

SENATO DELLA REPUBBLICA

CAMERA DEI DEPUTATI

X LEGISLATURA

ATTI PARLAMENTARI

RESOCONTI STENOGRAFICI

DELLE SEDUTE DELLA

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

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

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

VOLUME III

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

40ª SEDUTA

GIOVEDÌ 23 NOVEMBRE 1989

Presidenza del presidente GUALTIERI

La seduta ha inizio alle ore 15.45.

PRESIDENTE. Non sono pervenuti documenti nel frattempo. Vorrei tuttavia far presente che è stata predisposta dalla segreteria della Commissione una scheda sui piani di volo degli aerei, che sarà distribuita ai membri della Commissione.

TEODORI. Signor Presidente, vorrei poter leggere anche la scheda sulla Synadex.

PRESIDENTE. Quella scheda è già da tempo in distribuzione; è a disposizione di chiunque voglia consultarla insieme ad altro materiale. Vi prego pertanto di leggere l'elenco del materiale che è pervenuto.

Vorrei ricordare ai commissari che nella scheda Synadex sono riportate parti che sono coperte dal segreto istruttorio - devo dirlo, onorevole Teodori - quindi, se ne può fare solo un uso interno e non esterno.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE SUL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DELL'AMMIRAGLIO GIOVANNI TORRISI

Viene introdotto l'ammiraglio Giovanni Torrasi.

PRESIDENTE. Ammiraglio Torrasi, la ringrazio per avere accettato il nostro invito. Le faccio presente inizialmente che lei viene ascoltato in sede di testimonianza formale davanti a questa Commissione. Questo comporta per lei alcune responsabilità. In questa sede, infatti, si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge 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, la Commissione trasmetterà il processo verbale all'autorità giudiziaria competente. Per sua garanzia, l'avverto anche che, qualora le sue risposte alle nostre domande implicassero parti coperte dal segreto militare, potrà darmene avviso in modo che, giudicandone l'opportunità, possa interrompere o meno la seduta in sede pubblica.

Signor ammiraglio, vorrei anzitutto inquadrare la sua posizione. Lei, la sera del 27 giugno del 1980 era Capo di Stato Maggiore generale della Difesa. Vorrei sapere da quanto tempo, se lo ricorda, era Capo di Stato Maggiore e quando cessò da quell'incarico.

Vorrei inoltre sapere, sempre ai fini dell'inquadramento della sua posizione, cosa ha fatto successivamente, quali incarichi ha ricoperto in seguito e se attualmente è ancora in servizio o meno, o cosa fa.

Le sarei grato se vorrà rispondere a quanto le ho chiesto.

TORRISI. Sono stato nominato Capo di Stato Maggiore della difesa il 1° febbraio 1980. Precedentemente ero stato Capo di Stato Maggiore della marina. Ho concluso di fatto il servizio il 1° giugno 1981. Ero già trattenuto in servizio oltre i limiti di età; poi, su mia richiesta, sono andato a casa. Quindi, nel periodo che va dal momento in cui è avvenuta la tragedia di Ustica al momento in cui ho lasciato il servizio non solo ero effettivamente il Capo di Stato Maggiore della difesa ma ho anche seguito con una certa attenzione tutto il problema.

DE CINQUE. Attualmente è in quiescenza?

TORRISI. In questo momento sono in condizioni di quiescenza.

PRESIDENTE. Cosa ha fatto dopo il 1981?

TORRISI. Non ho ricoperto altri incarichi nella Pubblica Amministrazione. Attualmente svolgo attività di consulenza e lavoro anche in Istituti in cui si svolgono studi su questioni strategiche, cose che mi hanno sempre appassionato. Quindi, vi è un'attività sempre viva, che non lascio assolutamente. Ma non ho mai avuto più nulla a che fare con la Pubblica Amministrazione.

PRESIDENTE. Se lei vuole, può inizialmente rilasciare una dichiarazione in relazione a come lei ha avvicinato il problema del disastro, cosa ricorda, a sua memoria; come apprese il fatto e quali furono i primi provvedimenti che lei assunse, sapendo quali sono le competenze diverse di un Capo di Stato Maggiore generale rispetto a quelle dei Capi di Stato Maggiore delle singole armi. Sapendo tutto questo ma anche che lei aveva la responsabilità di sintesi di tutte le Forze armate.

Ci può dire come apprese i fatti e quali furono i primi atti che lei assunse, cosa seppe e fare un quadro della sua conoscenza della materia?

TORRISI. Devo dire subito che la grande tragedia di Ustica, a parte il sentimento di solidarietà umana, di commozione per le vittime, non ebbe grosse ripercussioni nell'ambito delle Forze armate perchè tra le prime voci, quella più generale era quella del cedimento strutturale. Purtroppo, questo aereo giaceva su un fondale di 3.000 metri di profondità, per cui - e questo lo dico avendo fatto un'esperienza precedente - vi era un senso di impotenza a fare qualcosa. Infatti, per l'aereo caduto a Punta Raisi - allora ero Capo di Stato Maggiore della marina, ed era la vigilia di Natale - nel giro di 12 ore sono riuscito ad

imbarcare gli uomini, mandare due navi a largo di Palermo con mare forza 6, e questi uomini meravigliosi sono riusciti a recuperare l'80 per cento delle salme e il relitto dell'aereo. Quindi subito si potevano avere tutti gli elementi che in quel momento potevano servire per fare qualcosa.

Questo aereo giaceva a tremila metri di profondità e noi eravamo completamente impotenti. A questo punto abbiamo saputo che era stata nominata una Commissione ministeriale del Ministero dei trasporti, c'era un rappresentante dell'aeronautica e non potendo fare altro si aspettava l'esito dei lavori di questa Commissione ministeriale.

Siamo andati avanti fino al mese di dicembre in cui sono sopravvenute varie voci e a un certo momento l'Aeronautica pensò di dover fare una lettera di chiarificazione della situazione evidenziando un certo numero di cose sostanziali che ho voluto cogliere, come il fatto che la rete radar aveva funzionato e aveva detto che non c'erano delle presenze. Questa lettera è nota e non voglio ripeterla, la ricordo perché era ciò che serviva ad un capo di Stato Maggiore della difesa per avere una certa serenità. Non potevo fare altro perché il mio Stato Maggiore non è operativo ma di coordinamento e di pianificazione.

Quindi, i radar avevano funzionato, non c'erano aerei né nazionali né alleati, e allegato alla lettera c'era un telegramma di risposta del comandante in capo delle forze americane nel Mediterraneo, che risiede a Londra, che ha la situazione navale, terrestre e aerea. Questo telegramma ci assicurava che aerei e navi della sesta flotta non erano sul posto. Avevo avuto l'assicurazione che tutte le nostre navi erano in porto: e quindi né navi né aerei (le tracce radar avevano funzionato) né c'erano state esercitazioni a Perdasdefogu (le ultime sono collegate a quel famoso relitto del radio bersaglio, risalivano al gennaio dello stesso anno), la società che faceva le prove aveva finito. Quindi da questo punto di vista come capo di Stato Maggiore della difesa ho concluso.

Il finale della lettera che diceva di attendere era un po' inutile perché si dovevano attendere necessariamente le risultanze dell'inchiesta che fu chiusa nel marzo del 1981. Come capo di Stato Maggiore della difesa non fui mai in indirizzo per questa inchiesta e ai primi di giugno ho lasciato il servizio.

Questo è un quadro molto generale di tutto quello che ho potuto fare. Come azione operativa l'unica cosa che ho riferito al Ministro della difesa, che me lo aveva chiesto come marinaio, fu quali erano stati i relitti recuperati dalle navi mandate subito in perlustrazione sul posto della sciagura. I relitti erano assolutamente non importanti; si trattava di un salvagente da marinaio, una asse con due ruote di un carello da trasporto per materiale, un seggiolino dello stesso tipo dell'aereo caduto a Punta Raisi, che però non faceva parte dello stesso aereo, e che era in mare da molto tempo; siccome la perlustrazione era stata fatta due giorni dopo non aveva nulla a che vedere con il relitto, comunque fu consegnato all'autorità giudiziaria.

A questo punto tutte le azioni che potevo fare erano chiuse praticamente ed ho aspettato con una certa attenzione l'esito dell'inchiesta.

PRESIDENTE. Lei trova normale che un capo di Stato Maggiore generale della difesa riceva una lettera da una organizzazione subordinata, neanche dal capo ma dal vice capo, in cui si consiglia di fornire una certa versione? Vorrei il suo giudizio su una lettera di questo tipo.

TORRISI. Non era normale, è stato notato. Potrei anche dire che forse questa lettera non giunse neppure sul mio tavolo perchè lei sa che in genere i livelli della posta, man mano che subiscono il filtro, sono legati sempre al livello della firma. Tuttavia il contenuto della lettera sicuramente lo ebbi e non trovo assolutamente normale che si suggerisca ad un organo superiore un comportamento perchè era scontato che il mio comportamento non potevo legarlo a delle illazioni.

PRESIDENTE. Quindi troverà non normale che la stessa lettera tre giorni dopo, tolto l'ultimo periodo, sia stata mandata anche all'autorità giudiziaria, altra sede autonoma che non doveva essere sollecitata in quanto organo di indagine propria?

TORRISI. Certo. Però c'era una certa campagna di stampa che in quel momento indubbiamente dava una certa preoccupazione. Quindi voglio capire e comprendere l'Aeronautica che non aveva elementi se non quelli che venivano fuori da un'inchiesta condotta in modo collegiale.

PRESIDENTE. Quando arrivano queste lettere siamo a dicembre, quindi sono passati alcuni mesi durante i quali si fanno numerose ipotesi: dal cedimento strutturale, alla bomba, alla collisione e tante altre. L'ipotesi di un attentato e di una bomba doveva essere seguita certamente non dall'Aeronautica ma da altri organi dello Stato. La Aeronautica come è già stato detto varie volte, era interessata direttamente a due delle tante ipotesi: la collisione in volo e un missile che avesse colpito l'aereo. Su questo abbiamo avuto la dichiarazione del Ministro della difesa dell'epoca in questa sede che ci ha detto che all'indomani di questo incidente diede ordine che le Forze armate venissero rivoltate come un guanto rispetto a queste due ipotesi. Penso che una direttiva di rivoltare come un guanto le Forze armate su queste due ipotesi volesse dire che le Forze armate dovevano fare tutto il possibile per indagare ed eventualmente escludere queste due ipotesi che potevano essere le sole che interessavano. Può dirci qualcosa?

TORRISI. Non c'è stata alcuna reazione in questo senso, soprattutto nei primi tempi non si è preso assolutamente in considerazione il fatto che a un certo momento potesse essere stato un fatto terroristico: erano tutte illazioni. Ho letto la relazione del Ministro, non c'è stata questa indagine accurata perchè non c'erano elementi su come farla e per poterla fare.

PRESIDENTE. Signor ammiraglio, normalmente nella sua veste istituzionale aveva rapporti frequenti con il Ministro?

TORRISI. Moltissimi.

PRESIDENTE. Quindi c'erano numerose riunioni, anche collegiali, in cui si poteva parlare di queste cose. Ricorda che se ne sia parlato?

TORRISI. No. Avevo un bellissimo rapporto con il ministro Lagorio, di grande apertura, e abbiamo discusso insieme di moltissimi problemi, però quello di Ustica sinceramente non si pose mai come un problema che potesse direttamente interessare le Forze armate.

Tutto il resto erano notizie non fondate su qualcosa e uno Stato maggiore di Forza armata e anche un Ministro della difesa prima di cominciare a prendere in esame qualcosa doveva avere qualche elemento.

PRESIDENTE. Varie ipotesi possibili a un certo momento, di volta in volta, vengono assunte dalla Commissione Luzzatti. Per esempio, la prima ipotesi sulla quale si sono svolte le maggiori indagini era quella del cedimento strutturale: ovviamente si voleva vedere se gli altri aerei dell'Itavia potessero continuare a volare e quindi tale ipotesi ebbe, per ragioni di opportunità, la precedenza. Poi essa venne scartata, come pure l'ipotesi della collisione in volo perchè non si trovarono gli elementi per poterla sorreggere. A poco a poco ci si restrinse a varie ipotesi, fra cui quella dell'esplosione esterna e quella dell'esplosione interna, anche se devo dire che quest'ultima non è stata profondamente indagata, come abbiamo rilevato nei giorni scorsi.

Lei ha mai avuto l'impressione in questi primi mesi fino agli sviluppi di dicembre - che un'ipotesi missilistica si inserisse fra quelle di lavoro più accreditate, oppure no?

TORRISI. No, mai.

PRESIDENTE. Quale era l'ipotesi che circolava prevalentemente?

TORRISI. Era quella di cui parlavo, del cedimento strutturale.

PRESIDENTE. Ma questa fu scartata quasi subito, ai primi di dicembre.

TORRISI. Se parliamo dei risultati della commissione siamo a febbraio.

PRESIDENTE. No, mi permetta di ricordarle che il Ministro dei trasporti trasmise al Parlamento due prerelazioni Luzzatti in novembre e in dicembre, prima di trasmettere quella finale nel marzo 1982. In queste due prime prerelazioni si escluse subito - quindi fin da novembre - l'ipotesi del cedimento strutturale. Rimasero in piedi le altre.

Di fronte a questo fatto, voi avete mai avuto una valutazione complessiva di riunioni d'ufficio, di approfondimento?

TORRISI. No, assolutamente.

PRESIDENTE. Quindi siete rimasti su questa base.

Per quanto riguarda i rapporti con fonti informative esterne alla difesa ed esterne all'aeronautica, come ad esempio con i servizi, sia quelli di arma che quelli militari come il Sismi, lei ricorda che ci siano

state, non dico interferenze, ma interventi interni tra le forze armate e i servizi su questo incidente?

TORRISI. Non ho alcun ricordo, perchè, come lei sa, i servizi segreti non dipendevano dallo stato maggiore della difesa. Non avevo neppure regolarmente gli appunti che, eventualmente, a mio parere i servizi segreti inviavano al Ministro della difesa. Quindi non c'è mai stato un rapporto assolutamente regolare.

PRESIDENTE. Le faccio un'ultima domanda, anche per la sua competenza specifica di ammiraglio della flotta. Può dirci qualche cosa sulle operazioni di soccorso? Ebbe ad interessarsi di come furono svolte, anche per una sua curiosità di marinaio, se mi permette di dire così?

TORRISI. Non dirigevo io queste operazioni, però so che esse scattarono rapidamente, tenuto conto che c'erano delle navi nei porti della Sardegna che avevano finito le esercitazioni e quindi erano abbastanza vicine alla zona in cui era avvenuto l'incidente.

PRESIDENTE. In fine, a suo giudizio e sempre per la sua competenza per così dire marinaia: la sesta flotta era ancorata nella baia di Napoli e tra quelle navi vi era la portaerei Saratoga. Per sua conoscenza tecnica, una portaerei di quel tipo, una «superportaerei», alla fonda tiene i radar accesi o spenti mentre è nella base?

TORRISI. Credo che tenga i radar accesi perchè ha delle forme di autodifesa, di protezione e di avvistamento generale. Poi vi è anche un collegamento tra i vari radar che bisogna considerare.

TEODORI. È in un sistema.

PRESIDENTE. Le sono grato di questa risposta perchè noi ci troviamo di fronte a diverse risposte a questa domanda che rivolgo un po' a tutti.

DE JULIO. Volevo soffermarmi solo su alcune delle affermazioni fatte da lei, ammiraglio Torrissi, peraltro in riferimento alla lettera che porta la firma del generale Tascio.

TORRISI. No, mi riferisco a Ferri.

DE JULIO. Sono la stessa cosa praticamente.

PRESIDENTE. Diciamo Ferri perchè è la verità.

TEODORI. La «velina»!

DE JULIO. La prima affermazione che lei fa in collegamento con tale lettera è che i radar avevano funzionato. Viceversa qui abbiamo appreso che il radar di Siracusa era in manutenzione e quello di

Marsala era parzialmente fermo, per lo meno per certi periodi di tempo, a causa di una esercitazione, la famosa Synadex. Quindi non di tutti i radar funzionavano.

TORRISI. Mi riferisco solo a quelli che funzionavano.

DE JULIO. Volevo puntualizzare questo aspetto anche per farle una domanda. Le risulta usuale che due radar per così dire contigui siano uno in esercitazione e l'altro in manutenzione? Non si cerca di programmare le esercitazioni e/o le manutenzioni in modo tale da non lasciare mai scoperte ampie zone? Si sono mai verificati casi in cui più di un radar in zone contigue fosse in manutenzione e/o in esercitazione?

TORRISI. Normalmente si fa come dice lei: sapendo che è in corso un'esercitazione, si cerca di portare tutti gli apparati al massimo dell'efficienza. Porto un esempio marinaio: quando una nave partecipa ad una esercitazione e all'ultimo momento c'è un'avaria, si cerca di ripararla subito per intervenire. Questo fa parte tuttavia di una statistica che bisognerebbe verificare. Inoltre le voglio dire che non sono un tecnico di radar a terra. Non voglio mettere in dubbio la validità della sua domanda, però un episodio del genere può capitare e non per la volontà di qualcuno. Può succedere, tenuto anche conto che questi radar erano piuttosto vetusti. Infatti noi avevamo in prima priorità il ricambio di tutti i radar con il programma Argo, che credo sia stato illustrato da persone più competenti di me in questo campo.

DE JULIO. Lei ci sta dicendo che si possono fare solo statistiche *a posteriori* di quello che succede nella nostra difesa aerea, ma che praticamente è imprevedibile ciò che avviene per quanto riguarda le esercitazioni e le manutenzioni dei radar. In altre parole, potremmo avere ampie fasce della difesa aerea praticamente disattivate. Lei lo considera normale?

PRESIDENTE. L'ammiraglio ha dichiarato che normalmente ciò non dovrebbe avvenire.

TORRISI. Normalmente non deve avvenire.

DE JULIO. Quindi lei considera questa situazione singolare?

TORRISI. Certo.

DE JULIO. Mi scusi, avevo capito male la sua risposta. L'altra sua affermazione riguarda la presenza o l'assenza di aerei - immagino militari - nazionali e alleati.

TORRISI. L'aspetto che ci interessava era quello militare.

DE JULIO. Non ci sono motivi particolari per dubitare della sua affermazione né di quanto contenuto nella lettera cui lei fa riferimento.

Certo è che la situazione in cui noi oggi siamo è che non c'è evidenza di questo fatto se non attraverso le affermazioni tipo le sue in questo momento e in questa sede o la lettera cui lei fa riferimento. Tant'è che le tracce registrate a Marsala tutt'oggi non sono completamente identificate e contemporaneamente non si sa - è agli atti - che movimenti aerei ci siano stati da alcuni aeroporti come Ciampino, Sigonella o Aviano.

TORRISI. Forse non sono stato chiaro: non parlo di tracce, nè le avevo in mano, perchè non rientravano nei miei compiti. Quello che volevo dire è che io ho preso atto della sostanza della lettera che parlava di una certa situazione, non avendo altri elementi, come Capo di Stato Maggiore della difesa, per avere una certa tranquillità sulla situazione. Questo è il fatto, ma non posso entrare nel merito, sapere quale radar funzionava e quale non funzionava, perchè non lo so e forse non lo sa, in un momento qualunque, un Capo di Stato Maggiore della difesa. Forse non lo sa neanche il Capo di forza armata perchè c'è l'apposito ente operativo che comanda e segue la situazione.

DE JULIO. Signor ammiraglio, desidero capire quanto era di sua diretta conoscenza e quanto riferisce perchè le era stato riferito da altri, in particolare dal Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

TORRISI. Non avevo altri elementi.

DE JULIO. Però anche qui, trova o non trova singolare che a tutt'oggi questa evidenza non l'abbiamo se non una lettera che è agli atti a cui ella stessa fa riferimento?

TORRISI. È un apprezzamento che non posso e non devo fare. L'unico piccolo foglio di carta che mi sono portato contiene i compiti e le attribuzioni di un Capo di Stato Maggiore. Oggi potevo venire di fronte a questa Commissione ad elencare i miei compiti, che mi tengono completamente escluso dalla questione al vostro esame. Ma io provengo dalla scuola marinara che segue il principio che un comandante ha sempre la responsabilità morale.

PRESIDENTE. Le siamo grati della collaborazione che ci offre rispondendo alle nostre domande.

TORRISI. Voglio soltanto dire che non rinnego una parola di tutto quanto ho detto proprio sulla base di questo senso di responsabilità morale che deve avere un Capo delle forze armate. Quello che potevo fare e che stava a me fare l'ho fatto.

PRESIDENTE. Ieri l'ammiraglio Porta ha detto a questa Commissione che nelle sue responsabilità attuali di Capo di Stato Maggiore generale avrebbe gradito che gli fosse stato attribuito l'incarico di fare una inchiesta generale al di sopra delle singole Armi e quindi al di sopra dell'Aeronautica; un'inchiesta che comportasse da parte dello Stato Maggiore generale il coordinamento di inchiesta molto approfondito.

Ci ha detto che gli è dispiaciuto che un simile compito non gli sia stato attribuito.

LIPARI. Chi glielo ha impedito?

PRESIDENTE. Si tratta di una dichiarazione che potete trovare sui verbali e che io sto riportando ho ricordato una cosa che ci è stata detta ieri: non ha avuto la possibilità di effettuare questa indagine.

Domando all'ammiraglio Torrisi se a sua volta non ha sentito all'epoca dei fatti, nella sua qualità di Capo di Stato Maggiore, la necessità proprio per approfondire gli aspetti che venivano riportati dalla stampa. In altre parole, voglio sapere se invece di ricevere ed accettare lettere con suggerimenti non ha ritenuto opportuno e necessario avviare un'inchiesta approfondita nell'ambito dell'intera Difesa su questo avvenimento. Lei avrebbe avuto questo titolo di merito invece di lasciare le parti in balia di informazioni di vario tipo.

