

**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 V**

**Dalla 56<sup>a</sup> alla 67<sup>a</sup> seduta**  
(27 giugno 1990 - 22 novembre 1990)



**58ª SEDUTA**

MERCOLEDÌ 18 LUGLIO 1990

**Presidenza del presidente GUALTIERI***La seduta ha inizio alle ore 15,40.***COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE**

BOATO. Signor Presidente, intervengo brevemente per chiedere che questa Commissione acquisisca la documentazione di cui i giornali hanno parlato ampiamente a livello locale (non quelli nazionali) ed anche l'Ansa; sulla nostra rassegna stampa compare soltanto a pagina 77 una breve notizia a tale proposito. Mi riferisco alla documentazione sequestrata al Brennero l'11 o il 10 luglio riguardante i rapporti tra servizi segreti ed attività terroristiche internazionali. Siccome i giornali locali hanno già dimostrato di essere in possesso di tali documenti, chiedo che vengano acquisiti da questa Commissione.

PRESIDENTE. Va bene (tutto ciò che è acquisibile lo acquisiamo come sempre).

Comunico che l'ammiraglio Martini, il ministro Martinazzoli e il prefetto Malpica hanno restituito il testo stenografico delle loro testimonianze ed audizioni svoltesi il 20 e il 27 giugno scorso, apportandovi delle correzioni di carattere meramente formale ad eccezione di una, richiesta dall'ammiraglio Martini, che ritengo opportuno sottoporre all'approvazione della Commissione. Poichè essa riguarda un passaggio della testimonianza svoltasi in seduta segreta, la illustrerò interrompendo la seduta pubblica.

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

**SULL'INCHIESTA IN ORDINE ALLE VICENDE CONNESSE ALLA STRAGE ALLA STAZIONE DI BOLOGNA**

MACIS. Signor Presidente, intervengo brevemente in relazione alla sua comunicazione sulla sentenza di Bologna. Signor Presidente, la prego di iscrivere questo argomento all'ordine del giorno perchè da tale vicenda esce confermato il copione che conosciamo da vent'anni: l'immunità delle stragi, ed uso questo termine per non parlare di autori di stragi, perchè non si pensi minimamente che io possa considerare gli attuali imputati come tali. Se sono stati assolti evidentemente vi erano motivi sufficienti perchè i magistrati arrivassero a questa soluzione.

Tuttavia sottolineo che da questa vicenda ne esce il fatto oggettivo dell'assassinio di 85 persone, assassinio che è rimasto impunito. Ancora una volta da questa vicenda emerge, come vent'anni fa della vicenda di

piazza Fontana, che i servizi segreti sono al centro di una operazione di depistaggio e di copertura. In questo caso, per fortuna, la Magistratura ha confermato la condanna per calunnia di Musumeci e di Belmonte.

A questo punto, mentre si allontana l'intervento dell'autorità giudiziaria, ritengo che vi sia lo spazio per un intervento della nostra Commissione, oltre che del Parlamento per le questioni che riguardano le leggi sul riordino dei Servizi, sul segreto di Stato, eccetera. Vi è la possibilità di un intervento specifico della nostra Commissione nelle forme che l'Ufficio di presidenza saprà valutare e saprà darsi.

CASINI. Signor Presidente, quale parlamentare bolognese, desidero anch'io associarmi alle parole del senatore Macis innanzitutto perchè ritengo che questa sentenza abbia suscitato in tutti noi, al di là dell'appartenenza politica, motivi di tristezza e motivi di meditazione; tristezza perchè si tratta di un nuovo anello di una catena, che si aggiunge a tanti altre. Il fatto che non ci sia l'individuazione (la conferma, in questo caso, di una sentenza di primo grado) dei responsabili, al di là del merito della questione (nessuno di noi vuole sindacare, nè ha gli elementi per farlo, il merito del dispositivo) è un fatto che si aggiunge alla tanta incapacità del passato di individuare i responsabili e di arrivare ad un giudizio definitivo, ed è un'ulteriore catena. Per questi motivi noi siamo d'accordo, nel rispetto delle competenze e delle prerogative diverse, senza alcuna sovrapposizione, con l'indicazione che ha dato il senatore Macis all'Ufficio di presidenza.

È un elemento che anch'io non voglio sottovalutare in questo muro di nebbia, davanti a questa cortina fumogena che si alza anche sulla strage di Bologna; e intendo sottolineare che questo non significa un giudizio di merito, ma costituisce un dato di fatto che appare chiaro e che è apparso chiaro ai giudici giunti alla deduzione finale. C'è invece un qualcosa che si dirada, la conferma del fatto che vi fossero uomini negli apparati dello Stato che si sono resi responsabili di tentativi di depistaggio e di deviazioni. Credo che, nel far emergere questo connotato meditativo di tristezza complessiva, deve emergere anche un dato, la necessità di approfondire il fatto in sede di Commissione, viste le conferme negli atti della Magistratura. Vi sono stati cioè tentativi posti in essere da parte di singole persone che per questo sono state condannate; il nostro compito sarà quello di accertare se tali deviazioni sono state individuali o collettive, cioè fanno parte di un disegno di singole persone che hanno scelto una determinata strada che non può che avere la nostra esecrazione più piena, oppure se non si tratti di deviazioni di apparati. Tutto questo si inserisce a pieno titolo nella ricerca della Commissione e in tal senso vi è la disponibilità piena della Democrazia cristiana sia in sede di Ufficio di presidenza che in sede di Commissione.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, non solo non ci opponiamo alla richiesta avanzata dal senatore Macis, ma vorremmo ampliarla. A nostro parere non è sufficiente soffermare l'attenzione della Commissione soltanto sulla strage di Bologna e su tutto quello che sulla strage di Bologna si è impiantato nel corso di questi dieci anni. Credo che ormai - e questo rientra nei nostri compiti

- abbiamo la possibilità per conoscenza diretta, ma anche avvalendoci del lavoro dei nostri collaboratori, di tentare di leggere il filo che lega i vari episodi di stragi che si sono verificate in Italia a partire dal 1969. Tutto ciò rientra nei compiti specifici della Commissione e potrebbe costituire la chiave di lettura per comprendere come mai determinati avvenimenti, che di volta in volta sono stati attribuiti a caso a destra o a sinistra, si sono manifestati in determinati periodi storici e in determinati momenti di alta frizione o, addirittura, di alto scontro politico e sociale nel paese.

Per questi motivi la nostra richiesta si amplia. Dobbiamo avere non la pretesa di rileggere i processi e di rifare tutti i processi, ma di leggerli in chiave politica. Non voglio avanzare giudizi che potrebbero sembrare approssimativi, ma non si può pensare che tutto sia riconducibile soltanto alle deviazioni, non si sa bene per conto e in nome di chi, fatte da taluni uomini, quando queste deviazioni si sono manifestate ormai in tutti gli avvenimenti di strage del 1969 in poi e riguardano sempre gli stessi apparati, ma uomini diversi. Tutto questo ci pone degli inquietanti interrogativi ai quali, per lo meno dal punto di vista politico, questa Commissione a mio modo di vedere deve dare una risposta.

Quindi, pienamente d'accordo con la richiesta del senatore Macis, però estesa a tutto ciò che si può cominciare a leggere in controluce per quanto riguarda tutti gli episodi verificatisi nel nostro paese dal 1969 in poi.

**BOATO.** Condivido, pur nella diversità di accentuazioni, gli interventi dei tre colleghi che mi hanno preceduto circa la preoccupazione che mi pare comune a tutti e ritengo molto importante sottolineare un aspetto che già il collega Macis ha indicato nel suo primo intervento: l'urgenza e l'importanza che la nostra Commissione metta in calendario non solo una riflessione e un dibattito, ma una iniziativa di indagine dal punto di vista dei nostri compiti istituzionali. Credo che questo sia condiviso da tutti e credo anche vada fatto a prescindere dalle responsabilità penali degli attuali imputati che in questo secondo grado sono stati assolti, mentre in primo grado erano stati condannati; in Cassazione potrebbe esservi un esito diverso.

Ritengo sia molto importante verificare quello che è stato detto, cioè che si sta ripetendo uno schema già verificatosi in altre vicende di strage: cioè una condanna in primo grado, un accertamento in secondo grado di non sussistenza di colpevolezza e responsabilità di depistaggio. Le due cose vanno considerate insieme in quanto rappresentano il combinato disposto che permette di capire cosa è successo. Questa vicenda segue quella di Ustica e si verifica in quello stesso periodo storico. Questo dato credo sia molto importante, non di connessione soggettiva, ma di importanza evidente per capire cosa si è verificato in Italia nell'arco di tempo compreso tra il giugno-agosto 1980.

Per questi motivi condivido quanto hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto sulla necessità di porre all'ordine del giorno il più presto possibile questa vicenda per un lavoro di indagine della nostra Commissione.

Inoltre, signor Presidente, vorrei chiederle se non sia il caso, prima dell'audizione del dottor Luzzatti, di procedere ad una rapida riflessione

a più voci sulle vicende che riguardano Ustica e avvenute fra l'ultima seduta della Commissione e la seduta attualmente in corso.

**RASTRELLI.** Signor Presidente, ribadendo quanto ha detto il collega Staiti di Cuddia delle Chiuse, e ringraziando il senatore Macis per aver preso l'iniziativa anticipando un po' tutti, vorrei aggiungere una motivazione specifica. È indispensabile che ci si interessi di Ustica perchè la sentenza di Bologna avalora una tesi che abbiamo sempre sostenuto, cioè che sia intimamente connessa con Ustica. Abbiamo sempre sostenuto questa tesi per cui la strage di Bologna non è stata un atto di depistaggio, ma un atto compiuto soltanto per depistare un altro fatto, quello di Ustica. Riteniamo anche per questo che sia necessario procedere in connessione con il fatto di Ustica.

**TORTORELLA.** In aggiunta e a conferma di quanto ha detto il senatore Macis e che credo sia comune a tutti noi, vorrei che la Commissione cogliesse questa occasione per esaltare di fronte all'opinione pubblica il ruolo del Parlamento (senza che questo suoni come encomio per nessuno) e il ruolo di questa Commissione. La nostra Commissione, in un lavoro molto faticoso e difficile, è riuscita a sollevare molti dei veli che stavano seppellendo una tragedia come quella di Ustica. Ora siamo di fronte alla questione di Bologna, e, più in generale, a tutte le stragi, perchè non ve ne è una sola su cui siamo riusciti ad avere la verità. Il ruolo di questa Commissione dovrebbe essere non soltanto sottolineato, ma esaltato anche dal punto di vista funzionale e per questo credo che sarebbe opportuno che la nostra Presidenza, riunendosi per porre all'ordine del giorno la questione di Bologna, svolgesse dei passi presso la Presidenza delle due Camere perchè siano moltiplicati gli sforzi per sorreggere la Commissione con tutte le dotazioni necessarie in modo da poter rendere più efficace e spedito il nostro lavoro.

In effetti si dimostra che il lavoro che è di fronte a questa Commissione è immane, mentre il tempo a nostra disposizione per legge è quanto mai ristretto. Abbiamo qui, invece, l'unico strumento fino a questo momento rivelatosi valido, almeno per uno degli episodi, per tentare di cominciare a scoprire qualcuno dei veli, ed infatti moltissimi sono stati scoperti.

La seconda questione che desidero sottoporre alla Presidenza ed a voi tutti è quella di una riflessione meditata che vada in parallelo con quella del Comitato sui Servizi. Tale Comitato - è notizia pubblica e quindi posso parlarne serenamente - si è già rivolto, per la sua responsabilità, ai Presidenti delle Camere ed al medesimo Governo per sollecitare la riforma di questa istituzione parlamentare - appunto il Comitato sui Servizi - la quale sempre più si dimostra non dotata di alcuno dei poteri che agli occhi del popolo dovrebbero sussistere.

Questa Commissione ha anche dimostrato con grande efficacia che essa ha potuto estrarre dai responsabili dei Servizi notizie che viceversa il Comitato non aveva potuto in alcun modo ricavare.

Ritengo, quindi, che dovremmo sottolineare la validità e la giustizia dell'opera compiuta da questa Commissione anche riguardo ai servizi segreti, investendoci anche della responsabilità di una riflessione

più di fondo, che non sia soltanto quella relativa ai casi in oggetto e cioè su quali possano essere gli strumenti efficaci, dal punto di vista del Parlamento, per il controllo su questi Servizi che dimostrano, ormai in modo palmare, di essere compromessi in ciascuna di queste vicende così tragiche che hanno devastato il nostro paese e la nostra democrazia.

Ritengo, di conseguenza, che potremmo così trarre un incitamento per il nostro lavoro ed un rafforzamento anche dal punto di vista pratico e nello stesso tempo una sollecitazione all'insieme del Parlamento perchè intorno a questa materia, oltre alle risultanze che potremo riuscire noi stessi ad avere, venga condotta un'opera più di fondo, più radicale, giacchè è chiaro che ci troviamo di fronte ad un male endemico di cui dovremo cercare di liberarci.

BUFFONI. Credo che la comunicazione fatta dal Presidente all'inizio della seduta imponga ad ogni Gruppo quanto meno di esprimere la propria posizione sia in ordine e alla proposta iniziale formulata dal senatore Macis sia in ordine ai seguenti interventi che sostanzialmente hanno supportato tale richiesta.

Le valutazioni della sentenza ovviamente sono riservate anche ad altro momento, giacchè occorrerà vedere le motivazioni oltre al dispositivo che, per la sua sinteticità, non può certamente rappresentare un elemento di conoscenza della serie di motivazioni che hanno portato a tale sentenza. Tuttavia rispetto al lavoro della nostra Commissione si afferma la necessità di una iniziativa che organizzi il nostro modo di lavorare in ordine al problema complessivo delle stragi. Questa Commissione, cioè, è nata specificamente per accertare responsabilità in ordine alle stragi restate impunte, o sulle quali comunque non è stata fatta luce, e quindi questo *fil rouge* che lega un po' tutte le stragi - dove si arriva ad assoluzioni, ma dove compaiono sempre organismi dello Stato, o frange, schegge di organismi dello Stato che hanno una precisa responsabilità in ordine alla volontà di depistare - deve ovviamente costituire un momento di approfondimento ed è forse questo il compito più specifico, istituzionale, fornito alla Commissione al momento della sua costituzione.

Partendo da questo punto, credo quindi sia necessaria una riunione dell'Ufficio di presidenza e successivamente - se sarà necessario - un dibattito complessivo della Commissione, per darci una metodologia di lavoro in ordine a questa situazione, perchè questo è il compito che ci è stato affidato. Pertanto fin d'ora ci dichiariamo disponibili a seguire tale impostazione, chiedendo al Presidente se non sia però opportuno procedere prima ad una riunione dell'Ufficio di presidenza per organizzare una prospettiva di lavoro da sottoporre successivamente alla Commissione in seduta plenaria.

BIONDI. Signor Presidente, mi associo alle considerazioni dello onorevole Buffoni in ordine alla necessità che l'Ufficio di presidenza organizzi tale iniziativa.

Sarà perchè ho avuto, per la mia attività professionale, occasione di svolgere una attività intensa in alcuni processi che si sono tenuti (sempre dalla parte delle parti lese, una sola volta dalla parte di un

imputato, che è stato assolto), ma credo di poter dire che la sentenza di Bologna me la aspettavo, perchè è stata condotta un tipo di istruttoria, è stato fatto un tipo di dibattito, è stato fatto un tipo di pressione sulla pubblica opinione che ha fatalmente portato a deformazioni di tipo unilaterale, indipendentemente dalle prove, che hanno certamente viziato per alcune parti il terreno della giustizia, e la friabilità degli elementi che sono stati considerati sicuri ha determinato poi la fatalità di una rivalutazione diversa.

In questo la presenza attiva, se tale viene considerata dal punto di vista della coefficiente causale, o passiva (ma è attiva anch'essa se considerata come non impediente ciò che avrebbe dovuto essere impedito) impone un rigore molto forte da parte nostra da questo momento in poi e per quanto mi riguarda, facendo pubblica ammenda, me ne farò carico. Perchè la delusione delle famiglie è grande quando si giunge a determinare, sotto questo profilo, la *spes iustitiae* e poi si verifica il contrario, e molti scegliendo una banda piuttosto che un'altra dei versanti possibili determinano una impostazione di carattere così unilaterale da essere poi difficoltosa dal punto di vista delle verifiche (il senatore Boato affermava che è successo anche in altri casi; io mi sono occupato di più di uno di essi e devo dire che ogni volta ho trovato all'inizio dei magistrati «assatanati» di arrivare ad un accertamento di tipo specifico anzichè più generale, se qualcuno contrapponeva determinati aspetti, o Servizi inerti rispetto all'esigenza di vedere tutti gli aspetti non graditi o non gradevoli a seconda dell'angolo visuale da cui si vedevano le cose). Quindi, e lo dico in senso positivo, che vi siano giudici a Bologna che, di fronte ad una realtà così difficile, abbiano avuto il coraggio di decidere diversamente da quanto una sorta di ondata interpretativa poteva facilmente consentire, è un fatto che va considerato, perchè chi è stato chiamato a decidere ha preso una decisione che forse potrebbe essere considerata impopolare, che è però anche un modo di riaffermare la giustizia, perchè tra Barabba e Cristo, come si sa, vinse Barabba ma non era nel giusto.

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, quando oggi ho appreso, alle 13, 30, dalla televisione questa decisione della Corte d'appello, senza ovviamente valutare i meccanismi ancora non conosciuti sulla base dei quali i giudici sono giunti a questo convincimento, ho pensato subito all'impatto drammatico che una sentenza di questo genere avrebbe avuto sull'opinione pubblica. Si tratta di una sentenza che non credo avvicini la fiducia della gente alle istituzioni.

Quindi anche se i motivi formali e giuridici sono assai consistenti, l'impatto è quello che è.

Ho provato un'autentica emozione nel sentire questa dichiarazione. Mi associo e sono convinto che il problema debba essere esaminato già nella settimana prossima in Commissione plenaria, e magari il giorno prima si potrebbe prevedere una riunione dell'Ufficio di presidenza per valutare alcuni elementi specifici, anche perchè intanto vorrei acquisire il dispositivo della sentenza. Mi sembra infatti di aver capito che sono stati solamente condannati gli esponenti dei Servizi e bisognerebbe vedere perchè si è arrivati a questo risultato.



Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Tortorella che questa situazione pone la nostra Commissione di fronte ad una doppia responsabilità, ad una responsabilità ancora più pesante, in quanto rispetto all'opinione pubblica - anche per la vicenda di Ustica - la nostra Commissione mi sembra possa rimanere l'istituzione che sta tenendo in un momento difficile. Questo significa che la nostra responsabilità si accresce.

BOATO. Non è detto che non abbia tenuto anche la Magistratura di Bologna.

PRESIDENTE. Non ho detto questo, ma l'ho precisato all'inizio. Non faccio una critica alla sentenza.

BOATO. Domando scusa per l'interruzione, ma si sta ascoltando quanto andiamo dicendo.

