colleghi per gli auguri che ricambio a tutti di cuore.



Posso dire che noi avevamo già commissionato questo parere sull'opportunità del prolungamento dell'istruttoria con il vecchio rito. Ho già parlato di questo problema con il Ministro Guardasigilli, che si è espresso favorevolmente alla ulteriore proroga. Farò avere al Ministro nello spazio di alcuni giorni il nostro promemoria, come promesso, ma ho già la sua assicurazione che questo problema è stato affrontato positivamente.

Circa gli altri punti sul programma di lavoro, credo che mi lascerete la facoltà, se dovesse in questo periodo di ferie verificarsi qualcosa che lo richieda, di valutare l'eventualità di una convocazione dell'Ufficio di presidenza o della Commissione. Ritengo anche di dover dire che non credo che noi possiamo rimanere inoperosi fino alla ripresa formale dei lavori delle due Camere del 24 settembre. Ritengo che almeno un Ufficio di presidenza, per il periodo in cui ricomincerà l'attività delle Commissioni, dovrebbe essere predisposto. In quella sede, oltre a decidere il programma per la questione Ustica e la sua continuazione, che vuole certamente il completamento di questa parte riguardante il contatto con i periti e possibilmente - come è stato richiesto - l'audizione dei magistrati, con tutte le cautele e le garanzie per coloro che dovessero venire qui, prenderemo anche in esame - non ho alcuna difficoltà ad ipotizzarlo - la richiesta di procedere all'audizione degli uomini politici di quel periodo. Siccome però non abbiamo solo tale questione al nostro esame, lo stesso discorso vale anche per le altre inchieste. Pertanto, per il periodo intorno al 15-16 di settembre, se non si verificheranno eventi eccezionali, convocherò un Ufficio di presidenza.

Colgo l'occasione per augurare buone vacanze a tutti, ringraziando tutta la Commissione per il lavoro svolto.

*La seduta termina alle ore 13.*