TORRISI. All'epoca avrei potuto sentire questa necessità in un momento successivo alla conclusione dei lavori della Commissione ministeriale. Quando è istituita una Commissione di inchiesta non si interferisce. Tutto il resto sono voci, notizie riportate dalla stampa. Se dopo le risultanze dell'inchiesta Luzzatti fossi stato destinatario di tutto questo, saputo che la Commissione non era riuscita ad arrivare ad una soluzione, probabilmente mi sarei fatto parte diligente per chiarire anche a quell'epoca la situazione.

DE JULIO. Con riferimento all'origine marinara cui lei faceva cenno, vorrei avere un chiarimento. Lei ha parlato del recupero dei relitti e delle operazioni di soccorso sviluppate. Vorrei leggere un brano della deposizione del direttore della Rcc di Martina Franca: «La raccolta dei reperti in loco era di responsabilità della Marina militare, ma non è certo che tutto il materiale raccolto sia stato riportato correttamente, perchè vi erano troppe imbarcazioni, alcune delle quali riportavano il materiale in porto, altre al proprio comando - per esempio, la Guardia di Finanza -. Comunque le operazioni navali di recupero furono male organizzate, tanto è vero che non riuscirono ad imbragare un pezzo di aereo che era rimasto a lungo a galla dopo essere stato avvistato».

TORRISI. Siamo alla solita guerra tra forze armate.

DE JULIO. Ho riportato questa citazione perchè ho ascoltato una sua valutazione.

TORRISI. A questo problema si riferisce l'unico appunto che porta la mia firma nel quadro della vicenda di Ustica. Si tratta di un modestissimo documento nel quale c'è scritto che tutto il materiale è stato consegnato al comandante della Capitaneria di porto di Palermo, capitano Vasco Piantanida, il quale lo ha chiuso a Bocca di Falco per consegnarlo poi all'autorità giudiziaria.

DE JULIO. Quindi quanto le ho letto è falso.

TORRISI. Certamente.

DE JULIO. Si tratta di un accertamento, signor Presidente, che dovremo compiere.

TORRISI. Del resto la nave che compiva questa raccolta era la Andrea Doria e ha svolto il suo compito a regola d'arte, pur raccogliendo molto poco.

LIPARI. Signor ammiraglio, vorrei comprendere come istituzionalmente si dovrebbero svolgere i fatti. Facendo i debiti scongiuri, ipotizziamo che succeda oggi un incidente simile a quello di Ustica. Lo Stato maggiore, fermo il ventaglio di ipotesi che sono evidentemente sempre le medesime e che nel giorno dell'incidente ed in quelli successivi non possono essere vagliate, ritiene o non ritiene che sia suo dovere accertare per escluderla o per confermarla, l'una o l'altra delle ipotesi che in qualche modo implicherebbero una responsabilità non nel fatto causativo ma in quello accertativo da parte dell'autorità militare?

TORRISI. Allo stato attuale le inchieste vengono sempre affidate dal Ministro. Un Capo di stato maggiore della difesa può ordinare solo un'inchiesta amministrativa, interna. Però se un Ministro ha già ordinato un'inchiesta e questa è in corso (ed è il caso di Ustica per il quale il Ministro dei trasporti aveva già dato quest'ordine) l'indagine interna avrebbe costituito un'intromissione non accettabile. A parte il fatto, ripeto, che all'epoca non c'erano elementi per promuoverli.

LIPARI. Le ho ipotizzato di muoverci su un terreno vergine, su un caso che, facendo i debiti scongiuri, accadesse oggi. Se così fosse, è nella responsabilità istituzionale di un Capo di stato maggiore di attivare immediatamente gli organi ad esso subordinati per accertare o escludere almeno quella parte del ventaglio di ipotesi che in qualche modo riguardi la responsabilità delle Forze armate? Infatti, dalla sua risposta preliminare, deriva questa singolare impressione: lei in prima battuta ha detto che non vi siete occupati del fatto perchè allora, secondo le voci prevalenti, doveva essere stato un fatto di cedimento strutturale.

TORRISI. Mi permetta di precisare. Ho detto perchè c'era anche una Commissione ministeriale in corso. Questo è il punto. Si trattava della Commissione ufficiale che indagava su Ustica e quindi qualunque cosa potessimo dire noi - cedimento strutturale o altro - non aveva valore perchè si trattava di un aereo civile posto sotto l'egida del Ministero dei trasporti.

LIPARI. Si però lei ha detto, sempre nella esposizione preliminare, che non le risulta rispondesse sostanzialmente a verità l'affermazione del Ministro per cui la Difesa era stata «rivoltata come un guanto» per accertare il fatto. Quindi, da un punto di vista sembra che l'autorità

politica non avesse assunto iniziative idonee per l'accertamento. Dall'altra parte iniziative autonome non le assumeva nemmeno l'autorità militare e allora appare alquanto singolare che nessuno si sia attivato per ricercare le cause di questo incidente. Le domando questo, ammiraglio, perchè singolarmente nelle settimane scorse tutti abbiamo letto sui giornali - ne sono stati pubblicati addirittura degli stralci - che da fonti militari è stato avanzato un singolare documento qualificato addirittura come contro-perizia svolto in ambienti militari ad iniziativa dello Stato Maggiore senza una committenza politica.

TORRISI. In quell'epoca?

LIPARI. No. Oggi.

TORRISI. Non è mia responsabilità.

LIPARI. Certo non è sua responsabilità; è per questo che le facevo la domanda con riferimento ad una situazione di oggi. E questa mattina abbiamo appreso nel corso dell'audizione del Ministro della Difesa alla Commissione difesa del Senato che, quando ha avuto lettura di questo pseudo documento, il Ministro - assumendosene la responsabilità - ne ha impedito la trasmissione a questa Commissione e all'autorità giudiziaria in quanto atto destituito ai qualsiasi attendibilità.

Noi siamo di fronte ad una situazione veramente paradossale: nel momento in cui accade l'incidente non si accerta nulla e si dice che non si ha nessun obbligo di accertare; a distanza di nove anni, quando nessun accertamento si è fatto, si fa un intervento autonomo che viene propagandato da alcuni giornali come un fatto informativo qualificante che riesce a sovvertire un accertamento tecnico svolto con tutte le garanzie in sede giurisdizionale e questo accertamento viene fatto in sede militare, con l'avallo del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e addirittura contro il parere dell'autorità politica.

Vorrei capire: l'autorità militare decide a seconda dei momenti quali sono i suoi doveri e le sue responsabilità?

TORRISI. No, senatore. Intanto vorrei dire che qui stiamo ponendo il caso che nel periodo in cui era avvenuto questo fatto c'erano degli elementi per promuovere delle inchieste a parte: questi elementi non c'erano ed è questo il punto importante.

Credo che noi abbiamo dimenticato il periodo in cui questo incidente è avvenuto, perchè tutto quello che è avvenuto dopo sta montando le cose con forza retroattiva, come purtroppo avviene in molte cose.

Non giudichi cinico quello che dico in questo momento, ma oltre alla commozione e al senso di solidarietà, si trattava di un aereo civile caduto in un fondale notevolissimo in cui non si poteva fare niente; non c'erano elementi. Le prime voci, che valgono come voci perchè nessuno le ha messe per iscritto ed io non ho scritto e non ho firmato niente, si riferivano ad un cedimento strutturale; non c'era altro. A questo punto non si poteva fare niente.

Se vuole il mio modesto parere è che subito dopo l'inchiesta Luzzatti vi erano un certo numero di ipotesi che meritavano di essere sviluppate, ma non su iniziativa militare perchè i militari non fanno l'inchiesta se non c'è l'autorizzazione del Ministro e con questo in parte rispondo alla sua domanda. Quando si era formulata l'ipotesi di una bomba o di un missile o di una collisione si doveva dire «siccome l'inchiesta Luzzatti non era arrivata ad una conclusione bisogna fare questo e quest'altro». Quello che ieri l'ammiraglio Porta chiedeva: «Avrei voluto fare una verifica».

LIPARI. Allora mi permetto di rivoltare il mio dubbio. Nella sua esperienza di Capo di Stato Maggiore generale, è mai accaduto che come Capo di Stato Maggiore, individualmente ovvero all'esito di una riunione del Comitato dei capi di Stato Maggiore delle tre armi, lei abbia in qualche modo dato dei suggerimenti, delle sollecitazioni o delle indicazioni al Ministro dell'epoca?

TORRISI. Certo.

LIPARI. Ovviamente, perchè altrimenti non esisterebbe il ruolo tipico del Comitato dei Capi di Stato Maggiore. Quindi non si può necessariamente dire che il Capo di Stato Maggiore generale o il Comitato dei Capi di Stato Maggiore siano semplicemente dei terminali riceventi di iniziative del Governo, perchè può essere anche un sollecitante, un terminale trasmittente.

TORRISI. Certo.

LIPARI. Allora le domando, riprendendo un'indicazione che era già nella sollecitazione che ha rivolto il Presidente: questa parità delle soluzioni e quindi questa sorta di atteggiamento - per la verità alquanto pilatesco - di dire che sono voci sul cedimento strutturale, anche se nessun riscontro è possibile, se si giustificava fino ad agosto, certamente non si giustificava più da novembre in poi, perchè la prerelazione Luzzatti lo aveva categoricamente escluso. Le domando allora se almeno da novembre in poi si sia mai accesa nella mente dei membri del Comitato dei Capi di Stato Maggiore la lampadina che fosse opportuno richiedere quanto meno al Ministro una forma di sollecitazione per accertamenti diversi, quanto meno riferita al fatto che da fonti militari erano sorte quelle sollecitazioni cui ha fatto richiamo prima il Ministro, che inducevano in epoca non sospetta e sia pure in mancanza di supporti documentativi, a sollecitare una risposta, che poi si è riscontrata essere l'unica risposta sicuramente errata? Mi pare che almeno a quel punto il Capo di Stato Maggiore generale o il Comitato dei Capi di Stato Maggiore avrebbero in qualche modo dovuto sollecitare il Ministro, seppure non si fosse mosso di sua iniziativa.

TORRISI. Senatore, ma noi non siamo stati destinatari.

LIPARI. Ne avete avuto conoscenza.

TORRISI. Conoscenza sui giornali.

LIPARI. Che volete, che vi si trasmetta per lettera la relazione?

TORRISI. A un certo momento il Ministro cui è arrivata la prerelazione - sarà stato il Ministro dei trasporti - ne doveva fare un atto ufficiale nei riguardi del suo collega della Difesa e a questo punto veniva fuori immediatamente, per cascata, ciò che poteva scaturire, fermo restando che c'era ancora una relazione in corso.

LIPARI. Ammiraglio, lei capisce che la sua è una risposta alquanto formale, come se lei mi dicesse che il Comitato dei Capi di Stato Maggiore non si occupa di una minaccia esterna di aggressione al nostro Paese perchè nessuno glielo ha comunicato per lettera. La mia ovviamente è una battuta.

TORRISI. Senatore, non c'erano gli elementi per parlare di missile.

LIPARI. Per escludere l'unica cosa che vi aveva in quel momento legittimato a non effettuare gli accertamenti alternativi non per affermare che fosse missile.

TORRISI. Non dovevamo fare noi l'iniziativa: gli accertamenti alternativi che non riguardano l'atto bellico...

PRESIDENTE. Mi scusi ammiraglio, il problema posto dal senatore Lipari è questo: un organismo come quello militare che si vede sorgere un problema di questa natura, visto che già nell'ottobre-novembre la stampa indicava già un turbamento, tanto più che c'è una lettera che dice: «abbiamo visto sorgere proprio ad ottobre-novembre i problemi che potevano venire fuori da questa cosa... elementi di turbamento...» Una forza armata, una forza armata innocente - le voglio dare credito - ha interesse a sviluppare subito tutte le prove della propria innocenza perchè dopo nove anni, trascinando questo problema, l'innocenza della forza armata - cui ancora certamente credo, fino a prova contraria - è più difficile da provare e lei stesso, come ieri l'ammiraglio Porta, ha detto che con grandi ed approfondite inchieste vi sareste liberati di questo problema molto prima, cosa che, per la verità, oggi diventa difficile. Lei stesso lo ha ammesso.

TORRISI. Sono d'accordo anche col senatore Lipari in questo senso: che la prerelazione prevedeva che a breve distanza si dovesse arrivare ad una relazione definitiva e completa. Sono d'accordo con lei, purtroppo dopo sono andato via; ma non mi voglio tirare indietro perchè non posso mai essere accusato di omissione di atti d'ufficio, semmai sono uno che ha fatto delle cose di sua iniziativa prendendosi tutta la responsabilità. Ho mandato tre navi nel Vietnam assumendomi tutta la responsabilità operativa. Voglio dire che se ci fosse stata la relazione in cui si vinceva ufficialmente tutto questo, le dico che probabilmente ci sarebbe stata una mia iniziativa o del Comitato dei Capi di Stato Maggiore.

PRESIDENTE. Una relazione completa, non chiusa, vi fu nel marzo 1982.

LIPARI. La relazione fu completa e non lasciava esclusa una sfera che in qualche modo implicasse...

TORRISI. Perché avremmo dovuto farla a dicembre?

LIPARI. Lei ha ripetutamente detto che comunque una prima sfera, sia pur minimale, di accertamenti lo Stato Maggiore l'ha compiuta e l'ha fatta accertando il funzionamento dei radar che funzionavano e accertando l'assenza di movimenti di nostri aerei militari o di aerei militari di paesi nostri alleati delle forze Nato. Nel momento in cui secondo le date ufficiali, a meno di 20 giorni dall'incidente di Ustica, lei ha notizia che un Mig libico, quindi un aereo militare, non nostro né di paesi Nato, entra nel nostro spazio aereo senza essere rilevato dal radar, non le sorge il sospetto che una cosa simile potrebbe anche essere accaduto il 27 giugno?

TORRISI. No, il 27 giugno i radar avevano funzionato.

LIPARI. Ma anche il 13 aprile.

TORRISI. No, non parliamo di funzionamento, la traccia del Mig libico non è stata rilevata.

LIPARI. Però è entrato.

TORRISI. Chi lo nega?

LIPARI. Non avrebbe potuto entrare un aereo anche nel giorno dell'incidente della caduta dell'aereo, passando nei vuoti radar?

TORRISI. Però, siccome si è vista la traccia perfetta del DC9 avremmo dovuto vedere vicino anche la traccia di un aereo militare. Non mi faccia entrare nel campo delle tracce perché non le conosco.

LIPARI. Voglio solo sapere se ad un certo punto i Capi di Stato Maggiore che si riuniscono una volta a settimana, la settimana successiva all'incidente del Mig libico hanno disposto ulteriori accertamenti rispetto alla vicenda del 27 giugno, posto che comunque c'era un aereo che era entrato e che si trattava di un aereo militare non appartenente alle Forze Nato e quindi non era coperto dalle risposte negative ottenute quindici giorni prima e quindi potrebbe in ogni caso introdursi il legittimo sospetto che una situazione dello stesso tipo si fosse verificata il 27 giugno.

TORRISI. Si poteva mai ipotizzare il fatto che ci fosse stato un altro aereo che lanciava un missile una settimana dopo gli avvenimenti di Ustica!

PRESIDENTE. Le voglio ricordare che sia l'ammiraglio Porta ieri, che in precedenza il sottocapo di Stato Maggiore Ferri ci hanno parlato di questa intrusione dell'aereo libico che in un primo tempo era stato passato come una cosa di cui tutti, compresa l'Aeronautica, avevano dato una valutazione di autentica tragedia, di mortificazione per l'Aeronautica stessa. Ieri l'ammiraglio Porta ha detto che per i militari era successa una tragedia quel giorno e il generale Ferri ha parlato di mortificazione e di disperazione dell'aeronautica il che comportò delle riunioni e dei provvedimenti come quello di mettere una nave davanti al buco radar.

TORRISI. Presi io quella decisione.

PRESIDENTE. Di fronte a questa intrusione causata da un vuoto radar si verificò tanto scompiglio oltre tutto in un giorno in cui si svolgeva una grande esercitazione Nato, per sapere della quale abbiamo dovuto attendere nove anni. Il fatto che vi sia stato questo scompiglio vuol dire che vi siete posti il problema dell'intrusione di un aereo. Il senatore Lipari domanda se non vi fu anche una considerazione relativamente ad una precedente simile eventualità.

TORRISI. Non è stata considerata proprio perchè non c'erano elementi di base. Di fronte al fatto concreto del Mig non ho atteso neppure la riunione del Comitato dei Capi di Stato Maggiore e ho preso immediatamente provvedimenti quali lo spostamento dei radar, la lettera scritta alle forze alleate per avere qualche radar mobile per rinforzare l'area e i provvedimenti per delimitare l'area in cui era caduto l'aereo. Ho preso questi provvedimenti tranquillamente perchè c'era un fatto concreto e preciso. Ma in questo caso il discorso è sempre lo stesso. Quando ci riportiamo all'epoca dei fatti di Ustica tutto ciò non c'era. Adesso, con il senno di poi, si possono considerare altre cose, ma allora quella era sicuramente una disgrazia aerea. Lasciamo stare se era giusto oppure no parlare di cedimento strutturale, c'era una inchiesta della quale si attendeva l'esito.

LIPARI. È stato il generale Pisano a parlare qui di altre tracce rintracciabili quella sera e riferibili ad alcuni aerei non ancora individuati circa le sigle e i piani di volo. Quindi, il fatto che questa venga ad emergere a nove anni di distanza dall'evento e che chi aveva le massime responsabilità in quel momento non si sia fatto carico di svolgere un accertamento è altro discorso. Il generale Pisano oggi non ragiona certo col senno di poi, ma sulla base di documenti dell'epoca che possono in qualche modo essere semmai meno attendibili rispetto ad allora, ma comunque ragionava sulla base di documenti dell'epoca.

TORRISI. Ma in quell'epoca non furono neppure presi in considerazione.

LIPARI. Questa è la cosa grave, perchè, posto che questa commissione non è chiamata ad accertare responsabilità che, se in quanto sussistenti saranno inviate al magistrato, ma è soltanto volta ad accer-

tare disfunzioni ed inefficienze amministrative e una cosa certa c'è, che cioè comunque questa vicenda è stata drammaticamente vissuta, come purtroppo si usa dire, «all'italiana» e quindi senza un effettivo accertamento responsabile e serio di tutte le cose che debbono essere fatte in un certo momento. Si dice che questo è un paese in cui si rispettano i regolamenti quando si tratta di fare una fila ad uno sportello e in cui non si fa quanto è necessario quando si tratta di accertare eventi tragici.

TORRISI. Il discorso merita un approfondimento. In quel momento l'ipotesi di un aereo non è mai stata presa in considerazione, per cui sarebbe scattato quel che doveva scattare. Quel che invece sarebbe dovuto succedere - e io insisto nel dirlo - è che l'inchiesta Luzzatti, anziché essere archiviata (questo è il punto importante), doveva essere valutata perchè c'era una inchiesta in corso. Penso che chiunque, lei compreso, finchè c'era una inchiesta in corso, avrebbe atteso il suo esito.

Ad inchiesta avvenuta ci si può scatenare e può avvenire tutto quanto è necessario. Giudicare ad agosto o a settembre queste cose non era possibile.

LIPARI. Vorrei capire una cosa: nel 1980, quale era la valutazione dello Stato Maggiore rispetto al quadro strategico? Quali erano considerati in quel momento i paesi rispetto ai quali fosse opportuna una particolare attenzione rispetto ad atteggiamenti che potessero non essere ritenuti del tutto amichevoli?

TORRISI. Sicuramente il paese di appartenenza del Mig è stato dopo sempre considerato paese di particolare interesse; per il resto nel Mediterraneo c'era piena e completa armonia sotto tutti i punti di vista e io stesso avevo appena effettuato dei viaggi in questi paesi per portare il saluto delle forze armate alle altre forze armate del Mediterraneo.

LIPARI. Questo avrebbe dovuto far scattare un altro segnale in quel momento in relazione a certe notizie.

CIPRIANI. Ammiraglio, vorrei approfondire il tema dei suoi rapporti con il Ministro della Difesa perchè mi pare fosse uno dei compiti principali.

Il presidente le ha già citato all'inizio la frase dell'allora Ministro Formica. Forse andava completata anche in questo senso col fatto che Lagorio dichiarò: «Appena Formica mi fece l'ipotesi di un missile, nonostante Formica non mi fornì elementi per l'ipotesi del missile, feci rivoltare nuovamente come un guanto l'aeronautica e le altre armi». Questa è la seconda volta che le rivoltano.

Poi succede che nel dicembre del 1980 - dichiara il ministro Lagorio a questa Commissione - in sede formale del Ciis, quando l'ipotesi del missile venne confermata dall'esperto americano Macidull e dal presidente dell'Itavia - che poi si prese anche una denuncia - ricominciammo le indagini dentro le Forze armate ed inviammo un rapporto al Presidente del Consiglio Cossiga ed all'onorevole Formica. Questo avviene nel dicembre del 1980. Lei non ricorda neanche in

questa occasione di essere stati coinvolti dal Ministro e nuovamente rivoltati?

TORRISI. No, non è che non ricordo; non c'è stato. Ho una memoria terribile. Non vi è stato questo rivoltamento, almeno nell'ambito dello Stato Maggiore della Difesa. Se poi il Ministro - ripeto, Lei mi ha parlato dei rapporti, e con lui ho sempre avuto uno splendido rapporto - l'ha fatto direttamente con lo Stato Maggiore di qualche Forza armata, le ricordo che oggi per le attribuzioni dei Capi di Stato Maggiore di Forza armata, che dipendono direttamente dal Ministro, questo è possibile. Ma per quanto riguarda il mio Stato Maggiore - di cui oggi sono vivi e vegeti tutti i miei collaboratori, che hanno fatto una splendida carriera - le posso assicurare e confermare che non vi è stato alcun rivoltamento, non ho partecipato alla stesura di nessun rapporto.

CIPRIANI. Quindi questo è un fatto che rimane come contraddizione con il Ministro della difesa.

Lei potrebbe descriverci quali fossero in quel periodo i rapporti con la Libia? Qui, infatti, l'onorevole Zamberletti ha ricordato la coincidenza della strage di Bologna con la firma di un trattato militare a Malta, e lui fu protagonista di questa vicenda. Ma più in generale, in quel periodo, vi furono degli incidenti e dei contrasti anche forti con la Libia. Lo stesso ministro Lagorio parla dell'incidente della «Secca di Medina». Lei non potrebbe descrivere appunto quali incidenti vi furono con i libici in quell'arco di tempo da giugno a dicembre?