PRESIDENTE. Allora chieda la parola e non mi interrompa in questo modo.

BOATO. Poteva apparire come un giudizio.

PRESIDENTE. Poteva apparirlo, ma comunque non mi interrompa in questo modo. Sono stato chiarissimo nel non criticare la sentenza: ho semplicemente detto che l'impatto presso l'opinione pubblica era traumatico e che questo accresce la responsabilità della nostra Commissione. Mi consentite di dire questo?

Allora accolgo la proposta di convocare la nostra Commissione e magari prima l'Ufficio di presidenza, che è sempre un filtro di preparazione. Contemporaneamente, rispetto ai problemi sollevati dall'onorevole Tortorella, proprio per i collegamenti che abbiamo con i Servizi, voglio ricordare che oggi si è approvata in Commissione la riforma del segreto di Stato, che dovrebbe andare in Aula la settimana prossima. Appena ci arriveranno questi documenti anche noi valuteremo - magari prima della seduta dell'Aula - questi aspetti, perchè la riforma del segreto di Stato ci interessa.

Accolgo allora tutte le vostre proposte e, dal momento che su questo punto mi sembra ci sia l'unanimità, credo si possa stabilire che la seduta della settimana prossima sarà dedicata a questo problema. Al tempo stesso direi che la proposta del senatore Boato possa essere esaminata in sede di Ufficio di presidenza.

BOATO. Non la prenda come insofferenza, ma penso che un momento di riflessione prima di ascoltare Luzzatti forse sarebbe opportuno, almeno relativamente alla vicenda Amato-Bucarelli, poichè la nostra Commissione è stata il teatro di questi fatti.

PRESIDENTE. Ma se noi abbiamo assistito alla vicenda non abbiamo bisogno di chiarirci le idee: sappiamo bene come sono andate le cose.

BOATO. Ci può essere un giudizio da parte nostra sulla deposizione del sottosegretario Amato ed una riflessione su ciò che sta avvenendo a livello di istruttoria.

PRESIDENTE. Non abbiamo la competenza...

BOATO. Per intervenire giudiziariamente no, però sollevo il problema in ogni caso.

PRESIDENTE. Lo prendo come un contributo utile, ma ora direi di fare entrare il dottor Luzzatti.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL DOTTOR CARLO LUZZATTI*

Viene introdotto il dottor Luzzatti.

PRESIDENTE. Ringraziamo il dottor Luzzatti per la sua presenza in questa sede e passo senz'altro a leggere la formula di rito per i nostri auditi.

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.

Dottor Luzzatti, abbiamo bisogno di ripercorrere con lei, oltre la deposizione già rilasciata all'inizio della nostra indagine in questa sede, anche alcuni passaggi relativi ad alcuni aspetti specifici. Vorrei innanzitutto sottolineare il primo problema. La Commissione d'inchiesta amministrativa fu costituita nella data che conosciamo, immediatamente dopo la tragedia di Ustica; essa fu nominata con decreto ministeriale, fu in seguito integrata e iniziò la sua attività appunto nei giorni immediatamente seguenti la tragedia. Contemporaneamente a Palermo il giudice istruttore Guarino, che si occupò dei primi atti istruttori, aveva nominato a sua volta quattro periti: due tecnici e due medico-legali, che si inserirono nell'attività istruttoria.

Il sostituto procuratore Santacroce, che alcuni giorni dopo fu incaricato delle indagini, poichè si giudicò fosse Roma la sede competente, ereditò - se così posso esprimermi - i periti del giudice Guarino; non nominò cioè suoi periti ed ebbe un rapporto privilegiato invece con la sua Commissione, tanto che nell'ordinanza di sequestro, più restrittiva rispetto a quella di Guarino, stabilisce che tutto ciò che viene sequestrato deve essere consegnato direttamente al dottor Luzzatti come Presidente della commissione.

Quindi abbiamo una situazione iniziale di un primo magistrato che nomina dei periti, un secondo magistrato non lo fa ed «eredita» in parte

quei periti, mentre poi il primo dei due magistrati si serve della sua commissione, dottor Luzzatti, come «braccio operativo-peritale», con dei problemi difficili da sbrigare che sono saltati fuori successivamente.

Questo sistema che potremmo definire «misto», con un giudice, i periti di un altro giudice e la commissione Luzzatti, svolge nel primo anno anche alcuni atti comuni, perchè insieme siete andati da varie parti, credo anche all'estero, insieme vi siete recati a Borgo Piave e nelle amministrazioni militari, e comunque è sempre presente uno o due dei periti del giudice Guarino insieme ad alcuni uomini della sua Commissione o a lei stesso. Si ha pertanto un sistema peritale misto che però porta ad un risultato per cui a poco a poco i periti del giudice Guarino scompaiono dalla scena; tanto che nel 1985 il giudice Bucarelli, che era subentrato nell'inchiesta, scrive una lettera a questi quattro periti del giudice Guarino dicendo loro che si dovevano decidere a consegnare la relazione. Questi periti rispondono inviando appunto una relazione. Quando il giudice Bucarelli emette questa ordinanza nei confronti dei quattro periti, rileva anche che questo sistema aveva portato a delle confusioni e dice anche che, a seguito di illegittimo intervento nell'attività affidata ai periti d'ufficio nominati dal magistrato da parte della commissione tecnico-formale del Ministero dei trasporti, detti periti vennero messi in condizione di non poter adempiere all'incarico.

D'altra parte, il giudice Santacroce non aveva nominato propri periti e si serviva di questi quattro.

Tutto questo a cosa ha portato? Quando lei, sin dal primo anno, cominciò a valutare la possibilità del recupero del relitto (siamo nel dicembre del 1981), venne presentato un progetto per la localizzazione ed il rilievo fotografico del relitto, ed un altro studio di fattibilità venne presentato sempre nel dicembre del 1981. Lei fece partire una richiesta al Ministero per un finanziamento di dieci miliardi circa di lire per il recupero del relitto; il Ministero approntò un disegno di legge che nei due anni seguenti venne dichiarato privo di copertura e bocciato dal Ministero del tesoro, dal Ministero del bilancio e dalla Presidenza del Consiglio. Pertanto il recupero del relitto potè partire soltanto nel 1985-1986 per merito congiunto di Bucarelli e di Amato, e poi vedremo meglio come si svolsero i fatti: formalmente prima di Bucarelli perchè egli nel 1985 dichiarò che il relitto poteva essere recuperato considerando il recupero tra le spese di giustizia. Non starò a dire a lei quello che andrebbe detto al primo giudice, cioè che se egli avesse considerato come spese di giustizia il recupero del relitto probabilmente non avremmo perduto quattro anni.

Abbiamo comunque una situazione per cui la spesa per il recupero del relitto venne respinta da tutti gli organi di Governo fino al 1985. Lei nel 1986 inviò una lettera in cui diceva che, siccome non aveva avuto la disponibilità del relitto, praticamente autoscioglieva la commissione. Nel frattempo già da un anno il giudice Bucarelli, quasi ignorando la sua commissione, aveva avviato le pratiche per il recupero.

Questo sistema misto ha quindi portato a delle confusioni. Io le ho esposto la situazione che noi stiamo esaminando. Vorremmo sapere da lei se è esatta la mia ricostruzione oppure se ci sono elementi di maggiore chiarimento che lei può fornirci.

LUZZATTI. Signor Presidente, cercherò di rispondere a tutti i quesiti da lei elencati nella sua esposizione introduttiva, ma la prego di sollecitarmi ad essere più preciso se dovessi trascurare qualcosa.

Effettivamente, a seguito dell'incidente, come è noto, noi entrammo subito in attività. Ci mettemmo subito all'opera, sin dal giorno dopo. Nel frattempo, il giudice Guarino di Palermo assunse i primi atti necessari per l'istruzione sommaria. L'autorità giudiziaria competente inizialmente era la procura della Repubblica di Roma, in quanto la sede abituale dell'aeromobile era Ciampino, e poi divenne il sostituto procuratore di Roma, dottor Santacroce. I rapporti con i periti del magistrato sono rimasti buoni fino a quando il giudice non passò l'inchiesta al giudice istruttore. I rapporti erano tali per cui la commissione metteva sempre a parte i periti di tutto il lavoro che stava producendo, fornendo loro gli atti e le risultanze della propria attività. Non sono viceversa in grado di dire completamente cosa stavano facendo i periti per proprio conto e quale fosse il frutto che il loro lavoro stava producendo.

Vorrei precisare che è vero che qualche volta ci siamo recati congiuntamente ai periti in determinati siti, ma mai all'estero. In quei casi venne di persona il magistrato perchè aveva interesse a seguirci di persona ed anche a seguire le cose che si andavano facendo.

BOATO. Quale magistrato era?

LUZZATTI. Il giudice Santacroce. Come dirò poi, i rapporti con il giudice istruttore Bucarelli sono stati scarsissimi, per non dire nulli. Non mi sembra esatto dire che si è fatto un lavoro misto, perchè ognuno svolgeva il proprio lavoro che procedeva su binari probabilmente paralleli, ferme restando le esigenze di ognuno, cioè della commissione da un lato e dei periti del magistrato dall'altro, e comunque la libertà di valutare le risultanze che si andavano acquisendo. È certo però che con il magistrato abbiamo condotto un lavoro a stretto contatto. Egli ci ha consentito di lavorare, tanto è vero che in tempi relativamente brevi siamo riusciti a produrre la nostra relazione, a differenza di quanto accaduto in altre circostanze in cui il magistrato non ha consentito un lavoro fluido a questa commissione tecnico-formale, che è poi in sostanza priva di poteri. Non esiste infatti un regolamento, perchè non è stato ancora recepito l'annesso n. 13 dell'I-caò e non vi è alcuna disciplina; anzi, una recente sentenza del pretore ha stabilito che queste non sono commissioni formali, ma informali, come se fossero dei corpi interni alla pubblica amministrazione, senza alcuna rilevanza esterna.

Quindi mi stupisco di questa affermazione del magistrato, che giudica illegittimo l'intervento della commissione, senza peraltro motivare questo suo giudizio.

PRESIDENTE. Le ho citato un atto ufficiale, nel quale è scritto: «Rilevato che con il verbale del 4 ottobre 1980 il sostituto procuratore della Repubblica di Roma sollecitava i citati periti a depositare le relazioni preliminari; constatato che in data 26 novembre 1980 i più volte citati periti provvidero al deposito della relazione preliminare; rilevato che con verbale del 10 febbraio 1981 il sostituto procuratore

della Repubblica di Roma, in pendenza di deposito di relazioni conclusive, commetteva ai professori Cantoro, Magazzù e La Franca il compimento di ulteriori attività nell'ambito dell'incarico loro in precedenza affidato dal procuratore della Repubblica di Palermo; considerato che, a seguito di illegittimo intervento nella attività affidata ai periti di ufficio nominati dal magistrato da parte della commissione tecnica formale del Ministero dei trasporti, i periti d'ufficio vennero posti in condizione di non poter adempiere compiutamente all'incarico ricevuto, rimanendo peraltro senza direttive, pure richieste il 26 febbraio 1982 alla procura della Repubblica di Roma, come da fotocopia...; ritenuto che appare di estrema necessità acquisire formalmente gli atti, invita i professori... a depositare alla Cancelleria la relazione conclusiva».

Questo è il documento al quale ho fatto formalmente riferimento.

LUZZATI. Signor Presidente, il mio stupore non era rivolto a lei ma a chi aveva scritto quel documento senza peraltro specificare in che modo sarebbe apparso illegittimo questo intervento della commissione nei confronti dei periti del magistrato. Forse si alludeva al fatto che abbiamo sempre collaborato e che a questi periti avevamo fornito tutti gli elementi a nostra conoscenza. Mi sembra molto strano che una commissione tecnica possa intervenire «illegittimamente» su dei periti del magistrato. Ne prendo comunque atto e la ringrazio per avermi portato a conoscenza di questo aspetto.

PRESIDENTE. Dalla relazione risulta inoltre che sono state compiute alcune attività di diverso tipo: «numerose visite e sopralluoghi, nell'immediato periodo successivo a quello del disastro, ai reperti depositati presso l'aeroporto di Palermo-Boccadifalco in cui, in svariate occasioni, con l'assistenza del magistrato, si è avuta la presenza e partecipazione di membri della commissione ministeriale; attivazione ed assistenza al magistrato per la ricerca, catalogazione, sia dei reperti stessi, relativi a successivi ritrovamenti, che di relazioni delle attività delle squadre od organismi di soccorso e ricerca, nonchè studio delle stesse; accesso presso il Centro radar militare di Marsala, con il dottor Santacroce, per la ricezione dei nastri relativi alle registrazioni radar di detto centro (3 settembre 1980)»; - una data che ha la sua importanza - «accesso al centro manutenzione Itavia di Ciampino (solo professor La Franca) per la localizzazione, su di un aeromobile identico a quello del disastro, di un pezzo metallico recuperato da un cadavere. Tale pezzo fa parte di un elemento di struttura situato nel vano carrello (16 ottobre 1980); accesso al laboratorio dell'Aeronautica militare di Roma per la pianificazione dell'attività di indagine dello stesso (11 novembre 1980); accesso al centro addestrativo di Borgo Piave dell'Aeronautica militare (solo professor La Franca) per la trasformazione in tabulati dei nastri ritirati a Marsala. In tale occasione dai tabulati stessi, prima della consegna a noi, dai responsabili del centro è stata asportata la parte relativo al sito di rilevamento e ciò «per ragioni di sicurezza» (11 novembre 1980).

Ricordo ai colleghi che quella che ho letto è la relazione redatta in seguito all'ordinanza del giudice Bucarelli nel 1987. Fin da allora era

stato compiuto uno studio sui tabulati di Marsala e vennero notati alcuni elementi che abbiamo anche noi in seguito riscontrato: ad esempio che i tabulati non recavano date nè orari. Più in là si legge nella relazione: «Concludendo relativamente al tema dei tabulati, si può dire che essi non aggiungono nulla di nuovo a quanto noto attraverso i radar civili e che, considerato che le «battute» sono più rade, i dati disponibili sono più scarni, non potendosi, ad esempio, avere alcun riscontro delle tracce relative ad un possibile oggetto non identificato viaggiante da Est a Ovest, come riferito nella relazione Ntsb del 25 novembre 1980». Si sostiene quindi che dal momento che il radar di Marsala girava ad una scansione più lenta, se ci fosse stato un caccia militare che attraversava la linea il radar militare non lo poteva vedere per la lentezza della sua scansione.

Siccome spesso ci si chiede perchè quei radar girassero ad una scansione 1-30, scansione peraltro impropria, viene da chiedersi se fin dal 1980 questo elemento avrebbe dovuto far supporre che un eventuale caccia non avrebbe potuto essere visto.

Dottor Luzzatti, lei nel 1981 ha chiesto il recupero del relitto; nel marzo 1982 ha presentato una relazione nella quale chiedeva il recupero del relitto sostenendo che altrimenti non si sarebbe potuto pronunciare sul tipo di esplosione, se interna o esterna; nel 1986 il primo giudice non avvia il procedimento per il recupero ma lascia che sia la commissione Luzzatti a farlo. Vorrei sapere se la Commissione ha ricevuto un incarico dal giudice o se si è mossa autonomamente.

LUZZATTI. Sicuramente ne parlammo insieme, tant'è che fin dal 1981 la commissione cercò di capire come si sarebbe potuto operare un recupero e iniziò a consultare varie ditte a livello internazionale.

Mi risulta che il giudice Santacroce con una nota abbia avanzato richiesta presso il Ministero dei trasporti di effettuare il recupero del relitto - se non vado errato - nel novembre del 1981.

Successivamente, nel marzo del 1982, all'atto della consegna della relazione - è quanto è riportato proprio all'ultima pagina -, si fa presente l'esigenza di recuperare il relitto per sciogliere il dilemma se l'esplosione fosse stata causata da un ordigno posto a bordo dell'aeromobile oppure da un missile. Poi le vicende che lei ha ricordato, secondo quanto mi consta, sono come lei ha detto.

PRESIDENTE. Dottor Luzzatti, secondo quanto risulta dagli atti, non c'è stata la formale richiesta del giudice: al Ministero è arrivata la richiesta della sua commissione. Infatti, il 12 ottobre 1982, il Ministro dei trasporti ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio ed ai Ministri del tesoro e del bilancio uno schema di disegno di legge per la ricerca ed il recupero del relitto con la proposta di uno stanziamento di dieci miliardi di lire; successivamente il Ministro del tesoro ha espresso parere contrario all'ulteriore corso del provvedimento, in quanto non era indicata la copertura finanziaria; infine, il 22 febbraio 1983, il Ministro del bilancio ha espresso parere negativo.

LUZZATTI. A parte le date che non posso ricordare a memoria, gli avvenimenti presumo siano questi.

**PRESIDENTE.** Il problema è questo: il giudice ha la facoltà in base alla quale le sue spese sono immediatamente pagate; lei non l'aveva e infatti il Governo pensò ad un provvedimento, che poi abbandonò. Lei, che ha collaborato così strettamente, sa se sia stata seguita la procedura che invece il giudice Bucarelli non ha seguito?

**LUZZATTI.** Adesso ho capito la domanda, signor Presidente. Se non ricordo male, a suo tempo il giudice Santacroce disse che avrebbe rivolto un'istanza al Ministero dei trasporti, avendo avuto risposta negativa alle sue richieste - non so se avanzate in maniera formale o informale - dal Ministero di grazia e giustizia. Più di questo francamente non posso dire perchè naturalmente il magistrato non raccontava alla Commissione ciò che faceva, tant'è vero che lui decise di rivolgere la stessa istanza al Ministero dei trasporti, essendo anche quest'ultimo interessato. Infatti, la Commissione tecnica, in seguito anche formalmente, parlò dell'opportunità di procedere con l'operazione di recupero.

**PRESIDENTE.** Lei adesso esibisce alla Commissione una lettera, a firma del giudice Santacroce e diretta al Ministro dei trasporti, affinché quest'ultimo tenga conto della necessità di recuperare il relitto e di avviare le procedure necessarie, in data 23 novembre 1981; tuttavia non considera la spesa tra quelle per la giustizia, ma avvia una procedura di richiesta affinché il Governo stanzi i mezzi necessari, cosa che il Governo poi fa, come abbiamo detto.

Le voglio fare un'ultima domanda. Nel 1985 il nuovo giudice avvia gli atti per individuare la ditta che può operare il recupero, dopo aver, fin dal 1984, deciso per la necessità del recupero con un atto del collegio peritale Blasi. La sua commissione rimane in vita fino al 1986. Lei non ha mai avuto informazione in quel momento che si sarebbe proceduto al recupero? Lei non ha saputo che già da un anno il nuovo giudice cercava l'aereo?

