

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 VII

Dalla 76^a alla 86^a seduta
(6 marzo 1991 - 11 luglio 1991)

79ª SEDUTA

GIOVEDÌ 11 APRILE 1991

**Presidenza del presidente GUALTIERI
indi del vice presidente BELLOCCHIO**

La seduta ha inizio alle ore 9,30.

PRESIDENTE. Comunico che il generale Ferracuti e il generale Brancaleoni hanno provveduto a restituire il testo del resoconto stenografico apportandovi correzioni meramente formali.

*SU ALCUNI ACCERTAMENTI RELATIVI ALL'INCHIESTA SUL DISASTRO AEREO DI
USTICA*

DE JULIO. Prima di procedere all'acquisizione delle testimonianze, giusto per completare la relazione dell'ultima volta, svolta assieme al collega Zamberletti, c'è una rettifica da fare a quanto comunicato, in base agli ulteriori accertamenti. La volta scorsa dichiarammo che a seguito degli accertamenti fatti non risultava in arrivo a Siracusa il messaggio proveniente da Marsala, datato 1° aprile 1980, in merito alla programmazione della *Synadex* dall'aprile al giugno 1980. Ulteriori accertamenti hanno consentito di rintracciare in un registro di protocollo di Siracusa, in arrivo, in data 2 aprile, questa nota.

C'è poi un'altra questione di cui demmo comunicazione la volta scorsa in merito alla nota inviata dal capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica sulla manutenzione del radar di Siracusa. La volta scorsa comunicammo che tale capo di Stato Maggiore dichiarava che Siracusa era in manutenzione dalle 12 fino alle 19 del 27 giugno 1980 e demmo anche conto della documentazione presente e mancante a supporto di questa affermazione. Con lettera successiva del 4 aprile 1991 il capo di Stato Maggiore dice che: «A scioglimento della riserva formulata, con il foglio a seguito comunico che le ricerche esperite presso il 3° Roc di Martina Franca e il 34° Gram di Mezzogregorio, in merito al documento Gelrep» (che attestava lo stato di manutenzione del radar di Siracusa citato nel messaggio) «hanno avuto esito negativo». Va evidenziato comunque che detto messaggio risulta registrato in partenza nell'apposito registro interno del centro comunicazioni del 34° Gram, trattandosi di messaggio tecnico di *routine* presumibilmente non è stata conservata copia».

Questo è rilevante perchè la questione della manutenzione del radar di Siracusa è stata sempre un punto interrogativo. Questi accertamenti hanno portato a far dichiarare di nuovo con esattezza il periodo di manutenzione (però la documentazione a supporto di questa manutenzione non è completa) e sarebbe avvenuta dalla ore 12 alle ore 19 zulu del 27 giugno 1980.

La questione strana, signor Presidente, è che non si tratta di una dichiarazione risalente al 1980 che poteva essere fatta sulla base di documentazione allora esistente e adesso non più, ma si tratta di una dichiarazione fatta nel 1988 sulla base di documentazione che evidentemente in quel periodo doveva esistere ancora e sembra strano che nel frattempo questa documentazione sia andata perduta. Comunque l'accertamento non è stato compiuto ancora integralmente.

PRESIDENTE. Questo nostro accertamento di quanto è successo deve essere portato avanti anche perchè da quello che avevamo saputo in precedenza, e ci è stato confermato dalle ultime audizioni, la partenza di una *Synadex* presupponeva che la «spalla», cioè Siracusa, fosse funzionante; se Siracusa non era funzionante quel giorno c'era la facoltà di rinviare di un giorno l'esercitazione, come si sa da tutti i programmi. Se Siracusa avesse comunicato che era in manutenzione praticamente fino all'ora di inizio della *Synadex*, probabilmente l'esercitazione sarebbe stata spostata; quindi è necessario avere esattamente la documentazione della comunicazione della manutenzione perchè in quel caso probabilmente la *Synadex* non sarebbe stata effettuata. Direi di continuare questo accertamento.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL TENENTE COLONNELLO NICOLINO PUGLIESE

(Viene introdotto il tenente colonnello Pugliese)

PRESIDENTE. Il tenente colonnello Nicolino Pugliese all'epoca del disastro era in servizio presso il centro radar di Marsala.

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 di applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988 istitutiva della Commissione, le disposizioni dell'articolo 372 del codice penale che prevede contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti la reclusione da sei mesi a tre anni.

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

Signor colonnello, lei sa che viene qui interrogato, e la ringrazio per la collaborazione che ci vorrà dare, in merito all'inchiesta che stiamo conducendo sulla caduta del DC9 Itavia a Ustica e sui fatti relativi. La richiesta di ascoltarla è stata formulata dall'onorevole De Julio e dall'onorevole Zamberletti ai quali è pregato di rispondere; poi i commissari potranno rivolgerle ulteriori domande. Prego l'onorevole De Julio di rivolgere le domande inquadrando anche quale era la sua funzione del momento e perchè non era presente.

DE JULIO. La prima domanda che volevo rivolgere al colonnello era proprio quella di conoscere quale era la sua posizione nel giugno 1980 e se ci può sintetizzare il suo *curriculum* successivo.

PUGLIESE. Nel giugno 1980 occupavo il posto di capo ufficio operazioni presso il 35° Gram. Non ero fisicamente presente in quel periodo perchè fruivo di una licenza che è andata, se non ricordo male, dalla fine di giugno alla metà inoltrata di luglio. Successivamente sono rimasto in servizio a Marsala fino al gennaio 1984 sempre con lo stesso incarico.

Dopodichè sono stato inviato in Germania, dove ho seguito un corso di addestramento durato appunto da gennaio a giugno. Quindi sono stato assegnato permanentemente, per il periodo previsto, alla componente Nato del programma Awacs e ci sono rimasto fino alla fine di luglio 1987. Al rientro in Italia sono stato destinato al centro radar di Iacotenente in Puglia, dove ho prestato servizio come capo ufficio operazioni e lì sono rimasto fino alla fine del giugno 1988. Infine sono rientrato a Marsala.

DE JULIO. In base alla sua esperienza, lei dovrebbe essere l'interlocutore giusto per chiarire questioni attinenti il funzionamento dei centri radar, anche se non legate alla sera del 27 giugno, dal momento che lei non era fisicamente presente.

PUGLIESE. Tutto ciò che può riguardare il funzionamento dei centri radar dal punto di vista operativo (ma non tecnico, perchè non sono appunto un tecnico) è mio mestiere.

DE JULIO. Lei è stato interrogato da un magistrato sulla vicenda di Ustica?

PUGLIESE. Sì, dal giudice Bucarelli e, informalmente, dal giudice Priore.

DE JULIO. L'oggetto del suo interrogatorio ha riguardato la sua gestione successiva dei documenti esistenti nel centro di Marsala?

PUGLIESE. No, nel momento in cui il giudice Bucarelli apprese che non ero presente (ed in effetti sono stato assente per una ventina di giorni dopo quello dell'incidente) a Marsala e si appurò che la prima gestione della documentazione relativa a questo incidente era stata compito del mio sostituto, vale a dire dell'attuale maggiore Del Zoppo, non mi fece ulteriori domande.

DE JULIO. Quindi lei, a seguito della sua assenza in quel periodo e pur essendo il superiore gerarchico dell'allora tenente Del Zoppo, è rimasto estraneo a tutta la vicenda della conservazione dei dati?

PUGLIESE. Non sono rimasto estraneo, ma poichè il mio collega aveva vissuto tutta la storia in prima persona e aveva dato corso ai primi atti richiesti dalla situazione mi sembrò giusto fosse lui a continuare a

seguire la questione (anche se c'era poco da fare) e che io fossi semplicemente informato di quanto stava facendo. Tanto più che il comandante dell'epoca aveva nominato lui - sempre durante la mia assenza - custode di un certo *stock* di materiale, come nastri, comunicazioni e così via. La sua nomina a custode di questo materiale risulta da una lettera.

Da quel momento il mio ruolo è stato quello di una persona tenuta al corrente dei fatti, ma senza incidere direttamente.

DE JULIO. A lei risulta che tra il materiale custodito ci fosse anche la riduzione dei dati della sera del 27 giugno, oltre ai nastri?

PUGLIESE. La riduzione dei dati è tuttora disponibile.

DE JULIO. Parlo di quella dell'epoca, perchè in seguito sono state fatte tante riduzioni. Ma ora mi riferisco alla prima.

PUGLIESE. Per quanto possa ricordare, il giudice Santacroce si presentò a Marsala nei primi giorni dell'ottobre 1980 e ritirò una certa parte del materiale. Il verbale del giorno 3 ottobre 1980 dice che il giudice Santacroce ritirò il *computer tape* n. 99.

DE JULIO. Abbiamo agli atti questo documento.

PRESIDENTE. L'onorevole De Julio si riferiva ad un altro aspetto della questione.

DE JULIO. Dal momento che è stata formulata un'ipotesi in base alla quale la lunga interruzione - se non ricordo male - dalle 19.22 alle 19.48 della registrazione dei dati poteva essere servita, come sembrerebbe anche ragionevole, per realizzare la stampa dei dati registrati su *computer*, allora questo documento rivestirebbe a nostro avviso un'importanza notevole, anche a seguito di tutte le ipotesi di manipolazione dei dati stessi. Sarebbe stata infatti la riduzione dei dati eseguita immediatamente dopo l'evento: avere un tale documento originale a disposizione avrebbe dato la possibilità di un riscontro importante rispetto alle riduzioni dati successivamente realizzate.

Questa era la ragione della domanda. Avrei voluto sapere se lei ricordava l'esistenza di questo tabulato realizzato immediatamente.

PUGLIESE. Come ripeto, sono tornato a Marsala più di venti giorni dopo l'incidente, per cui personalmente non posso dire se il tabulato trovato in seguito sia l'originale o meno. Posso però riferire che discutendo con Del Zoppo, nell'ultima occasione in cui ci siamo trovati qui insieme, egli ricordava con molta precisione di aver trovato il tabulato pronto la sera stessa dell'incidente quando si recò nella zona operativa a seguito della chiamata del collega della sala operativa.

ZAMBERLETTI. Il tabulato si ricava dal nastro?

PUGLIESE. Sì, sempre dal nastro.

ZAMBERLETTI. Quindi non si può parlare di un vero originale: si tratta della prima, della seconda, della terza riduzione dati e così via.

PUGLIESE. Sì, per noi sono tutti originali, sono tutte copie ricavate dal nastro. C'è però la possibilità che venga utilizzata una carta a ciclo continuo a due o tre bande, per cui contemporaneamente vengono stampate più copie dello stesso tabulato. Questa è la differenza.

DE JULIO. Qual era la procedura di pianificazione delle esercitazioni *Synadex*? Questa rientrava nelle sue responsabilità?

PUGLIESE. La direttiva che vorrei citare è quella che dà le istruzioni circa la pianificazione e la conduzione di una esercitazione *Synadex*. Si tratta di una direttiva Nato.

DE JULIO. In vigore all'epoca?

PUGLIESE. In vigore tuttora. La direttiva Nato risale al 1977.

PRESIDENTE. La pregherei poi di lasciare copia della direttiva.

PUGLIESE. Non posso dare direttamente una copia della direttiva senza avere l'autorizzazione.

PRESIDENTE. Allora la chiederemo in seguito.

PUGLIESE. Posso leggere in originale inglese o devo tradurre?

PRESIDENTE. Sarebbe meglio la traduzione. In seguito ci procureremo il documento originale.

PUGLIESE. La direttiva si chiama *Synadex* Soi (Standard Operating Instructions) e ha il numero 1710.11ADD77. Alla pagina «D-2-3» dice: «I comandanti di Crc o di Crp sono responsabili per: 1) nominare un *exercise controller* come incarico secondario per pianificare e condurre la *Synadex* al sito radar. L'*exercise controller* raccomanderà al comandante un programma di *Synadex* di categoria 1; questo programma sarà inviato all'*exercise controller* del Soc, che includerà questa informazione nel programma *Synadex* dell'Ataf». (Allied Tactical Air Force).

In ogni caso inequivocabilmente in caso *Synadex* di categoria 1 lo *scheduler* era una persona del sito *master*, cioè del Crc; faceva il suo programma, lo inoltrava al settore, che a sua volta lo faceva suo se riteneva di farlo. Se aveva delle obiezioni perchè c'erano altre cose da fare, lavori o altre esercitazioni, faceva le modifiche del caso; dopodichè veniva pubblicato il programma definitivo.

DE JULIO. Quella del 27 giugno 1980 era un'esercitazione di categoria 1?

PUGLIESE. Certo, come risulta dal messaggio a suo tempo inviato che ho in copia, che è del primo aprile 1980.

PRESIDENTE. Lei ha detto che non ci può lasciare questo documento, ma la prego di comunicare al nostro segretario gli estremi del documento stesso attraverso i quali lo possiamo chiedere ufficialmente.

DE JULIO. Quale è la procedura che si attiva al termine di un'esercitazione, se c'è una procedura? Il fatto che l'esercitazione sia completata provoca dei riscontri documentali al termine della stessa? Occorre dare comunicazione a qualcuno che l'esercitazione è terminata? Occorre redigere dei verbali di esercitazione?