TORRISI. Incidenti precisi; lei mi chiede quali erano i rapporti con la Libia. Le dirò: come quelli che ci sono oggi; non è cambiato nulla; gli alti e bassi di tutto quello che avviene, intemperanze che ogni tanto si conoscono. Credo che il Ministro si riferisca anche al discorso della piattaforma. Loro sanno che vi è quella delimitazione per l'utilizzazione del fondo marino; Malta riteneva di utilizzare la sua zona adoperando una gru, diciamo, un elemento di piattaforma italiano. A questo punto - siccome la suddivisione di queste aree non è un fatto ancora assicurato e preciso, anche se vi sono norme chiare, ma vi sono ancora cose che non sono state definite - intervenne la Libia dicendo che quella era area libica e che pertanto non si poteva fare alcuna perforazione. Credo che questo sia ciò a cui si riferisce il Ministro.

Per quanto riguarda tutto il resto, quelli che sono stati i rapporti con la Libia, va detto che non è che quelli erano peggiori o migliori di ora: erano rapporti alterni, poco affidabili che ancora oggi noi sentiamo. Questa è la risposta che posso darle.

CIPRIANI. Chi lei riferì dell'incidente del Mig libico caduto in Calabria e cosa le riferì?

TORRISI. Mi riferì immediatamente, attraverso una telefonata, il mio distaccamento di Carabinieri allo Stato Maggiore della Difesa, all'incirca alle ore 11 del mattino. Ebbi poi la comunicazione ufficiale, che arrivò sul mio tavolo alle 3 del pomeriggio. Ma già alle 11 sapevo che era avvenuto l'incidente. Me lo riferirono, ripeto, i Carabinieri; mi

dissero che in quel momento a Castel Silano era caduto questo aereo, quindi bisognava subito intervenire, per cui i Carabinieri si sarebbero immediatamente recati sul posto. Su questo fatto, ho preso immediati provvedimenti, coinvolgendo le tre Forze armate, soprattutto l'Aviazione e l'Esercito, per delimitare immediatamente la zona. Ho fatto un fonogramma su questo e poi, man mano, ho seguito tutti i rapporti delle Ambasciate, del Ministero degli affari esteri su tutto l'avvenimento.

CIPRIANI. L'altro ieri, abbiamo saputo che una persona, poco tempo dopo l'incidente, aveva già una versione, cioè che quel pilota fosse un disertore o comunque un congiurato che era fuggito dalla Libia e che poi era caduto per mancanza di carburante in Calabria. A lei quale versione diedero?

TORRISI. Vede, non c'era un piano di volo. Personalmente credo più alla versione dell'individuo che si è sentito male, in questo senso: pare - e ripeto «pare», le riferisco così perchè non sto nell'organizzazione libica - che anche qualche giorno prima l'aereo avesse avuto difetti di circolazione di ossigeno; per cui è possibile che l'aereo, mentre faceva delle esercitazioni insieme ad un altro sull'ellisse di Bengasi, abbia subito di nuovo l'incidente: in tali condizioni, credo, il pilota perse conoscenza, inserì il pilota automatico, su una rotta, mi pare, 352, che poi l'ha portato a morire in Calabria. Ma questo aereo non aveva armi nè era attrezzato per delle ricognizioni. Quindi era un aereo che, senza un piano di volo, era arrivato in quella zona.

CIPRIANI. Questo è quello che lei pensa, ma non si ricorda se qualcuno, quando fu avvertito che era avvenuto l'incidente, le preannunciò anche una possibile versione dell'incidente stesso.

TORRISI. Certo.

CIPRIANI. Cosa le disse di preciso?

TORRISI. Adesso, non so, quanto al momento in cui me l'hanno detto; poi, man mano che si è sviluppata la cosa, emersero queste due versioni: che si era trattato di un disertore oppure che il pilota si era sentito male. Lei mi ha chiesto il mio parere e io glielo ho dato.

CIPRIANI. Non le ho chiesto il suo parere ma chi l'ha informata e che tipo di informazioni lei ha avuto. Poi il suo parere mi interessa e lei può dirlo benissimo ma vorrei sapere se, quando l'avvertirono, le preannunciarono anche una possibile versione, e lei adesso in questo momento l'ha confermata.

In precedenza lei è stato capo di Stato Maggiore della Marina. Noi abbiamo molti problemi, uno di questi è che non riusciamo a ricostruire il quadro dei movimenti delle navi da guerra nazionali e di altri paesi in quel periodo nella zona del Tirreno meridionale. Infatti, abbiamo «Notam» che non hanno specificazioni. Faccio un po' riferimento alla sua memoria. Vi è questo famoso Notam del 12 giugno che preannuncia una esercitazione che si terrà nella zona di Capo Teulada

dal giorno 25 giugno 1980 alle ore 23,59 del 27 giugno, con tiri a fuoco per una quota di 50.000 piedi sul livello del mare. Ora, non siamo riusciti a capire che tipo di esercitazione fosse: se aereonavale, quali erano i mezzi coinvolti, cosa significa 50.000 piedi, che tipo di tiri. Ho chiesto quindi ieri all'ammiraglio Porta di avere queste informazioni, ma lei, ammiraglio Torrissi, che in quel periodo era Capo di Stato Maggiore della Marina e successivamente della Difesa, non ha memoria del tipo di esercitazione che si svolse, quali movimenti di navi ci furono in quel periodo?

TORRISI. Guardi, quanto al fatto che lei abbia difficoltà a sapere quale era la situazione delle navi, credo non si ponga il problema, onorevole Cipriani, lo dico subito, perchè abbiamo una centrale operativa a Santa Rosa che tiene aggiornata tutta la situazione nel Mediterraneo e non credo che a questa Commissione possa essere negato il *plotter* di quel giorno di tutte le navi che si trovavano in quella zona. Non so esattamente, però dal Notam che lei ha richiamato, è probabile che si trattasse di lancio di missili da Perdasdefogu, cioè del bersaglio da Perdasdefogu contro il quale si lanciano i missili della contraerea. Tutto questo avviene di mattina.

CIPRIANI. Lancio di aerei bersaglio?

TORRISI. No, di missili contraerei; questo fa parte delle esercitazioni che due o tre volte all'anno fa la marina in funzione dei missili di esercizio che può lanciare.

CIPRIANI. Guardi, Signor Ammiraglio, che è possibile che vi sia confusione, infatti, ho letto di questa esercitazione, però questa è di un giorno successivo: quella termina il giorno 26, questa invece si prolunga fino al giorno 27, che è il giorno dell'incidente di Ustica, fino alle ore 24, quindi dopo l'orario dell'incidente. Devo dire che ieri l'ammiraglio Porta non ci ha fatto menzione di questo centro di Santa Rosa. Lo sento oggi per la prima volta che c'è questa possibilità.

TORRISI. È una centrale operativa della Marina, lo sanno tutti e non è un segreto. Non credo che l'ammiraglio Porta lo volesse nascondere.

CIPRIANI. Probabilmente se ne è dimenticato.

PRESIDENTE. L'ammiraglio Porta ci ha solo promesso che ci manderà la documentazione di quel giorno.

TORRISI. Non è che io abbia sbagliato. I Notam, si fanno per un'ampiezza di tempo maggiore perchè si tratta di lasciare lo specchio d'acqua maggiore.

PRESIDENTE. Ce lo hanno detto anche ieri.

CIPRIANI. Comunque andremo a chiedere queste cose a questo centro.

C'è una dichiarazione del ministro Lagorio il quale afferma in un'intervista che proprio in quel giorno c'era la presenza di unità navali americane e francesi da guerra che a noi non risultano.

TORRISI. Non risultano; abbiamo una risposta ufficiale anche da parte dei francesi.

CIPRIANI. Considero insufficiente quella risposta, c'è questa dichiarazione del ministro Lagorio e allora o si inventa tutto o qualcuno glielo ha detto. Le chiedo se non si ricorda che allora ci fosse questa presenza perchè c'è la dichiarazione di un Ministro della difesa.

TORRISI. Riscontrare questo è una cosa di una facilità straordinaria.

PRESIDENTE. In quella informativa generale di quel giorno ricavabile da questa centrale operativa verrà fuori se c'erano navi francesi, americane o russe?

TORRISI. Certamente.

PRESIDENTE. Allora aspettiamo di averla.

CIPRIANI. Ieri l'ammiraglio Porta ci ha detto di garantire per l'Italia, per quanto riguarda altre nazioni si è rifatto all'inchiesta Pratis.

PRESIDENTE. Non è esatto che sentiamo parlare per la prima volta di questa centrale operativa perchè in una delle primissime audizioni il generale Tascio ci disse che uno dei compiti del Sios aeronautico è quello di tenere aggiornato di continuo questa carta della centrale operativa, ora per ora, di tutte le navi. Se questo aggiornamento, come dice l'Ammiraglio, comporta di poter rilevare la presenza delle altre navi, per esempio arabe, o russe, o cinesi, allora lo riscontreremo.

CIPRIANI. Lei prima ha detto che vi siete messi il cuore in pace perchè l'impressione generale era che le Forze armate italiane avevano constatato che secondo loro non c'era stata collisione, non c'erano mezzi italiani nei dintorni, non c'erano altri aerei e si sono messi il cuore in pace.

TORRISI. Non ho detto che ci siamo messi il cuore in pace. Come Capo di Stato maggiore della difesa, avendo in mano questi elementi, dicevo che fino a quando non fosse stato provato diversamente, perchè erano solo notizie stampa, la situazione era questa.

Confermo ancora che aspettavo con una certa ansia la risposta dell'inchiesta Luzzatti.

CIPRIANI. Il 7 agosto il ministro Formica invia una anticipazione sull'inchiesta Luzzatti dicendo che i commissari stavano lavorando sulle ipotesi di collisione, cedimento strutturale, bomba, missile. Quest'ultimo può essere lanciato anche da una nave mentre lei ha detto che vi eravate tranquillizzati perchè non c'erano altre tracce d'aerei nei dintorni. Però un missile poteva essere stato lanciato da una nave, quindi il fatto che non ci fossero altre tracce sul radar di Marsala non poteva escludere che una nave avesse potuto lanciare un missile.

TORRISI. Ho aggiunto anche che sapevamo che non c'erano navi.

CIPRIANI. Però adesso risulta che dobbiamo avere conferma di questo.

TORRISI. So che sicuramente non c'erano le navi italiane; le navi della sesta flotta sicuramente non c'erano e mi sembrava scontato, mi meraviglio che non l'abbiano avuto, che foste in possesso della situazione navale del Mediterraneo che è una delle cose più semplici da avere in una centrale operativa che funziona 24 ore al giorno.

CIPRIANI. Non mi sarei tranquillizzato così facilmente. Sulla questione del radar di Siracusa probabilmente è vero che lei ha avuto un'interpretazione diversa perchè abbiamo constatato, e la cosa deve essere ancora chiarita, che il generale Tascio scrive una lettera ai vari comandi e allo Stato maggiore dove si parla dei tracciati radar di Marsala, Licola e Siracusa. Poi in Commissione ha dichiarato, invece, che il radar di Siracusa era in manutenzione. Quindi vi arriva una lettera con indicati Marsala, Licola e Siracusa e anche qui il generale Tascio dice che Siracusa era in manutenzione; non ha saputo spiegare questa contraddizione e siamo ancora in attesa di una spiegazione.

Si ricorda di avere ricevuto la lettera? Noi l'abbiamo agli atti, non è che la inventi.

TORRISI. Queste cose non arrivano alla Difesa. Lo Stato maggiore non è un ente operativo, quindi la situazione dei radar in manutenzione arriva al massimo al Roc.

CIPRIANI. Le chiedo se ricorda di aver visto la lettera firmata dal generale Tascio sull'invio dei tracciati.

TORRISI. Le assicuro di no.

CIPRIANI. Sul *Breguet Atlantic* ricorda esattamente qual'era il tipo di esercitazione che stava facendo e quali unità erano coinvolte?

TORRISI. No. Non è che non me lo ricordi, non ero interessato in quanto era un'esercitazione navale che quando ero stato Capo di Stato maggiore della marina avrei potuto conoscere indicando anche la sigla del *Breguet Atlantic*, ma il Capo di Stato maggiore della difesa non entra nei particolari dell'esercitazione.

CIPRIANI. Lo so, però è risultato che quell'aereo era in volo e non fu dirottato nel luogo dell'incidente. Oggi sappiamo che un pilota ha dichiarato di aver visto una consistente macchia bianca ad una profondità di cinquanta metri, probabilmente un pezzo di aereo che stava affondando lentamente, quindi se il *Breguet Atlantic* fosse stato dirottato per tempo avrebbe potuto intervenire e quanto meno segnalare con la propria posizione dove era avvenuto l'incidente senza che passassero dieci ore.

PRESIDENTE. Non può darci questa risposta, lo ha dichiarato.

TEODORI. Abbiamo fatto una amplissima ricognizione di generali responsabili dell'Arma aeronautica. Lei oggi ci ha detto quali erano i rapporti tra i compiti dello Stato Maggiore della difesa e le singole Armi. La nostra impressione, non solo nostra ma anche la riflessione e la documentazione su tutto quanto è avvenuto in questi anni, è che da parte dell'Aeronautica ci sia stata una certa riluttanza a voler andare a fondo sulla questione, a torto o a ragione, ma ci sono troppe cose che non quadrano. Non voglio dare giudizi di valore ma voglio citare i fatti documentali e le contraddizioni che emergono.

Al momento, qual è stata la sua valutazione e impressione? Anche in rapporto alle vecchie gelosie tra le Armi e le sfere di competenza ha avuto la sensazione che da parte dell'Aeronautica, anche nei confronti delle altre Armi e quindi dello Stato Maggiore della difesa, ci fosse una sorta di gelosia di conservare alla propria sfera di conoscenza, e di informazione e di riflessione le questioni relative a Ustica? Le chiedo una sua valutazione, propria del suo compito di quel momento. Tutti quanti sappiamo che tra le Armi ci sono le tradizionali rivalità, le gelosie e via di seguito.

TORRISI. Sono gelosie di altra natura.

TEODORI. Certo. Le chiedo la sua franca opinione se ci fosse un atteggiamento da parte dell'Aeronautica come per conservare a se stessa un qualcosa. Ciò potrebbe essere anche avvalorato dal documento che il Presidente ricordava prima, importante, in particolare elaborato all'interno del Sios Aeronautica, con il quale l'Aeronautica voleva fornire al resto della Difesa non solo la versione dei fatti ma l'interpretazione degli stessi. Noi abbiamo agli atti questo documento, che appunto lei ha giudicato anche improprio per aver suggerito allo Stato Maggiore della difesa una linea di comportamento anche rispetto all'esterno. Questo fa presupporre che ci possa essere stata all'epoca una difesa corporativa dell'Arma. Le chiedo la sua franca opinione in merito.

TORRISI. Devo dire che per una particolare coincidenza, il capo di Stato Maggiore dell'aeronautica dell'epoca, generale Bartolucci, era stato mio allievo a Brindisi. Loro sono troppo giovani per ricordarlo, ma nell'immediato dopoguerra le due accademie, navale ed aeronautica, sono state unificate a Brindisi e lì abbiamo creato i nuovi ufficiali. L'ammiraglio Porta, di cui sono molto fiero, è stato mio allievo ed è

cresciuto tre anni a Brindisi. A quell'epoca per un paio di anni abbiamo avuto a Brindisi anche gli allievi dell'accademia aeronautica. Le chiedo scusa per questo ricordo, ma vorrei dire che il generale Bartolucci era stato mio allievo sia perchè insegnavo artiglieria all'accademia dell'aeronautica, sia perchè allora ero già tenente di vascello. Quindi il rapporto col generale Bartolucci in modo particolare è stato sempre privilegiato.

Per Ustica allora non si è posto il problema di cui lei parlava. Il generale Bartolucci mi avrebbe detto, non in modo ufficiale, ma in un rapporto franco ed aperto i suoi dubbi, le sue perplessità, le sue preoccupazioni, oppure anche le sue forme di riservatezza.

TEODORI. Le avrebbe detto che in qualche modo di quell'episodio se ne occupava l'Aeronautica, per gli strumenti a disposizione o per altra ragione.

TORRISI. Esattamente. Lei ha toccato un tasto che forse è oggetto di un provvedimento che cerca di modificare la legge in vigore ai miei tempi, la n. 1477, sullo Stato Maggiore della difesa. Secondo quella legge anche attualmente i capi di Stato Maggiore delle Forze armate dipendono direttamente dal Ministro per certe competenze. Pertanto, nei riguardi della Difesa le Forze armate hanno sempre gelosamente avuto l'atteggiamento di mantenere un rapporto diretto col Ministro senza passare per altre vie. Questo atteggiamento è stato anche oggetto di richiamo. Però voglio dirle che in quel particolare periodo, essendo io il capo dello Stato Maggiore della difesa, i miei rapporti personali con il capo di Stato Maggiore dell'aeronautica erano tali che se ci fosse stata intenzione di tenere gelosamente qualcosa l'avrei saputo o egli me lo avrebbe detto. Escludo allora questo concetto di gelosia, anche se - ripeto - c'è questa forma da parte degli Stati Maggiori di ritenersi i depositari o i competenti esclusivi in certe materie che riguardano le proprie Forze armate.

PRESIDENTE. Ci sono anche i problemi di coordinamento.

TEODORI. Prendo atto della sua risposta, anche se rimane sempre il documento di cui parlavo che non è secondario. Praticamente quel documento ha fatto testo per tutto l'ambiente militare - non solo per l'Aeronautica - per diversi anni. Ai nostri atti abbiamo la riproposizione costante di quella versione dei fatti, elaborata, come noi sappiamo all'interno dello Stato Maggiore dell'Aeronautica tra i diversi reparti. Abbiamo avuto qui varie testimonianze secondo le quali quel documento è stato il frutto di un coordinamento ed è stato poi offerto alla pubblica opinione. Quindi non è un documento di secondaria importanza, una «velettina».

Le chiedo sempre delle opinioni, ammiraglio Torrisesi, perchè mi pare che possiamo accettare quanto lei ha detto della sua funzione in quel momento, fermo restando la pertinenza delle osservazioni che ha mosso il collega Lipari.

Vorrei ora affrontare un'altra questione molto singolare. Io credo che in questa Commissione nessuna abbia delle tesi precostituite. Ciò

che noi abbiamo constatato - credo tutti quanti, al di là delle posizioni o delle appartenenze politiche - è che certamente ci sono tantissime contraddizioni nelle varie inchieste svolte, nelle versioni diramate, in singole questioni, che possono essere giudicate più o meno importanti. Certamente noi sappiamo che non è stato fatto ciò che bisognava fare per accertare la verità e che ci sono troppe lacune, troppe manipolazioni o cose di questo genere.

Al fondo di tutto c'è il grande interrogativo che pesa sull'intera vicenda e riguarda la possibilità che la responsabilità dell'incidente - non è una mia tesi, ma una delle tante ipotesi di lavoro - possano dipendere da un missile di un paese, non l'Italia, magari amico. Questa ipotesi lascia insoluti molti dubbi. Ad esempio noi non abbiamo risposte chiare ed esaurienti da parte degli Stati Uniti e delle forze Nato.

Prima, come lei ricorda, si è parlato della Saratoga che era all'epoca alla fonda a Napoli e che aveva in funzione i suoi strumenti radaristici. È ovvio, una portaerei di quel tipo non può non avere una copertura radaristica permanente, anche perchè fa sistema con il resto del sistema. Quindi sarebbe ingenuo e sciocco pensare che non esista una documentazione; del resto la documentazione copriva l'altra zona dell'incidente.

L'unica risposta che noi abbiamo avuto da parte dell'Ambasciata Americana, del Governo americano e delle Forze Nato - il Presidente mi corregga eventualmente - è molto sbrigativa e non dice niente.

PRESIDENTE. Onorevole Teodori mi scusi se la interrompo, ma in una certa carta è scritto che la Marina americana ha risposto in merito alla presenza di aerei. Riguardo ai nastri, essa afferma che questi vengono distrutti dopo sei mesi e che sarebbero stati inviati se noi li avessimo chiesti in tempo utile. Questo mi fa anche capire che i radar erano accesi e allora dobbiamo accertare se esiste questo sistema di riciclaggio dei nastri dopo sei mesi.

TEODORI. Comunque, l'interrogativo drammatico che ci si è posto sulla base dei dati è come si possa spiegare che una Forza armata come quella americana, che sicuramente disponeva di strumenti di conoscenza, non abbia collaborato insieme al Governo in termini di conoscenza. Se ci fossero stati dei tracciati chiari che consentivano di escludere quello che ad un certo momento si è escluso e che invece non è certo, perchè non vi è stata una collaborazione? Questo è un grande interrogativo che noi ci poniamo. Ammiraglio, non le pare che in fondo una forza armata con determinati strumenti a disposizione avrebbe dovuto offrire una collaborazione e favorire la conoscenza a puro titolo informativo? Perchè non lo ha fatto? Vorrei una sua valutazione in merito.

TORRISI. Le dirò che il fatto meraviglia anche me perchè conosco la disponibilità degli americani.

TEODORI. Anche perchè lo stile americano è molto più aperto e diretto di quanto non lo possa essere la burocrazia e la mentalità italiana, compresa quella militare. Si tratta di fatti che loro risolvono

molto rapidamente. Quindi, questa mancata offerta di strumenti conoscitivi da parte degli Stati Uniti non quadra, non è nel loro stile.

TORRISI. Esattamente. Semmai, peccavano di eccesso e comunicavano notizie che sarebbe stato meglio conservare con più riserbo. Quanto lei dice lascia anche me perplesso e mi domando perchè non sia stato indagato fino in fondo.

Un paio di anni fa sono stato interrogato dal giudice Bucarelli...

TEODORI. Solo un paio di anni fa? Dopo sette anni dall'incidente? Questa è stata la prima volta?