**LUZZATTI.** Signor Presidente, ho segnato queste due date perchè pensavo che sarebbe stato importante. Sono stato udito come testimone, quindi formalmente, dal giudice Bucarelli in data 16 novembre 1984; poi sono stato ascoltato di nuovo, perchè il magistrato aveva necessità di alcuni chiarimenti sulla relazione, il 25 marzo 1986. Questi, a mia memoria - ma come risulta anche dagli atti della Commissione - sono stati gli unici contatti che ho avuto con il giudice Bucarelli. Quindi, francamente, tranne quanto poteva emergere attraverso le notizie di stampa, altro non era a nostra conoscenza: della Commissione in generale e mia in particolare.

**PRESIDENTE.** Prendo atto allora che dal 1980, la sera della tragedia, al 1986 ha operato la sua commissione e poi si è autosciolta. Le voglio fare un'ultima domanda. Lei ha mandato al Ministro dei trasporti una lettera: non so se posso esibirla...

**LUZZATTI.** Ho già consegnato le due note in segreteria. Vorrei soltanto chiarire, se non le dispiace, il termine di «autoscioglimento».

In effetti, le commissioni d'inchiesta tecnico-formali, mentre vengono istituite con un decreto ministeriale, viceversa non vengono sciolte con un analogo provvedimento amministrativo: di fatto cessano di operare quando terminano il lavoro che era stato loro demandato. Io, insieme naturalmente alla Commissione, ritenni che l'incarico fosse stato adempiuto in considerazione del fatto che, sia pure in maniera non definitiva, fu individuata la causa del sinistro, ma soprattutto del fatto che, non essendo in possesso di ulteriori elementi che ci consentissero di fare passi avanti verso la verità, ritenni opportuno chiarire al Ministro quale fosse la posizione della commissione. Il Ministro, con la risposta che ho allegato, ne prese ampiamente atto.

**PRESIDENTE.** Per informazione della Commissione, do conto delle due lettere. La prima è del 25 marzo 1986 ed è indirizzata al Ministro dei trasporti. Dice: «Premesso che con scadenze quasi periodiche, attraverso interpellanze ed interrogazioni parlamentari, viene sollecitata la conclusione dell'inchiesta... La Commissione d'inchiesta, nominata con decreto ministeriale del 28 giugno 1980, consegnò al Ministro *pro tempore* una prima relazione preliminare, in data 31 luglio 1980, seguita da una seconda relazione preliminare in data 5 dicembre 1980. Infine, il 16 marzo 1982, stese la relazione che al paragrafo 3.2 recita testualmente:

«Causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo.

Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile.

È possibile che le ulteriori analisi di laboratorio permettano di individuare la natura dell'ordigno esplosivo ed il suo relativo posizionamento al momento della deflagrazione; in caso contrario l'unica strada ancora percorribile è quella di tentare di localizzare e successivamente fotografare e/o recuperare i relitti.

La Commissione, considerando i tempi necessari per eseguire dette analisi, 2/3 mesi, ed i tempi, ancora più lunghi, per l'eventuale localizzazione e recupero dei relitti, per le quali operazioni si allegano a parte due studi, ha ritenuto doveroso anticipare le conclusioni certe a cui è pervenuta, riservandosi di completarle non appena in possesso di nuove evidenze».

«La Commissione, che ha avuto a disposizione pochissimi reperti su cui lavorare, ha purtuttavia svolto un lavoro degno di nota a livello mondiale, stante le difficoltà incontrate».

Non aveva a disposizione tutti i reperti che erano stati recuperati?

**LUZZATTI.** Avevamo a disposizione i reperti recuperati fino al 1982 ed erano pochissimi, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** «La Commissione, che ha avuto a disposizione pochissimi reperti su cui lavorare, ha, pur tuttavia, svolto un lavoro degno di nota a livello mondiale, stante le difficoltà incontrate.



Basti pensare che il laboratorio dell'Aeronautica militare, in primo tempo, non aveva trovato tracce di esplosivo e che malgrado ciò essa stabilì che l'aeromobile era andato distrutto a causa della deflagrazione di un ordigno esplosivo.

Si ritenne necessario, dunque, anticipare delle conclusioni, senza avere il supporto di prove positive, in quanto la stampa, più o meno specializzata, stava nel frattempo accreditando l'ipotesi del cedimento strutturale dell'aeromobile, con grave pregiudizio, oltre che di interessi privati, anche e soprattutto dell'immagine degli organi statali di controllo, la direzione generale dell'Aviazione civile ed il Registro aeronautico italiano, che avrebbero consentito, ognuno per la parte di propria competenza, che venissero esercitati servizi aerei di linea con un aeromobile in condizioni tanto critiche da subire un cedimento strutturale.

Comunque, a seguito di contatti presi dalla commissione con l'AIB (*Accident Investigation Branch*) e con il RARDE (*Royal research and development establishment*) inglesi, a cui partecipò anche il magistrato inquirente, vennero da questi richieste, dietro suggerimento della Commissione, ulteriori analisi, che terminarono il 5 ottobre 1982 con ritrovamento su alcuni reperti di tracce di esplosivo denominato "T4".

A tal proposito si evidenzia che la Commissione sollecitò la consegna di copia della relazione del laboratorio al sostituto procuratore della Repubblica di Roma con foglio n. 147/NC/I-TIGI dell'8 ottobre 1982 ed informava il signor Ministro *pro-tempore* della situazione di stallo dei lavori con fogli n. 152/NC/I-TIGI del 16 febbraio 1983 e n. 153/NC/I-TIGI del 22 settembre 1983.

Infine, con foglio n. 155/NC/I-TIGI del 4 febbraio 1984 avanzava la medesima richiesta al giudice istruttore, dottor Vittorio Bucarelli, al quale nel frattempo era pervenuta, per competenza, l'istruttoria; questi trasmetteva al presidente della Commissione le risultanze delle analisi di laboratorio in data 15 marzo 1984, ciò dopo un anno e mezzo dalla loro conclusione.

Purtroppo, però, l'evidenza delle tracce di esplosivo, pur confermando in maniera inequivocabile l'ipotesi della distruzione da ordigno esplosivo, non è servita a sciogliere i dubbi sulla sua provenienza.

Nel frattempo la commissione si era preoccupata, per non lasciare nulla di intentato, di acquisire studi di fattibilità, con i relativi preventivi, da parte di imprese, tra le più importanti del settore, per il recupero dei relitti in mare.

Risulta che il signor Ministro *pro-tempore* stante l'ingente somma, circa quindi miliardi di lire, che si sarebbe dovuta impegnare per far eseguire i lavori, ha predisposto un apposito disegno di legge che, ad oggi, non è andato avanti.

Quanto, poi, in precedenza prospettato circa un'eventuale missione presso le autorità dell'Aviazione civile della Corea del Sud e dell'Irlanda, per visionare i reperti provenienti rispettivamente dal B747 della Korean Airlines, abbattuto nel 1983 da missili russi, e dal B747 dell'Air India, andato perduto, come sembra, a seguito di atto di sabotaggio, va rivisto alla luce del fatto che la direzione generale dell'Aviazione civile ha richiesto, attraverso i normali canali, tutta la documentazione relativa all'abbattimento del citato B747 e che, comunque, ben difficil-

mente si potrà sciogliere con certezza il modo della provenienza dell'ordigno, facendo comparazioni con relitti provenienti da altri sinistri.

Sembra che anche la Magistratura, che aveva in animo di seguire la strada ora citata, abbia abbandonato l'idea per le stesse considerazioni.

In mancanza, quindi, di ulteriori elementi conoscitivi non si intravedono possibilità di proseguire nelle indagini al fine di poter privilegiare, con ragionevole certezza, una delle due ipotesi sopra citate e lo scrivente ritiene, pertanto, esaurito il compito della Commissione, anche alla luce del disposto del DOC 6920 dell'Icao, che prevede essere scopo dell'investigazione aeronautica stabilire la causa o le probabili cause dell'incidente, al fine di prevenire il ripetersi di incidenti analoghi, in quanto essa, come noto, individuò la causa dell'incidente nella relazione del 16 marzo 1982.

Corre l'obbligo con l'occasione, di rappresentare alla S.V. l'ottimo lavoro svolto da tutti i membri della commissione, in un'inchiesta che a parere di tutti gli esperti del settore, anche internazionali, si presentava difficilissima, e segnalo in particolare l'intelligente e decisivo contributo dato dall'ingegner Francesco Bosman del Rai e dall'investigatore aeronautico Peresempio p.a. Riccardo, di recente transitato all'A.A.A.V.T.A.G.».

Il ministro Signorile risponde in data 10 aprile 1986.

BOATO. La lettera che ha letto, Presidente, che data riportava?

PRESIDENTE. 25 marzo 1986. La risposta del Ministro è del 10 aprile:

«Egregio dottor Luzzatti,

desidero esprimere il mio sincero apprezzamento per l'impegno e la competenza con cui ha condotto i lavori della commissione d'inchiesta, relativa all'incidente che il 27 giugno 1980 coinvolse il DC9 Itavia I-Tigi.

I risultati dell'indagine da Lei coordinata hanno consentito una valutazione tempestiva e attendibile della dinamica dell'evento, nonostante l'estrema difficoltà da parte della Commissione nell'acquisire obiettivi elementi di riscontro.

Nel rinnovarLe i sensi della mia stima, La prego di gradire i miei più cordiali saluti».

Questi sono i documenti con i quali lei nel 1986 abbandona il campo. Ha altro da aggiungere al riguardo?

LUZZATTI. Non mi viene in mente nient'altro, signor Presidente. Eventualmente aggiungerò qualcosa nel corso dell'audizione.

DE JULIO. Signor Presidente, vorrei soffermarmi su alcune questioni da lei sollevate.

Dottor Luzzatti, non ho compreso bene i rapporti tra lei, la sua commissione e il dottor Santacroce. Che tipo di rapporti erano, formali o informali?

LUZZATI. Erano i rapporti che normalmente intercorrono tra le commissioni d'inchiesta ministeriali e il magistrato inquirente. Si tratta di rapporti che possono essere molto aperti, nel senso che il magistrato consente di accedere ai reperti (in quanto, come è noto, tutti i reperti di qualsiasi sinistro sono reperti giudiziari e quindi sottoposti all'autorità del magistrato), oppure può verificarsi l'ipotesi di magistrati - come mi è capitato, ad esempio, con il caso del DC9 dell'Ati che andò distrutto a Capo Terra - che non consentono tale accesso fino a che non lo ritengono opportuno.

DE JULIO. A noi interessa il caso specifico.

LUZZATI. Debbo chiarire come funzionano queste cose perchè altrimenti mi riesce difficile farmi intendere.

Nel caso di cui ci stiamo occupando c'è stato un rapporto di collaborazione molto stretta con il magistrato. Tra gli atti vi sono i verbali delle riunioni tenute sia con il magistrato che con i suoi periti. Evidentemente egli ritenne che la commissione era affidabile anche per i suoi scopi e quindi si avvale del nostro lavoro.

Comunque, per rispondere in maniera precisa alla sua domanda, onorevole De Julio, mi sembra di poter dire che i rapporti intercorsi tra la nostra commissione e il magistrato inquirente fossero informali.

DE JULIO. Mi sembra un elemento interessante, Presidente, perchè di fatto la commissione presieduta dal dottor Luzzatti, non avendo i vincoli propri di una commissione peritale, non avendo quindi prestato giuramento, era viceversa depositaria di reperti, di atti istruttori, di nastri di registrazione e di quant'altro. In conclusione si trattava di un rapporto aperto, come ci dice il dottor Luzzatti, però senza i vincoli a cui sono sottoposti i periti. Mi sembrerebbe un rapporto atipico, pur non avendo l'esperienza necessaria per esprimere compiutamente un giudizio del genere.

LUZZATI. È ben vero che noi nel caso specifico non abbiamo prestato giuramento al momento della nomina della commissione, ma resta il fatto che, in particolare, i membri dipendenti dello Stato sono tenuti all'obbligo della riservatezza dal primo giuramento prestato al momento di entrare a far parte della pubblica amministrazione.

DE JULIO. Sono due cose diverse.

LUZZATI. Ho tenuto a precisarlo perchè mi sembrava giusto che si sapesse.

DE JULIO. La commissione è mai stata integrata con un rappresentante degli Stati Uniti?

LUZZATI. Non rammento se tale integrazione avvenne in via formale o informale. È certo che noi ci servimmo della collaborazione dei rappresentanti della Faa presso l'ambasciata degli Stati Uniti a Roma nelle persone (perchè vi fu una sostituzione) del signor Ponte-

corvo e di Davis Switzer, che abbiamo citato anche nella nostra relazione, ringraziandoli per la collaborazione che ci prestarono soprattutto per poter andare negli Stati Uniti presso il *National transportation safety board*.

DE JULIO. Quindi, lei ha parlato di collaborazione e non di integrazione della Commissione?

LUZZATI. Non mi sembra che ci fu una integrazione, altrimenti non li avrei citati nei ringraziamenti, ma li avrei messi tra i membri della commissione. Nell'elenco dei membri della commissione non ci sono sicuramente; quindi, non è stata integrata e non erano membri della commissione.

DE JULIO. Mi può spiegare per quale motivo? Dalla sua prima prerelazione (non so quale sia il termine tecnico) risulta che lei e la sua commissione avevate avanzato la richiesta di allargare la composizione della commissione ad un rappresentante - lei afferma in questa prerelazione - del paese costruttore dell'aeromobile, perchè questa è la prassi prevista per gli incidenti aerei. Immagino che per paese costruttore dell'aeromobile ci si riferisse proprio agli Stati Uniti. Poi evidentemente c'è anche un interesse della casa costruttrice. Ciò è corretto? È questo il motivo?

LUZZATTI. Il motivo è questo, ma collegato ad esso c'è soprattutto l'interesse di fare prevenzione. Nella fattispecie di un incidente aereo interessa conoscere le cause e le responsabilità, ma è importante accertare anche se non emergano dalle indagini delle carenze dell'aeromobile che possano provocare altri sinistri. L'aeromobile è una macchina estremamente sofisticata, per cui potersi avvalere del costruttore in molti casi può essere di giovamento ai lavori della commissione.

DE JULIO. Certamente, ed è per questo motivo che le ho rivolto questa domanda.

LUZZATI. Noi abbiamo utilizzato dei tecnici della Douglas.

DE JULIO. Lei parla esplicitamente di integrazione, anzi parla di decisione della commissione di integrarla con un rappresentante del paese...

LUZZATTI. Sì, però se non ricordo male mi sembra che questa decisione rimase una decisione della commissione e non venne avallata dall'autorità politica. Comunque, dovrei verificare questo specifico quesito - se possibile - dagli atti. Mi sembra di ricordare che non ci fu un'integrazione formale della commissione, come invece ci sono state successivamente al primo decreto.

PRESIDENTE. Di sostituzione, che venivano fatte con decreti ministeriali.

LUZZATTI. Ovviamente io non potevo integrare autonomamente la commissione ministeriale; non ne avevo l'autorità.

DE JULIO. Signor Presidente, la pregherei di raccogliere la disponibilità del dottor Luzzatti a chiarire questo punto, perchè mi viene in mente anche un altro aspetto. Certamente è interesse del paese costruttore dell'aeromobile essere presente nelle fasi delle analisi e dell'investigazione. Mi sembra che non ci sia stata nemmeno una pressione per essere presenti. Allora l'ipotesi che io faccio, dottor Luzzatti, e vorrei sapere se lei ne è al corrente, è che la Douglas arrivò molto rapidamente ad escludere il cedimento strutturale come causa dell'abbattimento del DC9 e che quindi probabilmente non aveva alcun interesse reale ad essere presente in questa commissione. Secondo lei, è corretta questa interpretazione?

LUZZATTI. Onorevole De Julio, la riterrei un po' forzata. In effetti, anche la Douglas ebbe, sempre su disposizione del magistrato, i tabulati radar, che vennero consegnati alla Douglas ed anche all'Itavia. Non dimentichiamoci - come le vicende ci hanno insegnato - che l'Itavia è stata quella che, oltre ai morti, ha avuto maggior danni. Comunque, credo di poter affermare che si arrivò quasi contemporaneamente anche come commissione. Certamente noi ci avvallemmo di quanto la Douglas era andata facendo. Infatti, se non ricordo male, nella seconda prerelazione, a dicembre noi escludemmo (tra fine giugno e dicembre obiettivamente non era passato tanto tempo) l'ipotesi di un cedimento strutturale dell'aeromobile stesso. Certamente la posizione della Douglas poteva essere mentalmente differente dalla nostra. Infatti, come dicevo prima, loro hanno costruito l'aeromobile, per cui pensare che una casa costruttrice ipotizzi che un aeromobile abbia un cedimento strutturale mi sembra strano. Noi, al contrario, avevamo soprattutto l'obbligo morale di fare questa ipotesi e di porla come prima ipotesi di lavoro, di verificarla proprio al fine di fare prevenzione, anche perchè in quel momento stavano volando circa mille aeromobili Douglas.

DE JULIO. Dottor Luzzatti, io sono perfettamente consapevole di quanto sta dicendo. Comunque dirò di più: interesse della Douglas era che si arrivasse alla certezza che non fosse stato un cedimento strutturale.

LUZZATTI. Certamente.

DE JULIO. Il fatto che non siano state fatte pressioni per essere presenti in commissione, sta ad indicare che in molto meno...

LUZZATTI. Perchè erano tranquilli.

DE JULIO. ...in molto meno di cinque-sei mesi erano comunque arrivati ad escludere questa ipotesi, altrimenti avrebbero certamente richiesto di essere presenti in commissione, come le norme consentono.

LUZZATTI. Noi abbiamo anche tenuto conto dell'ipotesi di lavoro fatta dalla Douglas. Non sono sicuro, onorevole De Julio, ma mi sembra che dagli atti risulti che la Douglas non abbia fatto una richiesta formale di far parte della commissione, anche se attraverso la Faa e poi con suoi rappresentanti ci siamo incontrati sia a Roma sia a Washington quando vi andammo insieme al magistrato.

PRESIDENTE. Alla Douglas, insieme all'Itavia, fu dato l'incarico di esaminare i tabulati?

LUZZATTI. Sì. Noi demmo i tabulati, rivolgendogli la preghiera di esaminare...

PRESIDENTE. Li avete dati voi?

LUZZATTI. Materialmente, ma su disposizione del magistrato. In sostanza un atto, un documento, un reperto che mi veniva dato dal magistrato lo potevo utilizzare soltanto come Commissione. Certamente, senza la sua disposizione, non poteva essere dato a nessuno.

DE JULIO. Quindi, la Douglas aveva a sua disposizione i dati relativi alle registrazioni del radar di Ciampino, uno degli elementi più rilevanti dal punto di vista dell'accertamento?

LUZZATTI. Sì.

DE JULIO. Le risulta che avesse altri elementi per arrivare rapidamente alla conclusione che non fosse un cedimento strutturale?

LUZZATTI. Non mi risulta.

DE JULIO. Lei ha mai visto fotografie del relitto?

LUZZATTI. Tranne quelle apparse sulla stampa e in televisione, nel momento in cui è stato recuperato l'aeromobile, non ho avuto questo piacere.

DE JULIO. Lei ha mai sentito parlare dell'esistenza di fotografie del relitto?