PUGLIESE. In senso specifico, relativamente a questo genere di esercitazioni di categoria 1, il discorso è molto semplice: la *Syndex* di categoria 1 è al più basso livello e generalmente interessa un sito *master* e un sito *slave*, che sono gli unici due interessati all'esercitazione. Al comando superiore, cioè al Roc, e ai siti limitrofi interessa soltanto sapere che in quel periodo di tempo la capacità di avvistamento e di reazione del sito che sta giocando sarà ridotta. Più di questo agli altri non interessa; al comando superiore non interessa nemmeno ricevere al termine dell'esercitazione una relazione su quanto è stato fatto; questo evidentemente in casi normali e in tempi normali, nel senso che se nel corso dell'esercitazione si dovesse verificare una avaria molto grave allora partirebbe il rapporto per il comando superiore, non tanto relativamente alla esercitazione quanto - molto più sensibilmente - per l'avaria che si è verificata.

DE JULIO. Di fatto lei ci sta dicendo che queste esercitazioni di categoria 1 interessano solo i due siti interessati, ma hanno poca rilevanza esterna se non per la riduzione della capacità di avvistamento dei siti stessi.

PUGLIESE. È così e tenga conto che queste esercitazioni erano frequentissime, avevano una cadenza settimanale, si aggiungevano alle altre *Synadex* di categoria 2 e 3, per cui si poteva avere nello stesso mese o nella stessa settimana una *Synadex* di categoria 2 e una di categoria 1, oppure una di categoria 3 e una di categoria 1. Quella settimanale era la più routinaria.

DE JULIO. Dato il fatto che questa esercitazione si sarebbe svolta per un arco di tempo molto limitato (otto minuti per quanto a noi risulta dalle varie dichiarazioni) lei considera che questa esercitazione sia stata svolta, o non svolta come scopo dell'esercitazione stessa?

PUGLIESE. Se lei parla di risultati addestrativi posso escludere che sia stato raggiunto alcun risultato addestrativo in otto minuti. D'altra parte, per poter parlare compiutamente di questa esercitazione sarebbe interessante, per chi non la conosce, vederne una: una esercitazione *Synadex* tende a riprodurre il passaggio da una condizione del tempo di pace, cioè di assoluta normalità, per cui sullo schermo si vedono un certo numero di tracce assolutamente innocue di origine amica, a una condizione di guerra, inserendo a poco a poco degli elementi un po' più anomali, quali un aereo che devia dal suo normale transito oppure un

aereo che si avvicina e poi si allontana e del quale non si sa niente. Il tutto viene molto gradualmente prodotto per dare il tempo al personale di apprezzare come potrebbe verificarsi il cambio dal tempo di pace al tempo di guerra. Ciò vuol dire che nella fase strettamente iniziale dell'esercitazione non succede assolutamente niente. Per cui, essendo otto minuti la parte iniziale, probabilmente in quella esercitazione non è successo assolutamente niente.

DE JULIO. Quindi, secondo le procedure in vigore, non essendosi sostanzialmente svolta l'esercitazione, la stessa si sarebbe dovuta svolgere nella data alternata, cioè nel giorno successivo?

PUGLIESE. Questo dipende essenzialmente dall'*exercise controller*: deve decidere lui se farla il giorno successivo o no. Ripeto comunque che la qualità addestrativa di queste esercitazioni era al più basso livello, erano routinarie: i nastri a disposizione per il piano di esercitazione erano molto limitati e quindi lo stesso nastro nel corso dello stesso anno poteva essere girato anche trenta volte.

PRESIDENTE. Lei dice che i nastri potevano essere riutilizzati ...

DE JULIO. Non quelli di registrazione.

PRESIDENTE. Le chiedo se anche con una interruzione dopo otto/nove minuti il sito produce egualmente una relazione.

PUGLIESE. Confermo quanto ho detto poco fa, cioè noi funzionavamo da sito *master* e non dovevamo rendere conto a nessun altro.

PRESIDENTE. La mia domanda aveva questo senso: Siracusa produceva una relazione?

PUGLIESE. Normalmente sì, quando l'esercitazione andava a buon fine sì.

PRESIDENTE. E quella sera, anche per otto minuti, l'ha prodotta o no?

PUGLIESE. Non sono in condizione di rispondere a memoria, bisognerebbe consultare i registri di protocollo. Però vorrei dire che probabilmente se fosse stato inviato questo rapporto, sullo stesso non ci sarebbe stato scritto altro, sugli otto/dieci paragrafi prescritti, che *nihil, nihil, nihil*.

PRESIDENTE. A me interessa vedere se c'è un rapporto con *nihil, nihil, nihil*.

DE JULIO. Lei ha affermato che Siracusa normalmente partecipava alle esercitazioni.

PUGLIESE. Sì, partecipava; ma come è noto Siracusa all'epoca era in fonetico-manuale, non era *Nadge* e quindi partecipava in una maniera abbastanza anomala; mentre noi avevamo un nastro Edp che produceva una sorta di film, loro avevano un *listing*, cioè una serie di note scritte con i tempi annotati accanto per cui sapevano che ad un certo tempo dovevano inserire una certa traccia a voce e la facevano apparire nel loro *display board* a mano. Questa era la loro partecipazione.

DE JULIO. E la comunicavano telefonicamente a Marsala.

PUGLIESE. Sì.

DE JULIO. Lei sa che il radar Siracusa viene dichiarato in manutenzione il giorno del 27 giugno 1980.

PUGLIESE. Veramente non lo so.

DE JULIO. In effetti nemmeno noi. Agli atti ci risultano alcune dichiarazioni secondo le quali il sito di Siracusa sarebbe stato in manutenzione dalle 12,00 alle 19,00 (ora zulu) del 27 giugno 1980. Il fatto che un sito che si trova in manutenzione (manutenzione programmata fino al momento in cui è previsto l'inizio dell'esercitazione) consente, sempre dal punto di vista della programmazione, l'avvio dell'esercitazione stessa? In altre parole, se lei è responsabile a Marsala e sa che Siracusa fino alle 19,00 è in manutenzione (la manutenzione è programmata fino alle 19,00, potrebbe durare di più o di meno, l'orario non è rigoroso), cosa farebbe? Sposterebbe l'esercitazione al giorno alternativo, oppure la manterrebbe per il giorno programmato.

PUGLIESE. Innanzi tutto chiederei a Siracusa se può rientrare mezz'ora prima rispetto all'inizio della esercitazione (almeno venti minuti prima). Se l'esercitazione deve cominciare alle 19,00 (zulu), alle 18,30 (zulu) chiamerei il guida-caccia di Siracusa e gli direi: «O riesci a rientrare in maniera da predisporti per l'esercitazione, oppure si annulla l'esercitazione, oppure ancora l'esercitazione me la faccio da solo».

DE JULIO. Lei ritiene che avrebbe dovuto esserci traccia di un colloquio del genere nelle registrazioni delle conversazioni telefoniche tra Siracusa e Marsala.

PUGLIESE. Credo di sì.

DE JULIO. Invece per quanto consta non vi è traccia.

PUGLIESE. Stiamo facendo la ricostruzione di quanto farei io, nel caso che ...

PRESIDENTE. Solo per informazione e per ricordarlo a noi stessi, devo dire che questa storia di Siracusa la stiamo seguendo fin dal primo

giorno. In un primo momento ufficialmente ci è stato detto che il sito di Siracusa era in avaria e che quindi non avrebbe mai potuto funzionare quel giorno. Successivamente ci è stato detto che era in manutenzione, poi i termini della manutenzione sono stati ridotti alle 19,00 zulu.

Quindi abbiamo avuto una prima dichiarazione secondo la quale Siracusa quel giorno non esisteva, poi abbiamo saputo che una *Synadex* non sarebbe partita se non vi fosse stata la «spalla» di Siracusa, come diceva lei. Comunque non abbiamo la documentazione di cosa è successo veramente, dei contatti che vi sono stati in quel giorno tra i due siti.

PUGLIESE. Sono la persona meno qualificata per parlare di queste cose.

PRESIDENTE. Comunque ha capito perchè le stiamo rivolgendo tali domande?

PUGLIESE. Sì, Presidente.

DE JULIO. Si tenevano trasmissioni telefoniche in codice tra Siracusa e Marsala?

PUGLIESE. Sì, si trasmettevano in codice i rapporti di efficienza.

DE JULIO. Lei sarebbe in grado di decodificare una di queste conversazioni in codice o per lo meno dirne l'oggetto?

PUGLIESE. Questi rapporti in codice, poichè sono a bassa protezione (in effetti vengono trasmessi mediante un mezzo assolutamente non protetto, qual è il telefono che tutti noi utilizziamo) e si basano sulla codificazione alfanumerica di certe voci, sono vulnerabili alla decrittazione. Pertanto i rapporti di cui parliamo venivano cambiati nella loro forma piuttosto di frequente. Quando sono entrato in Aeronautica nel 1968, esisteva un rapporto *situequip* (situation of equipments), che riportava la situazione degli equipaggiamenti e rispondeva allo stesso scopo, ma con uno schema diverso. Un paio di anni dopo questo sistema fu trasformato in *Ground Environment Status Report* (GESREP). Lo scopo è sempre lo stesso, cambia il sistema di codificazione. Oggi usiamo *Asconstat* (Air Surveillant and control status), che ha sempre lo stesso scopo.

Capisce bene, onorevole De Julio, che la confusione fra le diverse forme di codificazione è sempre possibile.

Non mi avventurerei allora, se permette, a decodificare.

DE JULIO. Signor Presidente, potrebbe essere comunque utile conoscere il significato di queste conversazioni. A me risulta una conversazione che ha inizio alle 18,34, nella quale si fa riferimento ad un certo *book number*: forse è il numero di decodifica?

PUGLIESE. Se non ricordo male si tratta di un numero che si trovava in una nostra direttiva. Sommando tale numero ad un altro si otteneva un terzo numero.

DE JULIO. Che era la chiave di decodifica?

PUGLIESE. Non era esattamente la chiave, ma la carta di identità dell'originatore.

Chiunque ricevesse questo messaggio, per essere certo che lo riceveva dal centro appropriato e dalla persona appropriata, si serviva di questo stratagemma abbastanza farraginoso di sommare due numeri, uno dei quali veniva preso dal *book*.

DE JULIO. Comunque forse questo accertamento dovremo farlo successivamente.

I dati rilevati da Siracusa che, come lei ci ha confermato ancora oggi venivano trasmessi a voce, telefonicamente, a Marsala, venivano da Marsala inseriti nel sistema *Nadge*?

PUGLIESE. Sì.

DE JULIO. Quindi era Marsala che provvedeva ad inserirli manualmente nel sistema *Nadge*.

PUGLIESE. Sì.

DE JULIO. Queste tracce trasmesse da Siracusa sono considerate locali o remote?

PUGLIESE. Prendono la numerazione di Siracusa, evidentemente.

DE JULIO. Sì, ma lei sa che le tracce sono considerate locali se vengono avvistate dal sito stesso e remote se trasmesse in *cross-tell* da un altro sito. Le tracce rilevate da Siracusa, che portano la sua sigla evidentemente, sono considerate locali o remote per Marsala?

PUGLIESE. Dovevano essere considerate remote fino al momento in cui vi fosse stata la corrispondente traccia nel nostro sistema fino a quel momento, però, la traccia doveva comparire come remota.

DE JULIO. Viceversa dai dati che ho visto risulta che le tracce trasmesse in fonetico da Siracusa sono riportate come locali. Non ho alcuna idea del perchè, comunque è un dato accertabile.

PUGLIESE. Intanto vi è da dire che per inserire le tracce del Crp di Siracusa all'interno del nostro sistema usavamo un programma sviluppato localmente, dal momento che ancora non esisteva un programma predisposto dall'Ncp (Nato programming centre) di *Glons* o da Borgo Piave, che permettesse l'inserimento automatico di tracce provenienti da siti fonetico-manuali. Il nostro programmatore aveva elaborato un sistemino, attraverso il quale si poteva compiere questa operazione;

prendere una traccia trasmessa da Siracusa e inserirla nel nostro sistema. Se questo programma presentasse limitazioni per la generazione di tracce remote, potendo generare soltanto tracce locali, è una domanda che andrebbe rivolta al programmatore, piuttosto che a me. La traccia avvistata da Siracusa io la voglio vedere come remota sul mio schermo (perchè il mio radar non la vede) e poi la cambio da remota a locale.

DE JULIO. Sempre a proposito del funzionamento o meno del radar di Siracusa, vorrei leggerle il passo di una conversazione svoltasi tra Marsala e Siracusa, vorrei vedere come la interpreta.

La conversazione è delle 18,51 e l'operatore di Marsala dice: «ma non controlli niente?» - Siracusa risponde: «e perchè?» - Marsala: «non mi stai passando» - Siracusa: «non ho capito» - Marsala: «non mi stai passando nulla!»

Di cosa dà conto una conversazione di questo genere? Sembra quasi che vi sia stata una interruzione nella trasmissione di dati da parte di Siracusa a Marsala, talchè l'operatore di Marsala dice: «Non mi stai passando niente». È questo il significato?

PUGLIESE. Da quel che posso interpretare, sulla base di quanto mi ha letto e della mia esperienza, posso affermare che c'erano momenti morti nel corso della giornata durante i quali da Siracusa verso di noi non arrivava niente perchè non vedeva niente. Era comunque procedura stabilita che ogni cinque minuti in queste circostanze - e ciò avveniva molto spesso di notte in quanto c'era pochissimo traffico - ci fosse una chiamata dell'operatore che diceva «no track», cioè non c'è tracciamento. La conversazione che lei ha citato mi sembra una sollecitazione da parte del nostro operatore che chiedeva di dire se non c'era niente da comunicare.

DE JULIO. Sembrerebbe tuttavia dar conto di una situazione in cui il sito di Siracusa sta funzionando; l'operatore di Marsala vede che non viene comunicato nulla e ne chiede il motivo.

PUGLIESE. Potrebbe essere.

DE JULIO. Se fosse stato in manutenzione, non ci sarebbe stata questa comunicazione.