TORRISI. Ora non ricordo perfettamente l'anno, ma siamo in quest'ordine di tempi. Al giudice Bucarelli non potevo dare alcun contributo, proprio per la posizione che credo di aver spiegato qui. Gli elencai comunque tutti i centri e i comandi operativi alleati e nazionali cui si poteva rivolgere per avere elementi. Questo è il contributo che pensavo di aver dato, convinto che gli americani potessero fornire informazioni.

PRESIDENTE. Se posso interrompere, vorrei dire che ieri è stata presentata alla Camera dei Deputati una interrogazione da quattro parlamentari che sono andati in visita negli Stati Uniti. Essi si sono recati nelle basi navali americane e hanno domandato al comandante della base aerea di San Diego, che all'epoca dei fatti era Capo della VI Flotta - ricordiamo che la portaerei «Saratoga» era alla fonda nel porto di Napoli al momento dell'incidente -, se fosse possibile che una portaerei americana dislocata in porto straniero potesse avere i sistemi di difesa passiva, cioè di avvistamento ed identificazione, non funzionanti. Dicono che: «a tale domanda l'alto ufficiale ha dato risposta negativa aggiungendo, ulteriormente sollecitato, che nel caso che il comandante dell'unità navale avesse disattivato i radar di sua iniziativa la nave avrebbe avuto per altre vie il quadro di quanto accadeva nei cieli del mondo intero; il Norad, North American Aerospace Defence, grande centro nella Cheyenne Mountain di Colorado Springs, definito «le orecchie e gli occhi dell'America in tutto il mondo, ha la capacità di seguire i movimenti di ogni mezzo che si muova nello spazio, nell'atmosfera, in superficie e sotto i mari». Concludono dicendo che: «È quindi verosimile che il Norad... abbia visto e registrato quanto avvenne nei cieli del Mediterraneo quel fatidico giorno». Approfondiremo tale aspetto, ma questa già è una prova del fatto che la portaerei non aveva disattivato i suoi radar.

TORRISI. Ero convinto di questo anche prima di conoscere le informazioni che lei ci ha letto.

MACIS. Qui ci è stato detto il contrario.

TEODORI. Lei prima ha detto che ha ricevuto una comunicazione a proposito del Mig libico. Può ripetere e precisare meglio quanto ci ha detto.

TORRISI. Ho ricevuto una telefonata verso le undici del mattino, cioè pochi momenti dopo che si era verificato l'incidente, dai carabinieri del gruppo dello Stato Maggiore della difesa. Probabilmente, i carabinieri sono quelli che sono arrivati per primi. Subito dopo ho avuto comunicazione dall'ufficiale di servizio allo Stato Maggiore della difesa nell'intervallo della colazione, il quale mi ha fatto leggere la notizia.

TEODORI. Quindi, presumibilmente, lei è stato il primo ad avere la notizia.

TORRISI. Sicuramente è stato informato anche il capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, così come il Ministro, visto che i Carabinieri avranno sicuramente avvisato il Gabinetto del Ministro.

TEODORI. Lei conosce chi operativamente è intervenuto, chi è andato sul luogo?

TORRISI. So che ci sono andati subito i carabinieri e poi non so chi altro dell'Aeronautica militare, trattandosi di un problema riguardante quella Forza. Ebbi subito le risultanze di questa prima visita in un rapporto.

TEODORI. L'intervento per verificare l'incidente di chi era competenza?

TORRISI. Dell'autorità giudiziaria, dello Stato Maggiore dell'aeronautica, dei carabinieri e probabilmente anche dei Servizi.

TEODORI. I Servizi si attivavano per conto loro?

TORRISI. Sì.

TEODORI. La comunicazione non partiva da voi?

TORRISI. No.

TEODORI. Quindi la comunicazione probabilmente arrivava ai Servizi direttamente dai carabinieri.

TORRISI. Credo siano intervenuti i Servizi direttamente...

TEODORI. Cioè il Sismi?

TORRISI. Sì. Poi intervenne l'autorità giudiziaria e il tecnico del Sios Aeronautica in qualità di esperto di aerei perchè era l'unico che poteva capire il modello caduto, le modalità e, una volta recuperata la scatola nera, la rotta e la quota tenute.

TEODORI. Lei, come Capo di Stato Maggiore della Difesa si occupò della dinamica dell'incidente?

TORRISI. Sì. Diedi direttive intanto per controllare la zona, perchè indubbiamente il fatto era molto delicato. Ciò avvenne con lo Stato Maggiore dell'esercito e con quello dell'aeronautica. Successivamente me ne occupai per tutta quella serie di provvedimenti tesi a cercare di migliorare la rete radar che aveva ancora grossi buchi.

TEODORI. Ho trovato la risposta del Ministro della Difesa a interrogazioni alla Camera, datata 31 luglio, pochissimi giorni dopo la data presunta dell'incidente. Il Ministro ricorda che il 18 luglio tra le ore 10, 50 e le 11, 00 locali si è verificato questo incidente di volo di un velivolo di nazionalità libica. Quindi presumibilmente lei ha avuto la notizia in tempo reale, forse ancora prima che l'incidente accadesse.

TORRISI. Lei è molto buono.

PRESIDENTE. O molto cattivo.

TORRISI. Comunque ci siamo capiti.

TEODORI. L'unica persona che ha visto realmente - sono state scritte e dette molte falsità: non esistono testimoni oculari - è una contadina che non ha visto l'incidente, ma ha visto da lontano una fiammata. Ha detto di averla vista alle ore 11, 00. Questa signora non aveva un telefono a gettone, nè un radiotelefono, quindi è dovuta andare a piedi al paese per comunicare il fatto.

TORRISI. Poteva avere l'orologio sbagliato.

TEODORI. Si presume che questa telefonata sia arrivata a Roma prima del momento dell'incidente.

PRESIDENTE. Ci rallegreremo con l'Arma.

TEODORI. Come se questo incidente fosse stato...

TORRISI. Preordinato.

TEODORI. Lei mi ha tolto la parola di bocca.

MACIS. Una domanda a proposito del Mig libico. Vorrei sapere se il capo di Stato Maggiore fu interessato alla restituzione dell'aereo e se lei ci può esporre la prassi vigente in Italia e negli altri paesi nel 1980 in materia di restituzione di aeromobili militari.

TORRISI. Lo Stato Maggiore della difesa non c'è entrato assolutamente; il problema è stato trattato credo dagli stessi servizi segreti con l'autorità giudiziaria e soprattutto per le vie diplomatiche. Ho avuto occasione di poter leggere i rapporti che in quel momento faceva l'ambasciatore a Tripoli, secondo i quali c'era stata una certa sollecitudine da parte del governo libico alla restituzione del relitto e del cadavere.

In ogni caso non credo che ci sia una prassi sugli aerei che cadono.

MACIS. Lei come capo di Stato Maggiore dell'epoca non è in grado...

TORRISI. Non si tratta di essere in grado, ma ciò non rientrava nelle competenze.

MACIS. Se si trova un aereo di un paese potenzialmente ostile o di interesse?

TORRISI. Intervengono i servizi segreti, indubbiamente quelli dell'Aeronautica per controllare perchè questo aereo è arrivato sul territorio italiano. Poi scatta la questione operativa e bisogna vedere perchè un radar non l'aveva recepito, ma lo Stato Maggiore della difesa non prende una posizione di questo genere, ma raccoglie questi elementi e ne trae un giudizio finale.

MACIS. Non mi riferivo ad un ruolo dello Stato Maggiore della difesa, perchè anche a me pareva non esservi. Il problema che ho posto è semplicemente di una informazione: è stato detto che quel Mig 23 era un aereo di un certo interesse proprio sul piano tecnico. In questi casi - ricordando che stiamo parlando del 1980, con una situazione abbastanza difficile nelle relazioni internazionali - quale è la prassi?

TORRISI. La prassi è intanto quella di vedere qual è il rapporto con la nazione proprietaria dell'aereo; poi si vede di che tipo di aereo si tratta, se ha un particolare interesse per le sue apparecchiature, che possono interessare il paese in cui è caduto. Subito si fa una ricognizione di carattere tecnico e - stabilito tutto questo - se i rapporti con il paese che ha perso l'aereo sono tali da poter restituire il relitto, ciò avviene; altrimenti il relitto diventa una forma di proprietà dello Stato su cui è andato a cadere, anche per lo sfruttamento delle apparecchiature.

MACIS. Dalla vicenda dell'aereo libico mi pare di capire che i rapporti con la Libia erano buoni, quasi ottimi.

TORRISI. Ottimi no, ma buoni: facevano parte di quegli alti e bassi che c'erano sempre. Noi avevamo degli interessi in Libia e loro avevano degli interessi in Italia; pertanto una volta chiarite alcune cose, il relitto poteva essere restituito.

MACIS. Quando parla degli interessi libici in Italia si riferisce alla presenza nella Fiat?

TORRISI. Certo; c'era un rapporto che doveva essere portato avanti.

DE JULIO. Lei in sostanza dice che lo Stato Maggiore della difesa non è coinvolto.

TORRISI. Come no! Ho detto prima di aver preso tutti i provvedimenti necessari.

DE JULIO. Nel problema della restituzione.

TORRISI. Sono i servizi di informazione ad essere coinvolti.

PRESIDENTE. Lei ha avvertito una certa fretta che ci fu nella restituzione?

TORRISI. Certo.

PRESIDENTE. Si è domandato il perchè di questa fretta?

TORRISI. Era nella lettera stessa dell'ambasciatore, che diceva che c'era una certa fretta, che c'erano dei problemi, che noi avevamo degli interessi, che non c'erano più elementi di particolare interesse, che l'aereo era quello che era e quindi a questo punto.....

DE JULIO. Solo per puntualizzare: nelle riunioni presso il Ministero della Difesa sul problema della restituzione del relitto, partecipava anche lo Stato Maggiore della difesa?

TORRISI. Non il Capo di Stato Maggiore della difesa perchè non era un problema di particolare rilevanza.

DE JULIO. E allora com'è che partecipava anche personale dello Stato Maggiore difesa per dare o meno il nulla osta?

TORRISI. Il nulla osta era legato soprattutto ai servizi di informazione: era un fatto informativo, se aveva un interesse particolare.

DE JULIO. Era un po' un rito.

TORRISI. No, quanti aerei caduti abbiamo avuti? Speriamo di non averne altri.

ZAMBERLETTI. Volevo cogliere il consiglio che ci ha dato l'ammiraglio Torrissi e chiedere che tra ciò che acquisiamo, vi sia anche la situazione navale del giorno.

PRESIDENTE. L'abbiamo già chiesta.

ZAMBERLETTI. Ho letto stamattina a proposito di interrogazioni e di richieste, che si è chiesto se vi era nel Mediterraneo una sola portaerei americana e ho letto da qualche parte che vi sarebbe stata anche la Guadalcanal; l'ammiraglio sa che la Guadalcanal non è una portaerei, ma una portaelicotteri d'attacco.

DE JULIO. Non è solo una portaelicotteri.

ZAMBERLETTI. Porta solo elicotteri perchè la struttura della nave non consentiva, soprattutto nell'ottanta, l'appontaggio degli aerei.

TORRISI. Forse gli aerei a decollo verticale.

ZAMBERLETTI. Ma a quell'epoca non erano in servizio.

Con la situazione avremo anche questo e ciò ci consentirà di capire chi, ai fini della propria difesa aerea della nave, aveva con i radar di scoperta il controllo dello spazio. Questo è importante perchè i radar di scoperta non sono solo nelle disponibilità delle portaerei, ma anche delle varie unità della flotta.

La seconda domanda è più che altro una richiesta di precisazione. Lei ammiraglio, a una domanda dell'onorevole Cipriani che faceva riferimento ai rapporti con la Libia in quel periodo, ha risposto dicendo che i nostri rapporti sono sempre stati delicati e non vi era una situazione particolare. Vorrei invitarla su questo ad una precisazione.

In realtà tra la primavera e l'agosto del 1980 l'Italia negoziava con la Libia un trattato che coinvolgeva il nostro Paese - e lo coinvolge ancora - nella garanzia militare della neutralità di Malta. Si trattava obiettivamente di una grossa novità anche dal punto di vista della nostra politica del Mediterraneo ed era certamente il fatto che veniva letto dalle autorità libiche in chiave di una interferenza rispetto ad una politica di presenza abbastanza significativa - anche militare - della Libia sui territori di Malta. Questo è talmente vero che a proposito dell'incidente della Saipem di cui si è parlato, il problema che si trovò di fronte il governo maltese fu che le motovedette - che come è noto erano comandate da sottoufficiali libici - si rifiutavano di uscire in mare aperto per contrastare la minaccia libica. Direi che a seguito di quell'evento il presidente del consiglio Mintoff con un decreto decise la espulsione dalla sera alla mattina di tutti i consiglieri libici che inquadravano la guardia nazionale, la Marina e gli elicotteri a disposizione della difesa maltese. Non c'è dubbio che quello era un momento delicato dei nostri rapporti, non dal punto di vista esterno perchè sul piano del rapporto con l'opinione pubblica non vi era nessun fatto evidente, ma comunque vi era un certo tipo di tensione. Lei ricorderà che ad esempio la Francia che doveva associarsi a noi in questa garanzia - avendo già un contenzioso aperto - preferì all'ultimo momento ritirarsi lasciando sola l'Italia nella offerta della garanzia che in un primo tempo avrebbe dovuto essere europea e nordafricana.

Questo lo dico perchè, poichè stiamo disegnando lo scenario di quel periodo, non vorrei che si leggesse quel periodo come una fase di relazioni di normale difficoltà. Le difficili relazioni in quel periodo hanno avuto una valenza diversa. Lei sa ammiraglio che io telefonai quando una certa copertura, in attesa della ratifica definitiva del Parlamento, ci veniva chiesta a fronte delle decisioni di espulsione da Malta dei libici.

TORRISI. Abbiamo fatto insieme molte cose con il ministro Zamberletti, soprattutto riguardo la questione di Malta di cui credo non sono stati valutati i risultati positivi non dico per avere Malta a nostra

disposizione, ma quanto a proposito di avere Malta con una presenza sicuramente non amica nel suo interno.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Le farò una domanda che può sembrare ingenua ma sto cercando di capire. Quando avvengono le esercitazioni a Perdasdefogu contro chi si spara?

TORRISI. Contro un radio bersaglio controllato da Perdasdefogu.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha detto incidentalmente che quel tipo di aereo bersaglio, la cui parte fu ripescata successivamente all'incidente di Ustica, era un bersaglio che non veniva più utilizzato dal gennaio di quell'anno. Lei sa che esiste una perizia che dice che era rimasto in mare pochissimo tempo perchè non presentava tracce di corrosione. A cosa imputare questa discordanza?

TORRISI. Innanzitutto voglio dire che si trattava di un bersaglio prodotto dalla ditta Meteor che serviva per le prove di missile che faceva una certa società di cui non ricordo esattamente il nome perchè non ero interessato al problema, società che smise di fare questi lanci nel gennaio 1980. Si trattava di un bersaglio diverso da quello che utilizziamo quando facciamo i lanci di addestramento dei nostri missili.

PRESIDENTE. Che utilizzavate?

TORRISI. Per quanto riguarda lo stato di conservazione dell'aereo bersaglio, ho avuto specifiche informazioni che veniva utilizzata una particolare vernice in grado di resistere in mare anche per un lungo periodo di tempo. Quindi le probabilità (parlo sempre di probabilità perchè nessuno ne sa più di tanto) che si trattasse dello stesso aereo bersaglio lanciato dalla famosa società e che poi fu trasportato dalla corrente fino allo stretto di Messina, è possibile perchè abbiamo ripescato molte cose a causa della corrente.

CIPRIANI. Nella perizia si parla di due bersagli. Uno è quello che lei ha ricordato; ce n'è poi un altro, un aereo bersaglio della Bercraft modello base serie 1019, con designazione militare USA AQN 37A, che fu pescato il 2 agosto 1980 vicino la spiaggia di Baia Domizia.

Questo secondo bersaglio fu fatto analizzare dai laboratori dell'Alfasud e la perizia dice che da una parte vi è una dichiarazione per cui nel gennaio 1980 non furono più fatte esercitazioni; però, d'altro canto la perizia tecnica non ha saputo dimostrare come mai, essendo stato immerso per 7 mesi in mare, non presenti nessun segno di deposito o di corrosione del materiale. Quindi è lasciata aperta la questione. Comunque i radio bersagli recuperati sono 2.

TORRISI. Lo sapevo, però che vi siano delle vernici - e lo dico come marinaio - adoperate anche per gli scafi delle navi che riescono a mantenere lo scafo è cosa certa ed esistono da parecchi anni, per cui è probabile che un corpo ferroso immerso nell'acqua si sia mantenuto

fresco senza queste appendici: chi è proprietario di barche sa che esistono queste particolari vernici.

TOTH. Volevo chiederle se esiste una possibilità di un missile mare-aria (dato che questa ipotesi è stata sollevata) capace di raggiungere la quota alla quale si trovava il DC9, cioè 9000 piedi e, nel caso esista, che tipo di unità è necessario per lanciarlo?

TORRISI. Esiste perchè altrimenti non avrebbero senso navi armate in questo modo, però per lanciare un missile del genere ci vuole una nave che sia tra le quattro e le cinquemila tonnellate; non può essere lanciato da una barca. Parlo delle navi che portano certi missili.

È vero che vi possono essere adattamenti particolari, però il discorso è di avere una nave di una certa consistenza per la dimensione dei depositi di questi missili pesanti, per le apparecchiature elettroniche necessarie per seguirli. Tutto questo comporta navi del genere, tanto è vero che noi - che pur volevamo ridurre la spesa - per i nuovi incrociatori contraerei siamo finiti per arrivare intorno alle 5000 tonnellate.

TOTH. Il nostro tipo di difesa aeronavale è in grado di individuare qualsiasi unità di quel tonnellaggio circolante nei mari adiacenti l'Italia?

TORRISI. Certamente.

TOTH. Non potrebbe sfuggire al controllo?

TORRISI. In tempo di pace può sfuggire al controllo, dovremmo fare un pattugliamento straordinario, però c'è una certa attenzione soprattutto nei riguardi delle navi di certi paesi per cercarne la posizione. Per fortuna ormai la guerra fredda è finita.

PRESIDENTE. La ringrazio per il contributo che ci ha dato.

TORRISI. Io ringrazio voi per come sono stato accolto e mi dispiace se vi ho deluso a proposito di quello che potevo dire, però è la verità.

PRESIDENTE. L'inchiesta è difficile, lei ha contribuito ad avvicinarci alla verità se ce la faremo.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL GENERALE CESARE FAZZINO

Viene introdotto il generale Cesare Fazzino.

PRESIDENTE. La ringrazio, generale Fazzino, per avere accettato il nostro invito.

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.

Le faccio inoltre presente che, qualora alcuni degli argomenti nelle sue risposte siano coperti da segreto, potrà darmene avviso in modo che io, giudicandone l'opportunità, possa provvedere all'interruzione del circuito televisivo e quindi della seduta pubblica. Pertanto, lei ha la facoltà di chiedermelo. Prima di dare avvio alle domande, vorrei chiederle cortesemente di precisare quale era la sua posizione nel giugno 1980, specificando quali incarichi ricopriva, quelli che ha ricoperto in seguito e quelli attuali.

Successivamente, le rivolgerò alcune domande di chiarimento, in particolare su cosa era l'Itav; dopo di che procederemo all'audizione vera e propria.

Quali incarichi, dunque, ricopriva nel giugno 1980?

FAZZINO. Nel giugno 1980 ero ispettore delle telecomunicazioni e assistenza al volo dell'Aeronautica militare italiana e, nel contempo, ricoprivo anche l'incarico di commissario governativo presso il Ministero dei trasporti per la costituzione dell'Azienda per il controllo del traffico aereo generale, a seguito della smilitarizzazione dei servizi del controllo del traffico e delle informazioni aeronautiche, per il traffico aereo generale che gestivo proprio in quel periodo, a partire dai primi giorni del 1980, e che ho portato a termine nel gennaio 1981. Questo comportò l'organizzazione del commissariato, che poi divenne azienda, e il passaggio dallo *status* militare a quello civile di più di 36 aeroporti, oltre ai quattro centri di controllo del traffico aereo regionale. Dico questo per dare un'idea degli impegni che avevo in quel periodo.

Inoltre, come ispettore delle telecomunicazioni, avevo ovviamente anche la responsabilità del buon funzionamento, se così si può dire, dei quattro servizi di cui l'Itav si interessava, cioè del servizio di telecomunicazioni, del servizio di avvistamento e controllo e riporto per la difesa aerea, del servizio meteorologico nazionale, e attualmente di quello militare, ed il servizio di controllo del traffico aereo. La smilitarizzazione in quel periodo, a giugno, era avvenuta solo per nove aeroporti, tra cui anche quelli di Bologna e di Punta Raisi, luogo di destinazione del DC9.

Cosa faceva l'Itav in questi settori? L'Itav era ed è tuttora in questi settori un organo di Stato Maggiore specializzato, nel senso che, pur non impiegando direttamente gli enti di questi servizi, aveva la responsabilità di addestrarli, organizzarli, ammodernarli, stabilire le regole e le procedure del loro funzionamento, stabilire il tipo di organizzazione che doveva essere adottata, fare studi e ricerche su come potenziare ed ammodernare ciascuno di questi servizi; aveva anche a disposizione, o meglio esercitava il controllo operativo, su un certo numero di fondi

per i vari servizi, per realizzare appunto il loro ammodernamento e potenziamento. Ecco perchè dico che è un organo di Stato Maggiore specializzato.

Invece, l'impiego effettivo di queste unità - mi riferisco ai centri radar, alle postazioni meteorologiche - era affidato alla cosiddetta catena di comando e controllo operativo che, come probabilmente vi è stato detto, parte dal capo di Stato Maggiore, attraverso i comandi di regione, e poi gli enti di comando e controllo fino ad arrivare al livello di comando di aeroporto, comando di stormo, e così via. Ho detto questo per chiarire quale era la posizione di questo organismo centrale.