LUZZATTI. Fino all'altro giorno, quando è apparsa sulla stampa quella discussione tra il giudice Bucarelli e l'onorevole Amato, non ne ero a conoscenza.

DE JULIO. Quindi lei non era a conoscenza dell'esistenza di queste fotografie?

LUZZATTI. No.

DE JULIO. Dottor Luzzatti, lei ha mai interagito con il generale Rana sempre relativamente alla vicenda di cui parliamo?

LUZZATTI. Essendo un personaggio del mondo aeronautico, conoscevo il generale Rana, però su questo fatto non abbiamo mai interagito.

DE JULIO. Quindi, ai fini dei vostri lavori, la commissione non ha mai avuto occasione di interagire con il generale Rana?

LUZZATTI. Direi proprio di no.

DE JULIO. Nemmeno per interposta persona?

LUZZATTI. Il generale Rana era presidente del Rai e in tutte le Commissioni d'inchiesta tecnico-formale vi è un ingegnere del Rai.

DE JULIO. E non si è mai fatto portavoce di ipotesi del generale Rana?

LUZZATTI. Per quanto a mia conoscenza e per quanto posso capire dai discorsi della gente, non mi sembra si sia mai fatto portavoce di ipotesi del generale Rana.

DE JULIO. Conferma in questa sede che l'onorevole Formica non le riferì le ipotesi del generale Rana?

PRESIDENTE. Vorrei chiarire il significato del verbo interagire: durante il periodo di cui stiamo trattando, ha mai parlato con il generale Rana a proposito di Ustica?

LUZZATTI. Direi proprio di no.

PRESIDENTE. Ho chiarito questo punto perchè si potrebbe pensare ad una azione pianificata o, al contrario, di momenti in cui potevate esservi parlati. Così, per quanto riguarda l'incontro tra il generale Rana e l'onorevole Ministro, sembra si sia trattato di un colloquio.

LUZZATTI. Nè il generale nè il Ministro mi hanno mai parlato al riguardo.

BOATO. La domanda chiara è questa: a livello di Ministero dei trasporti, le ha mai parlato nessuno dell'ipotesi del missile?

LUZZATTI. No, nessuno. Nella nostra ingenuità - dobbiamo infatti riportarci a dieci anni fa - la consideravamo come una delle ipotesi di lavoro.

DE JULIO. Chi dispose le radiografie sui cadaveri delle vittime?

LUZZATTI. In questi casi l'esame può essere disposto soltanto dal magistrato. È ben vero che al magistrato sollecitammo certe radiografie, permettendoci di dare qualche suggerimento tecnico. Infatti, si può

essere un bravissimo anatomopatologo, ma non sapere quello che si deve cercare in una indagine di tipo aeronautico.

Inoltre, era membro della commissione il professor Fucci, titolare della cattedra all'Università di Roma e che ha seguito i lavori per tutta questa parte. Dirò anche che le risultanze che si sono potute trarre sono state molto importanti.

DE JULIO. Conferma che le analisi radiografiche non furono complete, come la commissione aveva richiesto?

LUZZATTI. Non furono complete intanto perchè non vi era a Palermo una attrezzatura idonea, così almeno ci fu detto e, in secondo luogo, a causa dell'atmosfera emozionale che rendeva questo tipo di lavoro molto difficile; vi sono state anche delle reazioni in proposito.

DE JULIO. Quali sono i problemi legati alle attrezzature? Si indicava di fare le radiografie in varie proiezioni e, se l'attrezzatura è in grado di effettuare le radiografie in una posizione, immagino possa farlo anche per le altre proiezioni.

LUZZATTI. Non sono in grado di rispondere. Ricordo che vi erano difficoltà di ordine tecnico, oltre che di ordine ambientale e psicologico, però nel dettaglio non sono in grado di rispondere in senso tecnico.

DE JULIO. Credo che lei possa confermare il fatto che è verosimile che siano stati persi molti reperti ipotetici non essendo state complete le analisi radiografiche?

LUZZATTI. Persi nel senso che non sono stati evidenziati. In effetti avemmo questa idea.

DE JULIO. Che tipo di analisi faceste sui frammenti e sulle schegge recuperate?

LUZZATTI. Su quei frammenti furono condotte le analisi radiografiche, poi, tramite il laboratorio dell'Aeronautica militare, incaricato formalmente come perito dal magistrato, furono fatte delle ricerche chimiche, in particolare per vedere se vi fossero tracce di esplosivo.

In seguito venne interpellato anche sotto un altro aspetto, relativamente cioè alle cosiddette intrusioni nei cuscini. Prendemmo i cuscini e gli schienali dell'aeromobile distrutto contro la montagna di Capo Terra e constatammo che non vi erano queste intrusioni, malgrado il fatto che anche quel velivolo fosse andato ad impattare ad una velocità notevole. Ciò voleva significare che il DC9 di Ustica aveva avuto un apporto energetico supplementivo di notevole entità. Questo aspetto ci fu confermato da un riscontro che facemmo a Londra su cuscini nei quali vi erano delle intrusioni, cuscini provenienti da un aeromobile di cui si aveva la prova certa della distruzione a seguito della esplosione di una bomba a bordo. Fu questo uno degli elementi, insieme a qualche altro, che ci aiutò a capire che vi era stata questa esplosione, ma anche questo



non valse a sciogliere i dubbi e alla fine, una volta acclarata la avvenuta esplosione, ci dovemmo fermare in quanto incontrammo difficoltà che ancora oggi rimangono, malgrado gli importanti reperti che sono stati recuperati. Mi sia consentito evidenziare un dato. Abbiamo fatto un'ipotesi, abbiamo cioè dato per certo che era stata una esplosione a distruggere l'aereo e questo è avvenuto nel 1982. Otto anni dopo, avendo recuperato gran parte del relitto, non mi sembra che i periti del magistrato abbiano fatto grossi passi in avanti, se tre di loro hanno una posizione e due una posizione diversa.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Prima affermavano tutti e cinque la stessa cosa.

LUZZATTI. Non conosco gli atti, so solo quello che ho letto sui giornali.

PRESIDENTE. Vi sono state due fasi a proposito delle autopsie. Le prime autopsie furono eseguite col sistema radiografico e si cercarono le schegge metalliche. Successivamente, vi furono autopsie - alcuni anni dopo - svolte per cercare le schegge non metalliche e furono trovati frammenti di plexiglass.

LUZZATTI. Non le so dire perchè non le abbiamo fatte noi.

DE JULIO. Su quanti frammenti faceste le analisi?

LUZZATTI. Mi sembra siano stati esaminati tutti e dovrebbe trattarsi di un numero rilevante, circa 600 o 700 repertati di laboratorio.

DE JULIO. Sono stati analizzati tutti?

LUZZATTI. Sì, per quanto ci è stato detto.

DE JULIO. Cosa intende dire con l'espressione «per quanto ci è stato detto»?

LUZZATTI. Per quanto c'è scritto.

DE JULIO. A sua conoscenza il laboratorio dell'Aeronautica militare era l'unico in grado di compiere tali analisi?

LUZZATTI. Come è scritto negli atti - abbiamo cercato di essere più chiari possibile anche in questo - il laboratorio dell'Aeronautica militare in un primo tempo non trovò tracce di esplosivo. Evidentemente usava delle tecniche ancora non avanzatissime. Tant'è vero che ci recammo in Inghilterra - era presente anche un ufficiale chimico del laboratorio dell'Aeronautica militare, laboratorio che, come ho detto, era stato nominato perito del magistrato - poichè eravamo a conoscenza del fatto, attraverso pubblicazioni aeronautiche, che il Rarde disponeva di tecniche avanzatissime. Infatti tale istituto è considerato

nel campo degli esplosivi, dagli esperti, il più avanzato a livello mondiale.

In quella sede i tecnici dell'aeronautica militare appresero queste nuove tecniche con le quali eseguirono la seconda tornata di analisi, al termine della quale trovarono le tracce di T4.

Torno adesso alla sua domanda. In un paese tecnologicamente avanzato come il nostro probabilmente vi sono oggi e forse anche allora vi saranno stati altri laboratori, tuttavia noi di norma, per le indagini aeronautiche, ci serviamo sempre dei laboratori della aeronautica militare. Non era quindi un fatto anomalo in quella circostanza e sarebbe stato forse anomalo non servirsi dei laboratori dell'aeronautica militare.

DE JULIO. Dottor Luzzatti, che livello di confidenza attribuisce all'ipotesi formulata che il frammento trapezoidale trovato nell'addome di una delle vittime appartenesse ad una struttura del carrello anteriore dell'aeromobile?

LUZZATTI. Cosa intende dire, onorevole, con l'espressione «livello di confidenza»?

DE JULIO. Mi sembra che ogni volta che eseguite queste analisi attribuite un determinato livello di probabilità.

LUZZATTI. In quel caso il mille per cento, poichè lo abbiamo individuato con assoluta precisione rintracciandolo su un velivolo uguale, della stessa categoria, tra l'altro dell'Itavia che ne aveva due uguali. Individuammo quindi in maniera certa che si trattava di una struttura del carrello.

DE JULIO. Ci può spiegare come ha proceduto la commissione all'accertamento del funzionamento del sistema radar di Marsala?

LUZZATTI. Onorevole, della commissione facevano parte anche persone che avevano esperienza di radar poichè provenivano dall'aeronautica militare, in particolare vi era un controllore di volo dell'aeronautica militare poi divenuto civile a seguito della trasformazione.

Le notizie assunte sul funzionamento in parte erano note ai membri della commissione per loro conoscenza professionale, in parte ritengo siano state integrate dalle notizie assunte attraverso gli organi dell'aeronautica militare.

DE JULIO. Le pongo questa domanda perchè sul modo di funzionamento del radar di Marsala c'è stata ambiguità, incertezza, finchè questa commissione, senza voler vantare alcun merito, non è entrata nel merito della questione ed ha cercato di fare chiarezza sul funzionamento di questo radar, compreso il sistema di registrazione.

Noto, infatti, che sia nella sua relazione che in quella del collegio peritale c'è un livello di disinformazione e di incertezza sul funzionamento di questo sistema radar e lo stesso dicasi per le informazioni che l'onorevole Amato dava al Parlamento. Poichè dobbiamo capire i

motivi per cui non è stata accertata la verità, dobbiamo capire anche chi è che forniva informazioni parziali, incomplete, a volte false rispetto a questo funzionamento.

Leggo dalla sua seconda prerelazione: «Il sistema di registrazione era predisposto al momento dell'incidente in modo da riportare sul nastro magnetico solo i dati e le tracce identificati con certezza» (tra l'altro «identificati con certezza» non si capisce bene cosa voglia significare) «ad una cadenza più bassa, 30 secondi circa, della scansione radar» e questo credo che sia un dato falso.

LUZZATTI. Mi scusi, onorevole, non corrispondente alla realtà, e non nel senso che noi abbiamo falsato un dato.

DE JULIO. Sto dicendo che quanto è scritto qui è falso.

LUZZATTI. Non corrispondente alla realtà, onorevole. È molto diverso.

DE JULIO. Io dico falso. Infatti le ho chiesto chi ha fornito queste informazioni.

BIONDI. La differenza che il dottor Luzzatti fa è giusta. Si tratta di una cosa molto diversa.

BOATO. Il collega De Julio sta giustamente ricordando che qui è scritto: «da quanto riferito il sistema...».

PRESIDENTE. Senatore Boato, non c'era alcun bisogno che lei facesse tale integrazione. Era chiaro che si intendeva dire non rispondente a verità, c'era stato un chiarimento reciproco.

BOATO. Il problema è di sapere chi ha riferito queste notizie.

LUZZATTI. Per quanto riguarda la domanda su chi abbia riferito questi dati, non sono in grado di dire esattamente da quali persone i membri della commissione che si interessavano di questo particolare aspetto dell'indagine abbiano assunto queste notizie. Se la cosa riveste interesse farò pervenire alla Presidenza una nota o indicherò chi dei membri della commissione si interessò di questo problema e con chi parlò.

Mi sembra di ricordare che in quella prima circostanza quando si recarono a Marsala era presente anche il magistrato, se non ricordo male i particolari.

DE JULIO. Signor Presidente, ritengo sia interessante che il dottor Luzzatti ci fornisca questa ulteriore informazione.

LUZZATTI. Vi prego allora di farmi avere una nota degli aspetti da puntualizzare e sarà mio dovere farlo con la massima sollecitudine.

DE JULIO. Dottor Luzzatti, da chi e quando fu rilevata la presenza di un caccia nei tracciati radar di Ciampino, o di un oggetto volante con le caratteristiche di un caccia?

LUZZATTI. Onorevole, devo dire che dagli atti in possesso della mia commissione - solo di quelli posso parlare con cognizione di causa e come vede quando non sono sicuro di qualcosa mi riservo perchè so che in questa sede, a parte quanto ha letto il Presidente, il mio dovere è quello di cercare di aiutare a fare chiarezza - non si può affermare che c'è stato un caccia. Sono state fatte varie ipotesi di correlazione di tre o di cinque battute, per cui c'è stato chi ha voluto dire che quelle battute potevano correlarsi con il movimento di un velivolo da ovest verso est che ha attraversato la traiettoria ideale del DC9, senza poter peraltro dire a quale quota, il che è un fatto molto importante.

Il primo, se non ricordo male, fu Macidull. Poi ci fu la trasmissione della Bbc.

PRESIDENTE. Il *National transportation safety board* inviò una relazione, ma l'onorevole De Julio vuole sapere se qualcuno della sua commissione aveva interpretato i tabulati nel senso dell'attraversamento di un caccia.

LUZZATTI. Dovrei rivedere il testo della relazione della commissione, perchè in effetti noi riportammo tutte le ipotesi che erano state avanzate.

DE JULIO. In commissione ci fu una discussione in merito?

Qualcuno, in base alle sue capacità di analisi, avanzò l'ipotesi del caccia?

LUZZATTI. Lei parla di capacità di analisi di un singolo membro della commissione?

DE JULIO. O anche della commissione nel suo insieme.

LUZZATTI. La commissione si servì per le analisi di questi tabulati dell'opera della Selenia, perchè si trattava di ricerche molto sofisticate e difficili che solo degli esperti avrebbero potuto compiere. Per fare inoltre una verifica incrociata di quanto la Selenia andava studiando, i tabulati furono consegnati anche all'Ntsb, alla Douglas e alla Itavia; quindi avevamo quattro relazioni che si potevano mettere a confronto.

DE JULIO. Ma nella sua commissione c'erano gli esperti per compiere questa analisi?

LUZZATTI. Veramente no. Avevamo competenze per capire quanto ci andavano proponendo e per valutarlo, ma non per effettuare analisi tecniche di quel genere.

DE JULIO. Valutaste l'apporto di Macidull come l'opera di una persona tecnicamente adeguata?

LUZZATTI. Avendo sentito diverse opinioni, onestamente la certezza espressa da questo signore in base a tre battute radar circa il passaggio di un caccia, considerando gli elementi in nostro possesso (non so se altri hanno ulteriori elementi con tracciati più completi di quelle tre o cinque battute), mi lascia dubbioso, perchè forse una tale interpretazione era un po' forzata.

PRESIDENTE. Ma anche la Selenia pensò alla stessa ipotesi.

LUZZATTI. Sì, certo.

PRESIDENTE. Non fu un'invenzione di Macidull.

DE JULIO. C'è però chi dice sia forzato pensare alla normalità di ritorni anomali, vale a dire che tre o cinque ritorni anomali dovrebbero essere comparabili fra di loro secondo una traccia con una probabilità talmente bassa che si è pensato di escluderla. Lei conferma?

LUZZATTI. Quando affrontammo il problema dei radar si era in tempi non sospetti, nel senso che non erano emersi quegli aspetti che la commissione ha portato e sta ancora portando alla luce. Oltretutto gli enti che vennero in possesso di quei tabulati, in particolare la Douglas e l'Itavia, avevano interesse a dimostrare che si trattava di un caccia, eppure anche loro lo hanno affermato con molto cautela, non l'hanno detto con certezza matematica.

CIPRIANI. Dottor Luzzatti, vorrei tornare al problema dei sistemi radar. Lei in commissione aveva un ufficiale della Aeronautica oltre ad esperti piloti. In precedenza l'onorevole De Julio ha fatto riferimento al radar di Marsala ed allora vorrei sapere se fu mai spiegato alla sua commissione il funzionamento del vecchio sistema radar della difesa aerea nazionale. Abbiamo avuto infatti cognizione del fatto che i magistrati sono stati condotti su un tracciato ben prefissato, anzichè dare loro la conoscenza di tutte le carte del gioco. Allora vorrei sapere se in sostanza fu chiarito alla sua commissione come funzionava il sistema nazionale della difesa aerea.

LUZZATTI. Mi sembra di poter dire di no, aggiungendo che non rammento se fummo noi a non approfondire la questione per mancanza di interesse (poi dirò perchè) oppure se queste informazioni non ci erano state date in maniera compiuta da parte di quei signori che già prima non sono stato in grado di identificare. È certo però che l'atteggiamento della commissione nei confronti dei radar militari non dico che fu di scetticismo, ma comunque era basata sulla sensazione che non fossero molto importanti, in quanto avevamo i tabulati dei radar civili che ci avevano fornito le informazioni che pensavamo essere importanti ai fini della conoscenza dello accaduto. Dai tabulati radar in sostanza cercavamo di capire come si era comportato il nostro aeromobile, quello oggetto dell'inchiesta, e non se intorno ad esso altri velivoli fossero passati.

Credo di poter affermare che in qualsiasi momento dell'anno in quel tratto di cielo volano contemporaneamente diversi aeromobili. Pertanto tabulati radar che non identificano esattamente un aeromobile, nell'ambito di un'inchiesta tecnico-formale come era la nostra (questo vorrei fosse tenuto a mente), assumono un valore non rilevante. A noi interessava in primo luogo conoscere il comportamento dell'aeromobile in questione, vale a dire se era un volo livellato, se vi erano state perdite di potenza con abbassamenti quindi repentini di quota, se avesse mantenuto una determinata velocità o accelerazione e così via. Insomma tutti dati che il radar civile di Ciampino puntualmente ci ha fornito.

Tuttavia, circa la domanda specifica, vale a dire se eravamo a conoscenza del sistema radar nazionale, sia perchè qualcuno ce lo poteva aver riferito, sia per conoscenza propria della Commissione, devo rispondere negativamente. Tra l'altro, se non vado errato, il sistema radar era coperto - e forse lo è tuttora - da segreto. Comunque mi riservo di rispondere come sopra.

CIPRIANI. Nella commissione l'ipotesi missile non fu scartata?

LUZZATTI. Assolutamente no.

CIPRIANI. Un missile può essere lanciato o da una nave o da un aereo, per cui la necessità di capire se attorno al DC9 si fosse mosso qualcos'altro è un problema che investiva in pieno la Commissione ed i magistrati.

LUZZATTI. Infatti, ma i dati sull'ipotetico caccia sono stati ricavati dai tabulati civili.