PUGLIESE. Bisogna vedere che tipo di manutenzione era in corso perchè con tutte le apparecchiature che abbiamo si può trattare di manutenzione del radar di avvistamento e non di quello di quota; spesso può riguardare la parte elettrica e non i gruppi elettrogeni per cui il sito continua a funzionare lo stesso anche se la centrale è in manutenzione. In conclusione è essenziale risalire al tipo di manutenzione che era in corso per poter fare delle illazioni.

DE JULIO. Colonnello Pugliese, vorrei sintetizzare la conversazione che ho letto: «Passo la 174», dando così la direzione, la quota, la velocità. «Passo la 175», e così via. Può succedere che, alcune delle

tracce trasmesse foneticamente non vengano di fatto registrate dal *master*?

PUGLIESE. Quando sono implicati degli operatori tutto è possibile, tutto e il contrario di tutto. Noi possiamo parlare di ciò che dovrebbe succedere normalmente; cosa possa succedere in effetti dipende in gran parte dalla maggiore o minore professionalità dell'operatore. Se un operatore dice: «Ti passo la 174», dice soltanto un numero che potrebbe essere anche un numero di missione.

DE JULIO. Qui sembrerebbe una successione e sembra che assumano la codifica AM.

PUGLIESE. Allora è una traccia e in quel caso mi aspetterei che il ricevente visualizzi o registri la comunicazione, a meno che questa traccia non l'abbia già nel sistema.

DE JULIO. No, colonello, perchè in quel caso gli dice: «Falla» o cose di questo genere; quando gli dice: «Dagli un'altra sigla», la deve assumere.

PUGLIESE. La deve assumere.

DE JULIO. Anche qui esistono delle mancanze. Alcune di queste tracce trasmesse da Siracusa a Marsala non risultano nel Thr di Marsala. Ciò mi è sembrato un fatto strano e mi sembra che anche lei lo confermi.

Presidenza del vice presidente BELLOCCHIO

PUGLIESE. Thr?

DE JULIO. *Track history recorder*.

Sempre sulla base della sua esperienza e della sua conoscenza, durante la predisposizione della *Synadex* oppure durante il ripristino della situazione reale avendo terminato l'esercitazione, il centro radar può continuare a trasmettere in *cross-tell*?

Abbiamo infatti i cosiddetti «buchi» di registrazione di Marsala. Un primo buco va dalle 19,04 alle 19,12 e ci è stato detto che si stava predisponendo la *Synadex*; un altro buco va dalle 19,22 alle 19,48 e ci è stato detto che si stavano ripristinando le condizioni di operatività normali.

PUGLIESE. Se mi consente vorrei soffermarmi su questi «buchi». La *Synadex* doveva cominciare, come si sa, alle 19 e, come si sa ugualmente, bisognava che la registrazione reale fosse interrotta alle 19. Poichè la registrazione reale non si è interrotta alle 19 ma è andata oltre fino alle 19,04, in pratica la registrazione dei dati di Marsala fornisce quattro minuti che non erano previsti. L'incidente, se non ricordo male, è avvenuto alle 18,58.

DE JULIO. Alle 18,59 e 45 secondi.

PUGLIESE. Quindi tra il momento dell'incidente e l'interruzione ci sono cinque minuti, i quali sarebbero stati più che sufficienti per poter scoprire chiunque altro volasse nelle vicinanze. Un aereo intercettore (questa è l'ipotesi che si fa) fa una media di 8-9 miglia al minuto: immagini lei quante miglia avrebbe fatto in cinque minuti! Dov'è quindi il buco?

DE JULIO. No, colonnello, questo è un argomento sul quale siamo tornati altre volte.

PUGLIESE. Per me è nuovo.

DE JULIO. Quello che a noi interessa è lo scenario di quella sera, uno scenario che non si localizza soltanto alle 19 in punto o quasi. Noi vogliamo conoscere quanto stava accadendo nel cielo, quali attività aeree si stavano compiendo in un periodo che non può essere circoscritto ai tre o quattro minuti a cavallo dell'incidente. Vogliamo capire se ci si trovava in una situazione di tranquillità oppure in una situazione di emergenza o di esercitazioni, vogliamo conoscere quali attività militari erano in corso, eccetera.

PUGLIESE. Il lancio di un missile si riduce ad una manciata di secondi.

DE JULIO. Abbiamo riscontrato incoerenza tra chi ha affermato che ad un quarto d'ora dall'incidente non c'erano assolutamente aerei militari in volo (e anche dopo) e, viceversa, le registrazioni di Poggio Ballone, di Potenza Picena, che stanno ad indicare che forse la situazione era diversa. Non ci interessa soltanto accertare esattamente al secondo il momento dell'incidente.

Presidenza del presidente GUALTIERI

PUGLIESE. La prenda come una mia annotazione, mi mancano molte tessere e posso giudicare solo quello di cui sono a conoscenza.

DE JULIO. Ci interessa appurare la coerenza tra le registrazioni dei diversi siti che ci sono state sottoposte e quindi la domanda che le rivolgevo era legata alla verifica della coerenza di tali registrazioni. Vorrei sapere se durante quelli che chiamiamo «buchi» può essere attiva la trasmissione in *cross-tell* dal centro che sta effettuando il cambiamento per passare alla *Synadex* o per tornare alla situazione reale. Vorrei sapere se in questo lasso di tempo il centro funziona normalmente per quanto riguarda i siti collegati, se cioè continuano ad essere trasmessi dati da e per i siti collegati.

PUGLIESE. Non lo so, con certezza non le posso dare una risposta.

DE JULIO. Una questione su cui siamo tornati parecchie volte in Commissione riguarda una lettera dell'11 luglio 1980 in cui si fa presente che mancano dati registrati per l'arco di tempo che va dalle ore 19 alle ore 19, 15 essendo il sito impegnato in un'esercitazione. La dichiarazione non solo è imprecisa, ma è anche supportata dai dati allegati, che cessano alle ore 19 e riprendono alle ore 19, 15. Come si concilia tutto ciò con la situazione reale, che vede la registrazione di dati fino alle ore 19, 04?

PUGLIESE. Di quella lettera e di quegli equivoci ho già parlato con il collaboratore della Commissione, dottor Gennaro, al quale ho detto che nelle numerose ricerche che conduciamo da tre anni a questa parte con riferimento al caso Ustica e alle richieste che ci vengono fatte si cerca di farsi una ragione di fatti altrimenti inspiegabili. Vediamo dunque la genesi di questo rapporto.

Questo rapporto nasce in seguito ad una richiesta del sostituto procuratore della Repubblica di Palermo, dottor Aldo Guarino, che procede in ordine al disastro aereo, e che perviene dalla III regione al comando di Marsala. Si chiede di «produrre una registrazione delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Mar Tirreno tra le ore 18 Zulu e le ore 21, 15 Zulu del giorno 27 giugno 1980, con particolare riferimento all'allineamento Latina-Ponza-Palermo». Il primo telegramma parte dall'Itav e arriva alla III regione e chiede «il tracciamento radar della tratta Latina-Ponza-Palermo ed eventuali comunicazioni terra-bordo-terra intercorse tra Cram in indirizzo e aeromobile in oggetto». Al telegramma dell'Itav la III regione fa seguire un altro telegramma, in cui si continua a citare l'allineamento Latina-Ponza-Palermo. Quindi, il mio collega Del Zoppo (certi atti sono sempre firmati dal comandante, ma vengono predisposti da persona più «specifica») ha prodotto, in effetti, uno stralcio delle tracce esistenti in quello spazio di tempo in quell'allineamento. Ciò è facilmente controllabile. Infatti, tutte le tracce elencate si trovavano e hanno percorso dei quadranti che sono esattamente a cavallo dell'allineamento Latina-Ponza-Palermo. Una volta completato il lavoro (che sarà stato esaminato dallo stesso Del Zoppo o dal colonnello Salmè), ci si è resi facilmente conto che tra le ore 19 e le ore 19, 15 non c'era nessuna traccia. La dabbenaggine è stata di considerare non che quelle erano solo le tracce presenti in quell'allineamento, ma di considerare tutte le tracce esistenti in quel momento e di dichiarare che era in corso una esercitazione, per cui non c'erano altre tracce. Se ciò fosse stato fatto scientemente sarebbe stata una enorme stupidità, perchè era la riduzione dati a fare testo e da essa risultavano molte altre tracce. Pertanto, interpreto tutto ciò come una svista o un errore, ma non certo come una bugia.

PRESIDENTE. Sia che si tratti di un errore, sia che si tratti di una bugia, ha avuto comunque un peso molto forte su tutta la vicenda.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Il giudice Guarino parla di tracce comunque operanti sul Tirreno.

PUGLIESE. Sì, ma con riferimento alla tratta Latina-Ponza-Palermo.

DE JULIO. L'ultima domanda che intendo rivolgerle riguarda un problema trattato nella precedente seduta, che attiene all'eventuale traffico militare. Come lei sa, l'aerovia Bianca 20 è quella che attraversa la Sicilia centrale. Quali restrizioni ha normalmente quell'aerovia?

PUGLIESE. Non è l'aerovia ad avere delle restrizioni, ma la nostra zona di lavoro, in considerazione del fatto che è attraversata da quella aerovia. Il concetto è inverso. Normalmente il traffico civile ha la precedenza su quello militare.

PRESIDENTE. Quindi le restrizioni riguardano il traffico militare.

PUGLIESE. Certo. Bianca 20: al momento, non dispongo di quella parte della Aip-Italia, ma della parte della Aip relativa alla Romeo 77-bis, che è l'area che utilizziamo normalmente per l'addestramento e che si divide in Nord, Sud e Centro. Le norme prevedono che la Romeo 77 Nord è praticabile per il traffico militare dal livello 100 al livello 370. Ciò non vuol dire che se un aereo civile deve per avventura transitare in quella zona non possa farlo; anzi, se si trova già in prossimità di quella zona e ha già programmato di entrarvi viene precluso agli aerei militari l'ingresso in quell'area. La parte centrale della Romeo 77, che interessa anche una aerovia, ha invece delle restrizioni più serie: da 250 a 370. Il livello da 250 a 370 è quello consentito al traffico militare e un aereo militare non può volare al di sotto di quel livello proprio perchè la zona interessa un'aerovia. La parte Sud della Romeo 77 è esattamente uguale alla parte Nord: è praticabile per il traffico militare il livello da 100 a 370.

DE JULIO. Che significato ha che si dica ad un aereo che deve attraversare la Bianca 20 di non superare la quota 260?

PUGLIESE. Questo può essere detto da un controllore Atc, non da uno di noi. Se comunque il pilota si sente assegnare il livello 260, deve volare a 260. Comunque, l'amministrazione di tutta questa area ha come centro di coordinamento lo Sccam, tramite Roma Acc (Air control Center). Ciò vuol dire che per l'utilizzazione di queste aree sia noi, sia Siracusa, sia Trapani dobbiamo tutti coordinare preventivamente con Roma per la loro utilizzazione. Poichè Roma è in contatto diretto con il velivolo, si trova nella migliore condizione per poter attuare questo coordinamento.

DE JULIO. Quindi il coordinamento è fatto da Roma.

PUGLIESE. Sì.

DE JULIO. È dunque Roma a poter autorizzare quote diverse.

PUGLIESE. Il concetto è proprio quello di dare solo ed esclusivamente ad un ente la possibilità di far muovere gli aerei in senso verticale, di assegnare i livelli e così via. Altrimenti, diventa tutto troppo pericoloso.

ZAMBERLETTI. La *Synadex* del 27 giugno 1980, di categoria 1, coinvolgeva due siti: voi e Siracusa. Ai fini di una ulteriore precisazione, occorre ricordare che Siracusa operava con il sistema fonetico-manuale; avrebbe potuto operare, per eseguire le esercitazioni *Synadex*, indipendentemente dal funzionamento parziale o totale del sistema radar o, se il radar fosse stato in quel momento in manutenzione parziale o totale, ci sarebbero state delle controindicazioni tali da indurre Siracusa a dirvi: non facciamo l'esercitazione, rimandiamola?

PUGLIESE. No. Nelle condizioni in cui operava allora cioè in fonetico-manuale, Siracusa non aveva assolutamente bisogno del radar per partecipare alle esercitazioni...

ZAMBERLETTI. Quindi, avrebbe potuto partecipare alle esercitazioni anche un posto sprovvisto di radar.

PUGLIESE. Esattamente. L'unico problema che poteva inficiare od ostacolare la conduzione della *Synadex* tra noi e loro era quello del funzionamento delle linee telefoniche.

ZAMBERLETTI. Voi eravate ormai abituati a lavorare in tandem con Siracusa, anche per le esercitazioni. Vorrei capire meglio un aspetto sul quale ci siamo già soffermati altre volte ma che intendo chiarire ulteriormente. La portata del radar di Siracusa sul Mediterraneo occidentale fin dove arrivava a nord di Palermo? Mi riferisco naturalmente alla portata riferita alla quota di 26.000 piedi.

PUGLIESE. A questo proposito dovrei dare un valore approssimativo che dovrebbe poi comunque essere confrontato con altri dati. In teoria, alla quota di 26.000 piedi e prescindendo dallo *sky line*, cioè dalla copertura orografica, dalla schermatura orografica...

ZAMBERLETTI. Dalla schermatura che poteva trovare, ma che trovava soprattutto a medie o a basse quote.

PUGLIESE. Questo è vero, ma molto spesso occorre considerare anche la posizione dell'ostacolo; se questo si trova vicino alla stazione allora lo schermo è altissimo. Bisogna considerare che da quella parte si erge l'Etna, che rappresenta un grossissimo schermo. Quindi, non mi sento di azzardare alcuna cifra. Posso parlare con una certa competenza soltanto dalla copertura di Marsala, ma non dell'Etna.