Per quanto riguarda organi di comando pieno che risalivano a me, vi erano praticamente quelli relativi all'addestramento del personale, che erano il centro tecnico addestrativo - adesso si chiama in maniera diversa - di Borgo Piave per la difesa aerea ed il centro tecnico addestrativo di Pratica di Mare per le telecomunicazioni e l'assistenza al volo.

Penso che questo quadro generale sia sufficiente. Comunque, se qualcuno vuole saperne di più sono a loro disposizione.

PRESIDENTE. Successivamente?

FAZZINO. Successivamente, a partire dal novembre 1981, assunsi il comando di tutte le scuole dell'Aeronautica militare, con sede a Guidonia. A partire dal luglio 1986, assunsi il comando della V forza aerea tattico alleata a Vicenza, comando che ho tenuto fino all'ottobre 1988. Poi venni a Roma e, dal primo dicembre 1988, sono in posizione ausiliaria.

PRESIDENTE. In questo momento, quindi, è in posizione ausiliaria?

FAZZINO. Sì, Signor Presidente.

PRESIDENTE. Signor generale, all'epoca l'Itav aveva - come lei ci ha detto - delle ripartizioni territoriali: Ciampino dipendeva dalla seconda zona Itav.

Mi scuserà la domanda, ma l'Itav come era organizzata dal punto di vista territoriale? In alcune carte si dice che, nella notte dell'incidente, il responsabile Itav presso Ciampino era il tenente colonnello De Falco.

L'Itav dipende tuttora dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica come uno dei reparti alle dirette dipendenze?

FAZZINO. Ho premesso che dipende dal Capo di Stato Maggiore.

PRESIDENTE. Era così anche allora?

FAZZINO. Sì.

PRESIDENTE. Aveva delle ripartizioni territoriali?

FAZZINO. No, naturalmente aveva giurisdizione tecnica e addestrativa nel senso che ho detto prima: stabiliva le procedure che dovevano essere seguite nell'impiego delle apparecchiature; organizzava gli spazi aerei e stabiliva come dovessero essere impiegati; si preoccupava di ammodernare e fare la pianificazione e la programmazione degli interventi necessari per quanto riguarda le apparecchiature e i siti; controllava che i programmi di ammodernamento e potenziamento venissero portati a termine e quindi uno degli uffici dell'Itav era il *project manager* di tutti questi programmi. Non le dico che lavoraccio: in Italia, coordinare gli enti per realizzare qualcosa nel mondo militare è lo stesso che fuori.

L'Itav è un organo centrale che non impiegava direttamente questi enti perchè per questi c'è la catena di comando e controllo operativo che fa capo al capo di Stato Maggiore, ai comandi di regione e poi ai comandi di aeroporto o aerodromo.

La Riv era una regione informazione e volo che, naturalmente per l'impiego, dipendeva dal comando della seconda regione aerea. Per quanto riguarda il personale addetto a operare nell'ambito della Riv nel campo delle telecomunicazioni, della meteorologia, dell'assistenza al volo e quindi del controllo del traffico e delle informazioni aeronautiche, le direttive che dovevano seguire per fare questo tipo di lavoro erano emanate da noi e il controllo sulla loro capacità professionale a compiere queste operazioni era fatto da noi, ma non l'impiego giorno per giorno.

PRESIDENTE. Le rivolgerò due serie di domande. Quando abbiamo parlato con varie personalità che sono venute davanti a questa Commissione, a un certo punto ci siamo visti assegnare delle documentazioni con delle tracce di aerei che nella serata dell'incidente di Ustica erano nei dintorni e abbiamo avuto un elenco di 46 tracce. Quando abbiamo cercato di individuare questi aerei ci hanno detto che avrebbero dovuto avere i piani di volo. Allora abbiamo chiesto chi poteva avere ancora in deposito i piani di volo perchè ancora oggi la identificazione delle tracce per noi, credo anche per altri, non è stata ancora completata nella sua interezza.

Abbiamo chiesto chi poteva darci i piani di volo e alcuni dei personaggi che abbiamo interrogato hanno detto Civilavia. Dopo di che abbiamo scritto una lettera al Ministro della difesa per avere da Civilavia i piani di volo, se era possibile. Il Ministro della difesa ha mandato delle lettere, di cui abbiamo il testo, e due volte Civilavia ha risposto chiedendo come mai ci rivolgevamo a loro quando i piani di volo li deve avere l'Itav. La stessa comunicazione Civilavia l'ha fornita all'Itav che a sua volta aveva scritto una lettera. L'ingegner Quaranta risponde all'Itav come mai chiedono questi piani di volo a Civilavia quando li deve avere l'Itav stessa.

Ci è stata mandata una relazione in cui si dice che Civilavia ha una competenza amministrativa sulla classificazione e sull'ammissibilità degli aerei nel circuito nazionale, cioè deve valutare l'idoneità, l'autorizzazione amministrativa di un apparecchio, mentre i piani di volo, - c'è una procedura che posso anche leggere -, dai vari aeroporti di partenza vengono comunicati di volta in volta ed è l'Itav che ha il

controllo di questi trasferimenti di aerei da tutti gli aeroporti di partenza ai vari aeroporti con il passaggio dei piani di volo.

Civilavia risponde che è l'Itav che ha il possesso e il controllo dei piani di volo. Salvo la lettura, se lo ritiene necessario, le domando se è così.

TEODORI. Perché non chiede direttamente chi ha questi piani di volo?

PRESIDENTE. Ovviamente mi avvicinavo a questo, ma mi interessava anche l'aspetto teorico perché c'è stata questa strana confusione di competenza. Abbiamo interesse anche a sapere perché in alto esiste questa confusione. Perderemo dieci minuti in più, ma mi consenta di farlo.

FAZZINO. A quell'epoca la responsabilità di trattare tutta questa materia relativa ai piani di volo non era di Civilavia ma dell'Aeronautica militare. Ripeto che il processo di smilitarizzazione di questo servizio non era completato, era appena iniziato e lo gestivo proprio io. Questo lo fecero proprio per evitare soluzioni di continuità in modo che il passaggio dall'amministrazione militare a quella civile fosse senza traumi e senza scosse. Di questo mi preoccupavo come ispettore e come commissario.

TEODORI. Praticamente rivestiva due figure.

FAZZINO. Sì, anche se lavoravo 18 ore al giorno.

Nel caso specifico dei piani di volo non è che l'Itav abbia materialmente i piani di volo, non li ha mai avuti. Questi vengono originati presso un aerodromo qualsiasi da dove parte il velivolo, vengono poi inviati non come documento, ma i dati, una volta che comincia il volo, vengono trasmessi generalmente per telescrivente o per telefono a tutti gli enti di controllo del traffico che man mano verranno interessati durante lo svolgimento di questo volo.

In realtà non tutti gli aeroporti sono interessati. L'aeroporto di partenza riceve il piano di volo e lo trasmette agli enti che dal piano di volo risulta che saranno interessati a controllarlo, e sono enti di controllo regionale. Supponiamo: nel caso specifico di Ustica il piano di volo è originato a Bologna, c'è il centro di controllo regionale di Monte Venda, perché ricade sotto la sua giurisdizione; poi c'è il centro di controllo regionale di Roma e poi, naturalmente, per l'aeroporto di destinazione, l'ente di controllo di aerodromo e di avvicinamento di Palermo Punta Raisi; poi gli eventuali aeroporti richiesti dal pilota come «alternati». Supponiamo che all'ultimo momento l'aeroporto di arrivo sia inagibile per un motivo qualsiasi; il pilota deve pianificare come minimo uno, meglio due aeroporti «alternati».

Allora, partono questi messaggi, che vengono ricevuti dagli enti di cui parlavo, che non sono poi tanti: come ho detto, sono due nel caso di un volo intercontinentale. Si tratta di controlli regionali del traffico aereo generale. Quando il volo è iniziato, il velivolo passa attraverso il controllo di questi vari enti, ciascuno dei quali ha un operatore

destinato ad un settore determinato. Il velivolo si mette in contratto con lui, che già lo aspetta perchè ha la sua striscia del progresso volo, che è un cartoncino nel quale sono annotati tutti i dati inerenti a quel volo. Esempio: il volo è partito alle ore *tot*, deve entrare nella Tma di Roma, si chiama AZ..., a livello *tot*. Attraverso le comunicazioni dirette tra ente ed ente, i dati vengono trasmessi anche dall'ente che lo controllava precedentemente. Altro esempio: Roma controllo, sta per arrivare su Firenze fra un minuto il velivolo *tot*, codice *trasponder tot*, a livello *tot*, destinato a *tot*. L'operatore ha già le sue striscie che riguardano tutti i voli previsti; egli aggiorna eventualmente gli orari di inizio della sua presa di controllo, a partire da una posizione a terra ben precisa oppure da una posizione radar comunicata da altro ente, e lo assume sotto il proprio controllo. Naturalmente se ha il radar, lo fa attraverso questo controllo, altrimenti con il controllo procedurale. Penso che non sia il caso di chiarire anche questo.

Nel caso specifico, le striscie progresso volo per il DC9 di Ustica le aveva soltanto l'ente di Milano, adesso spostato a Padova. Bologna era l'aeroporto di partenza e non ha fatto le striscie. Quindi le striscie erano all'Acc di Padova e all'Acc di Roma. Queste striscie, una volta che non servono più, finito il volo, vengono accantonate e normalmente conservate per 90 giorni. Siccome sono segnati i tempi di presa di contatto di qualsiasi aereo controllato da quell'operatore di un determinato settore, a quell'ora il radar di Marsala ha registrato quella tale traccia, di cui però non sappiamo nè il nominativo nè il tipo di velivolo, ma soltanto che si trattava di una traccia amica. Oggi però vogliamo sapere a cosa corrisponde. Avendo quelle striscie sarebbe facilissimo, correlando sulla striscia stessa il nominativo, il tempo e naturalmente la posizione, anche per stabilire se si trattasse di un aereo civile o militare. Quindi con le striscie si può risalire al nominativo, cioè ad identificare una traccia della difesa aerea, ma l'istituto non ha questo compito. Quando si tratta di una traccia amica tutto il resto non interessa; però può anche farlo, avendo a disposizione le striscie.

Mi pare che la Commissione Luzzatti non ritenne indispensabile per l'inchiesta tale operazione. Io non so se a suo tempo quella Commissione acquisì le striscie oppure no; a me non risulta, ma io non mi sono interessato di cosa chiedesse la Commissione Luzzatti. Ho avuto dei messaggi che richiedevano all'Itav di andare presso questi enti e di richiedere tutto quello che serviva: naturalmente io ho risposto che si poteva andare a prendere tutto ciò che si voleva, ma non so se lo abbia fatto oppure no. Mi risulta comunque che la Commissione non abbia preso quelle striscie ed allora immagino che esse dopo 90 giorni abbiano seguito la sorte di tutte le altre striscie, cioè siano state distrutte.

Ci si chiede: come si fa a ricostruire la situazione oggi, non avendo a disposizione le striscie? In effetti, esse non servono per vedere una situazione aerea o servono molto relativamente. Ciò che è essenziale sono le registrazioni dei radar, quindi queste tracce, le comunicazioni terra-bordo-terra tra i velivoli e l'ente di controllo del traffico e, nel caso specifico, per una traccia classificata amica dalla difesa aerea e senz'altro riferimento che l'indicazione «*friendly*», le comunicazioni terra-terra tra l'operatore della difesa aerea e l'addetto all'identifica-

zione aeromobile del centro di controllo. Questi documenti esistono e sono a disposizione della Magistratura.

ZAMBERLETTI. Quindi la Magistratura potrebbe sapere nome e cognome di tutti gli aerei?

FAZZINO. La Magistratura forse no, ma potrebbe rivolgersi a degli specialisti e fare le correlazioni.

PRESIDENTE. Vorrei farle una domanda. Teoricamente, i velivoli civili e quelli militari in un dato giorno, in una data ora o in un gruppo di ore sono sotto controllo attraverso questa progressione delle striscie, che rimangono depositate per 90 giorni.

FAZZINO. Preciso che questo riguarda solo i velivoli civili e militari che hanno fatto un piano di volo come traffico aereo generale.

PRESIDENTE. Allora le domando: cosa può rimanere teoricamente fuori dai piani di volo che invece viene registrato dai radar?

FAZZINO. Possono rimanere fuori dai piani di volo del controllo del traffico aereo generale i velivoli militari che partono su allarme. Quando una coppia di intercettori parte su allarme, l'ordine viene dato cinque minuti prima: io ho fatto questo mestiere per ben 15 anni, sono stato intercettatore notturno e in ogni tempo, anche sugli F104, e quindi conosco bene queste cose. Si parte nell'arco di 5 minuti, ma se si è a bordo dell'aeroplano si parte anche in due minuti. Questi voli non vengono naturalmente preceduti da un piano di volo, ma sono assunti sotto il controllo positivo radar diretto di un ente della difesa aerea. Il coordinamento dell'ente di controllo della difesa aerea e gli enti di controllo del traffico aereo generale responsabili della zona avviene in tempo reale.

ZAMBERLETTI. Quindi c'è sempre la registrazione del colloquio?

FAZZINO. Certo.

PRESIDENTE. Rimanendo fermo che ci sono le registrazioni radar e le comunicazioni sulla situazione generale, adesso le vorrei chiedere cosa può rimanere fuori da un controllo delle striscie. Ieri l'ammiraglio Porta ci ha detto che per certi voli di personalità i piani di volo sono anche - adopero io questa dizione, forse impropria - falsificati, nel senso che si danno dei piani di volo civetta per imbrogliare le carte. Allora io domando se questi voli, che presentano una simulazione del percorso per impedire eventuali intercettazioni, sono intercettati e seguiti.

FAZZINO. A me non è mai capitato e non ho esperienza in merito, ma penso che questi piani di volo civetta vengono presentati come quelli normali (che sono presentati almeno un'ora e mezza prima, se si tratta di voli intercontinentali, o almeno un'ora prima negli altri casi)

ma possono essere presentati anche alcuni giorni prima e cancellati all'ultimo minuto.

LIPARI. I cosiddetti piani di volo civetta?

FAZZINO. Non lo sono. Immagino che siano redatti facendo un percorso strano, cancellati all'ultimo momento e presentati nel piano di volo effettivo mezz'ora prima. Non ho altra spiegazione.

TEODORI. Non le è mai capitato? Non ha esperienza diretta?

FAZZINO. No. Io volavo sui caccia. Può essere capitato a qualche centro di controllo di dover lavorare su un piano di volo che poi viene cancellato all'ultimo momento.

PRESIDENTE. Allora, delineata la situazione teorica, stringiamo adesso un po' il campo alla situazione della sera dell'incidente.

Noi abbiamo ricevuto, come le ho detto, 46 tracce di aerei in parte già classificati ed individuati e in parte, anche se classificati *friendly*, non identificati come nazionalità o tipo di aereo, in parte senza neanche la classifica generale. A distanza di 9 anni cosa possiamo identificare ancora di queste 46 tracce? Forse nei 90 giorni successivi, mettendo insieme le strisce depositate, le comunicazioni terra-bordo-terra e le tracce radar una inchiesta immediata avrebbe potuto comprendere la situazione reale. A distanza di 9 anni è possibile, a suo giudizio, arrivare ad una identificazione certa di queste tracce sulla base di documenti di archivio?

FAZZINO. Sì, purchè vengano soddisfatti alcuni requisiti. Il primo è che questo velivolo si sia messo in contatto radio con l'ente di controllo del quale abbiamo le registrazioni. Se non è stato in contatto radio, può essere stato rilevato come amico, *friendly* dall'ente di difesa aerea, perchè magari quest'ultimo ha avuto soltanto una risposta nel *trasponder* «IFF SIF *friendly*» e quindi non si è più preoccupato. Per identificarlo e dichiararlo *friendly* l'ente della difesa non si rivolge certo al controllore del traffico aereo di Roma e non so se avvengano casi del genere. Se invece il velivolo non aveva il *trasponder* e non era neanche in contatto con l'ente di controllo del traffico e questo, non avendo il contatto, non aveva neanche la striscia di progresso può essere stato visto e catalogato dal radar, ma questo non avendo il *trasponder* nè avendo potuto correlarlo ad un piano di volo non lo ha certo qualificato *friendly*: l'avrà indicato con un'altra sigla che mi sembra sia, qualora il velivolo non provenga da una direzione ostile, *unknown*. Se proveniva da una direzione ostile, sarebbe stato classificato *x-ray* e sarebbe stato intercettato dai nostri intercettori.

Per tutti gli altri si può identificare il velivolo. Infatti la difesa aerea, quando vede una traccia e non sa da dove viene, agisce con il sistema di interrogazione elettronica; se non ha risposta positiva la correla con i piani di volo che ha a disposizione e con le *diplomatic clearances* ammesso che sia un velivolo straniero. Tutti questi dati spesso non sono disponibili presso gli enti, a volte perchè le autorizzazioni diplomatiche

arrivano in ritardo. Da quando è avvenuta la smilitarizzazione succede a volte che queste autorizzazioni vengono conservate dai centri di controllo che non li danno agli enti di difesa: ma sono piccoli problemi che vengono corretti quasi subito.

Se non si verificano queste condizioni, quindi, non è possibile stabilire oggi di chi si trattasse, però per tutti gli altri casi questo è possibile. Se l'aereo era sottoposto al centro di controllo di Roma, se quindi volava entro l'area di controllo, se ci sono le comunicazioni terra-bordo-terra, correlare nel tempo questi collegamenti con l'avvistamento del radar della difesa aerea è possibile. Non solo, ma è necessario anche sentire e correlare nel tempo le comunicazioni punto-punto tra il centro di controllo della difesa aerea e quello del traffico aereo generale: così è possibile sapere chi fosse.

PRESIDENTE. Lei è mai stato interrogato dal magistrato su questi argomenti?

FAZZINO. No.

PRESIDENTE. Quindi nessuno ha chiesto a lei, che era il responsabile dell'Itav simili notizie?

FAZZINO. No.

PRESIDENTE. Allora, servendoci noi ora della sua competenza vogliamo sapere: se tra queste 46 tracce volessimo identificarne 4 o 5 perchè ci sembrano più interessanti, cosa ci suggerirebbe di fare per vedere se ancora oggi è possibile identificare alcune di queste tracce?

FAZZINO. Andrei alla Riv di Roma a Ciampino con le registrazioni delle comunicazioni terra-bordo-terra nell'arco di tempo interessato. Andrei anche con le registrazioni punto-punto sempre nell'arco di tempo interessato, intercorse tra gli enti della difesa aerea e quelli di controllo del traffico. Infine provvederei a correlare queste comunicazioni tra operatori e fra piloti ed operatori a terra, per trovare chi era questo tizio, con nome e cognome.

LIPARI. Sempre nel rispetto delle condizioni predette. Quindi se ci fosse stato un soggetto che si intrometteva arbitrariamente...

ZAMBERLETTI. Quello lo identifichi per esclusione.

LIPARI. Questo apre un altro problema.

PRESIDENTE. Noi siamo stati interessati ad una traccia che, provenendo dal sud, si è immessa nella Ambra 13 e avrebbe dovuto quasi incrociare con l'aereo dell'Itavia per poi entrare nella aerovia Ambra 1 per andare verso la Corsica e Tolone. Questo aereo è stato classificato *friendly*, però non conosciamo altro.

FAZZINO. Sicuramente si è messo in contatto con il controllo di Roma.

PRESIDENTE. Però lei mi dice che le striscie non esistono più.

FAZZINO. Non mi risulta. Del resto non è che allora seguissi in particolare cosa succedeva alle strisce. Le strisce potrebbero essere utili, se le avessimo a disposizione, però a quel tempo nessuno ce le chiese, neanche la commissione Luzzatti. Penso che tutta questa documentazione cartacea sia stata mantenuta anche più dei 90 giorni, ma quando nel 1982 si concluse l'inchiesta della commissione Luzzatti, non c'era più alcun motivo per tenerla. Quindi trovarla oggi mi sembra arduo.

Comunque non è necessario avere le strisce per ricostruire il fatto, perchè da quanto mi ha detto lei è un velivolo che ha attraversato lo spazio aereo controllato dall'Acc di Roma. Provenendo dal Sud è stato sicuramente correlato dalla difesa aerea con un piano di volo o con una *diplomatic clearance* se veniva da uno stato straniero. È stato identificato come *friendly*: oggi per capire chi era è sufficiente avere le registrazioni terra-bordo-terra nelle quali ci sono le comunicazioni tra questo velivolo che ha dovuto dire chi era, da dove veniva, dove andava e che quota manteneva ed il centro di controllo.

TEODORI. Queste registrazioni sono archiviate su nastro?

FAZZINO. Sì, le ha il magistrato.

PRESIDENTE. Da quello che mi risulta il magistrato li sta facendo decodificare e ha nominato due esperti per la decodificazione.

TEODORI. Si è svegliato presto!

PRESIDENTE. Generale, la ringrazio per questa parte.

CIPRIANI. I centri di ascolto potrebbero essere utili?

FAZZINO. Quali centri di ascolto?

CIPRIANI. Quelli del Sios.

FAZZINO. No, perchè hanno dei compiti diversi; Borgo Piave non è un centro di ascolto. A quell'epoca dipendeva da me ed è un centro tecnico addestrativo per gli enti della difesa aerea dove si insegna come utilizzare le apparecchiature.

I centri di ascolto hanno un compito totalmente diverso. Il nostro sistema informativo di Forza armata - qui ne parlo più come comandante della quinta Atav che come direttore delle telecomunicazioni - qualsiasi forza armata ha bisogno di sapere cosa succede nell'area che gli interessa dal punto di vista operativo militare. I nostri centri di ascolto sono di ricognizione elettronica proiettata in territorio avversario.

Quando facevo il pilota di ricognitori elettronici dell'altra parte ne ho intercettati tre ma non gli ho mai sparato addosso, perchè me l'hanno proibito e non perchè non potessi farlo: da noi esiste addirittura una procedura stringente e prima di essere autorizzati a fare fuoco - ancorchè intimidatorio per costringere ad atterrare - ci devono quasi sparare addosso. Deve morire uno dei nostri prima che noi possiamo rispondere.