CIPRIANI. Mi lasci finire, perchè questo lo so anch'io. Per cercare di capire qualcosa si scoprì poi che sul nastro del radar di Marsala erano emersi i famosi otto minuti dell'esercitazione; poi abbiamo scoperto a nostra volta che quello che poteva essere successo prima e dopo la caduta del DC9 poteva essere visto su altri radar perchè i radar sono tra loro interconnessi. In pratica, il sistema nazionale è interconnesso, per cui in tempo reale quel che viene visto da un radar viene trasmesso anche all'altro, perchè il sistema di difesa aerea individua le tracce significative. Era quindi fondamentale per la sua Commissione disporre di questi dati.

LUZZATTI. Sì, ma quali? Noi abbiamo chiesto i dati riguardanti i radar che coprivano la zona di Ustica. Il radar di Poggio Ballone, anche stando a quanto emerso recentemente, mi sembra che non copra quella zona.

CIPRIANI. Per questo io ho detto che sono interconnessi: infatti Marsala trasmetteva a Poggio Ballone; Marsala trasmetteva a Martinafranca mentre poi Siracusa e Marsala erano interconnessi. Se era successo qualcosa e a Marsala era in corso l'esercitazione Synadex, si poteva vedere quanto trasmesso da Marsala sugli altri tracciati. Per

questo le ho chiesto se nella commissione, visto che erano presenti membri dell'Aeronautica, vi fu spiegato, come non fu spiegato ai magistrati e a noi, come funzionava il sistema radar della difesa aerea. Lei mi risponda sì o no, ma non mi dica che non era necessario.

LUZZATTI. Io non ho detto che non era necessario, ma che i nostri obiettivi in quel momento potevano essere orientati maggiormente verso altre finalità e altre esigenze. Per quanto riguarda la domanda specifica, non credo di essere in grado di rispondere per i motivi che ho detto prima. Le posso però dire che non ho mai saputo, fino a che non se ne è occupata la Commissione stragi, per cui è venuto fuori quel che è venuto fuori attraverso la stampa, di tutte queste interconnessioni, cioè che il radar di Marsala «rimbalzasse» Poggio Ballone, eccetera. Non escludo che membri della commissione possano essere stati a conoscenza di ciò ed abbiano valutato che a noi erano sufficienti i dati civili, quindi i dati di Marsala, e basta.

CIPRIANI. Questa è una sua valutazione!

LUZZATTI. Certo.

CIPRIANI. Io però le ho chiesto solo se in Commissione vi fu spiegato il sistema radar.

LUZZATTI. Non è facile rispondere a dieci anni di distanza.

CIPRIANI. Per quanto riguarda il problema del recupero, mi pare di aver capito che lei abbia detto che vi interessaste a vostra volta di trovare ditte in grado di farlo. È in grado di dirci quali ditte interpellaste?

LUZZATTI. Certamente. Al novembre 1981 noi avevamo sentito la ditta «Sub sea oil service Italy», la «Marine Geophysical Italy», la «Steadfast marine consulting» (americana), e la «Saipem», che però ci disse che non era esperta in questo tipo di lavori. Successivamente, nel 1982, avemmo anche contatti con il professor Picard, che è un'autorità nel settore.

CIPRIANI. Anche lui preparò uno studio per il recupero del relitto?

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sì, chiedendo di dotare l'Italia di un sommergibile da alta profondità.

PRESIDENTE. Le chiedo di lasciare una copia di questo elenco di ditte alla commissione.

Vorrei comunque domandarle: queste ditte interpellate si dichiararono immediatamente operative, cioè capaci di recuperare relitti alla profondità di 3.500 metri? Oppure, come risulta da altre parti, dissero che avrebbero dovuto attrezzarsi per poterlo fare? Infatti, successivamente è risultato che le sole due ditte che potevano operare a quella profondità, in quanto avevano i sommergibili, erano la francese Ifremer

e la ditta americana che era in possesso del sommergibile «Alvin»; oltre a queste due, che avevano detto di avere la capacità di tale operazione, vennero fuori altre ditte che dissero di aver bisogno di acquistare o costruire il sommergibile. Le ditte che voi interpellaste, a suo giudizio, erano in condizioni di operare a quella profondità?

LUZZATTI. Si tratterebbe di guardare le offerte con un po' di attenzione esaminando questo aspetto. Io ricordo che mi sembrarono in grado di farlo. La Steadfast marine consulting dimostrò anche l'intenzione di costituire un *pool* con la Marine geophysical Italy: non mi sembrarono comunque eccessivamente colpite dalla difficoltà del recupero. Si potrebbero comunque esaminare gli studi fatti, anche se un po' voluminosi. Peraltro, la ditta Sub sea oil service Italy individuò anche molto esattamente i costi, facendo un preventivo molto più dettagliato, ad esempio, della Marine geophysical Italy, la quale legò molto il costo «a consuntivo», cioè al numero dei giorni di impiego di tutti i mezzi necessari per arrivare al recupero.

Il professor Picard rappresentò l'esigenza di far costruire il sottomarino, avanzando quella proposta ricordata dall'onorevole Staiti.

PRESIDENTE. Si parlava infatti del costo della costruzione del sommergibile, che sarebbe però rimasto in possesso italiano.

La Tecnospacec di Genova, che realizzò uno studio di fattibilità, ai suoi tempi operava?

LUZZATTI. Nell'appunto redatto dal membro della commissione la Tecnospacec non viene menzionata.

PRESIDENTE. Comunque è quello che indica come sola ditta operativa la Ifremer. Le chiedo comunque di lasciarci la documentazione in suo possesso.

CIPRIANI. Tra quelle ditte quindi non c'era l'Ifremer?

LUZZATTI. Ho sentito nominare per la prima volta l'Ifremer dalla stampa. Certamente ha fatto un buon lavoro ed è stata anche sollecita, ma non avevo mai sentito nominare quella ditta.

CIPRIANI. Quando vi rivolgeste ai laboratori dell'Aeronautica, lei parlò della questione con il generale Giorgieri?

LUZZATTI. Non conosco il generale Giorgieri; il nostro interlocutore era il maggiore Gianni Oddone, ora colonnello.

CIPRIANI. Lei è un esperto di aeronautica. Delle due scatole nere presenti a bordo dell'aeromobile soltanto una è stata recuperata; ci potrebbe dire la differenza tra quella recuperata e quella ancora in fondo al mare? Quali informazioni potrebbero essere contenute in quella che non è stata recuperata?



LUZZATTI. Penso che lei faccia riferimento al *cockpit voice recorder*: in esso dovrebbero essere contenute in più le conversazioni fatte in cabina, dato che le comunicazioni terra-bordo-terra le abbiamo sui nastri. Nell'altra scatola, quella definita «scatola nera», sono registrati alcuni parametri di volo (la velocità, l'accelerazione, la prua e il livello di volo).

A mio parere il recupero della scatola che è ancora in fondo al mare non ci fornirebbe ulteriori informazioni utili.

CIPRIANI. Ho letto le dichiarazioni dei vari esperti che lavorarono con il perito Blasi: sembrerebbe che la scatola recuperata è quella che ha cessato di funzionare al momento della sciagura in quanto si sono interrotti i collegamenti elettrici; l'altra invece avrebbe continuato a funzionare perchè dotata di energia propria.

LUZZATTI. Questo non posso dirglielo al momento, dato che esistono tantissimi tipi di «scatole nere». Se non ricordo male, quella in questione non era di un tipo avanzatissimo.

PRESIDENTE. Sarebbe stato comunque utilissimo recuperare entrambe le scatole.

LUZZATTI. Si poteva fare una verifica dei dati del radar.

Potrei in ogni caso accertare quanto lei mi chiede, onorevole Cipriani. Probabilmente avremmo potuto verificare se quell'ipotesi di caduta dei due tronconi che avevamo fatto nella relazione aveva un riscontro positivo, nel caso in cui avessimo recuperato quella scatola; tuttavia non credo che ci avrebbe consentito di fare ulteriori passi avanti.

CIPRIANI. È un argomento che dovremmo approfondire ulteriormente.

Lei prima si è espresso sulla vicenda Amato-Bucarelli riguardante le fotografie. Vorrei leggerle un articolo apparso su «Europeo» il 25 novembre 1988, che la riguarda indirettamente: «Anzi, proprio il Governo Craxi aveva preso contatto con l'ambasciata americana a Roma. E il governo Usa aveva messo a disposizione un sommergibile da alte profondità per rilevare le coordinate del relitto. La missione americana ebbe luogo, il sommergibile scattò le fotografie e localizzò naturalmente i relitti. La collaborazione Usa si interruppe lì. Il messaggio degli americani fu chiarissimo. Racconta un perito della commissione d'inchiesta del Ministero dei trasporti: «Ci fecero capire che in questa storia, una volta eseguiti i rilevamenti, non volevano più entrare». .

Il giornalista riporta tra virgolette le dichiarazioni di un componente della commissione da lei presieduta; per questo le dicevo che lei è interessato direttamente.

Lei ricorda questo episodio? Non ne parlò mai nessuno?

LUZZATTI. No, proprio no. Non ricordo questo episodio; mi sembra un episodio importante, però, che avrei dovuto ricordare. Non

ricordo e non riesco a comprendere le virgolette riportate dall'estensore dell'articolo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Dottor Luzzatti, lei mi perdonerà ma vorrei tornare un attimo sui rapporti tra la sua commissione, il magistrato e i primi periti nominati dal giudice Guarino. Se ho ben capito ci sono stati rapporti informali tra la sua commissione, il giudice Santacroce e i periti, che voi informavate regolarmente di tutto il materiale che riuscivate a produrre. Questa è una cosa davvero strana. Questi periti non furono mai attivati, perchè formalmente il magistrato aveva i propri periti ed a loro formulava i quesiti. I periti nominati da Guarino rimasero dunque inattivi, se non per analizzare il materiale che voi trasmettevate loro.

LUZZATTI. Almeno due volte i periti parteciparono a Roma a riunioni congiunte - dovrebbe risultare anche dai verbali del magistrato - e sicuramente in quelle occasioni avemmo uno scambio di informazioni e soprattutto di documentazioni. Noi fornimmo loro, sempre su disposizione del magistrato, i tabulati radar perchè li esaminassero.

Se il magistrato ha rivolto questi particolari ai periti oltre a quelli che aveva fatto il giudice Guarino all'atto della nomina, non sono in grado di riferirlo, non mi è noto.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha già specificato che una commissione ministeriale ha certi limiti. Mi pare però che il rapporto commissione-magistrato-periti sia stato piuttosto anomalo.

LUZZATTI. Il rapporto con il magistrato forse può essere considerato anomalo, ma noi lo ritenemmo molto positivo e costruttivo perchè ci consentì di lavorare.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Mi sembra anomalo più specificatamente il rapporto tra il magistrato e i periti ereditati da Guarino.

Passando ad altra questione, vorrei sapere quale materiale avete avuto a disposizione per la vostra inchiesta. Lei sa che «improvvisamente» tutto il materiale (le registrazioni, i nastri, eccetera) viene concentrato a Trapani Birgi. Di questo materiale che cosa avete avuto a disposizione?

LUZZATTI. Sono costretto a leggere dalla relazione, perchè a memoria non posso ricordare tutto e quindi potrei omettere qualcosa. Comunque, tutto il materiale sul quale abbiamo lavorato è lo stesso che poi abbiamo riportato in elenco. Potrà mancare qualcosa, come le carte nautiche per il ritrovamento del relitto; ma le cose su cui abbiamo lavorato e che ci hanno consentito di raggiungere quella conclusione, sia pure parziale, sono elencate.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Parlavo soprattutto dei nastri delle registrazioni e dei tabulati. Lei sa - lo ha anche ricordato - che

per un certo periodo si pose il quesito se fosse possibile consegnare i tracciati del radar di Marsala a Licola. Lei sa anche probabilmente che il magistrato di Palermo in una prima fase ordinò il sequestro di tutti i nastri e le registrazioni, comunque operanti sul Tirreno, mentre successivamente ci si limitò al triangolo Latina-Ponza-Palermo. Ciò si riattacca alla domanda che le poneva prima l'onorevole Cipriani: leggere il quadro d'insieme sicuramente sarebbe stato importante per comprendere cosa volava nei cieli quella sera.

LUZZATTI. Devo dire con molta sincerità che, capendo quello di cui oggi sono a conoscenza, allora avrei fatto quelle domande. Però, se non sbaglio, come commissione suggerimmo al magistrato di acquisire proprio i dati di quei radar che lei ha citato.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Mi permetto di contraddirla perchè il provvedimento del magistrato Guarino è del 5 luglio 1980, mentre il provvedimento del magistrato Santacroce è del 16 luglio 1980: quindi non credo che fosse ancora formalmente insediata la sua commissione.

PRESIDENTE. Fu lei a suggerire a Santacroce di limitarsi a quei radar? Lei ha prima detto di aver suggerito a Santacroce la richiesta ristretta dei radar.

LUZZATTI. Intanto non sono stato io personalmente, ma la commissione. Per chiarezza, se lei si riferisce a me per parlare della commissione siamo d'accordo. Inoltre, noi chiedemmo al magistrato i dati dei radar di Marsala e di Licola che necessitavano per le indagini.

PRESIDENTE. Mi scusi, c'è un problema di tempi. Con la propria ordinanza di sequestro, Santacroce ha limitato le indagini al triangolo Latina-Ponza-Palermo. Lei glielo aveva richiesto prima dell'ordinanza?

LUZZATTI. Devo consultare le mie carte. Salvo verifica, ma lo darei per certo, questo avvenne quando mi presentai al giudice Santacroce - che aveva appunto ricevuto la competenza dell'inchiesta - per poter esprimere le esigenze della commissione, il 16 luglio 1980.

PRESIDENTE. Questa infatti è la data dell'ordinanza di sequestro.

LUZZATTI. Il 16 luglio io presentai al giudice Santacroce un elenco di richieste per la documentazione di cui noi avevamo necessità e che naturalmente si poteva acquisire soltanto attraverso l'intervento del magistrato.

PRESIDENTE. Se capisco bene, prima che il magistrato che assunse formalmente l'inchiesta emanasse la prima ordinanza, lei venne ricevuto per esporre le sue richieste; il giudice nell'ordinanza restrinse le richieste al triangolo e, sempre nell'ordinanza, dispose che il materiale procurato sarebbe passato direttamente a lei.

LUZZATTI. Sembra proprio che questo accadesse. Non presentai soltanto la richiesta dei radar, ma una serie di esigenze.

BOATO. Può leggere le richieste che rivolse al giudice Santacroce?

LUZZATTI. Quel verbale non è in mio possesso, perchè è un atto del magistrato.

PRESIDENTE. Ad ogni modo il giudice, prima di fare l'ordinanza di sequestro, ascoltò una serie di richieste della commissione.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Bisogna ricordare solo un piccolo particolare: precedentemente a quella data l'aeronautica militare già restringeva l'ambito delle indagini.

PRESIDENTE. Ma poi vi fu l'ordinanza del magistrato Guarino che la riestese.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Comunque si escludevano Iacotenente e Sigonella e tutto quello che si poteva raccogliere in quel momento. Lei prima parlava della visita a Borgo Piave, che ha assunto una particolare rilevanza, come ha potuto anche appurare dalla stampa, dopo le note polemiche insorte in seguito all'audizione formale dell'onorevole Amato. Infatti, il generale Pisano ha dichiarato che solo un centro specializzato avrebbe potuto eventualmente manipolare il nastro. Lei ricorda chi accompagnò il magistrato a Borgo Piave?

LUZZATTI. Non lo ricordo, però credo che vi sia un documento specifico agli atti. Comunque, non ero presente.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Siccome ci risulta che poi il nastro fu rilasciato materialmente all'ufficiale, vorrei sapere - se lo ricordasse - se l'ufficiale a cui fu lasciato il nastro fu nominato anche custode ufficiale, come di solito accade.

Un'ultima domanda: lei, sia pure tra le righe e incidentalmente, ha parlato dei rapporti con l'Aeronautica militare. Le risulta che lei personalmente o membri della sua commissione abbiano avuto rapporti (colloqui o incontri) con il generale Tascio?

LUZZATTI. Personalmente - e lo posso affermare con assoluta certezza - non conosco il generale Tascio. Non l'ho mai visto, tranne che in televisione. Inoltre non mi consta che altri membri della commissione abbiano avuto rapporti con il generale Tascio.

BOSCO. Vorrei chiedere alcuni chiarimenti sulla prima relazione della commissione presieduta dal dottor Luzzatti. Dopo l'elenco del personale e la descrizione delle caratteristiche essenziali dell'aereo, lei, dottor Luzzatti, riferisce sui lavori della commissione e dice: «La prima preoccupazione è stata quella di suggerire agli organi competenti le azioni atte a preservare le fonti di informazione. In particolare si è suggerito al sostituto procuratore della Repubblica di Palermo di fare

effettuare sulle salme» una certa procedura, individuando determinati dati, che poi lei riferisce nella relazione e che, in realtà, il magistrato non ha osservato.

LUZZATTI. Una parte delle procedure fu osservata e furono anche conservati dei reperti istologici.

BOSCO. Una parte, ma non tutte.

Lei poi aggiunge: «La commissione ha altresì deciso» - e al riguardo lei ha già detto qualcosa - «ai sensi (...) della convenzione di Chicago (...) di integrare la sua composizione con un rappresentante del paese costruttore dell'aeromobile». Tuttavia mi sembra che abbia già chiarito al collega De Julio che di fatto avete invitato qualcuno, ma non c'è stata una vera e propria integrazione della commissione.

LUZZATTI. In via formale no.

BOSCO. Come mai era stata programmata tale integrazione e poi non è stata fatta?

LUZZATTI. Non ricordo perchè. Potrei vedere se risulta qualcosa dagli atti. Si trattava comunque di proposte che la commissione aveva presentato alla competente autorità politica.

BOSCO. Quale era l'autorità politica competente?

LUZZATTI. Ho sempre riferito al Ministro.

BOSCO. Lei poi fa un elenco di cinque ipotesi, dicendo che nessuna di queste poteva essere privilegiata. «Nel frattempo» - lei dice - «la commissione è venuta in possesso di un primo tracciato dei dati del radar primario e secondario (Marconi) di Fiumicino che mostrano la scomparsa del segnale SR alle ore 18.59'45'' e successivamente per ulteriori 2 minuti e 34 secondi (segnali del radar primario) senza una significativa progressione nella traiettoria di volo. Si evidenzia invece uno spostamento di quest'ultima verso est».

Non so se ho capito bene il senso di questa frase circa la prima osservazione sul tracciato del radar primario e secondario Marconi di Fiumicino: se, cioè, dopo l'ultima risposta del transponder alle 18.59'45'' si sospettò un evento particolare. In realtà questo sembra emergere chiaramente dalla relazione perchè si dice che «questa evidenza, legata all'assenza di comunicazione, denuncia un evento catastrofico con presumibili impossibilità di ricezione da parte dell'equipaggio».

Questa prima osservazione significa anche che la mancanza di una progressione nella traiettoria di volo (si andava cioè in una certa direzione e poi non ci si è andati più) e i *plots* che si individuavano nei radar indicavano dei pezzi dell'aereo in caduta?