ZAMBERLETTI. Le ho rivolto questa domanda in quanto, lavorando in tandem con Siracusa, voi avevate anche la consuetudine della conoscenza dei rilevamenti di Siracusa; pertanto potevate sapere all'incirca se quel che voi vedevate sopra Ustica poteva essere visto anche da Siracusa.

PUGLIESE. Devo rilevare che qui si continua a parlare di Ustica, ma in effetti l'aereo è caduto più vicino a Ponza che ad Ustica. Quindi non è del tutto esatto riferirsi continuamente ad Ustica.

ZAMBERLETTI. Mi riferisco a tutta quest'area.

PUGLIESE. Penso comunque che Siracusa non avesse grandi *chances* di vedere l'aereo in quella zona, intanto perchè è più lontana rispetto a noi dal punto di caduta e poi a causa della grossa schermatura rappresentata dall'Etna, che, se non ricordo male, è proprio in coincidenza. Ritengo invece che la base di Licola avrebbe dovuto vedere molto meglio di noi.

ZAMBERLETTI. Certamente. La seconda domanda che vorrei rivolgerle è la seguente: il 27 giugno 1980 la *Synadex* comincia - secondo i vostri documenti - alle ore 19,04. Come lei ha detto, la *Synadex* avrebbe dovuto iniziare alle ore 19,00 oppure, come di consueto, alle 19,30 o alle 20,00 e così via. Succedeva spesso che una esercitazione cominciasse con uno scarto di qualche minuto rispetto all'orario prefissato?

PUGLIESE. È tutto relativo al numero dei partecipanti all'esercitazione. Vi sono esercitazioni su larghissima scala, con un rilevante numero di partecipanti, con sistemi automatizzati che devono funzionare necessariamente con la sincronizzazione dei tempi. Si tratta di un discorso puramente tecnico: se due apparecchiature non hanno la stessa scansione oraria, con una tolleranza di non oltre cinque dieci secondi, non possono entrare in contatto. Pertanto nelle esercitazioni su larghissima scala è sicuramente importante rispettare i tempi e prevedere uno stop orario, cioè mettersi d'accordo per una sincronizzazione oraria, mentre in un'esercitazione di bassissimo livello, con due soli partecipanti che per di più lavorano insieme ventiquattro ore su ventiquattro da almeno venticinque anni, lo scarto di due tre quattro minuti è considerato assolutamente veniale.

ZAMBERLETTI. Quindi, fino alle 19,04 la riduzione dati indica il traffico reale. Pertanto, dal momento della caduta del velivolo DC9 dell'Itavia, abbiamo cinque minuti ancora, oltre a tutto il periodo precedente, di riduzione dati del traffico reale. Lei ha detto prima che in cinque minuti una macchina percorre all'incirca 70-90 chilometri.

PUGLIESE. Sì, se l'aereo è del tipo subsonico e viaggia ad una velocità di crociera subsonica di 8 miglia al minuto, che corrispondono a 40 miglia, e, quindi, a 70 chilometri.

ZAMBERLETTI. Quindi lei sa quale è il comportamento di una macchina che acquisisce un *target* e cosa succede generalmente dopo, visto che in questo campo avete compiuto un po' tutte le esperienze possibili. Generalmente, dopo l'acquisizione di un bersaglio da parte di un intercettore in area con controllo radar, quindi di parte nemica, per così dire, come si comporta una macchina? Sta in quota, scappa in quota, scappa a bassa quota per sfuggire al radar? Come si comporta?

PUGLIESE. Si devono a questo proposito prevedere molte sottopotesi e poi seguirle. Intanto direi che se l'ambiente è elettronicamente

ostile, cioè si è soggetti alla scoperta elettronica e così via, l'avvicinamento non può che avvenire a bassa quota e la salita avviene all'ultimo momento, cioè non oltre le 20-30 miglia dal bersaglio. Inoltre l'avvicinamento di coda, di poppa, di prua o di lato è in funzione rilevante del tipo di armamento che si trova a bordo. Se il tipo di armamento predominante a bordo è un missile all'infrarosso, allora l'avvicinamento sarà necessariamente dalla parte posteriore; l'aereo deve salire e si deve avvicinare posteriormente per traguardare meglio l'imbuto di calore che lasciano i reattori dell'aereo da abbattere. Se invece l'aereo porta un armamento a testata autoguidata, allora si può anche avvicinare trasversalmente, cioè ortogonalmente al bersaglio. Comunque, la prima parte dell'ipotesi rimane sempre la stessa, cioè avvicinamento a bassa quota, salita fino a 20-30 miglia dal bersaglio, perchè lo sgancio deve avvenire alla stessa quota; non può avvenire al di sopra o al di sotto altrimenti si rischia di non colpire il bersaglio.

ZAMBERLETTI. Quindi, l'aereo deve essere quasi al livello del bersaglio nel momento in cui sgancia le armi.

PUGLIESE. Certamente. Questo avviene, per esempio, con i missili in dotazione alla nostra Aeronautica. Se si tratta di aerei più sofisticati allora esistono missili a testa autoguidante che possono essere sganciati anche da 60 miglia, cioè da molto lontano. È tutto relativo. Pertanto, una volta che sia stato sparato il missile (il cui sgancio non avviene, per esempio, nel caso del missile all'infrarosso al di sotto delle 3 o delle 2 miglia di distanza - ma a questa distanza è già pericoloso - dal velivolo da attaccare, mentre nel caso del missile autocercante deve avvenire al di sopra delle 7 miglia, altrimenti rischia anche l'attaccante di essere coinvolto nell'esplosione), a questo punto si prende la rotta di scampo, la quale è evidentemente funzione del carburante disponibile.

Pertanto, se il velivolo ha poco carburante deve stare in quota, cioè deve viaggiare a 25.000 piedi, massimo 28.000 piedi, in una zona molto visibile del cielo radar. Analizzando il centro del Tirreno devo supporre che non ci fosse un ricovero a portata di mano, per cui una discesa a bassa quota e un tornare chissà dove a bassa quota si sarebbe certo potuto verificare, ma solo nel caso di un aereo con molto carburante, a meno di non supporre un rifornimento in volo, che però è possibile solo ad una certa quota.

ZAMBERLETTI. Questo condizionamento potrebbe, se è derivato dalla scarsità di carburante, portare la macchina anche ad arrivare in quota, perchè il consumo è diverso a bassa quota.

PUGLIESE. Esattamente.

ZAMBERLETTI. Quindi tutta l'operazione di sganciamento a bassa quota e di allontanamento dal *target* e di acquisizione del *target* può avvenire a bassa quota solo a condizione di avere rifornimenti vicini e sicuri.

La mancanza di questo può portare la macchina ad arrivare e fuggire in quota per ridurre i consumi che tra bassa ed alta quota

possono anche triplicare. Dicevo questo perchè mi pare che parlando della *Synadex*, che ci interessa per capire lo scenario generale, in sostanza il tempo dell'acquisizione del DC9 nella fase eventuale dell'arrivo di una macchina assalitrice e di allontanamento con cinque minuti possibili di riduzione dati successivi sarebbe del tutto sufficiente anche in assenza della possibilità di acquisizione della riduzione dati dalle 19, 04 in avanti, cioè la *Synadex* sarebbe del tutto indifferente.

PUGLIESE. Si sarebbe visto.

ZAMBERLETTI. Questo nell'ipotesi di un arrivo e di un allontanamento in quota per esigenze dovute alla autosufficienza del carburante. Se viceversa la macchina avesse avuto dei ricoveri vicini e avesse operato in posizione di radar ostile che poteva essere contrastato da una misura di avvicinamento e di allontanamento in bassa quota (addirittura quando il DC9 scende non lo vedete più) una macchina che in quel posto fosse arrivata a bassa quota non l'avreste vista. Allora in questo caso l'unico momento veramente significativo per l'acquisizione del bersaglio era da un minuto prima a un minuto dopo quando sarebbe salito e sceso repentinamente e anche in questo caso la *Synadex* non avrebbe comportato problemi.

PRESIDENTE. Lei è abilissimo nel prendere il testimone per mano.

ZAMBERLETTI. Faccio le domande sulla base di una convinzione che mi sono fatto leggendo i documenti secondo la quale la *Synadex* è interessante per capire le procedure ma del tutto irrilevante al fine dell'indagine che svolgiamo sull'eventuale aggressione del DC9.

PUGLIESE. Non mi sembra sia stata considerata l'ipotesi di un missile imbarcato.

ZAMBERLETTI. È stata fatta qui ma non sono state fatte indagini accurate, non tanto da noi ma fuori di qui.

PRESIDENTE. È interessante che c'erano degli aerei che potevano sganciare missili da 60 miglia, ad esempio era in servizio allora il missile Phoenix. Un missile poteva essere lanciato da 60 miglia e ci sarebbero stati altri problemi di avvistamento.

ZAMBERLETTI. Questo tenendo conto che la macchina fosse più a Nord, mentre ce ne sarebbero stati di meno se fosse stata verso Palermo.

PRESIDENTE. Ho parlato di altri problemi, non che non ce ne sarebbero stati.

DE JULIO. Colonnello, lei sa che in alcune verifiche effettuate a campione avevamo ritrovato una certa incongruenza nei dati dei registri di protocollo di Marsala, Siracusa e Martinafranca. In altre parole avevamo riscontrato un certo numero di documenti registrati in

arrivo o a Siracusa o a Martina Franca che viceversa non risultavano in partenza dai registri di protocollo di Marsala. Può chiarire tale questione?

PUGLIESE. Premesso che sono un utente del sistema di ricezione e trasmissione di documenti, messaggi o altro dal centro, perchè come è noto sono il capo ufficio operazioni e non faccio parte dell'organigramma dell'ufficio comando o del punto di controllo Nato, voglio dire qualcosa sul sistema di funzionamento del nostro protocollo.

Come in ogni altro centro dell'amministrazione esistono due punti precisi molto ben identificati attraverso cui debbono obbligatoriamente transitare documenti, lettere, messaggi in ingresso e in uscita. Questi due punti sono: il punto di controllo Nato, che si occupa di materiale classificato, intendendo quello che ha una qualifica di segretezza a seconda che si tratti di nazionale o Nato; poi c'è la segreteria dell'ufficio comando che si occupa del materiale non classificato. Stabiliti questi due punti di ingresso e di uscita, ogni utente all'interno del reparto per poter ricevere o trasmettere qualcosa rispetto all'esterno deve necessariamente transitare per questi due punti.

Come ufficio operazioni ho fatto ricerche sui documenti che risultavano apparentemente mancanti dai nostri registri di partenza; nei registri interni dell'ufficio operazioni ho ritrovato tutti i messaggi mancanti ad eccezione di due che non erano di nostra competenza perchè emanati da Birgi e probabilmente trasmessi da noi solo perchè Birgi era in avaria. Questo è dimostrato dal protocollo che hanno i due atti, che è «Tango-Mike 15», che identifica l'aeroporto di Birgi. Quindi da un punto di vista di utenza il sistema funzionava bene, avevo i miei registri interni di protocollo dove venivano annotati tutti gli atti di pertinenza e di interesse dell'ufficio operazioni e li avevo tutti.

Il problema della congruenza o meno dei numeri di protocollo seguenti riguarda essenzialmente il funzionamento del punto di controllo Nato, se si tratta di materiale classificato, o dell'ufficio comando. In realtà oltre ai registri ufficiali che sono stati mostrati al giudice Gennaro, in occasione delle sue due visite, cioè il registro riservato Nato, riservatissimo e segreto Nato, riservato nazionale, riservatissimo e segreto nazionale, non classificato Nato, non classificato nazionale e così via, ne esisteva un altro che è stato reperito e in teoria aveva la funzione di registrare solo ciò che riguardava pubblicazioni Nato e nazionali con annesse varianti e aggiunte. Per chi non è esattamente dentro il sistema risulta un po' difficile capire questo meccanismo; posso altresì confermare che è abbastanza farraginoso e antipatico da seguire. A questo proposito, dato che non voglio essere solo io a dirlo, citerò un documento dell'amministrazione che si intitola «Procedura di gestione della documentazione classificata e qualificata» del giugno 1990 edito dalla segreteria speciale del comando della terza regione aerea pervenuto a Marsala il 30 ottobre 1990. Ogni documento che statuisca procedure fa riferimento generalmente ai precedenti e se questi sono identificati ne traccia gli estremi di identificazione e dà istruzioni per la distruzione. In questo caso, «invece, tutte le disposizioni in materia emesse in precedenza dallo scrivente si intendono abrogate e da distruggere». Questo dimostra che prima di questo

documento organico non ne esistevano altri, ma solo circolari e direttive piuttosto frammentarie che si andavano sedimentando negli anni. Il punto di riferimento principale da utilizzare nei confronti della tutela del segreto era considerato quello che allora si chiamava Smd 1r e che ora si chiama Pcm Ans /1/R norme unificate per la tutela del segreto di Stato.

La direttiva si apre con una premessa: «l'esperienza acquisita con le continue ispezioni agli enti dipendenti ha evidenziato che con elevata frequenza la compilazione dei documenti classificati non è rispondente alle norme in vigore ed ai criteri intesi a garantire la univoca distinzione di ogni documento; l'inosservanza dei requisiti previsti rende di conseguenza particolarmente difficoltosa la corretta registrazione dei documenti stessi, vanificando in gran parte il sistema di sicurezza creato per la tutela del segreto. A differenza di altri settori, le istruzioni e le norme in vigore per la stesura e la compilazione di documenti classificati sono molto limitate ed a carattere generale, come quelle contenute nella Pcm-Ans/1/R». Quindi quella che doveva essere considerata come la bibbia in fatto di tutela del segreto in questo caso invece vede assegnarsi un significato molto limitato.