Questo lo so per esperienza personale perchè una sera ho seguito un velivolo col mio intercettore con i quattro cannoni da venti e due missili all'infrarosso, da Venezia fino al confine con la Jugoslavia, in attesa di comunicazioni da parte dell'autorità, che a quell'epoca risaliva fino a Parigi. L'aereo infatti non aveva seguito le mie istruzioni con cui gli avevo imposto di seguirmi; dopo di che il manuale prescrive di sparare una raffica sul muso - non ancora addosso - e se non mi avesse seguito ritornare e sparargli addosso, cosa che non ho fatto.

PRESIDENTE. Signor generale, dalla commissione Luzzatti ci viene un documento sul traffico su Ponza dalle ore 16 «zulu» alle ore 20 «zulu». Questo documento riporta una serie di dati e dice che: «I dati sopra riportati sono desunti dalle strisce di progresso volo». A suo avviso possono essere le strisce di quella sera?

(Il Presidente mostra il documento al generale Fazzino).

FAZZINO. Tra le ore 16 e 46 «zulu» e le 20 e 30 «zulu». Traffico su Ponza. Sì, possono essere le strisce di quella sera.

PRESIDENTE. Quindi la commissione Luzzatti e la Magistratura hanno le strisce di quel giorno e le hanno desunte da qui.

FAZZINO. Penso di sì. Se le hanno desunte dalle strisce le avevano.

PRESIDENTE. Quindi con un po' di ricerca si potrebbe domandare se ci sono le strisce, fare quelle operazioni che lei ha suggerito e con il complesso di questi provvedimenti dovremmo identificare il quadro.

FAZZINO. Sempre che i velivoli siano passati sotto controllo.

BOSCO. Presidente, il documento che lei ha mostrato al generale dovrebbe essere presso la commissione Luzzatti.

PRESIDENTE. Sì; ho detto che queste strisce dovrebbero essere a disposizione della Luzzatti e della Magistratura.

FAZZINO. Il documento lo dice chiaramente: i dati sopra riportati sono stati desunti dalle strisce progresso volo.

PRESIDENTE. Il dottor Luzzatti dice di non aver mai avuto queste strisce, o non ricorda di averle mai avute e pertanto farà un controllo per dirci se le ha effettivamente avute a disposizione.

LIPARI. In caso negativo da dove sarebbero saltate fuori?

PRESIDENTE. Dalla Luzzatti; dobbiamo cercare di controllare le carte che saltano fuori.

LIPARI. Allora non hanno letto tutto ciò che hanno avuto a disposizione.

FAZZINO. Questi velivoli non sono corredati dalla etichetta che l'ente della difesa aerea ha dato loro.

PRESIDENTE. Ho domandato al generale se dall'insieme delle strisce eventualmente rintracciabili e dall'insieme delle domande su terra-bordo-terra ed eventualmente da altri dati, anche a distanza di nove anni possiamo riuscire ad identificare alcune tracce significative. È questo che ho domandato e su cui il generale ha risposto.

Rivolgo un'altra domanda. La sera dell'incidente, presso il centro di Ciampino, le carte dicono che furono rivisti i nastri dagli operatori che erano sul posto, per vedere cosa era successo; si è detto anche per determinare il punto d'impatto dell'aereo, e questo è legittimo. Nei giorni seguenti il responsabile Itav del centro di Ciampino, fu un po' il coordinatore, tanto che successivamente la guardia di Finanza e Carabinieri per conto del giudice Santacroce vanno a chiedere i nastri e i documenti al colonnello Fiorito, che era il rappresentante Itav della zona.

Ci vuole spiegare la funzione di questo colonnello e del comando del colonnello inserito nell'aeroporto di Ciampino, che allora aveva anche la possibilità di raggruppare i nastri e di concederli all'autorità giudiziaria? Era la vera e propria autorità di Ciampino?

FAZZINO. Ripeto che i rapporti tra l'Ispettorato e l'Ente di controllo del traffico sono di carattere tecnico operativo, un termine un po' difficile da spiegare. Ho già detto che tanto operativo non lo è.

Però siccome nel caso specifico erano coinvolte due Regioni aeree (la terza Regione aveva sotto il proprio comando e controllo gli enti che fanno capo a Punta Raisi e i radar della difesa; la seconda Regione aveva sotto comando la rete di Ciampino che è un suo ente dal punto di vista militare, disciplinare e del personale) allora per coordinare meglio interviene l'organo tecnico centrale che nel caso specifico è l'Itav - tanto più che si trattava di una competenza specifica anche dal punto di vista tecnico - per accentrare tutti i dati necessari all'inchiesta per darli all'autorità inquirente.

È una scelta fatta naturalmente dallo Stato Maggiore, perchè lo Stato Maggiore poteva farlo benissimo nel suo ambito, ma ha preferito delegarlo all'Ispettorato delle telecomunicazioni. Quindi, il compito dell'Itav in quel periodo è stato quello di fare da tramite e di raccogliere per rendere disponibile alla Magistratura il materiale di cui la Magistratura avesse avuto bisogno, o che comunque avesse chiesto a prescindere da qualsiasi altro motivo.

Ed è questo quello che ha fatto: una volta superata la fase di incertezza dovuta al fatto di non sapere a chi doveva essere consegnato

questo materiale, perchè c'era un sostituto procuratore della repubblica di Palermo, il dottor Guarino, che all'inizio sembrava fosse il titolare dell'inchiesta; se questo fosse avvenuto tutto si sarebbe risolto accentrando il materiale presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Nel corso dei giorni siamo venuti a conoscenza che c'era un ordine di sequestro da parte di un altro magistrato, il dottor Santacroce, e allora tutto il materiale è stato consegnato dal colonnello Fiorito a Roma, tranne i nastri di Marsala, mi pare il 22 luglio; il materiale fu consegnato alla Guardia di Finanza.

Nel passato se si trattava di un incidente che coinvolgeva più enti territoriali il coordinamento veniva fatto dal centro, dall'Itav e non tanto per la competenza tecnica quanto anche per un fatto fisico, perchè sapevamo cosa dovevamo farci dare dagli enti di controllo sia militari sia della difesa aerea. In questo caso di incidente aereo (purtroppo l'Aeronautica ne ha tanti ogni anno) le procedure presso gli aeroporti e gli enti del traffico sono standardizzate, si bloccano subito e vengono subito sigillati tutti i nastri relativi alle comunicazioni terra-bordo-terra, sia i nastri relativi alle comunicazioni punto-punto tra enti diversi.

LIPARI. Quando si bloccano?

FAZZINO. Immediatamente. Il comandante di Marsala immediatamente ancorchè in licenza, ordinò di sigillare i nastri delle comunicazioni punto-punto fra l'ente difesa e l'ente di controllo traffico e tutti i nastri che registravano l'evento.

CIPRIANI. Sono stati sigillati tre giorni dopo, non subito.

FAZZINO. Appena vi è stata l'informazione.

PRESIDENTE. Lei sta sollevando un problema fondamentale, io mi accingevo a farle una domanda in questo senso. Prima che i nastri e le altre documentazioni passassero, attraverso la Guardia di finanza, al giudice (e io le posso dire anche la data relativamente al passaggio dei nastri di Ciampino, avvenuto 26 giorni dopo l'incidente e relativamente a quelli di Marsala il cui passaggio è avvenuto 99 giorni dopo l'incidente) cosa succede normalmente in caso di incidente aereo? Ho giudicato legittimo che siano stati guardati subito i nastri a Ciampino per vedere cosa era successo e mi sono anzi meravigliato che si sollevassero problemi a proposito di queste letture. Però, siccome mi sono anche informato sulla legislazione, voglio andare oltre anche perchè la nostra Commissione ha come compito quello di suggerire, quando faremo il nostro rapporto al Parlamento, se da questo incidente aereo si possono trarre insegnamenti per proporre modifiche legislative in materia di procedure che riguardano il modo di affrontare gli incidenti aerei da parte delle commissioni di inchiesta tecnica.

In certe legislazioni straniere si dice che nell'immediatezza dell'incidente il primo obbligo è quello di sigillare gli atti per la conservazione immediata di queste cose. Le domando: cosa è stato sigillato a Ciampino nella sede di competenza dell'Itav, nella sede della difesa del

traffico civile? Non posso certo rivolgerle questa domanda per quanto riguarda Marsala e per quanto riguarda altre sedi. Lei ha detto che sono stati sigillati: quando, in che data e che cosa è stato sigillato?

FAZZINO. Se ricordo bene c'è anche una normativa Icao in argomento; comunque c'è una normativa dello Stato Maggiore che prescrive determinate cose che certo non posso ricordare con esattezza ma che prescrivono che entro un arco di tempo, non superiore alle 24 ore, determinate cose devono essere fatte, ad esempio mettere da parte certe cose. Lo so per certo perchè come comandante di base aerea ho avuto a che fare con questa normativa a proposito di incidenti che coinvolgevano i nostri piloti e quindi ho dovuto seguire questa normativa. Sicuramente vanno messe da parte le registrazioni relative alle comunicazioni terra-bordo-terra; sicuramente vanno messe da parte le registrazioni delle comunicazioni punto-punto fra enti di controllo; sicuramente le registrazioni radar dei plottaggi entro 24 ore. Perchè entro 24 ore e non immediatamente? Perchè bisogna dare il tempo al personale locale e al comandante di visionare subito quel che è successo e dargli il tempo di risentire le registrazioni, fare i tabulati. Può infatti darsi che vi siano notizie che richiedano certi approfondimenti: nel caso ad esempio della caduta di un aereo in mare, è necessario vedere subito cosa è registrato per individuare dal tabulato esattamente l'ultima traccia rilevata e l'istante esatto in cui il pilota ha smesso di parlare perchè solo così si è in grado di definire dove andarlo a cercare.

PRESIDENTE. Comunque tutto ciò deve avvenire in un arco ristretto di tempo, nel giro di 24 ore.

FAZZINO. Certo, ho usato l'espressione di porre sigilli, comunque tutte queste cose devono essere messe a disposizione, devono essere messe da parte.

PRESIDENTE. Ne va della sicurezza della conservazione. Quindi lei conferma che, oltre questa procedura Icao, che è una procedura internazionale, anche lo Stato Maggiore ha una normativa di conservazione dei dati?

FAZZINO. Esatto.

PRESIDENTE. Il Ministro dei Trasporti, parlando del problema, ha detto che poche ore dopo l'incidente il generale Rana, che allora era il capo del Registro aeronautico, gli fece presente di aver visto da registrazioni radar che il persorso dell'aereo Itavia era stato intersecato da un altro aereo. Come può aver visto nelle ore immediatamente seguenti il responsabile del Registro aeronautico un documento del genere, quando in questa Commissione il presidente Luzzatti ha detto che non aveva giuridicamente nessun titolo per leggere o avere a disposizione questo documento? Come è possibile che poche ore dopo l'incidente un estraneo alla conservazione dei documenti abbia potuto leggere questo atto? Lo ritiene possibile?

FAZZINO. No, non lo ritengo possibile, ma in Italia è possibile tutto. Comunque, non so niente a proposito di questa informazione data al Ministro dal generale Rana.

PRESIDENTE. I nastri di Ciampino sono stati duplicati; l'originale è andato alla Selenia, altre copie sono andate alla Douglas, altre all'Itavia. A lei cosa risulta?

FAZZINO. Non lo so, non so quante copie siano state fatte.

PRESIDENTE. Lei non sa se nel periodo pre-Magistratura siano usciti dei nastri da Ciampino?

FAZZINO. Non lo so.

PRESIDENTE. Nelle carte che abbiamo si dice che pochi giorni dopo l'incidente vi fu una riunione presso il Ministero dei Trasporti alla quale partecipò il generale Fazzino e il capo di Gabinetto del Ministro Formica. C'è stata questa riunione alla quale lei ha partecipato?

FAZZINO. Con il ministro Formica mi incontravo quasi tutti i giorni quindi può darsi benissimo che vi sia stata questa riunione.

PRESIDENTE. Io parlavo del capo di Gabinetto.

FAZZINO. Il capo di Gabinetto era sempre presente alle riunioni perchè si trattava di risolvere questioni quali quella della smilitarizzazione.

PRESIDENTE. In questi colloqui quasi giornalieri si parlava dell'incidente?

FAZZINO. Se ne è parlato a quanto ricordo con il ministro Formica, allora in carica da poco tempo. Io ho cominciato a lavorare al Ministero dei trasporti con il Ministro Preti; successivamente subentrò il ministro Formica e vi fu uno sconquasso perchè cambiò improvvisamente capo di Gabinetto e l'intero Gabinetto nel giro di 2 giorni.

Non sapevo più a chi rivolgermi. Comunque, continuavo a lavorare e naturalmente avevo dei problemi urgenti da risolvere: dovevo smilitarizzare migliaia di persone in tutta Italia, costruire un organo amministrativo, e come sostegno dovevo rivolgermi alle Ferrovie dello Stato per la parte amministrativa; avevo molti problemi che dovevo risolvere esclusivamente con l'appoggio del signor Ministro, che doveva spingere un pochino gli enti preposti a fornirmi il sostegno in tempi rapidi perchè la smilitarizzazione doveva avvenire nel giro di un anno.

PRESIDENTE. Ma nel caso particolare di Ustica?

FAZZINO. In questo caso, ricordo che il Ministro mi chiese cosa ne pensassi perchè nei primi giorni di quel periodo vi era una certa tendenza ad accreditare l'ipotesi del cedimento strutturale, ipotesi che

il Ministro verificò anche sotto l'aspetto del controllo delle strutture del velivolo. Questo era un velivolo in *leasing*, quindi non certificato in Italia dal nostro Rai, e il Ministro si adombrò un po' perchè questo non era certificato dal nostro organo nazionale di certificazione; volle sapere perchè non era certificato. I tecnici gli spiegarono - io stesso ero presente - che un aereo in *leasing*, anche se è certificato dalla Germania o dalla Svizzera, può essere utilizzato da una compagnia italiana che voli in Italia senza alcun problema.

DE CINQUE. Perchè si trattava di una società di *leasing* straniera?

FAZZINO. Era in *leasing* da noi ma era certificato da una società di *leasing* straniera. Non ricordo se fosse svizzera o tedesca, comunque la proprietà non era dell'Itavia.

Allora il ministro Formica volle vederci a fondo. Tutto qua. Poi, quanto alla tesi del cedimento strutturale, devo dire, peraltro che non vi ho mai creduto per la subitaneità dell'accaduto. A mia conoscenza, tutti i cedimenti strutturali che si sono verificati in volo hanno sempre permesso al pilota di premere il bottone e di dire: «Ah!», per lo meno questo. In questo caso non ha detto neanche: «Ah!»; non ha mandato neanche l'onda portante della sua trasmittente (che io sappia, intendiamoci). Ecco perchè non credetti molto a quella ipotesi.

PRESIDENTE. Signor generale, con gli organi dell'Aeronautica e della Difesa in quel periodo ha avuto contatti, colloqui, sempre legati al caso Ustica?

FAZZINO. No, il giorno dopo l'incidente, ripeto, seppi del disastro, ascoltando, come faccio sempre, il giornale radio delle 6,30. Questo proprio perchè non ero inserito nella catena operativa, perchè chi deve essere informato immediatamente è il sottocapo, il capo di Stato Maggiore e naturalmente la catena operativa, quella che tra, le altre cose, deve anche attivare in caso di bisogno i soccorsi, eccetera.

Quindi, andai in ufficio, dove chiamai il responsabile del reparto traffico aereo e difesa aerea, in particolare quello del traffico aereo, e mi feci riferire a voce, come si fa subito dopo un incidente, i dati delle comunicazioni terra-bordo-terra - come dicevo prima - e dei tabulati delle registrazioni, perchè anche con l'Atcas si fa un tabulato delle registrazioni, però, a differenza del sistema Nadge - ecco, questo forse è un punto interessante - il tabulato della registrazione del radar può essere fatto da qualsiasi apparato commerciale Ibm, che è in dotazione al sistema Atcas di Ciampino. Invece, il tabulato del Nadge può essere fatto soltanto utilizzando il *computer* del Nadge. Questo per chiarezza, insomma.

Allora, mi riferirono: sì, l'abbiamo registrato, l'abbiamo visto sparire dagli schermi, subito dopo lo spegnimento del *transponder*, quel famoso risponditore di bordo; sono state registrate tracce primarie, una nuvola di tracce primarie. Anche nel Selenia certo si verifica, grosso modo, solo che nel Selenia, le tracce primarie, dopo la sparizione della traccia con il *transponder*, sono di gran lunga inferiori. Chiesi: ma

c'erano velivoli intorno? No, fu la risposta, no, non c'erano velivoli intorno.

TEODORI. Cosa significa nuvola di traccia primaria? Ci dia l'interpretazione.

FAZZINO. Una nuvola significa un certo numero di tracce primarie addensate.

DE CINQUE. Rilevata da chi?

FAZZINO. Dall'operatore. I radar sono due ma l'operatore era uno solo quella sera a Ciampino.

PRESIDENTE. I due radar avevano quindi un solo operatore?

FAZZINO. Se permette, signor Presidente, le illustro brevemente la situazione. A Ciampino erano e sono installati due radar, uno più vecchio il Marconi 264, a valvole, cioè non a componenti solidi; è un radar molto buono, però con i difetti del radar a valvole. Quali sono questi difetti? Una certa instabilità nel rumore di fondo. Cosa significa questo? Significa che il rumore di fondo non è costante, ma ha dei guizzi che, - dalla soglia stabilita per rilevare i guizzi dovuti a echi perchè il radar ha visto un bersaglio, un eco radar -, a volte si producono proprio dall'apparato stesso per l'instabilità intrinseca del sistema che è a valvole. Il Selenia, che è allo stato solido, non ha questi guizzi. Quindi, se si confrontano gli echi radar del Selenia e quelli del Marconi, nel radar Marconi si vedono molti più guizzi, quindi echi radar, che non nel radar Selenia, ma proprio per quel motivo, per la filosofia di costruzione. È chiaro che, siccome è più sensibile ed è più instabile, presenta sullo schermo e registra dopo il videoestrattore molti più echi che il radar Selenia, perchè tutti i disturbi li presenta come echi radar, echi che non corrispondono ...

BOSCO. Potrebbero essere tracce reali?

FAZZINO. No, sono disturbi interni oppure sono disturbi esterni; cioè sono echi esterni. Gli echi esterni in genere sono dovuti a propagazione anomala durante particolari condizioni di conducibilità elettromagnetica dell'atmosfera, soprattutto d'estate e di notte: il lobo di entrambi i radar si abbassa e aumenta la portata. In tali condizioni è più soggetto a quelli che noi chiamiamo echi spuri, cioè sono degli echi radar che si presentano su radar e poi non si presentano più, oppure si ripresentano in maniera che noi definiamo randomica, cioè uno qua e uno là, non correlabili fra loro.

TEODORI. Casuali quindi?

FAZZINO. Sì, in modo casuale. Ma questo succede per tutti i radar soprattutto con quelli di vecchio tipo.

Nel caso specifico avevamo una condizione ideale: avevamo due radar, uno di vecchio tipo, ed uno di tipo più moderno. Ambedue hanno registrato perfettamente i segnali combinati; vengono chiamati combinati perchè ad essi viene associato e presentato sullo schermo anche il segnale del *transponder*.

Quando è sparito il *transponder* perchè l'aereo si è disintegrato o comunque ha smesso di funzionare, naturalmente tutti gli echi ricevuti sugli schermi a partire da quello istante, sono echi non associati al *transponder* e rilevati direttamente dal radar e presentati come echi, punto e basta. Allora, gli echi presenti dopo questo punto ..., ma anche prima, intendiamoci, perchè, come dicevo, se si esamina il tracciato del tabulato del Marconi, anche prima ha molti più echi presenti nella zona, a sinistra e a destra rispetto al Selenia.

Ma quelli sono spiegabili con l'instabilità, con l'anomala programmazione e l'altissima sensibilità della macchina. Dopo lo scoppio e la caduta dell'aeroplano evidentemente gli echi sono aumentati perchè c'erano pezzi di relitti che cadevano a sinistra e a destra; il radar Marconi è come impazzito e ha moltiplicato gli echi.

PRESIDENTE. Questo ha creato la nube.

FAZZINO. Un numero considerevole di echi, presumibilmente dovuti ai relitti che cadevano, e questa nube è durata più di due minuti. Andare a correlare a cosa corrispondessero questi echi e se vi fosse traccia di un velivolo o di un oggetto volante è praticamente impossibile.

LIPARI. Questo in entrambe le alternative.

FAZZINO. C'è da notare che il radar Selenia nel presentare gli echi radar dei relitti ha un numero di echi che sono meno della metà o la metà di quelli presenti sul radar Marconi per il motivo che ho detto prima, anche perchè trasmette ad una frequenza diversa, ha una lunghezza d'onda che è la metà di quella del Marconi. Il Selenia ha una frequenza più alta e una lunghezza d'onda più bassa.

PRESIDENTE. Qual è la portata dei due radar?

FAZZINO. Più o meno è la stessa.

PRESIDENTE. Quindi tutti e due vedevano l'aereo al momento dello scoppio?

FAZZINO. Sì, solo che il Selenia lo vedeva eliminando, proprio per costituzione fisica, gli echi spuri o presentandone di meno; invece il Marconi, anche perchè la sua sensibilità era maggiore come radar e, quindi, aveva un guadagno maggiore come si dice in gergo (che può essere tradotto nel guadagno di sintonia di un televisore), aveva una certa tendenza ad amplificare questi echi e rappresentarne di più di quanti effettivamente fossero.

Fra l'altro il radar Marconi, proprio per la data di nascita, come viene riportato nel manuale (queste cose naturalmente le ho lette dopo, mi sono incuriosito raffrontando il numero di echi dei radar) per ogni giro di antenna puo rappresentare fino a dieci echi non correlabili, cioè dovuti proprio all'instabilità interna dell'apparato. Si tratta di punti casuali perchè questi echi spuri possono finire dove capita, casualmente possono essere correlabili ma è difficile avere quattro echi puri di fila messi in ordine in una certa successione. Per essere certi che non siano spuri ci deve essere una precisa correlazione nello spazio e nel tempo, correlazione che prevede battute continue, senza saltarne nemmeno una, di almeno tre. Per dire che lì c'è un oggetto volante il radar lo deve riportare per tre battute. Alla difesa aerea, addirittura, il sistema Nadge ne deve avere molte di più, non dico quante perchè è riservato.