LUZZATTI. Certo, e dovevano essere anche piuttosto grandi. Erano parti dell'aereo perchè a quella distanza il radar primario non è così forte da poter detenere parti modeste.

BOSCO. Quindi ho interpretato correttamente quanto è scritto nella relazione?

LUZZATTI. Si trattava sicuramente di parti dell'aeromobile.

BOSCO. Successivamente lei dice: «La commissione, dopo aver portato a conoscenza di tali fatti il competente Rai e la Direzione generale dell'Aviazione civile, nonché l'Itavia e il magistrato, al fine di procedere (...), oltre a richiedere un'analisi del tipo di frattura del tronco del cono di coda per accertare se fosse stato sparato ovvero rotto da impatto, ha richiesto al Rai una verifica dello stato delle strutture degli aeromobili dello stesso tipo».

LUZZATTI. È esatto.

PRESIDENTE. È stato detto più volte.

BOSCO. Le chiedo scusa, Presidente, ho ascoltato religiosamente fino adesso e non vorrei essere interrotto.

PRESIDENTE. La mia non era un'interruzione ma una collaborazione.

BOSCO. Non risulta altra richiesta avanzata al Rai, nè da questa relazione nè da quella successiva, se non l'indagine relativa agli aerei dello stesso tipo. Non avete chiesto per caso al Rai anche notizie, relazioni, documenti circa il DC9 caduto?

LUZZATTI. Certamente, senatore, quello fa parte della *routine* e sono agli atti della commissione tutti i quaderni tecnici dell'aeromobile. È una cosa ovvia per noi che svolgiamo questo tipo di lavoro.

BOSCO. La ringrazio perchè per noi non è ovvio. Mi sorprendevo il fatto che nè da questa relazione nè dall'altra risultasse un minimo cenno di quanto il Rai poteva aver detto in ordine allo stato dell'aereo e ai controlli effettuati; eppure sarebbe stato importante saperlo.

LUZZATTI. Sono stati fatti tutti i controlli del caso.

BOSCO. Non ho motivo di dubitarne, ma è utile che ciò venga precisato.

Poi la commissione fa un programma delle azioni future. Mi riferisco sempre alla prima relazione che si conclude il 28 luglio, anche se ci si riferisce al periodo che arriva fino al 31 luglio. Si parla dell'acquisizione dei dati radar civili e militari riferiti non soltanto al volo IH870 per la ricostruzione della cinematica dell'evento, ma anche per una valutazione delle tracce che a un primo esame sono ritenute

non coerenti, e per fare, quindi, un controllo incrociato, come lei dice successivamente. Voi fino al 28 luglio praticamente avete avuto soltanto i dati del DC9 dai radar?

LUZZATTI. Onorevole Bosco, la sua domanda è molto acuta ma non sono in grado di rispondere perchè non me lo ricordo.

BOSCO. Le sarei grato se fosse possibile una precisazione.

LUZZATTI. Senz'altro, onorevole Bosco, procederò agli accertamenti. Chiedo scusa se qualche volta sono costretto a dire che non me lo ricordo; non è per reticenza, ma per il desiderio di essere preciso.

BOSCO. È anche un mio desiderio. Quindi, praticamente al 28 luglio i dati dell'Aeronautica non sono stati minimamente richiesti dalla commissione, come risulta chiaramente, cioè i dati di Marsala?

LUZZATTI. Onorevole Bosco, avevamo già fatto una richiesta al giudice.

BOSCO. Avete fatto la richiesta al giudice e poi in realtà siete entrati in possesso...

LUZZATTI. È passato un po' di tempo se non ricordo male.

BOSCO. Lei, nella sua precedente audizione ha dichiarato che in realtà il 22 luglio siete entrati in possesso...

LUZZATTI. Sì, ci sarà sicuramente un verbale di consegna. Se ho citato la data vuol dire che c'è il documento.

BOSCO. Poi lì addirittura viene detto che avete avuto il nastro e non so se è il nastro o se è la traduzione del nastro in termini di tabulato.

LUZZATTI. È il nastro.

BOSCO. Comunque, debbo ritenere che sia sempre la stessa cosa.

PRESIDENTE. Ciampino?

LUZZATTI. No, sta parlando di Marsala.

PRESIDENTE. Questo l'hanno ricevuto molto dopo, cioè 99 giorni dopo. Prima oppongono il segreto di cessione. Cedendo il nastro avrebbero capito che tipo di radar funzionava, per cui oppongono il segreto. Questo risulta tutto dalla documentazione. Santacroce deve andare giù per ritirare il nastro il 3 ottobre, cioè prima...

BOSCO. Signor Presidente, però il dottor Luzzatti, come risulta a pagina 29 della sua audizione, dichiara: «In effetti, la prima trasposi-

zione su carta dei tracciati l'avemmo proprio dall'Aeronautica militare come ha evidenziato lei». (Lei, signor Presidente) «Soltanto il 22 luglio venimmo in possesso dei nastri. In seguito tutti gli enti ai quali abbiamo fatto riferimento hanno rielaborato l'intera questione».

LUZZATTI. Mi sembra che fosse riferito a Ciampino.

PRESIDENTE. Non è così. I nastri di cui parla si riferiscono a Ciampino. I nastri militari non gli furono consegnati se non il 3 ottobre. Su ciò abbiamo costruito tutta la nostra cospicua documentazione.

BOSCO. Signor Presidente, però è importante farle osservare (e potrebbe essere utile anche per avere un chiarimento da parte del dottor Luzzatti) che a pagina 29 del resoconto stenografico sull'audizione del dottor Luzzatti è detto: «In effetti, la prima trasposizione su carta dei tracciati l'avemmo proprio dall'Aeronautica come ha evidenziato lei». (dice al Presidente). «Soltanto il 22 luglio venimmo in possesso dei nastri»; io ho letto questo.

PRESIDENTE. Questo si riferisce a Ciampino.

BOATO. Infatti dice: «In particolare la Selenia ha fornito...».

BOSCO. Ammetto sempre di poter sbagliare. Come è scritto qui, e siccome si parla di una audizione, induce certamente ...

PRESIDENTE. Si tratta di Ciampino.

BOSCO. Volevo un chiarimento.

PRESIDENTE. Questi erano sempre dati dall'Aeronautica militare perchè Ciampino allora era sotto gestione militare.

BOSCO. Quando si legge «i dati dell'Aeronautica militare» si riferisce ai dati e quando si parla di nastri evidentemente si parla dei nastri dell'Aeronautica militare riferiti a quelli che normalmente sono quelli della Difesa aerea.

Comunque, accetto il chiarimento che era nato soltanto da un'esigenza di chiarezza rispetto alla sua stessa audizione.

Inoltre, sempre nel programma che lei traccia, dichiara: «Noi abbiamo ascoltato i tecnici americani». «Il risultato finale sarà dato con una serie di dati certi, ovvero con grande percentuale di attendibilità, che dovranno essere investigati per la specifica delle varie ipotesi. A tal punto sarà estremamente utile un confronto di opinioni con tutti gli interessati: la Ntsb, la Douglas, la Faa, gli inglesi, eccetera». È stata mai fatta una riunione di questo genere? Quello che voi avete programmato è stato fatto?

LUZZATTI. Onorevole, non è stata fatta una riunione congiunta e contemporaneamente con tutti quei soggetti che lei ha citato adesso. Tuttavia, quei soggetti che lei ha citato sono stati sentiti tutti quanti. In



particolare abbiamo fatto riunioni congiunte con la Ntsb, con i rappresentanti della Faa e della Douglas a Washington e anche a Roma (però senza la Ntsb; in Inghilterra, invece, parlammo con i rappresentanti della *Accident investigation branch* e poi (come è stato detto) con il Rarde. Congiuntamente gli inglesi con gli americani non sono mai stati ascoltati.

BOSCO. Poi lei va avanti ancora nel programma e dice: «Le indagini, le più approfondite possibili, da parte della polizia giudiziaria e degli organi di sicurezza». Quali sono state le indagini di polizia giudiziaria? Le faccio questa domanda perchè poi non risultano riferite particolari indagini nelle successive relazioni.

LUZZATTI. Certamente ciò non poteva essere, come è facilmente comprensibile, di nostra competenza, per cui suggerimmo e rappresentammo questa esigenza al magistrato, in particolare in relazione ad una delle ipotesi che avevamo formulato, cioè quella della bomba a bordo. In sostanza abbiamo suggerito di verificare i passeggeri che si trovavano a bordo dell'aeromobile, se ci potevano essere dei collegamenti con il terrorismo (eravamo nel 1980 e quindi c'erano ancora problemi di terrorismo) oppure dei collegamenti di ordine mafioso.

BOSCO. In sostanza, non avete avuto risposta?

LUZZATTI. Sono circolate ipotesi anche di questo genere: un aeromobile è andato distrutto perchè qualcuno potesse incassare l'assicurazione. Ci riferivamo a fatti di questo genere, che però non erano di competenza di una commissione come la nostra. Mi risulta che il magistrato ha fatto svolgere queste indagini; l'esito di tali indagini non ci è stato comunicato se non, con brevi accenni, il fatto che non era stato riscontrato nulla di particolare.

BOSCO. Io le chiedo scusa, dottor Luzzatti, se insisto, ma lei nella prima relazione che è pervenuta in Parlamento dice: «Per la verifica della ipotesi di bomba a bordo e di materiale pericoloso». La commissione, avendo individuato cinque ipotesi, in quel momento si poneva anche il problema (come si è posta correttamente) di capire se dalle indagini dell'autorità giudiziaria e dalle indagini degli organi di sicurezza potessero emergere elementi che potevano portare nella direzione che voi stessi avevate indicato tra le cinque. Come mai poi i risultati di queste indagini non sono stati forniti alla commissione d'inchiesta?

Si tratta di una indagine fatta dall'autorità nell'ambito amministrativo, cioè dagli organi di Governo e non dagli organi dell'autorità giudiziaria che possiamo tenere separati e distinti. Non riesco a comprendere il motivo per il quale le informazioni del Ministero dell'interno in ordine agli accertamenti, dovendosi verificare l'ipotesi di una esplosione a bordo, non sono stati fatti conoscere alla commissione competente.

LUZZATTI. Posso solo esprimere un mio pensiero. Per quanto riguarda le indagini di polizia giudiziaria, queste sono di competenza del magistrato e a me risulta che il giudice abbia fatto svolgere tali indagini. Il giudice formalmente non ce ne ha mai data comunicazione scritta, però nel corso dei diversi incontri ci disse che dalle indagini di polizia giudiziaria non era emerso nulla di importante e di interessante ai fini dell'indagine che stavamo compiendo.

Per quanto riguarda l'accento fatto ai Servizi, debbo dire che non abbiamo mai interessato i Servizi.

BOSCO. Quando si riferisce agli organi di sicurezza, cosa intende?

LUZZATTI. Probabilmente ci si riferisce ai Servizi, ma debbo dire che come commissione non ho mai interessato i Servizi. La relazione è andata anche all'autorità di Governo, noi non avevamo contatti.

BOSCO. Avrebbe dovuto farlo il Ministro dei trasporti?

LUZZATTI. Non lo so. Penso che se i Servizi avessero saputo o sapessero qualcosa, sarebbe stato loro dovere portarlo a conoscenza di chi era competente, in primo luogo del Governo. Questo è un mio pensiero, io come funzionario dello Stato lavoro in questo modo.

BOSCO. Nella successiva relazione di dicembre, a pagina 2, si dice che per tali motivi la commissione giudicò insufficienti i dati forniti dall'Aeronautica militare e richiese la disponibilità dei nastri originali. Con successivo atto di sequestro, i nastri furono consegnati alla Commissione che procedette, di concerto con l'autorità giudiziaria, alla loro lettura. Però, nonostante tale lettura (probabilmente per il dicembre era già stata fatta), non si riferisce assolutamente nulla dei risultati, che pure erano importanti. Nel documento, invece, si dice: «premesso che il sistema radar è coperto dal segreto militare, da quanto riferito, il sistema era predisposto al momento dell'incidente in modo da riportare su nastro magnetico solo i dati delle tracce identificate con certezza ad una cadenza più bassa, di trenta secondi». Credo che dalla lettura del nastro si possa capire questo discorso della cadenza, anzi si debba capire necessariamente. Allora, come si fa a scrivere nella relazione che a dicembre vi è la questione della cadenza dei trenta secondi, se leggendo il nastro questa cadenza non era a trenta secondi ma diversa? Era di trenta secondi? Allora perchè si sta discutendo su questo punto?

PRESIDENTE. I generali che hanno condotto l'inchiesta hanno specificamente chiesto perchè si registrava uno a trenta. Non capisco dunque la domanda.

BOSCO. Quello della cadenza è un dato certo, confortato dalla lettura del nastro. Il nastro fornisce questo elemento e dice se il ritorno avviene dopo trenta secondi o in un tempo superiore. Su tale questione dunque si è sempre saputo che la cadenza era di trenta secondi e questo dato è stato confortato dalla lettura del nastro.

DE JULIO. Non è mai stato confortato dalla lettura del nastro.

BOSCO. Allora ho ragione io a dire che non si può parlare di trenta secondi. Si sta parlando della lettura del nastro e tale lettura deve sciogliere questo equivoco.

CIPRIANI. Dipende dall'operatore.

BOSCO. Onorevole Cipriani, non sto discutendo in termini polemici, sto cercando di capire. Sto rivolgendo questa domanda al dottor Luzzatti che è esperto di radar.

LUZZATTI. Di radar no.

BOSCO. Se dalla lettura del nastro è possibile individuare la cadenza, come io credo, allora gli equivoci attorno ad una cadenza diversa sono totalmente sciolti. Si deve prendere atto che la cadenza era quella. Se, invece, dalla lettura del nastro la cadenza non si individua, allora non si capisce perchè si crede questa notizia vera.

PRESIDENTE. Senatore Bosco, non riesco a capire cosa vuol dimostrare.

I periti, avendo letto i tabulati in quanto erano presenti alla lettura di Borgo Piave, dopo aver dichiarato cosa vi era nei vari tabulati, hanno dichiarato che nulla poteva essere aggiunto di nuovo a quanto già noto attraverso i radar civili e considerano che le battute sono più rade, i dati sono più scarni, non potendosi avere riscontro delle tracce relative ad un possibile oggetto non identificato viaggiante da est a ovest, come riferito nella relazione Ntsb.

BOSCO. Questo documento mi pare di grande importanza.

PRESIDENTE. Ma già abbiamo fatto accertamenti, anche il collega De Julio ne ha fatto oggetto di interesse.

Ad un certo momento, i due generali della commissione Pisano, durante l'interrogatorio dei militari e degli ufficiali di Marsala, hanno ripetutamente fatto due domande, hanno cioè chiesto perchè si operasse uno a trenta e le risposte sono sempre state del tenore: «Non lo so», «non abbiamo capito», «non ricordo». Mi sono domandato perchè i generali ponevano sempre tale quesito. Perchè era stato predisposto il radar, che normalmente non doveva girare uno a trenta, proprio su quella cadenza di uno a trenta la sera del disastro, così da non poter registrare un eventuale caccia che attraversasse la rotta del DC9?

BOSCO. Questo è molto importante perchè chiarisce una questione che fino ad ora, per quanto mi riguarda, era abbastanza oscura.

PRESIDENTE. Non la chiarisce affatto perchè il problema rimane quello di capire il motivo della manovra uno a trenta.

BOSCO. Forse perchè c'era l'esercitazione.

PRESIDENTE. Si rilevò che i nastri erano di dodici ore e ci si domandò perchè, visto che dovevano essere di tre ore. Tale quesito si aggiungeva a quello relativo ai motivi per i quali si girava più lentamente. Bisogna proprio capire perchè giravano uno a trenta. Ha cercato di chiarire questo aspetto la commissione Pisano, ma ha avuto - come ho detto prima - solo risposte vaghe.

Questi aspetti sono tutti contenuti nei verbali delle audizioni, li abbiamo approfonditi numerose volte.

BOSCO. Signor Presidente, se non ho compreso male la lettura di questo documento è avvenuta soltanto oggi.

PRESIDENTE. È agli atti da tempo.

BOSCO. Io non la conoscevo, l'ho sentita oggi per la prima volta.

PRESIDENTE. Oggi l'ho riletta. Lo stesso onorevole De Julio ne ha fatto oggetto di approfondimento. Ho chiesto più volte perchè la scansione fosse 1 a 30, è ormai una cosa vecchia.

Lei, senatore Bosco, non ha partecipato a tutte le riunioni, io che sono sempre stato presente queste cose le ricordo bene; non si può saltuariamente sollevare questo problema.

BOSCO. Signor Presidente, la notizia che lei ha fornito è di grande importanza e quindi l'acquisisco con soddisfazione. È un dato di chiarezza importante.

BOATO. È un dato di non chiarezza, non si è chiarito il motivo.

PRESIDENTE. La scansione 1 a 30 era anomala. I responsabili di Marsala dovrebbero quindi spiegarci perchè la usarono.

BOSCO. Ritengo che questo aspetto si possa chiarire e ritengo che il magistrato lo starà chiarendo.

PRESIDENTE. È proprio questo uno degli elementi di approfondimento.

BOSCO. Dottor Luzzatti, mi riferisco alla sua precedente audizione. Lei, correggendo e in qualche modo chiarendo, a suo giudizio una dichiarazione precedente del Presidente afferma: «Vorrei precisare, signor Presidente, che nella parte finale della relazione» si parla qui della terza relazione, quella del marzo 1982 «non si dice soltanto che l'ultima spiaggia sarebbe stata quella del recupero dei relitti o di parti significative di essi, cosa che mi risulta poi sia stata effettuata anche se la magistratura, almeno pubblicamente, ancora non ha fatto conoscere a quali risultati sia pervenuta, ma avevamo anche detto che ulteriori analisi di laboratorio avrebbero probabilmente potuto consentire di sciogliere il dubbio con il quale concludevamo quella relazione».

Le ho letto questa parte poichè mi è sembrato importante che lei in qualche modo precisasse. Il Presidente nel riassumere diceva che in

realità nella seconda relazione lei aveva affermato che era importante recuperare il relitto. Lei precisa, invece, di non aver detto soltanto questo, ma che ulteriori analisi avrebbero potuto consentire di sciogliere il dubbio.

La mia impressione, che ho già espresso altre volte, è che la relazione del 1982 si chiuda con un accento notevole rispetto a tale questione, e d'altra parte per averlo lei ribadito ho avuto la conferma di questa mia impressione, dell'importanza cioè che la commissione attribuiva alla conoscenza di queste analisi che, a giudizio della commissione, avrebbero potuto nel giro di due o tre mesi probabilmente sciogliere il nodo finale rimasto, quello di un'esplosione interna o esterna.