La direttiva prosegue: «La mancanza di istruzioni dettagliate crea ovviamente particolare confusione nelle varie fasi della elaborazione e gestione dei documenti: compilazione, registrazione, trasmissione, ritrasmissione, riproduzione, eccetera, vengono lasciate all'interpretazione, spesso personale, dei vari originatori».

Se questa è la premessa di un documento del 1990, figurarsi quale era la confusione nel 1980 per gli operatori che si dovevano districare fra una serie abbastanza nutrita di registri, incombenze e così via. Nella direttiva già citata si stabilisce che «per garantire e standardizzare tutte le operazioni previste, è necessario che presso ogni organo di sicurezza siano impiantati gli appositi registri previsti dalla normativa sui quali riportare i dati distintivi. I principali sono: registri di protocollo da impiantare distinti per i documenti con classifica e/o qualifica», vale a dire «segretissimo, segreto e riservatissimo, riservato, cosmic top secret, Nato secret, confidential e restricted, nazionali e Nato di esercitazioni (tutti)». A questi documenti si aggiunge il non classificato che qui non è citato. Questi sono registri di protocollo, ma poi ci sono i registri di carico, registri numeri di controllo e così via.

Ora, l'Aeronautica non ha personale proveniente da scuole di amministrazione, particolarmente esperto nel campo dell'archiviazione, ma utilizza il personale a disposizione attraverso una serie di addestramenti *on the job*, affiancando persone senza esperienza a qualcuno più anziano. Trovo quindi che non ci sia niente di scandaloso se queste persone a volte non si orientano tra la scelta di un registro ed un altro.

PRESIDENTE. La ringrazio per la sua collaborazione, colonnello. La vorrei però pregare di una cortesia. Dal momento che vorremmo acquisire i due documenti da lei citati in questa sede, le chiederei intanto di lasciarci gli estremi relativi ed anche possibilmente di telefonare adesso allo Stato Maggiore chiedendo l'autorizzazione a

lasciarceli. Se non riceverà tale autorizzazione, avizzeremo noi una richiesta ufficiale.

(Il colonnello Pugliese lascia l'aula).

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL COLONNELLO RICCARDO GIANGRANDE

(Viene introdotto il colonnello Giangrande).

PRESIDENTE. Ascoltiamo ora la testimonianza del colonnello Riccardo Giangrande. Lei, colonnello, viene ascoltato dalla nostra Commissione che sta indagando sulle vicende dell'aereo Itavia caduto ad Ustica. Lei quindi potrà rispondere alle domande che le saranno rivolte in questa sede, ma prima vorrei ricordarle che la sua è una testimonianza formale.

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.

In secondo luogo, vorrei avvertirla che, qualora durante l'audizione ritenesse di dover fornire alcune risposte in seduta segreta per ragioni di sicurezza militare, lei potrà dirmelo e la Commissione valuterà appunto l'opportunità di interrompere il collegamento con il circuito video.

Lei, colonnello Giangrande, la sera del 27 giugno 1980 era in servizio al Centro operativo di Pace, che è il centro di coordinamento generale di tutte le operazioni. Le domande circa la sua qualifica ed i suoi compiti le verranno ora rivolte dall'onorevole De Julio.

DE JULIO. Vorrei proprio che lei iniziasse a darci notizie circa le sue funzioni all'epoca dell'incidente.

GIANGRANDE. Quella sera ero ufficiale addetto alla sala operativa di Pace dello Stato Maggiore dell'aeronautica. Tutti gli ufficiali dello stato maggiore svolgevano a turno questo servizio che si concentrava prevalentemente nelle ore pomeridiane, al fine di poter ricevere eventuali comunicazioni e poterle passare alle superiori autorità o di ricevere richieste di voli particolari che andavano trasferiti, soprattutto in caso di esigenze di soccorso medico e così via.

DE JULIO. Può sintetizzare il suo *curriculum* successivo?

GIANGRANDE. Sono ufficiale di Stato Maggiore e provengo dall'Accademia. Sono ufficiale pilota e ho svolto la mia attività di servizio operativo di volo presso la 46^a brigata di Pisa, dove ho comandato la squadriglia e poi il gruppo di volo. In seguito ho frequentato la scuola di guerra aerea e sono stato trasferito allo Stato Maggiore dell'Aeronautica con il grado di tenente colonnello dopo il comando di gruppo; anzi inizialmente, nel 1977, sono stato trasferito allo Stato Maggiore della Difesa quale capo sezione trasporti aerei.

Dopodichè, nel 1979-80 sono passato allo Stato Maggiore Aeronautica, dove ero capo sezione propaganda del quinto reparto, agli affari generali. Sono rimasto allo Stato Maggiore Aeronautica fino al 1984; dopodichè ho avuto il comando dell'aeroporto di Guidonia fino al 1988. Poi sono stato trasferito al comando della seconda regione aerea, Stato Maggiore, come capo ufficio informazioni operative e sicurezza, dove attualmente presto incarico.

DE JULIO. Ci può sintetizzare l'articolazione operativa dei radar della difesa aerea quale era nel 1980? Come erano divisi i vari centri radar, come erano raggruppati, a chi riferivano e quale era l'articolazione del funzionamento della difesa aerea?

GIANGRANDE. Posso dirlo in via generale perchè non era mio compito preminente in quanto ero addetto agli affari generali e propaganda e non al terzo reparto ed alla difesa aerea.

In genere i siti radar sono coordinati dai centri Roc, il primo Roc di Montevenda ed il terzo Roc di Martina Franca; operativamente dipendono da loro, danno loro comunicazioni e ricevono eventuali istruzioni.

DE JULIO. Nel 1980 c'era già la seconda regione aerea da un punto di vista operativo?

GIANGRANDE. Il secondo Roc che esisteva una volta a Montecavo non esisteva più: una parte dell'area di competenza del secondo Roc è passata al primo e un'altra parte al terzo.

DE JULIO. In che anno avveniva questo?

GIANGRANDE. Non ricordo, ma nel 1980 c'erano solo due Roc e il Cosma di Montecavo era soltanto un centro predisposto per eventuale utilizzazione come protezione.

DE JULIO. Cosa intende per protezione?

GIANGRANDE. È un centro predisposto per entrare in funzione in qualsiasi momento come centro operativo.

PRESIDENTE. È un centro di riserva, che non ha funzioni ma è funzionante?

GIANGRANDE. No, si tiene soltanto attivo per la manutenzione.

PRESIDENTE. Ci sono uomini in servizio?

GIANGRANDE. Sì, ma solo per queste funzioni di manutenzione; non ha funzioni operative.

DE JULIO. Viceversa Martina Franca e Montevenda funzionano da centri di raccolta dati delle rispettive regioni aeree?

GIANGRANDE. Da quello che mi risulta sì, anche se ripeto che non sono competente.

DE JULIO. Ci può descrivere le funzioni del Cosma?

GIANGRANDE. È il centro operativo dello Stato Maggiore, ma in effetti tiene soltanto attive delle linee nel caso che qualcuno telefoni lì per dare delle comunicazioni, ma le transita immediatamente, come ha fatto quella sera allo Stato Maggiore. Non ha funzioni particolari.

DE JULIO. C'è una cosa che non riesco a comprendere, perchè lei dice che Montecavo è in attesa di entrata in funzione in caso di emergenza ove per motivi bellici saltasse un centro Roc, però non è operativo: è pronto ad entrate in funzione ma non è operativo.

GIANGRANDE. Mantiene ugualmente un ufficiale di servizio alle linee telefoniche per eventuali comunicazioni, ma le passa agli organi competenti.

DE JULIO. Non capisco queste telefonate che passano per caso in un centro che dovrebbe entrare in funzione soltanto in caso di guerra.

GIANGRANDE. Questa comunicazione sarebbe potuta arrivare direttamente a noi, ma non so per quale motivo sia passata per il Cosma: perchè è arrivata al Cosma e non è arrivata direttamente al centro operativo di pace non lo so.

DE JULIO. Quindi lei trova strano che il Cosma di Montecavo sia entrato nel circuito di questa operazione?

GIANGRANDE. No, perchè succedeva spesso che ricevesse delle comunicazioni che poi passava.

DE JULIO. Non so come cambiare la domanda per avere una risposta più precisa.

PRESIDENTE. Adesso è saltato fuori un elemento che finora non era emerso, che dalla tripartizione iniziale si era passati alla bipartizione e che il centro neutralizzato era rimasto ed è tuttora semiattivo, di riserva.

Però, quello che domanda l'onorevole De Julio, e che ci domandiamo tutti noi, è se il sistema di comando e di trasmissione dati dell'epoca era basato su due Roc e poi sul centro principale, perchè

non solo quella sera ma anche altre volte, dei dati, delle segnalazioni e delle telefonate affluissero ad un centro di riserva con personale ridotto, un centro non attivo. In sostanza ci chiediamo perchè si passassero delle comunicazioni a questo centro. Inoltre il problema si complica perchè essendoci stato un incidente quella sera, troviamo strano che il passaggio delle prime informazioni non pervenne al centro operativo di pace, ma pervenne in primo luogo a questo centro di riserva, un centro semioperativo.

GIANGRANDE. Non lo so esattamente.

PRESIDENTE. Se lei ci dice che non sa esattamente il perchè lo possiamo accettare, ma non possiamo accettare tranquillamente il fatto di aver sempre sentito parlare dei due Roc mentre ova viene introdotto uno strano terzo elemento di riserva, di semiattività che dobbiamo approfondire.

CICCIOMESSERE. Montecavo è in caverna?

GIANGRANDE. Sì.

Non sono competente sulla parte operativa, potrei dire delle cose non esatte.

PRESIDENTE. Ma quando lei non sa di scienza propria una cosa noi non vogliamo insistere per estrarle per forza cose che non sa. Però troviamo abbastanza strano che quella sera una comunicazione di quella importanza affluisca ad un centro semiattivo e non ad un centro attivo.

DE JULIO. Se mi fossi permesso di fare una domanda tecnica sui radar il comandante avrebbe potuto dirmi che non era in grado di rispondere; ma qui stiamo parlando dell'articolazione dello Stato Maggiore e abbiamo un ufficiale che all'epoca era allo Stato Maggiore: stiamo parlando del funzionamento organizzativo e mi sembrerebbe strano che un ufficiale di Stato Maggiore non conosca l'articolazione dello Stato Maggiore stesso.

GIANGRANDE. Non dico questo; ripeto che il Cosma esisteva, funzionava comunque una sala operativa tanto è vero che ha ricevuto la comunicazione e l'ha passata. Non era attivo come un vero e proprio centro dello Stato Maggiore in quanto era soltanto in semiattività. Non era completamente assurdo che ricevesse delle comunicazioni, poteva ricevere comunicazioni dal primo e dal terzo Roc e poi le avrebbe comunque passate a noi; oppure noi avremmo potuto riceverle direttamente, ma essendoci al Cosma una sala operativa non era completamente assurdo che passasse lì una comunicazione.

Ripeto però che purtroppo non facevo parte del terzo reparto, per cui alcune funzioni possono non essermi note, almeno per l'epoca. Lungi da me voler dire cose inesatte.

DE JULIO. Evidentemente il Cosma entrava nella rete di comunicazioni e quindi anche nelle decisioni.

PRESIDENTE. Dire che poteva essere il filtro nelle comunicazioni è una cosa, dire che poteva essere attivo per decisioni è un'altra. Lei sostiene che non poteva impartire ordini o prendere decisioni. Ma se avesse trattenuto le informazioni, se avesse ritardato, cosa sarebbe accaduto? È logico che in caso di emergenza aerea o di disastro aereo ci si rivolga ad un centro semiattivo, che può avere una debole reazione, e non ai centri principali che dovrebbero avere una reazione istantanea.

CICCIOMESSERE. Vorrei sapere se è possibile che le informazioni comunicate a Monte Cavo siano state inviate con un criterio di riservatezza.

C'è un certo tipo di informazioni che rivestono una particolare caratteristica di riservatezza, che il riflesso di chi ha inviato l'informazione a Monte Cavo sia stato di questo genere, cioè che trattandosi di una informazione che coinvolgeva altri interessi, era bene non comunicarla ad altri centri, ma solo a questo sito specifico, predisposto per essere attivato in caso di guerra?

GIANGRANDE. Nossignore. Probabilmente ciò è accaduto perché quel centro aveva una linea diretta. Il Roc aveva una linea diretta con il Cosma e quindi ha utilizzato la via più rapida, sapendo che la comunicazione sarebbe stata inviata al Cop.

DE JULIO. Signor colonello, ho sott'occhio la trascrizione di una registrazione telefonica delle ore 19, 05 (zulu) del 27 giugno. L'Acc di Martina Franca chiama il Cosma di Monte Cavo. Dopo essersi scambiati la buonasera, l'Acc di Martina Franca dice: «Volevo dire che insieme all'attività di Decimo» - probabilmente Decimomannu - «è arrivato l'ITF. Siccome ricevete il messaggio, dovete dire quale è che volete...» Poi la trascrizione è confusa, come tutte quelle che riportano le registrazioni parola per parola. Comunque alla fine della registrazione si ricava che l'Acc di Martina Franca chiede al Cosma di Monte Cavo quale delle attività di Decimomannu deve essere trasmessa e quale no. Probabilmente Decimomannu ha trasmesso certe cose e si chiede quale parte si deve trasmettere. Quindi quel centro svolge anche un ruolo decisionale, di filtro per valutare le informazioni che devono essere trasmesse. Non vi è solo un ruolo di emergenza, ma anche di operatività giorno per giorno.