PRESIDENTE. Generale, ha avuto occasione di leggere queste risposte di interpretazione dei due radar Marconi e Selenia fornite dai quattro enti: Selenia, Douglas, Itavia, National Transportation Safety Board? Non ha avuto occasione di leggere queste interpretazioni?

FAZZINO. No..

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor generale, lei ha detto che nella sua qualità di responsabile dell'Itav all'epoca stava procedendo alla smilitarizzazione dei controllori di volo e ha detto che all'epoca erano già smilitarizzati nove aeroporti tra cui Bologna e Punta Raisi. Deduco che Ciampino non fosse ancora smilitarizzato.

FAZZINO. No, non lo era.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quindi adempiva a una doppia funzione, anche di difesa aerea o sbaglio?

FAZZINO. No, solo civile e per quello l'abbiamo smilitarizzato; era un ente gestito dall'Aeronautica militare ma a parer mio impropriamente tanto è vero che sono stato contento che sia stato smilitarizzato. Non in quella maniera, non c'era bisogno di fare un ammutinamento, non mi è piaciuto il modo, però il fatto che l'Aeronautica militare non dovesse più occuparsi del controllo del traffico aereo generale, mi ha fatto un gran piacere tant'è vero che ho partecipato con dovizia di ardore in modo da rendere questa smilitarizzazione la più rapida e indolore possibile. Non è stato facile ma ci siamo riusciti.

PRESIDENTE. Prendiamo atto che il traffico civile all'epoca era gestito dai militari.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Le farò un'altra domanda riferita al settembre 1981 circa un episodio del quale mi sembra che lei si sia occupato, riguardante un volo postale Ati da Roma a Palermo. Il comandante, se non sbaglio si chiamava Tortorolo, denunciò di aver visto e udito delle esplosioni vicine al proprio velivolo. Può dire qualcosa su questo episodio?

FAZZINO. Solo che c'è stato un rapporto da parte di questo capo equipaggio non suffragato da altri elementi. Come si faccia a bordo di un aeroplano a sentire esplosioni esterne Dio solo lo sa. Ho volato per tanti anni e sono stato parecchio vicino ad esplosioni esterne che non ho mai sentito. Quindi è un po' strano che abbia potuto sentirle, caso mai avrà visto dei bagliori. Non ricordo se volasse di giorno o di notte.

LIPARI. Non si sentono le esplosioni esterne?

FAZZINO. No.

LIPARI. I tuoni si sentono.

FAZZINO. Non si sentono a bordo di un aviogetto.

Vi sono alcuni piloti che hanno poca esperienza del volo notturno, forse non è questo il caso. Mi è capitato volando di notte ad altissima quota, comunque superiore ai 7.000-8.000 metri, di sperimentare la visione della caduta di meteoriti in direzione opposta al mio moto. Questi meteoriti in volo ad alta quota quando cadono in direzione opposta sembrano quello che ha riferito il comandante Tortorolo. Probabilmente quella notte c'erano diversi meteoriti che cadevano nell'atmosfera, l'episodio può essere spiegato così. Altre spiegazioni non sono in grado di dare.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ho fatto questa domanda non per appurare se effettivamente ci siano state delle esplosioni o invece siano stati meteoriti o altro. In questo episodio lei ha avuto una veste ufficiale o ha avuto modo di occuparsene?

FAZZINO. No, non ho avuto nè una veste ufficiale, nè me ne sono occupato personalmente. Ne ho sentito parlare tanto è vero che mi ricordo che era di notte e questi fuochi potevano essere attribuiti a dei meteoriti.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quindi non sa rispondermi circa la richiesta alle autorità americane se fossero in volo dei velivoli quella notte o fossero in atto manovre; ci fu una risposta negativa che poi, invece, fu smentita dal fatto che erano in corso delle manovre.

FAZZINO. No, non lo so; questo segue un'altra catena alla quale non partecipavo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ci ha descritto molto bene, forse per la prima volta abbiamo capito qualcosa di quello che si legge sui radar, la differenza tra i falsi echi e invece la possibilità di correlare i punti perchè si deve battere almeno tre volte, eccetera. Per quanto riguarda la sua esperienza all'Itav, lei ha sentito parlare di Macidull?

FAZZINO. Di Macidull ho sentito parlare solo di recente, praticamente dal giornale radio ma della sua relazione non sapevo nulla fino a quando, pochi giorni fa, ho seguito l'intervista al TG2. Egli natural-

mente ha eseguito una perizia proprio sull'interpretazione - a quanto ho potuto capire - degli echi radar. Sono un po' perfezionista su queste cose e non definisco traccia un'eco radar: diventa traccia dopo.

LIPARI. Per traccia si intende una somma di echi.

TOTH. E questo è già un fatto reale.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quello che le volevo chiedere non riguardava tanto il nome di Macidull, ma la sua conoscenza, generale Fazzino, della serietà o meno dell'ente di cui Macidull faceva parte e che fu investito ufficialmente del compito di fare una perizia.

FAZZINO. Dopo aver seguito quell'intervista, mi sono sentito in dovere di verificare la possibilità di leggere la perizia di Macidull.

TEODORI. Quella perizia presenta una conclusione e poi una conclusione aggiuntiva.

(Il deputato Teodori dà in visione al generale Fazzino copia della perizia dell'ingegner Macidull).

FAZZINO. La perizia afferma, sto leggendo, che, sulla base delle informazioni ricevute, il velivolo incidentato e l'oggetto non identificato non sono venuti in collisione l'uno con l'altro. L'oggetto non identificato ha attraversato l'area dell'incidente da ovest a est ad alta velocità, più o meno allo stesso tempo dell'occorrenza dell'incidente. Non so come egli arrivi a queste conclusioni.

(Il generale Fazzino riconsegna alla Presidenza copia della perizia dell'ingegner Macidull).

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Le affermazioni di Macidull non sono state interpretate come sue personali, ma come espressione di un ente, lo Ntsb, che o è serio o non lo è.

FAZZINO. Senz'altro è serio: questo non lo metto in dubbio.

Molto dipende da che tipo di programma è stato inserito e da che tipo di richiesta è stata fatta. Nella relazione si parla di richiesta informale. Che io sappia - lo deduco guardando questa cartina adesso - lui ha messo il *box* di incertezza su tre echi radar e non li ha correlati perchè vi sono dei vuoti di battuta tra il primo e il secondo e qui leggo anche rispetto al secondo e al terzo.

PRESIDENTE. Generale Fazzino, approfittando della sua cortesia, potrei farle avere una copia della perizia Macidull.

MACIS. La pregherei di non farlo.

FAZZINO. Lo preferirei anch'io, perchè sono pilota e non un esperto.

PRESIDENTE. D'accordo, senatore Macis.

TOTH. Non possiamo trasformare il generale Fazzino in perito.

FAZZINO. Però potrei dare un suggerimento. Io penso che questa verifica una volta per tutte debba essere fatta. Non so ad esempio che tipo di domande siano state rivolte a Macidull. Se gli è stato detto: lì c'era un veivolo caccia, ce lo individui, non è difficile con alcuni echi radar messi in maniera casuale...

PRESIDENTE. Dal momento che non possiamo lavorare approfonditamente sui documenti, è inutile procedere in questo modo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Io volevo soltanto sapere se, secondo la sua conoscenza e la sua esperienza, questo ente godeva di una certa credibilità.

FAZZINO. Ne godeva e ne gode, ma questo non vuol dire che non possa commettere qualche errore o comunque, nel rispondere ad un quesito, non considerare tutti i fattori. Ad esempio, nel calcolare gli errori...

TOTH. Per gli errori temporali o di luogo...

FAZZINO. Anche gli errori di posizione. Tra l'altro molto cambia se gli errori sono fatti prima o dopo dell'estrattore.

PRESIDENTE. Non mi piace procedere per deduzioni ipotetiche.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. La mia domanda non era tesa ad avere interpretazione o a formulare ipotesi, ma soltanto a sapere se l'ente sia serio.

Dopo l'incidente, a Ciampino c'è stato un intervento dei carabinieri. Lei sa se questi appartenessero al Sios oppure alla legione dei carabinieri di Roma?

FAZZINO. No. Non sono neanche al corrente che ci fosse stato un intervento dei carabinieri e a che titolo.

PRESIDENTE. Però all'interno degli aeroporti e delle torri di controllo ci sono i carabinieri come polizia militare?

FAZZINO. Ci sono dentro le installazioni militari di una certa entità, a disposizione del comandante della base. Non sempre appartengono al Sios. Qualsiasi base militare ha a disposizione un certo numero di carabinieri: io ho fatto il comandante di una base aerea e avevo a disposizione un maresciallo dei carabinieri come polizia militare.

MACIS. Generale Fazzino, in un appunto che ci è stato inviato dall'attuale capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, in relazione alle questioni di cui lei parlava poco fa, si dice esattamente: «In merito al contenuto della lettera di cui parla ..., l'ispettorato per le telecomunicazioni e l'assistenza al volo» (credo sia l'Itav) «ente tecnico di Forza armata competente in materia, in data 25 ottobre 1989 ha confermato che fin dal 22 luglio 1980 raccolse e mise a disposizione dell'autorità giudiziaria, senza conservarne copia, la documentazione relativa all'incidente di volo del DC9 Itavia, in particolare quella relativa al controllo del traffico aereo di Ciampino».

Mi pare che questo confermi quanto da lei detto. Volevo sapere se lei è in grado di confermare anche questa data e se il «raccolse e mise a disposizione» dell'autorità giudiziaria il 22 luglio significa che ciò fu fatto nello stesso giorno oppure che vi fu una successione temporale con scansioni diverse.

FAZZINO. Ricordo che inizialmente questo materiale venne accentrato a Trapani-Birgi. Il 21 si presentarono due sottufficiali della Guardia di Finanza all'Itav per farsi dare tutto questo materiale. Noi allora trasportammo in volo immediatamente il materiale da Trapani-Birgi a Roma ed il giorno 22 esso fu consegnato ai sottufficiali.

MACIS. Quindi l'Itav non ha più niente.

FAZZINO. Non abbiamo alcun nastro registrato del sito di Marsala che si riferisca all'incidente, nè abbiamo i nastri delle comunicazioni punto-punto nè di quelle terra-bordo-terra. Immagino però che abbiamo le trascrizioni su carta fatte all'epoca: infatti, le comunicazioni terra-bordo-terra vengono trascritte su carta.

MACIS. Civilavia cosa può avere? So benissimo che all'epoca questo ente c'entrava ben poco ma...

FAZZINO. All'epoca era interessato il Ministero dei trasporti nella sua globalità tanto è vero che la commissione d'inchiesta fu nominata dal titolare di quel Dicastero e non certo dall'Aeronautica militare. Nel caso di velivoli militari incidentati, oltre all'indagine del magistrato che va per conto suo, c'è quella della commissione istituita dal comandante di Regione aerea, a seconda del luogo dell'incidente. Quindi, non vedo cosa c'entri Civilavia. È interessata esclusivamente in quanto designò, su richiesta del Ministro, il dottor Luzzatti come presidente della commissione d'inchiesta. Penso che la commissione abbia tenuto per diverso tempo tutta questa documentazione, fino a quando non l'abbia passata più tardi al magistrato che è subentrato al dottor Santacroce. Ma all'Aeronautica di questa documentazione non è tornato assolutamente nulla.

MACIS. Se l'Aeronautica, se lei avesse dovuto compiere degli accertamenti relativi all'incidente di Ustica, si sarebbe rivolto a Civilavia ed in caso di risposta affermativa per quali accertamenti?

FAZZINO. Come ho detto prima, vorrei sentire i nastri che sono sotto sequestro da parte dell'autorità giudiziaria.

MACIS. Quindi Civilavia non c'entra niente.

FAZZINO. Non penso.

MACIS. Ora voglio farle una domanda diretta. Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, l'autorità politica, quali accertamenti svolsero coinvolgendo l'Itav, l'ente da lei diretto, in relazione all'incidente di Ustica?

FAZZINO. Devo dire che mi meravigliai un po' perchè le autorità inquirenti non si sono mai avvalse dell'Ispettorato e dei suoi membri per condurre l'indagine, come invece era sempre avvenuto nel passato.

PRESIDENTE. Abbiamo appreso che non è mai neanche stato interrogato.

FAZZINO. A dire la verità non vedo il motivo per il quale dovevano interrogarmi come testimone. Volevo dire che noi avevamo a disposizione fior di controllori di volo, di radaristi e di centri radar. Per quanto mi ricordo hanno utilizzato solo il centro di Borgo Piave esclusivamente per estrarre i tabulati delle registrazioni del sito di Marsala nel novembre 1980. Da quel momento in poi c'è stato il silenzio assoluto. In seguito lasciai l'Itav, ma per tutto il 1981 non ho più sentito niente della vicenda come dirigente dell'Ispettorato, nè ho saputo che i miei ufficiali presso lo stesso o anche presso gli enti del controllo del traffico aereo e della difesa aerea siano mai stati interpellati, tranne che per gli aspetti relativi ai reperti, alla loro conservazione e così via - il conetto di coda - ma questo avvenne parecchio tempo dopo.

L'ultimo fatto di cui ho ricordo è di quando mi arrivò un messaggio dello Stato Maggiore che preannunciava l'arrivo a Borgo Piave del dottor Santacroce con il collegio peritale per esaminare i nastri di Marsala. Il dottor Santacroce arrivò l'11 novembre. Da quel momento in poi l'Itav non è stato più interessato.

Ovviamente, non avevamo alcun motivo per compiere indagini o analisi, visto che era operante una commissione nominata dal Ministro. Cercammo di mettere a disposizione tutto ciò che ci è stato richiesto e lo abbiamo fatto. Se ritardi vi furono, questi furono dovuti più a problemi burocratici che non alla nostra volontà: per esempio sono stati necessari parecchi giorni per avere il nullaosta da parte del Ministero per la difesa per rilasciare i nastri di Marsala; una volta avuto il nullaosta però è passato anche tanto tempo prima che il giudice andasse a prenderseli. Erano a Marsala: poteva anche chiederci di mandarglieli e non ci sarebbe stato alcun problema.

PRESIDENTE. Lei ha saputo, signor generale, cosa è successo poi a Borgo Piave con i nastri di Marsala?

FAZZINO. No. So che sono andati lì e hanno redatto dei tabulati. Personalmente non mi sono fatto riferire per filo e per segno cosa abbia

fatto il magistrato a Borgo Piave. Erano state date disposizioni dallo Ssato Maggiore, che io ho passato al centro di Borgo Piave alle mie dipendenze, nel senso di dare la massima assistenza. Bisognerebbe ascoltare gli operatori dell'epoca per avere una testimonianza di cosa ha chiesto il giudice, se ha autorizzato delle copie, se si è portato via qualcosa.

PRESIDENTE. Essendo lei il responsabile all'epoca del centro di Borgo Piave, devo dirle che dalle audizioni precedenti è emerso che il giudice si è presentato con i suoi periti la mattina del giorno 11 novembre, chiedendo che venissero decodificati questi nastri 99 e 100 del centro di Marsala. L'operatore presente sul posto chiese al magistrato l'autorizzazione, al fine di evitare un deterioramento del nastro originale, a duplicare i due nastri prima di avviare gli esami richiesti. Il magistrato è rimasto quasi tutto il giorno con i suoi esperti nella base; fu trattato bene ed invitato a colazione e alla sera tornò a casa con i due nastri supposti originali. Prima di andare via il gruppo firmò l'autorizzazione a trattenere a Borgo Piave i nastri duplicati al mattino. Nel verbale, sottoscritto dal giudice, dai periti ed anche dal comandante della base, risulta che questi due nastri vennero messi in un plico che venne sigillato. Sul plico venne scritto «nastri di Ustica»: erano i duplicati. Il plico, secondo il verbale, fu messo nella nastroteca classificata di Borgo Piave. Quindi presumo che a Borgo Piave ci fosse anche una nastroteca dove conservare i nastri classificati con molta riservatezza. Quando quattro anni dopo i nuovi magistrati si presentarono a Borgo Piave, tra le altre cose andarono a cercare nella nastroteca classificata il famoso plico sigillato e controfirmato, ma dentro non c'erano più i due nastri duplicati ma registrazioni di tutt'altro tipo. Come spiega questo racconto che ci è stato fatto nel corso di testimonianze non dubitabili?

FAZZINO. Non me lo spiego, posso fare soltanto delle supposizioni. All'epoca non sapevo neanche cosa avesse fatto il giudice Santacroce a Borgo Piave. Ho detto: «date la massima assistenza».

Se Lei dice che il giudice ha lasciato una copia del nastro lì e che poi questa copia messa in una nastroteca non si è più trovata a distanza di quattro anni...

PRESIDENTE. Il plico si è trovato.

FAZZINO. Il plico si è trovato ma non si sono trovati i nastri; la prima cosa che mi viene in mente è che nel 1982, finita l'inchiesta abbiano preso i nastri e ci abbiano registrato sopra altre cose.

PRESIDENTE. Il comando disse: «non ci siamo preoccupati di fare un'inchiesta approfondita perchè il nastro originale lo aveva il magistrato e quindi non era grave anche se si fossero perduti i duplicati». Non ritengo che fosse una cosa da niente.

FAZZINO. Adesso sì.

PRESIDENTE. Lei però non ne ha mai sentito parlare.

FAZZINO. Nossignore.

MACIS. Lei mi diceva che si sorprese molto del fatto che l'Itav, che è un organismo tecnico specializzato dello Stato Maggiore, non sia stato mai coinvolto negli accertamenti.

FAZZINO. Dipende dal giudice istruttore e dipende molto anche dal collegio peritale che consiglia il giudice: se il collegio peritale ha detto che non c'era alcun bisogno dell'apporto di tecnici specializzati nei vari settori da altri organismi, il giudice non li chiede. In questi casi il giudice ha un'ampia facoltà.

Devo dire che in passato, per inchieste anche su velivoli civili, l'Aeronautica militare veniva spesso chiamata a fornire propri elementi per un contributo alla ricerca delle cause dell'incidente. In questo caso no. Il perchè non glielo so dire, si dovrebbe chiedere al sostituto procuratore Santacroce.

MACIS. Ma anche lo Stato Maggiore non ha tenuto molto conto dell'Itav se non sbaglio.

FAZZINO. Non è vero: sia l'Itav sia lo Stato Maggiore non hanno fatto nè studi nè accertamenti su questo caso per il semplice fatto che non ci competeva farlo. Solo quando ci siamo accorti, a partire dal 1984, che era in atto un processo di criminalizzazione della Forza armata su questo caso, allora ci siamo chiesti il perchè e abbiamo cercato noi ciò che aveva portato a questo stato di fatto.

MACIS. Poco fa lei parlava della registrazione degli echi nel radar di Ciampino e ha parlato di una registrazione di echi che nella fase terminale è durata oltre due minuti.

FAZZINO. Partendo dalla scomparsa, per un certo periodo di tempo e fin quando i relitti, i pezzi del DC9 non sono definitivamente scomparsi dalla portata del radar, sono stati evidenziati sugli schermi degli echi radar provocati proprio da questi relitti. La maggior parte di questi echi erano provocati dai relitti e ciò è avvenuto per oltre due minuti, anche se adesso non saprei dirglielo esattamente.

MACIS. Si suppone che siano relitti.

FAZZINO. Si suppone anche perchè la maggior parte di questi echi si muovono secondo la direzione del vento.

MACIS. Questi echi che sono stati registrati a Ciampino in questa fase, dopo la cessazione dovevano essere captati anche sul radar di Marsala nonostante la diversa filosofia del radar di Marsala?

FAZZINO. No, non era possibile captarli perchè il sistema funziona in modo totalmente diverso. Adesso non sono in grado di dirlo perchè

funzioni in modo completamente diverso, forse perchè è stato costruito così. Il radar Nadge fa un ragionamento del genere: questa traccia si muove con un certo avanzamento e pertanto si aspetta di ritrovarlo in un certo punto o in quell'intorno; se non lo trova su quel punto mette un simbolo che indica un degradamento del segnale, però sulla base della traiettoria già memorizzata lo presenta all'operatore. Se alla battuta successiva non c'è ancora, lo presenta un'altra volta in una posizione coerente con quella di prima; quando non lo vede proprio più, «puff» e finisce di botto. È cioè una registrazione ed una presentazione dei dati totalmente diversa, che non ha niente a che vedere con quella di un radar di controllo del traffico aereo e ciò perchè è stato concepito in ambito internazionale in questa maniera, anche per evitare che ci siano troppi echi sullo schermo radar.

MACIS. L'operatore quando si trova in questa situazione cosa deve fare?

FAZZINO. Siccome lui non è preposto al controllo del traffico, ma esclusivamente al compito della difesa aerea, quando scompare una traccia l'operatore non si preoccupa per niente perchè non è compito suo preoccuparsi in quel momento, ma è compito dell'ente di controllo del traffico.

A quell'epoca c'era la possibilità di seguire più da vicino gli echi primari o grezzi perchè in alcuni siti c'erano ancora - non so se a Marsala vi fossero - i cosiddetti Upa 35, degli schermi radar allo stato brado che risalgono ai tempi della battaglia di Inghilterra o giù di lì, nei quali compaiono tutti gli echi, anche quelli fissi, cioè quelli che danno un sacco di fastidio perchè sono i ritorni fissi del terreno, che Upa eliminava attraverso un certo marchingegno.

Tuttavia, operando in semiautomatico, nessuno aveva motivo di andare a guardare l'Upa; questo schermo si attivava soltanto in caso di completa avaria degli altri sistemi.