Lei allega alla sua relazione anche il documento che le fu consegnato, al ritorno dal viaggio insieme al colonnello Oddone e al magistrato, dalla Aib, documento dove si esprime un giudizio in ordine alla lettura dei reperti sulla base delle relazioni o delle informazioni che avevate. La Aib fa una serie di commenti dicendo che non vi è stata prova di collisione in aria, «mentre compiva un normale volo di crociera l'aereo subì un massiccio cedimento strutturale», «le particelle metalliche recuperate dai corpi delle vittime non erano caratteristiche di un cedimento conseguente ad una decompressione esplosiva», «la penetrazione multipla ad alta velocità delle suppellettili della cabina, in particolare dei cuscini, delle poltrone da parte di particelle è una caratteristica comunemente associata alla detonazione di un dispositivo esplosivo entro la cabina dei passeggeri». Si segue dicendo cosa è accaduto al DC9 Inex Adria, facendo un parallelo quindi con altri incidenti di questo tipo per escludere - è il primo accenno chiaro - il cedimento strutturale. E credo sia questo poi l'elemento in base al quale lei insieme ad altri è giunto alla conclusione, nella relazione del marzo 1982, cosa che era già avvenuta in parte in precedenza, di confermare totalmente l'esclusione dell'ipotesi del cedimento strutturale, lasciando in piedi soltanto quella dell'esplosione interna o esterna.

Lei fa cenno poi alle analisi affidate alla Aib in Inghilterra e, se non ricordo male, lei ci ha addirittura fornito il verbale della riunione preparatoria di questa visita, redatto di sua mano dal giudice Santacroce (e mi chiedo come mai addirittura i verbali della commissione venissero redatti dal magistrato; c'era una collaborazione in sostanza molto attiva, molto penetrante). La domanda che le pongo è la seguente. Gli elementi che lei attendeva, queste analisi che lei cita nella sua relazione, erano quelle affidate alla Aib, quelle che il magistrato le ha fatto conoscere in ritardo?

LUZZATTI. Si fa riferimento al secondo ciclo di analisi compiuto dall'Aeronautica militare dopo aver appreso nuove tecniche di ricerca presso il Rarde inglese, quindi dopo la visita che facemmo in Inghilterra insieme al magistrato.

BOSCO. Voi portaste ciò che l'Aeronautica militare aveva studiato e poi l'Inghilterra fece una sua relazione.

LUZZATTI. No, la relazione cui si fa riferimento è una relazione fatta dai laboratori dell'Aeronautica militare. Era quella che eravamo in attesa di ricevere.

La relazione di cui lei mi ha chiesto, che viene menzionata nell'ultima parte della relazione, contiene le risultanze del secondo ciclo di analisi di laboratorio fatto fare dall'Aeronautica militare dopo la visita in Inghilterra.

PRESIDENTE. Sono notizie che abbiamo già.

BOSCO. Se abbiamo già tutto agli atti, non capisco perchè lavoriamo.

PRESIDENTE. Non so perchè si facciano tutte queste domande.

BOSCO. Mi può consentire di approfondire secondo le mie esigenze oppure non è possibile?

LUZZATTI. Senatore Bosco, mi consenta di precisare che già con la seconda prerelazione del dicembre 1980 escludemmo l'ipotesi del cedimento strutturale. Certo, siamo stati anche confortati dall'esperienza dell'Aib che nel settore è piuttosto notevole.

BOSCO. Però nella sua pagina conclusiva parla di analisi di laboratorio che permetterebbero di provare...

LUZZATTI. Sarebbe stato possibile trovare tracce di esplosivo per fabbricare bombe utilizzato esclusivamente per testate di guerra. Questa era l'ipotesi che avevamo in mente. In questo caso, non sarebbe stato più necessario il recupero del relitto, perchè si aveva già una prova certa che poteva sciogliere il dubbio con cui avevamo terminato la nostra relazione.

BOSCO. Ma lei successivamente ha affermato che queste analisi non sono mai arrivate alla Commissione; i risultati di tali analisi sarebbero arrivate solamente un anno e mezzo dopo. Come è possibile allora che un dato richiesto all'Aeronautica militare non arrivi alla Commissione e venga fornito al magistrato?

LUZZATTI. Perchè - come ho detto prima - il laboratorio della Aeronautica militare era il perito del magistrato e quindi ha consegnato le risultanze delle analisi allo stesso magistrato. Quest'ultimo, se lo riteneva necessario, poteva...

BOSCO. Mi sorprende il fatto che siano state tenute riunioni preliminari insieme e che poi voi non abbiate ottenuto quei risultati.

LUZZATTI. Questo è agli atti.

PRESIDENTE. Infatti la commissione Luzzatti non era organo peritale del magistrato: questa è l'incongruenza che ho fatto rilevare sin

dall'inizio. In pratica il magistrato non trasmetteva automaticamente alla commissione Luzzatti i dati che riceveva dai suoi periti.

LUZZATTI. Se non è già agli atti della nostra Commissione, vuol dire che non abbiamo nessun altro dato elaborato dai periti del magistrato. Non vorrei sbagliare, ma credo sia proprio così.

BOSCO. Il che significa - arrivando alla conclusione delle mie domande - che la collaborazione tra la commissione Luzzatti e il magistrato è stata completa e totale fino ad un certo punto e poi si è interrotta. È quanto credo di capire anche dalle osservazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Non la definirei nemmeno all'inizio una collaborazione completa e totale, poichè era viziata dal fatto che loro non erano periti che giuravano e non avevano quindi la facoltà di perizia. Il magistrato passava loro quel che voleva, come facevano gli altri periti. L'incongruenza di questa operazione la dobbiamo rilevare ed è il compito della nostra commissione.

BOSCO. In realtà il Governo, riferendo in Parlamento sullo andamento delle indagini, e lo stesso onorevole Amato, non più tardi di alcuni giorni orsono, hanno dichiarato esplicitamente di aver riferito sulla base degli accertamenti compiuti dalla commissione Luzzatti. Ciò significa praticamente che l'intero Governo ha sempre ritenuto la commissione Luzzatti come il punto di riferimento fondamentale per poter rispondere al Parlamento.

PRESIDENTE. Infatti la commissione Luzzatti era la commissione amministrativa del Governo.

BOSCO. Il Governo ha sempre pensato di ritenere la commissione Luzzatti, sulla base di norme di legge, come la struttura con la quale il Governo stesso - e quindi lo Stato - avrebbe accertato le cause dell'incidente. Se questo è vero, vorrei capire come si è arrivati alla paralisi di questa commissione.

Le domando allora esplicitamente: lei ha parlato con il Ministro dell'epoca di questa questione? Ha mai manifestato l'impossibilità per la commissione Luzzatti di pervenire ad una conclusione in una situazione come quella che si andava profilando? Tenga presente che nel luglio successivo alla sua ultima relazione in Inghilterra fu rappresentato uno scenario costruito al di fuori delle informazioni che lei aveva assunto, andando cioè molto oltre quanto lei aveva scritto nella relazione. Tutto questo si è messo in moto solo quando la commissione Luzzatti si è fermata. È possibile che i componenti della stessa commissione non abbiano mai affrontato questo problema?

PRESIDENTE. In pratica lei vuole sapere se la commissione Luzzatti ha mai prospettato al Ministro la difficoltà di procedere in quel modo.

LUZZATTI. Ho scritto al Ministro *pro tempore* in data 16 febbraio 1983 e 22 settembre 1983, informandolo della situazione di stallo dei lavori della commissione in conseguenza della mancata consegna del secondo ciclo di analisi che era terminato il 5 ottobre 1982, per cui non si avevano elementi per proseguire.

BOSCO. E quale risposta ha avuto dal Ministro?

LUZZATTI. Nessuna, se non ricordo male.

CICCIOMESSERE. Signor Presidente, vorrei tornare al problema del recupero del velivolo. Il dottor Luzzatti nella lettera esibita alla Commissione quest'oggi scrive che la sua commissione si era preoccupata, per non lasciare nulla di intentato, di acquisire degli studi di fattibilità, con relativi preventivi, da parte di imprese importanti del settore, per il recupero del relitto in mare. Poi fa riferimento ad una somma di 15 miliardi di lire, mentre altrove si parla di dieci miliardi. Immagino abbiate confrontato e valutato in maniera approfondita questi preventivi.

Dopodichè il recupero viene effettuato per sei miliardi. Vorrei allora conoscere la sua valutazione, perchè è un aspetto non irrilevante su cui non riesco a trovare risposte. I preventivi presentati erano sovrappuntati o invece la società che ha effettuato realmente il recupero ha realizzato uno sconto, tanto per parlare chiaramente? Oppure ci sono altre ipotesi alla luce dei dati in suo possesso, quindi immagino in base all'analisi del costo dei mezzi, delle ore di lavoro del personale e così via? Immagino che lei, o chi per lei, abbia esaminato la questione.

LUZZATTI. Come è noto, non conosco proprio la procedura che è stata utilizzata per l'affidamento dei lavori, e quindi quegli elaborati di massima, che come tali erano stati presentati, naturalmente erano suscettibili di modifica, in quanto in sede di gara si sarebbe dovuto fare un capitolato, predisponendo preventivi ben più articolati di quelli a nostra disposizione. Non so quindi se poi sia stata presa come base di ribasso la cifra che noi avevamo indicato e che effettivamente registra notevoli differenze rispetto a quelle contenute nei preventivi. Il professor Picard parlava di dieci miliardi, ma non so quanto la sua proposta fosse attendibile.

Io comunque sinceramente non sono in grado di risponderle. È una domanda molto tecnica in un settore talmente particolare che è difficile rispondere correttamente.

CICCIOMESSERE. Lei non è in grado di dirci se, a costi di mercato, le cifre presentate erano attendibili o meno?

LUZZATTI. Ci erano sembrate per la verità un po' alte in quella sede: qualcuno commentò che forse erano eccessive. Peraltro, vi era un preventivo «aperto» perchè - come ho già detto prima - era strettamente collegato al numero di giorni di durata dell'operazione di recupero.



CICCIOMESSERE. Poichè sono arrivato in ritardo, vorrei chiedere al presidente se è una questione acquisita per la commissione, quindi data per scontata, che la Ifremer ha fatto un prezzo di favore oppure è una cosa da acquisire.

PRESIDENTE. Per poterlo verificare dovremmo effettuare dei confronti rispetto ai prezzi di altre ditte. In realtà, per quanto si vede dalle carte, l'Ifremer fu scelta su un'indicazione di una ditta italiana, la Tecnospamec, la quale disse che quella ditta aveva la capacità di lavorare a certe profondità ed i mezzi necessari. Tra l'altro mi sembra di ricordare che il preventivo comprenda anche il pagamento della stessa Tecnospamec, perchè i suoi tecnici seguirono le operazioni in quei mesi. Mi sembra di ricordare che i sei miliardi e centosessantuno milioni erano comprensivi anche di questa spesa.

In quel momento comunque non si presero in considerazione i preventivi precedenti perchè la commissione Luzzatti era fuori causa.

CICCIOMESSERE. Facevo queste domande perchè in un'intervista al dirigente dell'Ifremer si chiedeva il perchè di un prezzo così basso, quasi promozionale, ed egli si giustificava. Non è quindi una richiesta campata in aria la mia.

PRESIDENTE. Egli disse che vi era uno sconto ulteriore perchè si trattava di un interesse pubblico. È agli atti comunque che quando fu chiesto agli americani di fare un preventivo per una ricognizione fotografica questi chiesero 10 miliardi di dollari (all'epoca più di 13 miliardi di lire), mentre l'Ifremer chiese - ripeto - 6 miliardi e 161 milioni. Occorre inoltre considerare che questi sono preventivi del 1986 e quindi, rispetto al valore della moneta dei preventivi fatti nel 1982, ancora più bassi. Non sono però confrontabili perchè i primi preventivi ottenuti dalla commissione Luzzatti non furono poi utilizzati, e credo che il nuovo collegio peritale, il collegio Blasi, li abbia conosciuti soltanto come preventivi orientativi. Il vero problema è capire se vi erano soltanto le due ditte, quella francese e quella americana, che avevano la capacità di operare in fondo al mare.

CICCIOMESSERE. Esiste un preventivo della società americana?

PRESIDENTE. No, perchè dissero che erano occupati e suggerivano di servirsi dell'Ifremer, la quale sapeva che il sommergibile «Alvin», che era quello della società americana, era impegnato in altre ricerche da altre parti del mondo.

CICCIOMESSERE. Forse sarebbe utile chiedere alla società americana quali potrebbero essere le tariffe per un recupero eseguito con quelle modalità.

PRESIDENTE. Il dottor Luzzatti però è coinvolgibile soltanto nella fase precedente perchè non è entrato nelle fasi operative del recupero.

CICCIOMESSERE. C'è un problema di confronto.

PRESIDENTE. Ma il dottor Luzzatti non è competente, tanto che egli ha dichiarato che l'Ifremer non l'aveva neanche mai sentita nominare.

CICCIOMESSERE. Per questo ho chiesto se era attendibile l'offerta di allora: la valutazione poi la facciamo noi!

MACIS. Dottor Luzzatti, nella precedente audizione, rispondendo a una domanda dell'onorevole De Julio, lei aveva precisato di non aver svolto particolari accertamenti sul soccorso aereo in quanto si trattava di un apparato e di un settore dell'Aeronautica militare soggetto a particolari norme. Naturalmente però nella relazione lei avrà tenuto conto delle operazioni di soccorso e di come vennero eseguite.

In questo periodo di tempo, la Commissione ha acquisito i verbali di interrogatorio resi all'autorità giudiziaria militare di Palermo e al giudice istruttore Bucarelli da parte del pilota tenente colonnello Bonifacio che per primo riuscì ad avvistare la macchia d'olio e poi i corpi sulla base di una segnalazione. Sicuramente avrà letto la notizia, seppure enfatizzata, che è stata data da un settimanale.

Ma il punto fondamentale delle dichiarazioni del comandante Bonifacio dell'Atlantic - a parte alcune precisazioni poi smentite - e confermato nel corso di tre interrogatori è che dopo le sette del mattino del giorno seguente egli avrebbe intravisto, a non più di cinquanta metri di profondità un corpo oblungo, che ritenne essere il DC9. Nella descrizione giornalistica viene detto che da queste dichiarazioni si potevano fare delle deduzioni circa l'inabissamento, ma poi questa parte della vicenda è stata ridimensionata nei documenti ufficiali. Quanto però rimane di questa dichiarazione è abbastanza sorprendente, per cui chiediamo a lei, quale esperto in materia, dei lumi. È possibile che a distanza di più di dieci ore dalla sciagura l'aereo si trovasse ancora a quella profondità, non si fosse ancora inabissato? Quella dichiarazione farebbe pensare che l'aereo si fosse immerso da non molto tempo.

Quali sono i tempi di decompressione da esplosione di quegli aerei? Lei ritiene che quella ipotesi debba essere esclusa o che possa avere anche una diversa interpretazione?

LUZZATI. Per quanto di mia conoscenza, un aeroplano del tipo DC9 che ammarasse integro potrebbe rimanere in superficie da tre a cinque minuti al massimo. Certamente non sto parlando di tronchi di un relitto che non contengono più quell'aria che potrebbe creare un equilibrio tra le varie spinte fisiche. Ritengo che non sia possibile, a meno che il mare non avesse una densità tale da giustificarlo.

Ne abbiamo parlato anche con altri amici non della commissione ma che vivono nel mondo dell'aeronautica: tutti sono rimasti stupiti da questa notizia.

Non credo che sia proprio possibile; probabilmente il comandante Bonifacio avrà visto un'ombra e l'avrà attribuita al DC9.

CIPRIANI. Forse si trattava di un sottomarino.

PRESIDENTE. Questa notizia preoccupò principalmente l'opinione pubblica e quindi i familiari, i quali pensarono che se l'aereo aveva galleggiato per alcune ore i loro familiari potevano essere ancora vivi; devo dire però che sono andato a riguardare le foto e le autopsie ordinate dal giudice Guarino e da quelle risulta che i trentasette corpi recuperati sono tutti deceduti per enfisema polmonare causato da rapida decompressione esplosiva dell'interno o per gravi traumatismi causati da caduta. Quindi nessuno è morto annegato. Questo porta ad escludere che potesse esserci ancora qualcuno vivo.

Questi elementi dovranno essere approfonditi anche con l'aiuto dei magistrati, ma non credo che ci potessero essere ancora persone vive. Sarei molto riservato a questo proposito.

LUZZATTI. Una delle evidenze che ci hanno portato ad affermare che ci era stata una decompressione esplosiva è stato proprio questo dato dei polmoni scoppiati: è la classica reazione che avviene quando c'è una decompressione esplosiva. In quel caso non vi erano perciò possibilità di sopravvivenza.

MACIS. Per completare questo punto, lei è in grado di ricordare se tra le caratteristiche tecniche del DC9 la casa costruttrice prevedeva la possibilità di ammaraggio? Quali tempi erano previsti?

LUZZATTI. Non lo so, ma lo si potrebbe ricercare abbastanza agevolmente presso la ditta costruttrice o presso l'ingegnere aeronautico. I tempi comunque sono in genere da tre a cinque minuti, in caso di ammaraggio di un aereo integro di tutte le sue parti.

MACIS. Il 5 dicembre 1980 la sua commissione redige la prerelazione ed esclude il cedimento strutturale. Non si tratta più quindi di un fatto accidentale, salvo che ci fosse una bombola a bordo.

LUZZATTI. Se non ricordo male, nella seconda relazione escludemmo il cedimento strutturale e la collisione in volo. Il materiale pericoloso, la «bombola», era stato previsto come mezzo scatenante di una decompressione esplosiva, avendo gli stessi effetti di una bomba a bordo: ma dalle ricerche che vennero effettuate non risultò che ci fosse a bordo dell'aereo materiale del genere.

MACIS. A me interessano più che altro le date per valutare anche altri comportamenti: il 5 dicembre 1980 questa ipotesi dell'esplosione accidentale era ancora in piedi?

LUZZATTI. Mi sembra di sì. Comunque dovrebbe risultare dalla relazione.

MACIS. Nel marzo del 1982 lei concluse che si era trattato di un'esplosione, interna o esterna. Quali atti lei compì quale presidente della Commissione verso l'autorità giudiziaria e verso l'autorità politica, dal momento che accertò che quelle persone non erano morte per caso?

Parto da lontano. Quando c'è la morte sospetta interviene l'autorità giudiziaria per verificare se tale morte sia accidentale oppure - come si dice - malefica. Quello che noi sappiamo per certo è che il 5 marzo 1982 la commissione tecnico - formale istituita dal Ministro dei trasporti accertò che, o con bomba o con missile o con altro ordigno, si trattò di un fatto doloso o colposo, ma comunque malefico. Lei, presidente della commissione d'inchiesta, come si attivò per sottolineare che vi furono dei responsabili?

LUZZATTI. La relazione è stata ovviamente inviata sia al Ministro che al magistrato e questo rientrava nei compiti della commissione: al magistrato, tra l'altro, è stata inviata dietro autorizzazione del Ministro in quanto era un atto amministrativo.

MACIS. Il Ministro o il magistrato la chiamarono per chiederle se vi era la certezza di quanto lei comunicava nella relazione?