GIANGRANDE. Non sono in grado di dare una risposta puntuale. Po trei dire cose inesatte, bisognerebbe domandarlo ai responsabili del Cosma.

DE JULIO. Dato che non può risponderci su questo argomento, almeno può dirci cosa era nel 1980 il Cop (Centro operativo di pace), quali erano le modalità operative, da chi era costituito?

GIANGRANDE. Il Cop era situato presso la sala operativa del terzo reparto dello Stato Maggiore. In esso confluivano le abituali comunicazioni delle tre regioni aeree. Questo accadeva negli orari extralavorativi, nei quali non si sarebbero trovate le persone nei rispettivi uffici. Tali comunicazioni, a seconda della loro urgenza, venivano rimesse all'ufficiale della sala operativa, il quale a sua volta le ritrasmetteva alle autorità cui erano dirette.

Arrivavano inoltre le informazioni relative a velivoli per trasporto di Vip che venivano trasferite automaticamente al 31° stormo.

Venivano pure trasmesse informazioni relative agli interventi di soccorso: ovviamente l'intervento era già in atto. Questi interventi venivano trasmessi alle superiori autorità.

Queste erano le funzioni preminenti del Cop, nelle ore in cui prendeva servizio l'ufficiale della sala operativa.

Durante le ore di servizio della mattina e del pomeriggio vi era un *team* che funzionava autonomamente. L'ufficiale della sala operativa prendeva servizio verso le sei, quando smontava l'ufficiale capo della sala operativa: lo sostituiva per eventuali comunicazioni.

DE JULIO. Quindi il centro funzionava 24 ore su 24 oppure si chiama centro operativo di pace solo quello che interviene negli orari non di lavoro? Si tratta sempre dello stesso ufficio?

GIANGRANDE. Sì, cambiano solo le persone.

DE JULIO. Da chi è costituito questo centro operativo di pace nelle ore serali e notturne?

GIANGRANDE. Da un ufficiale di turno dello Stato Maggiore e uno o due (non lo ricordo esattamente) sottoufficiali del terzo reparto, turnisti che dopo 24 ore di servizio avevano un turno di riposo: insomma quattro o cinque persone che ruotano in sala operativa.

DE JULIO. Mi faccia capire: il Cop è inserito nella catena delle comunicazioni nel senso che i vari uffici periferici hanno disposizione di mettersi in contatto con il Cop. Lei ha parlato di incidenti aerei e, immagino, situazioni di emergenza varie.

GIANGRANDE. Anche incidenti con danni a persone o cose che siano accaduti per altri motivi, non solo per motivi aerei.

PRESIDENTE. Avete anche funzioni di difesa? Se ci trovassimo di fronte ad una situazione di emergenza militare, le informazioni affluiscono al Cop?

GIANGRANDE. Sì.

PRESIDENTE. Quindi può impartire direttive? Una volta ricevute le informazioni, agisce?

GIANGRANDE. Sì, certo.

PRESIDENTE. Se c'è una emergenza di difesa, è il dirigente del Cop che può prendere decisioni operative?

GIANGRANDE. Gli ufficiali di stato maggiore che montavano il pomeriggio, contattavano sempre le autorità, non erano operativi. Cercavano sempre un contatto con il capo del terzo reparto o con il sottocapo di Stato Maggiore.

PRESIDENTE. Voglio essere più preciso a parte i vari gradi di intensità di allarme, nel caso di allarme gravissimo, l'ufficiale in servizio del COP è il primo della catena che può dare un ordine, oppure vi è un'altra scala gerarchica sopra di lui?

GIANGRANDE. Cercavamo comunque di avere l'autorizzazione per qualsiasi operazione dal capo del terzo reparto.

PRESIDENTE. Ma, mi scusi, allora dovrebbe esservi un ufficiale dello stato maggiore per 24 ore su 24: se un aereo nemico penetra verso una città italiana del sud, con intenzioni minacciose o presunte minacciose, non si può andare a cercare l'ufficiale, si potrebbero perdere venti o trenta minuti: allora è l'ufficiale che comanda il centro quello titolato a prendere decisioni immediate?

GIANGRANDE. Se ci riferiamo agli interventi armati no, non è titolato, deve comunque ricevere un'autorizzazione.

PRESIDENTE. E in caso di presumibile disastro aereo?

GIANGRANDE. Nel caso di emergenza i soccorsi aerei sono automatici.

PRESIDENTE. Ma se un velivolo armato con bombe atomiche vola su Napoli, cosa accade? C'è una catena di comando superiore?

GIANGRANDE. Sì certo.

DE JULIO. Lei ha detto che il Cop viene attivato anche nel caso di incidenti ad aerei civili.

GIANGRANDE. Sì, ci viene comunicato: infatti ci venne la comunicazione.

DE JULIO. Quindi è previsto che venga comunicato?

GIANGRANDE. Sì.

DE JULIO. Quindi Martina Franca, che nella fattispecie aveva competenza sulla zona in cui era avvenuto il disastro del DC-9, avrebbe dovuto comunicare a voi, se vi era quella disposizione; ma solo per annunciare che l'attività era stata avviata, sostanzialmente.

GIANGRANDE. Non so quali fossero esattamente le disposizioni per Martina Franca, se dovesse colloquiare direttamente con noi o tramite Cosma. Non ricordo bene quali fossero a quel tempo le funzioni del Cosma.

DE JULIO. Qui è registrato. Si può chiarire l'equivoco della sua presenza la sera del 27 giugno 1980? Come mai lei aveva dichiarato di non essere presente quella sera?

GIANGRANDE. Perché quando mi fu riferita la mia presenza non riuscivo a ricordare nulla di quella sera, tanto è vero che ho invitato il 3° reparto dello Stato Maggiore a rintracciare il librone per verificare quello che avevo fatto. Dopo dieci anni di quel giorno non ricordavo assolutamente nulla.

PRESIDENTE. La caduta di un aereo mi sembra un evento eccezionale.

GIANGRANDE. Ero convinto di essere montato il giorno dopo e quindi di aver collegato l'incidente alle operazioni compiute il giorno dopo. Non riuscivo a collegarle con la sera stessa.

DE JULIO. Data la particolarità dell'evento verificatosi quel giorno, già l'affermare «non ricordo» sembra strano ad alcuni di noi, ma in una sua precedente dichiarazione lei addirittura dichiara: «Ricordo di essere montato qualche giorno dopo in quanto, entrando nella sala operativa, mi ha incuriosito la localizzazione evidenziata su carta geografica del punto dove era avvenuto l'incidente del DC9 Itavia. Da tale ricordo desumo di essere stato sostituito al Cop nel turno della sera del 27 giugno 1980».

GIANGRANDE. Vorrei precisare. Non ero sicuro del ricordo che avevo di questa carta. Ho fatto questa riflessione. Non volevo negare di essere montato quel giorno, tanto è vero che ho fatto ricerche personali presso la mensa per sapere se c'era qualche mia ricevuta per il pranzo. Ho fatto tutte le ricerche possibili e immaginabili finché sono riuscito a rintracciare il librone in cui ho constatato che ho montato io e ciò mi è servito a facilitare la memoria. Purtroppo non ricordavo di aver montato quella sera.

DE JULIO. E le registrazioni su questo registro sono in orario zulu o in orario locale?

GIANGRANDE. Alcune in orario locale, alcune in orario zulu. Dipende. Ad esempio, nel foglio che le mostro quelle laterali sono in orario locale mentre, se mi riferisco a particolari sigle all'interno, l'orario si intende zulu. È previsto così. Ad esempio la sigla Eta o quella Etd sono in orario zulu. In un altro caso, sempre riportato in questo foglio, visto che non c'era alcun aggancio con una sigla Eta o Etd, ho specificato che si tratta di orario zulu.

DE JULIO. Da qui risulterebbe che al Cop alle 21,30, ora locale (quindi esattamente mezz'ora dopo il disastro), avevate ricevuto comunicazione dal Cosma che il DC9 Itavia n. 870, Bologna-Palermo, aveva perso contatto radar con il controllo alle 18,55, ora zulu. La posizione viene anche specificata: 40 gradi Nord, 13,20 Est, 26.000 piedi, 440 modi alle ore 19 zulu. Avevate quindi, tra l'altro, la comunicazione che a bordo vi erano 4 membri dell'equipaggio, 64 adulti, 11 bambini e 2 lattanti. C'è poi scritto che furono effettuate le comunicazioni di rito e coordinate le ricerche con gli ufficiali di servizio allo Stato Maggiore della Marina.

Mi sembra una comunicazione molto tempestiva con dati completi ed esatti, contenenti il numero dei passeggeri a bordo. Al contrario, quando si vanno a controllare le registrazioni telefoniche, si hanno notizie più confuse si parla di 50-100 passeggeri, alcuni dicono che l'aereo prestava servizio tra Roma e Palermo, altri tra Bologna e Palermo.

La comunicazione che avete avuto risale alle 21,30, ora locale, mezz'ora dopo l'incidente, e in effetti era già tutto noto. Da ciò risulterebbe che attraverso il Cosma vi erano arrivate informazioni più tempestive di quanto non fossero arrivate allo stesso soccorso aereo che a quell'ora ancora non aveva deciso se si trovava in stato di preallarme o in allarme, se dovevano decollare gli elicotteri oppure no. Voi parlate addirittura di coordinamento delle ricerche e quindi siete stati coinvolti in maniera tempestiva, direi diretta. Tutto ciò costituisce una novità per noi rispetto a quanto ci era stato riferito e a quanto è contenuto negli atti a disposizione della Commissione.

Tale coinvolgimento diretto - mi consenta, colonnello Giagrande - fa meravigliare della sua mancanza di ricordi. Non si tratta di una semplice annotazione di una telefonata: si parla di coordinamento delle ricerche, di dati precisi. È sorprendente che, tenuto conto della gravità dell'episodio, lei abbia addirittura escluso di essere presente quella sera come responsabile.

GIANGRANDE. Purtroppo, ripeto, non sono riuscito a ricordare. Non ho nulla da nascondere, anzi sono un tipo molto preciso e scrivo sempre tutto quanto.

PRESIDENTE. Mi permetta, colonnello, ma quella sera mezz'ora dopo l'incidente, lei ha ricevuto la comunicazione che mancava un aereo con 64 adulti, 11 bambini e 2 lattanti a bordo e con 4 persone di equipaggio; inoltre il centro da lei diretto si è attivato per coordinare le ricerche, e ciò prima del soccorso aereo. Come fa a non ricordare un evento che si verifica una sola volta nella vita di un uomo? Lei è stato il capo operativo di un centro che ha ricevuto comunicazione di un disastro aereo e ha diretto le ricerche. Eppure dice che non ricorda di essere stato presente nel centro principale di coordinamento delle informazioni e delle ricerche. È piuttosto strano. Non è un evento di *routine* perchè, oltre tutto, non si è trattato di un falso allarme. Lei per tutta la notte avrà dovuto dirigere le ricerche.

Per tutti questi motivi mi sembra poco veritiero che lei faccia fatica a ricordare un evento che - lo ripeto - capita una sola volta nella vita di un uomo.

GIANGRANDE. Come ripeto, non ho nessun motivo per negarlo. Sono stato varie volte in sala operativa e di problemi e di incidenti ce ne sono stati tanti. Quella stessa sera c'erano stati altri due incidenti. Non metto in dubbio che si tratti di un evento eclatante; tuttavia, la memoria non mi consente purtroppo di ricordare se c'ero e cosa avevo fatto. Essendo un tipo preciso, avrei comunque scritto qualsiasi cosa avessi fatto.

LIPARI. A quando risale questa dichiarazione?

GIANGRANDE. Al 14 gennaio scorso, quando mi è stato richiesto. Fino a quel momento non sono stato interpellato e non riesco a ricordare cosa fosse successo. Essendo un tipo molto preciso, ero molto tranquillo, poichè dal registro sarebbe risultato ciò che avevo fatto. Non ho alcun motivo per negare.

STATI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Siamo venuti a conoscenza della sua dichiarazione del 14 gennaio scorso. Visto che il giorno dopo si è appresa la portata del disastro aereo e che della vicenda si è parlato per dieci anni, è mai possibile che lei non abbia mai pensato di fare mente locale? È mai possibile che lei non si sia mai chiesto, visto che era lì quella sera e aveva coordinato tutto, come mai per dieci anni non le fosse stato chiesto nulla?

LIPARI. Prima di essere interrogato nell'ambito della Aeronautica, lei non era stato interpellato quando il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, dietro sollecitazione del Ministro, aveva predisposto una relazione accertando la situazione del giorno del disastro?

GIANGRANDE. Sono stato interpellato per la prima volta quando lo Stato Maggiore mi ha detto che ero di sala operativa e che sarei dovuto intervenire in Commissione. Io non ricordavo.