LUZZATTI. Non rammento atti di particolare attenzione. Posso concludere ricordando che la relazione fu inviata anche alla Presidenza del Consiglio (credo sia agli atti) e al Parlamento.

MACIS. La commissione da lei presieduta è regolata da una norma del codice di navigazione che lei certamente conosce meglio di me, per averla dovuta applicare. Mi riferisco all'articolo 829 di quel codice che ricordo per comodità di discorso, non perchè lei la ignori: «La commissione redige una relazione delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità dell'incidente». Ho voluto ricordare tale articolo perchè indubbiamente sulle cause o sulle probabili cause, seppure rimanendo nell'ambito delle ipotesi, così come è scritto nella lettera, la sua relazione poteva considerarsi conclusiva; ma sulle responsabilità non si può dire altrettanto. Quando si parla di responsabilità, non mi riferisco ovviamente ai responsabili, che devono essere individuati e ricercati dall'autorità giudiziaria e non da quella amministrativa: mi riferisco alla responsabilità generica come specificazione della causa dell'incidente.

La domanda che vorrei porle è la seguente. Noi - per lo meno io personalmente - abbiamo considerato il suo ritiro dovuto alla impossibilità di andare avanti più che alla conclusione del compito affidatole. Certo, lei ha fatto tutto quello che poteva fare, ma non è stato messo in condizioni di fare quanto prescrive la norma che ho citato e che si riferisce a qualcosa di più. È questo il senso con il quale io posso leggere la sua lettera?

LUZZATTI. Direi senz'altro di sì e, se vuole, può metterci anche un pò di amarezza. Non è stata una decisione presa a cuor leggero, ma molto difficile e sofferta.

MACIS. Ha dovuto considerare chiuso quello che tale non era.

LUZZATTI. Certo.

BOATO. Signor Presidente, l'unico aspetto documentale del mio intervento riguarda un completamento che credo sia doveroso anche rispetto alle domande che poneva il collega Bosco. Mi riferisco alla lettera dell'Accidents investigation branch del 5 novembre 1981. Il senatore Bosco ha dimenticato di citare da questa lettera il brano che dice: «*There was no evidence of blast damage resulting from the detonation of explosive material*», ossia che non vi era alcuna evidenza di danno risultante dalla detonazione di materiale esplosivo. Se egli avesse letto anche questo brano, probabilmente le domande sarebbero state più complete: lo faccio io proprio perchè risulti agli atti.

La prima domanda che vorrei rivolgere al dottor Luzzatti riguarda la fase successiva alle sue prerelazioni. Lei ha avuto occasione dal 1986 - da quando ha considerato concluso l'incarico - fino ad oggi o fino ad epoca recente di avere rapporti, a questo punto non più formali, con il responsabile dell'aeronautica militare o della Selenia o con chiunque abbia avuto a che fare con questo tipo di indagine?

LUZZATTI. Secondo quanto mi ricordo, da quella data in poi non ho avuto altri rapporti, salvo l'incontro con il giudice Bucarelli nella data che ho citato e successivamente.

BOATO. Si trattava di audizioni come teste?

LUZZATTI. La prima è stata un'audizione per una testimonianza formale; la seconda volta, il giudice Bucarelli mi ha convocato per parlare di questioni attinenti agli interessi della giustizia: non so se egli l'abbia verbalizzata come testimonianza formale. Poi fui udito dal magistrato contabile della Corte dei conti perchè era stata avviata un'iniziativa, pressappoco intorno al luglio 1989.

BOATO. Questo riguarda i contatti formali: ma informalmente?

LUZZATTI. Informalmente avrò sentito qualche volta forse il giudice Santacroce, ma dopo che lui stesso aveva formalizzato l'istruttoria.

BOATO. E con i responsabili dell'Aeronautica militare e/o della Selenia? Mi riferisco anche a contatti informali.

LUZZATTI. Debbo dire che una volta mi è stato richiesto di dare spiegazioni e delucidazioni sul testo della relazione da parte del generale Nardini, che allora era l'addetto militare del Presidente della Repubblica. Egli mi chiese di illustrare alcuni aspetti che non gli erano chiari. Poi non ho avuto altri rapporti.

BOATO. Per quanto riguarda la prima prerelazione, del 31 luglio 1980, sull'ipotesi del missile o della collisione con un velivolo, lei scrisse cosa si sarebbe dovuto fare per accertare e verificare questa ipotesi. Cito da pagina 12, al punto b): «acquisizione per il tramite dell'autorità di Governo di notizie Nato in merito alla attività militare svolta dagli alleati e/o da altri paesi in quella zona e in quel giorno». Quale seguito ha avuto tale richiesta?

LUZZATTI. Alcuni membri della Commissione chiesero alle autorità militari se si fosse svolta questa attività, ma la risposta fu negativa. Non vorrei sbagliare, ma credo che non vi sia stata una richiesta formale. Posso controllare questo punto.

BOATO. Questo è molto importante, specialmente alla luce di quanto sappiamo oggi.

A lei non risultano neanche delle richieste?

LUZZATTI. Non avrei difficoltà a dire, qualora fosse così, che qualcosa non è stato fatto proprio per il motivo che lei ha appena citato.

BOATO. Lei dice giustamente che non era suo compito diretto (come per i Servizi) e che ha agito «per il tramite dell'autorità di Governo». È un punto molto importante.

Passiamo alla seconda prerelazione. Mi è parso che, rispondendo al collega De Julio, lei avesse sollevato maggiori perplessità - ed eventualmente le chiederei il fondamento di queste perplessità - sulle risultanze della perizia, o come la si voglia chiamare, della Selenia, della Douglas e del National transportation safety board. Nella seconda prerelazione, datata 5 dicembre 1980 e citata dal collega Macis poco fa, lei dice che ci sono due ipotesi, di cui leggo intanto la prima: «La connessione degli echi radar permette di identificare una traiettoria che si sposta in direzione ovest-est con velocità di 500-600 nodi, e che attraversa la traiettoria del velivolo I-TIGI dopo che è avvenuto l'incidente, ad una distanza dall'ultima risposta del transponder di bordo che, pur tenendo conto delle tolleranze di misura radar, si trova a non meno di tre miglia nautiche; le altre tracce primarie sono da considerarsi parti del velivolo che si spostano in direzione est». La seconda ipotesi considera invece le tracce come falsi allarmi.

Nella stessa prerelazione, a pagina 4, dice: «L'analisi dei dati radar effettuata dalla Ntsb ha dato i seguenti risultati: l'elaborazione dei dati radar di base è conforme a quella già sviluppata dalla Selenia». Poi aggiunge: «L'ipotesi di una traccia in prossimità del velivolo I-TIGI è stata autonomamente sviluppata anche dagli esperti americani con gli stessi risultati di quanto fatto dalla commissione» (sottolineo quel «anche»).

Risulta pertanto che vi sia identità tra quanto fatto dalla commissione, quanto fatto dalla Ntsb e quanto fatto dalla Selenia.

Come mai oggi ha affermato certe cose sul National transportation safety board, quando poi scrive che quello che ha appurato è identico a quello che avete trovato voi?

LUZZATTI. Non ritengo che vi sia una grossa contraddizione nel senso che queste correlazioni permangono pur sempre come ipotesi di lavoro. Non sono date per certe.

BOATO. Allora non avrebbe dovuto affermare con eccessiva facilità quanto ha detto prima, perchè qui c'è scritto che questa ipotesi è stata fatta dalla commissione, dalla Selenia, dalla Ntsb. Perchè dice che Macidull è stato troppo sbrigativo?

LUZZATTI. Facevamo riferimento a quello che Macidull ha detto dopo, non a quello che ha scritto il National transportation safety board. Ho citato anche il discorso riportato dalla televisione.

BOATO. Non mi riferisco alla televisione che prepara solo degli scenari. Leggo la pagina 4 della sua relazione in cui si parla di una traccia che lei dice corrisponde a quella della Selenia e a quella della Ntsb.

Per quanto riguarda poi il sistema radar, è scritto: «premesso che il sistema radar automatizzato della difesa aerea è coperto dal segreto militare». Questa notizia vi è stata comunicata in qualche forma?

LUZZATTI. Certamente, anche se non ricordo se in forma verbale o scritta.

BOATO. Lei afferma che non sa dire chi è che ha riferito quei dati radar.

LUZZATTI. È esatto. Mi sono riservato di compiere una verifica e di comunicarla successivamente per iscritto.

BOATO. Vorrei sapere quali sono state le responsabilità affidate all'interno della sua commissione. Penso che lei possa ricordarle, visto che si tratta di persone con le quali ha lavorato per anni.

Premetto innanzitutto che ritengo che la sua commissione allo stato delle conoscenze abbia fatto un ottimo lavoro, anche se evidentemente non ha potuto fare tutto quello che doveva perchè non ha potuto acquisire degli elementi importanti, in parte per ragioni tecniche e forse in parte perchè non le sono stati consegnati.

Ricordo le persone con cui lei ha lavorato: ispettore principale Ruscio Antonio, membro Dcac. Cosa significa questa sigla?

LUZZATTI. Direzione generale dell'Aviazione civile.

BOATO. Ruscio e Peresempio sono i membri di questa direzione. Che ruolo avevano all'interno della commissione?

LUZZATTI. Ruscio è un funzionario che proveniva dal ruolo dei controllori di volo e si ritenne di inserirlo proprio per tale motivo. Peresempio, invece, aveva partecipato a diversi corsi di specializzazione in investigazione aeronautica.

BOATO. L'ingegner Bosman è quello del Rai. C'è poi il maggiore Aldo Mosti dell'Aeronautica militare, tre esperti piloti - Antonini Manno e Sclerandi - più il professor Fucci, medico legale, e il dottor De Luca, esperto sanitario.

Tra il maggiore Mosti e i tre esperti piloti chi vi dava le informazioni relative alle interpretazioni dei dati radar?

LUZZATTI. Come ho già detto, per l'elaborazione dei dati ci siamo avvalsi della Selenia. C'eravamo divisi i compiti e comunque dovrei

avere agli atti tale divisione; mi sembra comunque che la parte relativa ai dati radar fosse seguita da Mosti, data la sua competenza, da Ruscio e credo anche da un altro membro di cui tuttavia in questo momento mi sfugge il nome.

BOATO. Quindi se la nostra Commissione decidesse di approfondire tale aspetto della vicenda, dovrebbe sentire quantomeno Mosti e Ruscio.

LUZZATTI. Mi consenta prima di fare una verifica sui documenti; qualora non risultasse nulla, potrei convocare gli interessati ed avere un colloquio con loro.

BOATO. A pagina 3 della seconda prerelazione è scritto: «La sostituzione del nastro dopo circa quattro minuti dalla scomparsa del segnale secondario dell'aereo incidentato non trova spiegazione tecnica dal punto di vista della capacità ed idoneità di registrazione del nastro stesso, che è stato infatti riutilizzato senza problemi. Risulta che ulteriori indagini dell'autorità giudiziaria abbiano avuto come risultanza che il cambio dei nastri sia avvenuto per scopi di dimostrazione ad un operatore della base».

Come le risultava tutto ciò?

LUZZATTI. Ci è stato detto dal giudice Santacroce.

BOATO. Quindi il giudice Santacroce vi ha detto che il cambio dei nastri è avvenuto per scopi di dimostrazione ad un operatore della base.

PRESIDENTE. A tale riguardo il giudice Santacroce procedette ad interrogatori.

LUZZATTI. Anche per rogatoria, se non sbaglio. Si avvale dell'opera del giudice Guarino.

BOATO. A pagina 3, nella seconda metà, è riportato un altro elemento. Lei prima a un collega ha detto che avete verificato la provenienza del pezzo che si trovò nel corpo di una passeggera tramite un DC9 identico a quello caduto in mare. Qui c'è scritto: «Infine la commissione si è recata a Washington presso il National transportation safety board per una disamina dei risultati radar e per il controllo di identificazione di un pezzo che è stato rinvenuto nel cadavere di una passeggera. Durante questo incontro, a cui hanno partecipato anche il magistrato ed un rappresentante della commissione Itavia, si è avuta conferma che il pezzo fa parte di un elemento di struttura situato nel vano carrello, come precedentemente supposto».

Non le sto contestando nulla se non il fatto che lei abbia fornito due versioni diverse: avete verificato che quello è un pezzo del vano carrello, quindi sostanzialmente esterno, però qui dite che la verifica l'avete avuta a Washington e prima avevate fatto solo una supposizione, mentre qualche ora fa ci ha detto diversamente.



LUZZATTI. La relazione fa riferimento ad una conferma e ciò vuol dire che in precedenza noi avevamo già svolto delle indagini su questo aspetto poichè avevamo già individuato il pezzo.

A Washington abbiamo potuto avere conferma, anche servendoci di questo ausilio.

BOATO. Un'altra domanda. Un'analisi Xeda (*X-ray energy dispersive analysis*) evidenzia la presenza di alcuni componenti chimici. Alcuni di questi componenti trovano facile giustificazione (calcio, potassio, cloro), mentre il fosforo no. Ciò che significa? Era un riferimento all'esplosivo?

LUZZATTI. Tra i componenti di una struttura dell'aereo il fosforo non ci dovrebbe essere. Pertanto era un punto interrogativo, che ci lasciò perplessi e pensierosi.

BOATO. Oggi lei che risposta darebbe a questo punto interrogativo?

LUZZATTI. Alla luce delle mie conoscenze attuali e successive, forse sempre la stessa, senatore Boato, cioè che o è stata una bomba o è stato un missile.

BOATO. Per quanto riguarda la questione del recupero (non le contesto questa affermazione ma le chiedo una spiegazione) a pagina 4 della relazione risulta una altissima improbabilità, che poi invece cambia nella relazione successiva. Perchè ha assunto questa posizione? Precisamente la relazione recita: «Nella remota ipotesi che si possa arrivare a localizzare le parti il loro recupero appare tecnicamente impossibile e comunque di costi elevatissimi».

LUZZATTI. Devo dire che noi all'inizio (e forse questa è anche una dimostrazione di scrupolo) in base alle scarse conoscenze e ai pochi elementi acquisiti ci eravamo fatti la convinzione che, data la profondità in cui si trovava il relitto, sarebbe stato tecnicamente impossibile il recupero. Poi affidammo l'incarico specifico di approfondire questo argomento ad un membro della commissione, il pilota Sclerandi, che ci portò a conoscenza del fatto che nel mondo operavano delle ditte e delle imprese in rado di effettuare questo recupero. Quindi, dopo aver approfondito questo aspetto, abbiamo cambiato convinzione proprio in base all'acquisizione di notizie che non possedevamo (per cui forse avevamo dato dei giudizi un po' affrettati). Tuttavia, malgrado ciò...

BOATO. Come ho già detto non le contesto ciò, ma desideravo soltanto avere un chiarimento.

Desidero farle poi un'altra domanda su una frase dell'Aib, che risulta a pagina 57 di quella che chiamo relazione finale (quella che poi è diventata la relazione finale). «Sulle salme recuperate non sono state rinvenute tracce della conflagrazione di ordigno esplosivo posto in loro stretta vicinanza per l'assenza, anche all'esame radiografico, di schegge di ordigni del genere e per l'assenza di azione di fiamma, oltre che per

la negatività degli esami tossicologici». Mi sembra da questa rilettura e anche alla luce di quanto è emerso successivamente che voi avevate già acquisito, al di là del fatto che lasciavate aperte due ipotesi, il fatto dell'altissima improbabilità di un ordigno esplosivo, in quanto non ne avevate alcuna traccia. Avevate una traccia di esplosivo, ma non di un ordigno in prossimità delle vittime; almeno così risulta a pagina 57.

LUZZATTI. Il dato certo è che si era trattato di una decompressione esplosiva. Poi noi stavamo analizzando tutte le risultanze in nostro possesso e ciò l'abbiamo fatto. Ciò, in sostanza, significava che se ci fosse stato esplosivo non era stato collocato in prossimità delle salme, sulle quali sono poi state fatte quelle indagini; è questo quello che voleva dire questo inciso.

BOATO. Desidero rivolgerle un'ultima domanda legata a tale questione, in questa rilettura trasversale delle sue varie relazioni.

Le rivolgo questa domanda perchè mi è sembrato - forse questa è un'impressione sbagliata - che lei oggi rispondendo a dei colleghi abbia in qualche modo attenuato delle valutazioni che oggi, col senno di poi e con la perizia Blasi (lascia state la «superperizia» che le consiglio di leggere, perchè avrà molte sorprese) confermano una ipotesi e non due. Leggendo la sua relazione, pur lasciando aperte le due ipotesi, molti elementi (tra cui quello che ho citato poco fa e quello che cito adesso) fanno capire che probabilmente, pur non avendone la certezza scientifica (forse la certezza assoluta non ce l'abbiamo neanche oggi, ma abbiamo un'altissima probabilità) già c'era un'ipotesi prevalente sulle due lasciate aperte. A pagina 46, paragrafo f) considerazioni conclusive, è scritto: «È possibile ipotizzare l'esistenza di un oggetto non identificato che attraversa la zona dell'incidente ad alta velocità, a quota sconosciuta ed in tempi corrispondenti al momento dell'incidente stesso». Le chiedo: questa è una conferma nel 1982 di quello che io in realtà le ho già letto prima della prerelazione del 1980? Le rivolgo questa domanda per non lasciare dubbi rispetto alla sua deposizione di oggi.

LUZZATTI. La necessità... traspare chiaramente anche dalle parole, dai verbi e dai modi che vengono usati, con quanta cautela ci siamo dovuti esprimere; devo dire che è doveroso.

BOATO. Non c'è dubbio.

LUZZATTI. Qui abbiamo detto che è possibile ipotizzare l'esistenza, perchè sarebbe stato scorretto sul piano tecnico dire: «C'è stato un oggetto». Questo è quello che volevo dire prima.

ORLANDI. Signor Presidente, desidero rivolgere una domanda molto breve al dottor Luzzatti, riallacciandomi ad un dubbio che è rimasto aperto nella precedente audizione. Questo dubbio riguarda l'esecuzione di esami e di ricerca di frammenti negli schienali dei sedili.

In quella occasione, il dottor Luzzatti espresse perplessità, che peraltro aveva già manifestato di fronte al giudice Bucarelli, rispetto al fatto che questi esami, che competevano all'Aeronautica militare, non sarebbero stati eseguiti e si riservò di approfondire e di fare una verifica. Volevo sapere se questa verifica è stata fatta e quali sono stati i risultati.

LUZZATTI. Onorevole Orlandi, ho fatto questa verifica e l'ho anche comunicata per iscritto - come è doveroso - alla Commissione, come dovrebbe risultare agli atti. Ho comunicato che una parte di quelle analisi non era stata eseguita perchè l'Aeronautica militare non aveva l'apparato radiologico idoneo a contenere i cuscini, per le loro dimensioni. Ero convinto di averlo comunicato per iscritto; comunque ho provveduto a tale comunicazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Carlo Luzzatti per questa seconda testimonianza formale che è stata molto utile.

*La seduta termina alle ore 19,50.*