LIPARI. Il generale Pisano, dando alla Commissione tutti gli elementi di cui ha dichiarato di disporre in relazione a quella sera, non ha dunque interpellato proprio l'ufficio dello Stato Maggiore che era stato in concreto attivato per quel disastro aereo? Mi sembra che questo sia il massimo dell'inefficienza da parte dello Stato Maggiore. Come lei sa, colonnello, la Commissione non si occupa soltanto (anzi, forse non se ne occupa nemmeno) della ricerca dei responsabili dell'incidente, che compete semmai all'autorità giudiziaria, ma della individuazione (sia pure per la drammaticità del collegamento con un evento che ha causato tanti morti) delle inefficienze anche della pubblica amministrazione. Se sono vere le sue asserzioni, questo settore dello Stato Maggiore dell'Aeronautica ha dato prova, in questa vicenda, del massimo di inefficienza. Infatti, il responsabile della gestione di quel servizio, sia pure interpellato dopo dieci anni, ma avendo comunque mantenuto sveglio il ricordo di quella vicenda proprio perchè se ne è parlato per dieci anni, dichiara di non ricordare. Il capo di Stato Maggiore, quando è stato investito formalmente del compito di fornire tutti gli elementi di cui poteva disporre, ha interrogato tante persone e

ci ha mandato molte carte, ma non ha interrogato il responsabile del servizio dello Stato Maggiore che avrebbe dovuto avere informazioni al riguardo. Questo è il massimo dell'inefficienza.

PRESIDENTE. Vorrei tornare brevemente al problema delle procedure. Lasciamo stare, per ora, questa dimenticanza, che continuo a ritenere incredibile. Facciamo il caso dell'emergenza massima, che può sempre verificarsi, dell'identificazione di un aereo nemico. Si alzano i caccia ed entrano in azione i guidacaccia. Se si fosse in guerra, l'aereo nemico verrebbe abbattuto. In tempo di pace invece la procedura è diversa. Tuttavia, se l'aereo identificato come nemico continua ad avanzare, cosa succede, anche in tempo di pace? Il centro che prende la decisione sul da farsi di fronte ad un aereo nemico che, sia pure attorniato dai nostri caccia, continua ad avanzare senza rispondere ai segnali qual'è? La decisione dipende dal centro di pace, dal principale centro di coordinamento di tutte le nostre reti. Ora, Martina Franca comunica con questo centro. Tuttavia, c'è un altro centro della Nato operativo in Italia: quello di Verona, che riceve in tempo reale gli stessi dati che riceve il centro operativo di pace. Il centro Nato di Verona ha delle funzioni operative nella nostra difesa aerea? Qual è l'autorità che dà ordini in caso di incidente grave? Non credo che in caso di disastro aereo, a meno che non vi siano altri motivi, intervenga la Nato; dovrebbe quindi essere il centro italiano a dare le direttive. Finora ho sempre creduto che fosse il centro principale a dare le direttive e che quindi l'ufficiale seduto alla *consolle* desse le direttive e operasse. Lei ha detto che avrebbe dovuto rivolgersi ad un altro ufficiale; a parte il fatto che non è sempre facile reperire una persona di notte, c'è un altro organo della Nato che ha delle funzioni e deve essere interpellato?

GIANGRANDE. Non posso risponderle, perchè non sono competente in materia di difesa aerea.

PRESIDENTE. A parte la dimenticanza, lei quella sera era autorizzato a prendere le decisioni che poi ha preso?

GIANGRANDE. Sì.

PRESIDENTE. Allora la massima autorità quella sera era lei.

GIANGRANDE. Non avevo funzioni di autorità quella sera. Avevo comunque la funzione di prendere contatti in caso di emergenza.

PRESIDENTE. E quindi di far partire i soccorsi.

GIANGRANDE. I soccorsi sono automatici. Ne siamo stati informati dopo. È Martina Franca che interviene.

PRESIDENTE. Che significato aveva per lei ricevere quella comunicazione mezz'ora dopo?

CICCIOMESSERE. Che cosa attiva quando riceve una comunicazione del genere?

GIANGRANDE. Quando ricevo una comunicazione del genere, attivo, come ho fatto - il capo del 3° reparto, da cui ricevo disposizioni in merito alle azioni da fare qualora non fossero già state attivate.

PRESIDENTE. Il capo del 3° reparto è stato rintracciato quella sera?

GIANGRANDE. Sì, il generale Melillo è stato rintracciato.

PRESIDENTE. A che ora?

GIANGRANDE. Quando ho inviato le comunicazioni di rito, quindi alle 21,30 locali.

PRESIDENTE. E dal capo del 3° reparto quali direttive ha avuto?

GIANGRANDE. Credo che io gli ho comunicato che risultava che già un aereo Atlantic era in volo e si stava dirigendo sulla zona per le ricerche; ho inoltre comunicato che stavo coordinando ricerche anche con lo Stato Maggiore della Marina a cui avevo comunicato i dati relativi alla caduta del velivolo. In effetti, secondo quanto mi risultava, i soccorsi erano in atto e quindi le mie funzioni non potevano essere che queste. Per quel che mi risulta, era già in volo un nostro Atlantic per la ricerca in mare.

PRESIDENTE. Premesso che noi siamo in una rete integrata, cioè Italia e Nato, vorrei sapere in questa rete integrata qual'è la massima autorità cui spetta il comando, se il centro di Verona o il Cop, in tempo di pace, ma con riferimento alla parte militare, prescindendo per il momento dal disastro aereo.

GIANGRANDE. La difesa aerea è sempre compito nazionale fin quando le forze non vengono passate alla Nato.

PRESIDENTE. Da quanto mi risulta le comunicazioni vengono prese in tempo reale. Vorrei sapere (non in un caso di disastro aereo, che poi potrebbe anche avere collegamenti con la difesa) chi, in tempo di pace, comanda la difesa aerea nel caso di un aereo che non risponde e penetra nel territorio nazionale?

LIPARI. Se mi permette, signor Presidente, vorrei avanzare una esemplificazione ancora più concreta. Questo Cop è stato attivato? Con quali modalità è stato attivato nel famoso giorno di luglio in cui c'è stato l'incidente del Mig in Sila.

GIANGRANDE. Non posso dirlo, non ero in servizio quel giorno. Io prestavo il mio servizio periodicamente, ogni due o tre mesi, in quella sede.

DE JULIO. Però era di giorno, quindi lei magari era in servizio quel giorno, ma non in quelle ore.

PRESIDENTE. Allora dovremo chiarire la questione con chi era in servizio quel giorno.

LIPARI. Comunque è accertabile se il Cop è stato attivato?

GIANGRANDE. Certo.

LIPARI. Quindi, non può che essere stato attivato.

GIANGRANDE. Questo deve risultare dai registri, dalle comunicazioni registrate. Io però non posso affermare una cosa di cui non sono a conoscenza.

PRESIDENTE. Mi scusi, colonnello, ma il giorno successivo a quello del Mig era in corso anche una grossa esercitazione aeronavale Nato. Prescindendo dalla penetrazione, vorrei sapere se di queste esercitazioni aeree il Cop seguiva le fasi e riceveva le comunicazioni relative in tempo reale.

GIANGRANDE. Penso di sì, perchè si svolgevano durante le ore di servizio.

PRESIDENTE. Si trattava di una esercitazione che si svolgeva nelle ore di servizio, 24 ore su 24, con 40 aerei che volavano e 10 navi. Pertanto, secondo lei, il Cop dovrebbe esserne informato.

GIANGRANDE. Certo.

DE JULIO. Lei ha appena ricordato, colonnello, che quella era una sera particolare perchè si erano verificati anche altri incidenti e in particolare un altro incidente, che peraltro lei registra alle ore 22. Infatti, nella sua nota lei dice: «La seconda regione aerea comunica che un aereo da turismo tipo Bn2a sigla (Ibade), è caduto a circa 200 metri dalla costa in prossimità dell'elba, Eta Marina di Campo, ore 18,34. Ultimo contatto ore 18,27. Sono già in corso ricerche con motovedette della capitaneria di porto ed elicotteri della capitaneria di porto di Livorno. Effettuate comunicazioni di rito». Poi, più tardi, alle ore 24, lei dice: «Ricevute comunicazioni... che gli occupati del velivolo caduto all'Elba sono arrivati sani e salvi a nuoto sulla costa. I mezzi che hanno partecipato ai soccorsi...».

GIANGRANDE. Questo mio richiamo ai soccorsi non si riferisce a questo incidente dell'Elba bensì ai soccorsi per il DC9. Ai soccorsi per l'incidente dell'Elba hanno partecipato, come è scritto più sotto, i mezzi della capitaneria di porto e gli elicotteri della capitaneria di porto di Livorno. I mezzi di soccorso per Ustica sono invece due Atlantic del 30° stormo, due elicotteri di Ciampino, uno di Catania, cinque SH3D di Marina.

DE JULIO. Quindi, questi mezzi di soccorso sono tutti relativi ad Ustica.

GIANGRANDE. Sì, lo avevo scritto nel mio appunto perchè non li avevo riportati prima.

DE JULIO. Quindi a lei risultava che nelle ricerche erano coinvolti due Atlantic. Questo alle ore 24. Ciò rappresenta, signor Presidente, un elemento di novità perchè noi sappiamo che alle 24 - non so a che ora si riferiva questa comunicazione - ma già il colonnello ci ha detto che ...

GIANGRANDE. La mia nota potrebbe essere stata redatta in un'ora successiva alle 24. Non ho segnato l'orario in cui l'ho redatta e la nota è stata fatta soltanto al fine di ricordare i mezzi di soccorso che avevano partecipato. Quindi potrebbe essere stata scritta tra le ore 24 e le 7,30.

DE JULIO. Peraltro - e ciò appare sorprendente rispetto al vuoto di memoria che lei ha - lei prima ha detto che alle 21,30 era già in volo un Atlantic, cosa che a noi è sempre stata negata. Infatti, a noi è sempre stato negato che mezz'ora dopo l'incidente vi fosse un Atlantic che partecipava alle operazioni di soccorso, mentre lei ricorda questo fatto.

GIANGRANDE. Credo di ricordare questo, Rivedendo la nota che parla dei due Atlantic mi sembra di ricordare che c'era un Atlantic che, mentre stava rientrando da una missione di perlustrazione e di esercitazione, è stato dirottato sulla zona. Questo ricordo mi è sovvenuto tramite...

PRESIDENTE. A noi risulta l'inverso, cioè che l'aereo non fu dirottato.

GIANGRANDE. Mi sembra di ricordare questo fatto, però non posso affermarlo con la massima certezza.

DE JULIO. Signor Presidente, non ritengo di avere altri quesiti da sottoporre al colonnello Giangrande.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro intende rivolgere domande al colonnello Giangrande, lo ringrazio per la collaborazione fornita e dichiaro conclusa la sua audizione.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA. TESTIMONIANZA FORMALE DEL SIGNOR ANTONIO BERARDI (1)

PRESIDENTE. Ascoltiamo ora la testimonianza del signor Antonio Berardi, attualmente non più in servizio dell'Aeronautica, che all'epoca era maresciallo addetto dal Cop, in servizio la sera dell'incidente di

(1) Il signor Berardi non ha provveduto alla sottoscrizione del resoconto stenografico della sua deposizione, testo appositamente inviatogli dalla segreteria della Commissione con nota del 15 aprile 1991, prot. n. 2596/C.S

Ustica. La sua, signor Berardi, sarà testimonianza formale e verterà sulla vicenda del disastro aereo di Ustica e del Mig 23 libico caduto in Sila. Lei sa che questa Commissione sta conducendo un'inchiesta su tale vicenda.

Le faccio presenti 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 6 mesi a 3 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.

Pertanto, lei sarà adesso interrogato, per conto della Commissione, dall'onorevole De Julio e successivamente anche gli altri membri della Commissione, se lo riterranno, potranno rivolgerle delle domande.

DE JULIO. Vorrei innanzitutto chiederle, signor Berardi, quali erano le sue competenze in quel periodo e in particolare la sera del 27 giugno. Vorrei inoltre che lei ci illustrasse lo sviluppo della sua carriera all'interno dell'Aeronautica e chiarisse i motivi per cui ha deciso di lasciare l'Aeronautica.

BERARDI. Cosa devo dire?

PRESIDENTE. Lei era in servizio presso questo centro, ci dovrebbe dire da quanto tempo era in servizio, che mansioni svolgeva.

BERARDI. Mi sembra di essere arrivato presso il Cop nel 1976, venivo dal centro operativo di Monte Cavo a Rocca di Papa. Al Cop i compiti erano vari con dei turni di 24 ore, cioè notte e giorno. Gli ufficiali di servizio montavano dal pomeriggio, mentre i festivi e i semi-festivi dalla mattina. Gli altri giorni montava l'ufficiale responsabile addetto al Cop, questo ufficiale era in servizio in permanenza, mentre gli altri si alternavano nella sua sostituzione. I sottufficiali invece svolgevano un turno di 24 ore, cioè notte e giorno, e i periodi di riposo variavano a seconda delle esigenze.

Il mio compito riguardava la situazione piloti, la situazione velivoli, le varie situazioni di incidente, di soccorso, di calamità naturali, di incendi e rapportavamo tutto ciò che accadeva nell'arco delle 24 ore ai nostri superiori.

DE JULIO. Cosa significa la situazione dei piloti e dei velivoli?

BERARDI. Ogni giorno dovevamo rapportare la situazione dei piloti, l'efficienza dei piloti, il trasferimento da una base all'altra; anche per i velivoli rapportavamo l'efficienza e il trasferimento da una base all'altra. Poi esistevano altri compiti come il trasporto del personale a tutti i livelli, sia militare che civile, con il 31° stormo oppure con nostri velivoli militari.

DE JULIO. Lei ha continuato a svolgere questi compiti ancora dopo il giugno 1980?

BERARDI. Sì, fino al settembre 1985 quando me ne sono andato volontariamente per motivi personali.

PRESIDENTE. Non in conflitto con l'Aeronautica?

BERARDI. Assolutamente no.

DE JULIO. Prima del 1980 lei ha detto di essere stato a Monte Cavo. Ci può illustrare i compiti di questo centro?

BERARDI. Si trattava di un altro tipo di lavoro. Era una sala operativa dove affluivano notizie dalle basi radar dislocate in Italia riportando la situazione normale, poi c'erano altri tipi di situazione. Il lavoro era del tutto diverso da quello del Cop.

Si trattava di una sala operativa con un *display* illuminato sul quale veniva presentata in continuazione la situazione aerea che si svolgeva in Italia, sia civile che militare.

PRESIDENTE. Prima c'erano i tre Roc, il vostro era il secondo Roc.

BERARDI. Chiedo scusa, prima di essere in servizio al Cop di Roma, ero alla 5^a Ataf della Nato e prima ancora al secondo Roc. In pratica fino al 1970 ero in servizio al secondo Roc a Monte Cavo, dal 1970 al 1975 alla 5^a Ataf della Nato e dal 1976 al 1985 al Cop di Roma.

PRESIDENTE. Quando questo centro del secondo Roc è stato smobilitato (e, secondo le testimonianze una parte della sua area di influenza fu passata al primo Roc e una parte meridionale al terzo Roc), ci hanno detto che Monte Cavo è diventato un centro di riserva di semimanutenzione e di semi-attività, quindi non doveva avere più funzioni attive.

BERARDI. Fin quando sono rimasto io il secondo Roc funzionava a tutti gli effetti.

DE JULIO. Come Cop però eravate in contatto con Monte Cavo e quindi pur avendo lasciato Monte Cavo dieci anni prima dal suo punto di osservazione, che era il Cop, è in grado di dire quali erano le attività del Cosma di Monte Cavo?

BERARDI. Si trattava di un lavoro più che altro di messaggistica, ci fornivano alcune informazioni, ma non su tutto quello che facevano perchè non eravamo interessati. Tenevamo i contatti con gli altri due Roc credo solo a livello informativo, ma non lo so di preciso. Quello che ci comunicavano era a richiesta sui vari incidenti, tante volte i lavori in qualche modo si duplicavano.

DE JULIO. Ci può descrivere i suoi ricordi della sera del 27 giugno 1980?

BERARDI. Sono vaghissimi. Ricordo solo l'incidente per il fatto che la mattina quando sono andato a casa ho detto a mia moglie che la sera era cascato un velivolo; per questo ricordo che ero in servizio. Per quanto riguarda quello che abbiamo fatto durante le ore di servizio: ho avvisato l'ufficiale di servizio, abbiamo ricevuto la notizia prima di lui ma non ricordo se me l'ha fornita Monte Cavo, i carabinieri o un altro ente.

DE JULIO. È lei che ha ricevuto questa comunicazione? Faceva delle registrazioni?

BERARDI. Annotavamo su un brogliaccio tutto quanto succedeva nelle 24 ore. Però questo brogliaccio non sono riuscito a ritrovarlo quando sono stato convocato dal generale Triches due mesi fa circa. Tuttavia voglio far presente che il Cop è stato ristrutturato e non è più come quando ero in servizio.

DE JULIO. Può apparire come questo? *(Viene mostrata la fotocopia di un documento)*.

BERARDI. Questa non è roba nostra. Anche se si tratta di un fac-simile dei brogliacci che tenevamo, tuttavia i nostri erano rigati mentre questa è una fotocopia; i nostri erano stampati con le righe. Questo foglio non può essere stato stralciato dai nostri brogliacci.

DE JULIO. Che formato avevano i vostri brogliacci?

BERARDI. Erano più piccoli, avevano le righe ed erano rilegati. Avevano inoltre una copertina su cui erano indicate le date iniziali e finali del periodo coperto dal brogliaccio in questione.

DE JULIO. Lei ne curava la compilazione?

BERARDI. Non solo io, ma tutti coloro che svolgevano lo stesso servizio.

DE JULIO. Quindi lei può avere scritto delle annotazioni in quei brogliacci?

BERARDI. Ho sempre annotato quanto accadeva.

PRESIDENTE. Se si trovasse il brogliaccio di quella sera, allora vi sarebbe annotato quanto accadde.

BERARDI. Io curavo quei brogliacci e li firmavo.

LIPARI. Le annotazioni erano compito dell'ufficiale o dei sottufficiali?

BERARDI. L'ufficiale aveva un suo brogliaccio, mentre io e l'altro sottufficiale ne avevamo uno nostro.

LIPARI. Nel brogliaccio dei sottufficiali annotava indifferentemente l'uno o l'altro dei due?

BERARDI. Sì: chi rispondeva al telefono segnava sul brogliaccio l'informazione.

DE JULIO. Lei e l'altro sottufficiale eravate pari grado?

BERARDI. Anche se non eravamo pari grado, le funzioni erano identiche.

DE JULIO. Lei ha chiesto allo Stato Maggiore se è ancora disponibile quel brogliaccio?

BERARDI. Ai colleghi ancora in servizio ho chiesto se era possibile rivedere quel brogliaccio per verificare quanto avevo annotato, ma mi hanno risposto che avevano tentato di trovarlo senza riuscirci. Il Cop è stato ristrutturato e non so se in tale ristrutturazione sia stato buttato via del materiale. Attualmente il Cop è diverso da come era prima.

DE JULIO. Per quanto riguarda gli incidenti aerei, dovevano essere comunicati in ogni caso, anche se non dovevate prendere iniziative?

BERARDI. Dovevamo prendere per forza delle iniziative, dovevamo avvisare qualcuno. Non potevo limitarmi a prendere nota del fatto, ma dovevo passare l'informazione.

DE JULIO. Non ricorda quali iniziative prendeste quella sera?

BERARDI. Abbiamo avvisato innanzitutto l'ufficiale di servizio, il quale doveva rispettare una direttiva che prevedeva l'avviso ad una serie di enti: credo che l'abbia fatto. Vi era una catena di persone da informare; in primo luogo si trattava dei nostri capi fino al più alto in grado gerarchicamente e poi la comunicazione andava trasmessa a vari Ministeri tra cui quelli della difesa e dell'interno.

Seguivamo inoltre i vari soccorsi allertati da tutti gli aeroporti preposti a questo compito.

DE JULIO. Quindi vi occupavate anche delle operazioni di allertamento?

BERARDI. Furono chiamati i centri di soccorso e seguivamo quanto succedeva.

DE JULIO. Di tutto questo c'era traccia nel brogliaccio?

BERARDI. Non veniva annotato tutto alla lettera, ma i fatti principali sì. Io o chi per me non segnavamo tutto, ma solo le operazioni principali che si effettuavano.

DE JULIO. Contiamo molto sulla sua collaborazione, perchè, a suo merito, lei è l'unico che si ricorda; innanzitutto ricorda di essere stato presente quella sera.

BERARDI. Come ho detto prima, lo ricordo perchè quando sono tornato a casa la mattina seguente ho detto a mia moglie che era caduto un velivolo con 80 passeggeri.

DE JULIO. Non riesce viceversa a ricordare chi era con lei quella sera?

BERARDI. Di solito con me c'era un sottufficiale che credo adesso sia al Quirinale. Si chiama Angelici, ma mi ha detto che non si ricorda.

DE JULIO. Quindi usualmente il suo turno era in coppia con Angelici?

BERARDI. Sì, abbiamo fatto molti turni insieme, di solito ero con lui.

DE JULIO. Però non ricorda esattamente se c'era quella sera?

BERARDI. No, sono passati undici anni.

DE JULIO. Non ricorda nemmeno l'ufficiale?

BERARDI. No, nemmeno l'ufficiale. La loro cadenza nel servizio era di circa un turno ogni tre mesi. Oggi, quando ho visto l'ufficiale mi sono ricordato del suo nome, però non ricordo se fosse presente lui quella sera.

DE JULIO. Vediamo se ha ricordi successivi. Lei ricorda se era in servizio il 18 luglio 1980? Forse la data non le dice nulla, ma è il giorno in cui cadde il Mig.

BERARDI. Ho sentito parlare del Mig caduto ad Acquaviva delle Fonti.

DE JULIO. No, sto parlando del Mig caduto in Sila.

BERARDI. Ricordo anche il Mig libico. Il fatto era riportato nel nostro brogliaccio, ma non ricordo se ero in servizio. Ricordo invece di essere stato in servizio in occasione del terremoto di Napoli, perchè chiesi al comandante di andare via per paura che tutto crollasse, ma egli mi disse che il centro era a prova sismica.

PRESIDENTE. Lei era in contatto con il centro Nato di Verona?

BERARDI. Non eravamo in collegamento diretto a parte il telefono.

PRESIDENTE. Non ricevevate comunicazioni dirette?

BERARDI. No.

PRESIDENTE. Eravate però in contatto con il centro in semi-manutenzione di Monte Cavo?

BERARDI. Anche con i centri di soccorso diretto, ma non con Verona.

PRESIDENTE. Quando si attivavano soccorsi venivate informati nel corso della notte del loro andamento?

BERARDI. Seguivamo tutto l'andamento dei soccorsi.

PRESIDENTE. Dalle carte risulta che aveste le prime indicazioni precise mezz'ora esatta dopo l'incidente.

BERARDI. Più o meno.

PRESIDENTE. Però i soccorsi partirono più tardi e soltanto la mattina seguente furono trovate le prime tracce. Durante la notte avete seguito i soccorsi?

BERARDI. Ora non ricordo, ma so che i soccorsi venivano tutti seguiti.

PRESIDENTE. Comunicavate queste informazioni?

BERARDI. Gli altri le comunicavano a noi. I centri di soccorso erano tre.

PRESIDENTE. E da tutti ricevevate informazioni?

BERARDI. Certo, ci arrivava anche il telegramma relativo alle ricerche effettuate nell'arco di tempo considerato.

PRESIDENTE. Nel brogliaccio dell'ufficiale e in quello dei due sottufficiali dovrebbero essere registrati anche i tempi di arrivo delle notizie sui soccorsi?

BERARDI. Penso di sì.

CICCIOMESSERE. Nel corso della notte avete sicuramente anche fatto delle valutazioni sulle cause della caduta del DC9.

BERARDI. No.

CICCIOMESSERE. Non avete fatto nessun tipo di valutazione? Vi siete limitati a prendere atto dell'accaduto?

BERARDI. Abbiamo pensato che fosse caduto per motivi normali, quali un'avaria ai motori.

CICCIOMESSERE. Immagino che avrà letto i giornali...

BERARDI. Dopo sì.

CICCIOMESSERE. Non c'è stato alcun elemento utile alla nostra Commissione rispetto alle comunicazioni che avete avuto nel corso di quella notte da parte di centri radar o di altre informazioni?

BERARDI. No.

DE JULIO. A parte l'incidente, lei la ricorda come una notte tranquilla per quel che riguarda l'attività militare?

BERARDI. Attività militare nostra non c'era; poteva esserci quella della sesta flotta americana, ma gli americani, quelli delle portaerei al largo di Napoli, non ci comunicavano quasi mai i loro voli.

PRESIDENTE. Ringrazio il maresciallo Berardi per la sua collaborazione e dichiaro chiusa l'audizione.

(Viene congedato il maresciallo Berardi).

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE IN ORDINE ALL'INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE ALL'OPERAZIONE GLADIO

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Vorrei fare una richiesta al Presidente anche alla luce delle polemiche che oggi rimbalzano sulla stampa e che lo riguardano personalmente.

PRESIDENTE. Non ho commesso niente di male.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Poichè pare che una delle cose che intendiamo appurare è la data di nascita dell'organizzazione Gladio e quali accordi sono stati stipulati, vorrei pregarla di vedere se è possibile accertare se l'8 maggio 1954 tre cittadini apparentemente privati che si dichiarano benestanti hanno costituito a Roma una s.r.l. a nome Torremarina, con oggetto l'acquisto, la vendita e la gestione di immobili rustici, che sono Ettore Musco, Antonio Lanfaloni e Felice Santini, uno capo del Sifar, un altro capo del Sios aeronautico...

PRESIDENTE. Della base di Capo Marargiu. Stiamo lavorando su questo e abbiamo il materiale.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Anche l'atto di costituzione e l'acquisto?

PRESIDENTE. Sto cercando attraverso l'amministrazione comunale di Porto Torres di vedere quando è cominciata la procedura per l'acquisto.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. L'acquisto è avvenuto qualche mese dopo.

PRESIDENTE. Non sono partiti dopo aver firmato l'accordo del '56 ma sono partiti tre anni prima.

Comunque abbiamo la documentazione e cerchiamo ancora.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Anche l'atto di acquisto, quello di vendita e la sede della società, che è in Via XX Settembre, 8.

PRESIDENTE. Il nome di questa società e dei tre firmatari ci erano già noti.

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

... Omissis ...

Inoltre informo la Commissione che mentre era in corso la seduta è arrivato un fax del procuratore capo della Repubblica di Roma Giudiceandrea, con cui si dice che ha dato disposizione alla polizia giudiziaria di duplicare tutti i nastri già fatti, che si riferiscono a quattro armadi e di trasmetterceli immediatamente. Ci trasmettono i dischi del computer di quattro armadi di documenti: quando la polizia giudiziaria apre un armadio fotocopio tutti i documenti e li inserisce in un disco; dopo le nostre pressioni, visto che per fotocopiare tutti e diciassette gli armadi ci vorrebbero dei mesi, intanto trasmette il materiale dei primi quattro.

CICCIOMESSERE. C'è un problema tecnico: con questi dischi ci facciamo poco o nulla.

PRESIDENTE. Stiamo per acquistare il personal computer che ci permetterà di lavorare su questo materiale, cosa che del resto la Commissione aveva già deliberato. Ho dato alla Commissione una notizia che poi andrà valutata.

La seduta termina alle ore 12.20.