Quindi l'operatore radar vede una traccia amica e non la segue neanche. Naturalmente, nel fare il *cross tell*, cioè nell'inviare le tracce significative al Soc, Sector Operation center, cioè nel caso specifico il III Roc, vengono inviate soltanto quelle tracce che hanno un significato operativo per la difesa aerea e non tutte. Anche in quel caso c'è una registrazione automatica delle tracce che vengono presentate sugli schermi del Soc ma sono tracce indirette: cioè il settore operativo di Martina Franca e quello di Monte Venda non hanno dei sensori propri, diciamo che sono centri senza occhi e gli occhi ce li hanno i radar di Marsala e gli altri. Però può sapere lo stesso la situazione perchè attraverso i *links* (collegamenti particolari attraverso i quali vengono inviati dati digitalizzati che rappresentano le notizie che devono essere poi presentate sugli schermi radar, sono comuni cavi telefonici ma di alta qualità), ha una situazione, ma è quella che chiede lui, o è quella che spontaneamente gli si invia perchè ritengano sia di interesse per il comandante di tutto il settore. Ecco perchè non ha tutta la situazione, ma solo quella che nel momento sembra rilevante, ma solo ai fini della difesa aerea perchè non fa il controllo del traffico.

MACIS. Lo scadimento del segnale da quota 6 al livello 3 è un fatto che lascia completamente indifferente l'operatore?

FAZZINO. Non ho detto questo.

MACIS. O lo lascia indifferente oppure no.

FAZZINO. Vede la traccia che scompare.

MACIS. E allora cosa fa, una bicchierata? Mi dica allora cosa deve fare un operatore se questo fatto non lo lascia indifferente.

FAZZINO. Premetto che l'operatore non era tenuto a controllare quella traccia. In secondo luogo si trattava di una traccia programmata, pianificata, che andava da nord a sud in direzione Palermo, era nei pressi di una zona in cui sarebbe dovuta cominciare la discesa. Se scompare dallo schermo perchè degradata non significa che l'operatore debba sbracciarsi per dare l'allarme, tanto più che c'è un tempo in cui si può anche sperare che la traccia ritorni, anzi questo si verifica spesso.

MACIS. Quindi la deve seguire? Si deve attivare in qualche modo?

FAZZINO. Lui si attiva, se per motivi suoi ha un sentore particolare, perchè di tracce che scompaiono di botto e che ricompaiono ce ne sono tante, ma non per questo preme il bottone rosso. Immagini ad esempio un velivolo da caccia...

LIPARI. Qui si tratta di un aereo di linea.

FAZZINO. La correlazione va fatta tenendo conto di tanti elementi. Nel caso specifico l'operatore dello schermo di Marsala vedeva una traccia amica e, addirittura, se avesse scelto, avrebbe dato al radar l'ordine di non presentarla perchè non ne aveva bisogno, non gli serviva; ma non ha fatto questo, ha visto che la traccia era scaduta, ha lasciato passare il tempo che normalmente si fa passare per vedere come mai non compariva. Però, siccome l'ha vista scadere tante volte precedentemente e poichè non è comparsa per il semplice fatto che andava ad atterrare a Punta Raisi, non vedo per quale motivo doveva lanciare l'allarme. Lei si deve porre nella psicologia dell'operatore che è quella protesa verso i compiti di istituto, non quella di esercitare il controllo del traffico aereo.

MACIS. Non mi sono permesso di dire quali sono i compiti dell'operatore, io chiedo a lei una risposta. Le sto chiedendo cosa deve fare in quel caso; lei mi dice che se scompare improvvisamente una traccia - un fatto che può accadere normalmente per tante ragioni - l'operatore ad un certo punto lo ritrova. Mi pare fosse questa la risposta.

FAZZINO. No, non è questa la risposta esatta. Il fatto è che quando un operatore radar della difesa aerea vede scomparire una traccia amica catalogata come tale, se non intervengono altri elementi che lo

allertano, come situazioni di incidenti o di pericolo, spontaneamente nei pochi minuti successivi (mi pare che siano passati 5 o 6 minuti prima che Ciampino desse l'allarme - perchè era compito di Ciampino farlo -) non gli compete e non fa normalmente azioni di allertamento per possibili incidenti, a meno che sulla frequenza di emergenza (in dotazione anche ai velivoli civili) non venga lanciato un *may day*; allora si allertano tutti, ma così non è stato.

BOSCO. Rivedendo il tabulato del radar di Marsala nella pagina a disposizione, di segnali che da 7 scadono rapidamente a 3 riferiti a diversi aerei ne risultano almeno 3.

PRESIDENTE. È stata data una spiegazione di questo fatto.

MACIS. Vorrei avere conferma di quanto lei poco fa ha detto. Questo fenomeno di echi durato 2 minuti e registrato dal radar di Ciampino non doveva o non poteva essere registrato a Marsala. Vorrei una risposta precisa su questo.

FAZZINO. Non poteva essere registrato.

TEODORI. L'impressione che a me ha dato il generale Fazzino è di grande puntualità e rigore nelle informazioni che ci ha fornito. Forse finora non avevamo testimonianze così puntuali e forse bisognerà anche pensare nella nostra sede di utilizzare l'esperienza e le capacità del generale anche in termini di eventuali altre ipotesi. Non si può non rimanere altamente meravigliati dal sentire che un personaggio che appare di grande statura e competenza tecnica e che non a caso all'epoca rivestiva la doppia qualità di ispettore militare e di commissario governativo per la smilitarizzazione e l'impianto di una struttura di controllo di carattere civile, si rimane meravigliati - dicevo - come la Magistratura non lo abbia mai ascoltato. È una delle tante cose che suscitano meraviglia. Come suscita meraviglia il fatto che non sia stato mai neppure ascoltato e utilizzato come responsabile dell'Itav anche da parte di altre commissioni di indagini.

Voglio innanzitutto chiederle se è mai stato ascoltato da altre commissioni di indagini o di parere su Ustica.

FAZZINO. No.

TEODORI. Oltre le cose che ci ha già detto, quali altre cose su Ustica conosce o quali altre opinioni si è potuto fare su questa vicenda? A questo punto ci interessa anche conoscere, indipendentemente dalla sua utilizzazione ufficiale, tutti i dati che lei ha avuto a disposizione in base alla sua esperienza e le ipotesi che poteva formulare, le riflessioni che ha potuto fare, ovviamente non in sede formale. Le chiedo dunque, oltre le cose che ha detto e per quanto a noi interessa stabilire circa le cause dell'incidente, quali sono le sue ulteriori informazioni e le opinioni che si è fatto all'epoca e anche dopo.

FAZZINO. All'epoca non fui mai coinvolto in analisi o in indagini; ho poi cambiato incarico e dal novembre 1981 non sono stato più neanche istituzionalmente interessato; tutto ciò che su questo caso ho saputo è accaduto come per qualsiasi altro cittadino italiano e devo dire come cittadino che ne sono state dette di cotte e di crude, sono state fatte affermazioni di vario tipo e di vario genere. Data la mia competenza in alcune cose, ho colto diverse inesattezze e difformità, soprattutto disinformazione in questo settore: mi riferisco ad esempio al famoso buco di 8 minuti, come se quell'interruzione fosse veramente così importante per sapere ciò che è accaduto.

TEODORI. A questo proposito vorrei domandarle specificamente una cosa. Sulla storia della *Synadex* di Marsala abbiamo moltissimi dubbi circa il fatto che sia o non sia partita, che sia una finzione e questo perchè i documenti sono assolutamente contraddittori nei tempi e nelle modalità e non per partito preso. Qual è la sua opinione e la sua conoscenza? Davvero per cambiare un nastro occorrono 4 minuti?

FAZZINO. La mia conoscenza mi induce a risponderle che le *Synadex* si facevano regolarmente.

TEODORI. Che si facessero regolarmente è sicuro, ma il problema riguarda la programmazione di quella sera.

FAZZINO. Quella sera era programmata.

TEODORI. Era programmata per quel periodo e non per quella sera.

FAZZINO. No, era programmata per quella sera, eventualmente per la sera dopo. È iniziata con un certo ritardo e dopo qualche minuto dall'inizio è stata interrotta perchè nel frattempo Ciampino ha dato l'allarme.

Di questo sono sicuro. Le do atto che un pò di confusione c'è stata, come quando il capitano Salmè trasmette un documento riferito ai plottaggi da una certa ora ad un'altra e dice di trasmettere una cosa diversa; ho letto anch'io quel documento naturalmente, è un errore, è una leggerezza. Se faccio una lettera di trasmissione, mi vado ad accertare che quello che dice la lettera di trasmissione coincida con il documento che mando via, normalmente; ma sono errori di leggerezza, non c'è nulla dietro, non c'è niente sotto. Quindi, non è quello il problema. Il problema è che non è possibile mettere in dubbio l'autenticità di quel nastro per due motivi: anzitutto perchè il sistema Nadge così come è non permette, e soprattutto a quell'epoca non permetteva, la manipolazione dei dati del nastro da parte di chicchessia, a meno che non fosse stato mandato a quei tempi ad un centro specializzato che si trova in Belgio.

TEODORI. In quel centro potevano cioè manipolarli?

FAZZINO. Manipolarli non glielo so dire perchè non lo so; l'ho detto io ma comunque non intendevo questo. Chi poteva fare qualcosa con questi nastri? Una volta registrati ci si può registrare sopra, possono essere cancellati, ma non possono essere manipolati.

TEODORI. Il problema non è la manipolazione. I problemi sono altri. Prima questione: vi è un buco nella registrazione. Vi sono versioni diverse: una dice che vi è un buco completo dalle 21 alle 21,04 e non si capisce per quale ragione. Seconda questione: c'è il cambio del nastro che è assurdo.

FAZZINO. Quello che conta è il tabulato che è stato ricavato dal nastro, onorevole Teodori.

TEODORI. Terza questione: c'è un rapporto del servizio della sala operativa in cui non si fa assolutamente menzione della Synadex.

FAZZINO. Quello che fa testo, a prescindere dall'inesattezza, dalla leggerezza, dalla superficialità, è un'altra cosa.

TEODORI. Ma lei ritiene che un rapporto di servizio della sala operativa che è il brogliaccio, credo di prima mano, possa ignorare una cosa come la Synadex e non riportarla per niente?

FAZZINO. Può anche riportarla con una data inesatta.

TEODORI. Non la riporta affatto.

FAZZINO. Non lo so, ma quello che fa testo è il tabulato che sputa fuori l'apparecchiatura Nadge dal nastro registrato, tanto è vero che tutti erano convinti che la registrazione fosse durata fino alle ore 21,00 locali, mentre, sputato fuori il nastro, ci si accorge che, fortunatamente, dura fino alle 21,04 locali, punto e basta, tutto il resto non conta. La lettera di trasmissione dice: ti mando il tabulato che arriva fino alle 21, e invece arriva fino alle 21,04; va bene, do una legnata all'ufficiale che non ha controllato bene, cosa che poi naturalmente avrei fatto se allora avessi saputo queste cose. C'era una atmosfera di una certa leggerezza, di superficialità in alcune cose in quel sito: ad esempio, non hanno fatto i «D.A.1» nel periodo di interruzione.

TEODORI. Ma se lei non ha altri elementi, è inutile tornare su una cosa su cui ci sono però troppe coincidenze perchè, quando si mette la Synadex, c'è il sistema manuale che entra in azione, così almeno ci hanno spiegato.

PRESIDENTE. Il fonetico manuale.

FAZZINO. Non è che entra il manuale; il manuale non c'entra niente. Quando si mette la Synadex, alcune *consolles* vengono dedicate alle esercitazioni, ma, in simultanea, alcune *consolles* continuano a fare

quello che facevano prima, solo che per quel periodo di sostituzione e durante la Synadex non c'è la registrazione automatica.

TEODORI. E guarda caso noi non abbiamo neppure queste altre *consolles* che continuano ad operare, anche quelle sono sparite.

FAZZINO. Ma non c'è la registrazione automatica di queste.

TEODORI. Ma ci sono i fogli, la documentazione cartacea, anche questa è sparita.

FAZZINO. Le do atto di questo, ma non è sparita: non l'hanno proprio fatta perchè per cinque minuti non si mettono a riportare tutti i dati.

TEODORI. Non sono cinque minuti.

FAZZINO. Saranno dieci, non lo so.

PRESIDENTE. Signor generale, il buco è di ventidue minuti.

TEODORI. Il buco è appunto di ventidue minuti: quindi sono quattro minuti più dodici minuti, più ventidue minuti.

PRESIDENTE. Il problema è che complessivamente, per circa trenta minuti, il centro della difesa, che si dice non può essere mai accecato, non ha trascritto nel «D.A.1» e nel registro integrato ordinato e dunque non avrebbe alcun dato registrato.

FAZZINO. Accecato non lo era perchè i trasmettitori erano a posto.

PRESIDENTE. Non ho detto questo, ho detto che non ha scritto. Non c'è nessun documento, o almeno non lo abbiamo trovato.

FAZZINO. Sono d'accordo con lei sul fatto che non abbia scritto.

TEODORI. Scusi, signor generale, e mi rivolgo a lei che è così puntuale e preciso, le pare possibile che in un centro radar per mezz'ora non ci sia uno straccio di documento?

FAZZINO. Siccome si è verificato, evidentemente è possibile.

TEODORI. Proprio quella mezz'ora lì?

FAZZINO. Quella mezz'ora cosa comportava ai fini dell'indagine?

TEODORI. Lasci stare cosa comportava: proprio nel momento in cui cade l'aereo, non abbiamo alcun documento di Marsala per mezz'ora.

FAZZINO. Lei ha il documento registrato fino a quattro minuti dopo...

TEODORI. No, del reale?

FAZZINO. Della situazione reale ai fini della difesa aerea, vi è la sorveglianza assicurata dagli operatori che hanno sempre continuato a fare quello. Se non si trovano nel brogliaccio...

TEODORI. Non si trova nessun documento, non solo il brogliaccio, non si trova nulla.

FAZZINO. Non si trova nessun documento di quella parte lì perchè non è stata registrata. Le devo dare atto che manca, ma probabilmente manca perchè non si sono dati la briga, per un intervallo di tempo molto breve, di attivare le carte, il brogliaccio, l'aviere che deve mettere su una lavagna le posizioni di tutti gli aeromobili, il loro progresso, eccetera. Penso che nell'ambito della Nato, nessun sito Nadge che si interrompe per poco tempo riattivi un sistema fonetico manuale nella sua interezza con le imprecisioni che ha, tanto più che una situazione aerea generale non si evolve in maniera degradante nell'arco di qualche minuto. Quindi, le do atto che le normative prescrivevano che dovessero compilare per lo meno il D.A.1. Non l'hanno fatto e per questo vanno severamente rimproverati. Ma fra questo ed andare a dire altre cose, non vedo nessun motivo per farlo.

TEODORI. Questa Commissione vede basarsi su dei dati.

FAZZINO. Se fossi stato il comandante, poichè non avevano compilato il D.A.1, li avrei messi agli arresti.

TEODORI. Signor generale, le ho dato atto, mi sembra, dell'estremo rigore anche nelle cose che ci ha spiegato, contrariamente alle altre testimonianze che abbiamo avuto qui, ma noi dobbiamo operare attenendoci ai fatti, senza alcuna tesi preconstituita, dobbiamo constatare che, proprio in quel momento, avvengono tutte queste cose straordinarie da ogni parte.

FAZZINO. In effetti, è una gran scalogna. Se non vi fosse la storia della *Synadex*, non staremmo probabilmente neanche qui a discutere su questo argomento.

PRESIDENTE. Un giorno da venerdì 17.

FAZZINO. Sì, da venerdì 17.

TEODORI. Vorrei farle un'altra domanda: c'è un'altra storia che non convince ed è il cono d'ombra. Ci si dice che alle 21 in punto questo aereo sarebbe entrato nel cono d'ombra del monte Pellegrino, mentre volava, oltre che in quello del monte Epomeo. Tutti questi

monti proprio a quell'ora precisa; lei ha delle opinioni in merito? Perchè a noi francamente ci sembra strano.

FAZZINO. Che il cono d'ombra ci sia è un dato di fatto non contestabile.

PRESIDENTE. Voglio integrare la domanda. Sappiamo dell'esistenza del cono d'ombra ma questo va da zero a una certa quota. All'altezza di 26.000 piedi in cui in quel momento viaggiava l'aereo (Ciampino lo ha rilevato a quell'altezza) non ci sono nè il cono d'ombra di Marsala nè quello di Licola perchè da quanto ci hanno detto il cono d'ombra di Marsala comincia da 18.000 piedi in quella zona. Nel disegnare il cerchio che visualizza la copertura del radar non si può presentare il buco a 26.000 piedi.

Questo vale sia per Licola che per Marsala.

FAZZINO. Difatti lo hanno visto. L'informazione sul cono d'ombra è stata data per completezza di informazioni e per spiegare che sotto i 18.000 piedi non si vedeva in quella zona, ma questo non pregiudica assolutamente quello che veniva registrato su nastro.

TEODORI. Lei sa nulla della ripetizione della situazione esatta dell'incidente?

FAZZINO. Molto poco e per via indiretta. So che è stata fatta una ripetizione della situazione con due DC9 e un caccia esattamente nel 1985, prima che i radar venissero cambiati.

TEODORI. È stato interpellato per ricostruire la situazione?

FAZZINO. No, nel 1985 ero fuori e facevo il comandante generale delle scuole ... La situazione si poteva ricostruire benissimo senza di me.

Ho saputo che è stata fatta questa ripetizione e sia Licola che Marsala, sia il radar Marconi che il Selenia hanno visto il caccia sempre e tutti, dall'inizio fino a quando non si è andati fuori della portata dei lobi dei radar. Essendo l'F104 un velivolo con una superficie riflettente bassissima, fra quelli meno visibili perchè praticamente non ha ali ...

PRESIDENTE. La simulazione è stata fatta per incarico della Magistratura? Non abbiamo una relazione...

FAZZINO. I risultati ce li ha il giudice Bucarelli, però siccome sono stati coinvolti piloti dell'Aeronautica, operatori di Licola e Marsala e altri, si è venuto a sapere che si è visto tutto, sempre e comunque; con qualche battuta in meno di Licola ma il caccia è stato visto chiaramente non soltanto dal Marconi e dal Selenia ma anche da Licola e Marsala.

Si tratta di una voce molto indiretta e se volete togliervi il dubbio fatevi dare la relazione.

TEODORI. Signor Presidente, siccome agli atti abbiamo soltanto un riferimento indiretto, ma nessuna delle conclusioni e dei quesiti posti, chiedo di acquisirli.

FAZZINO. Cosa abbia dedotto la commissione peritale del dottor Bucarelli da questa prova giudiziale non lo so.

PRESIDENTE. Cercheremo di acquisire i dati.

TEODORI. Ripensi a quel periodo. Praticamente lei non è stato utilizzato affatto.

FAZZINO. A dire la verità non c'era motivo per queste cose tecniche.

TEODORI. C'era motivo, essendo aperti tutti i quesiti che nascono nel primo periodo perchè non si hanno dati certi su nulla riguardo ai radar. C'è una perizia su Ciampino che dice una cosa molto precisa, tutti gli altri dati o sono mancanti o non si trovano; oppure non si è visto. Lei stesso ha detto che anche per le stesse prove di Borgo Piave lei non è stato coinvolto.

FAZZINO. È stato messo a disposizione il centro.

TEODORI. Era logico che la massima esperienza e responsabilità nel settore fosse perlomeno chiamata.

FAZZINO. Operiamo in maniera diversa, l'ispettore non va a vedere le registrazioni che si stanno svolgendo. Ha i suoi tecnici che ne fanno di più.

TEODORI. In un caso così delicato e drammatico ...

PRESIDENTE. Non lo possiamo rimproverare di negligenza.

TEODORI. Sto dicendo esattamente l'opposto.

Sappiamo che sul materiale c'è stato un intervento del Sios e del Sismi in qualche misura.

FAZZINO. Non mi risulta, non lo so.

TEODORI. Lei è stato chiamato all'interno dello Stato Maggiore aeronautico a fare delle riunioni collegiali per discutere complessivamente la questione di Ustica e mettere a punto delle risposte ai quesiti che già in quel periodo circolavano?

FAZZINO. No.

TEODORI. Un altro buco.

FAZZINO. Per quale motivo?

TEODORI. Nel periodo da giugno a novembre 1980 lei era membro dello Stato Maggiore?

FAZZINO. No, ero ispettore dell'Itav, dipendevo direttamente dal Capo di Stato Maggiore; il mio era un reparto specializzato di cui lo Stato Maggiore si serve per queste cose.

PRESIDENTE. Ne prendiamo atto.

TEODORI. Sto mettendo in rilievo il buco e la deficienza. Ci può essere stato un intervento da parte di altri enti che lei non conosceva sui materiali documentali nei primi giorni?

FAZZINO. Sui materiali documentali assolutamente no.

TEODORI. Lei è sicuro della custodia e di tutti i passaggi?

FAZZINO. I passaggi sono stati: direttamente da Marsala al magistrato per i famosi nastri; per le comunicazioni terra-bordo-terra della Riv di Ciampino, direttamente dalla Riv di Ciampino all'Itav e da questa al magistrato; per tutto il resto, direttamente dall'Itav al magistrato.

TEODORI. Sappiamo che per la decrittazione o la trascrizione e la relativa interpretazione dei nastri di Marsala e Licola c'è un passaggio attraverso il terzo Roc con un intervento del Sismi e del Sios. Parlo dei tabulati.

FAZZINO. I tabulati sono un conto, cosa c'entrano i nastri?

TEODORI. Stiamo parlando del materiale sul quale abbiamo lavorato fino ad ora che è quello che arriva attraverso il terzo Roc-Sismi-Sios. Dopo di che, siccome nessuno di noi ha visto i nastri nè i risultati di questi, o di quello che rimane, stiamo operando su del materiale documentale cartaceo, che lei ha visto, che ha avuto dei passaggi attraverso l'Itav fino al magistrato: per questo ho chiesto se è sicuro della custodia.

Mi riferisco alla decrittazione e quindi alla presentazione di questi pezzi di carta che poi sono stati inviati alla Magistratura e che sono giunti a noi attraverso diverse strade, mediante un passaggio ulteriore. Il Presidente mi corregga se non sono preciso nella descrizione.

FAZZINO. Se vi sono delle copie di questi tabulati, che siano state fatte ad uso interno delle Forze armate, non so se sia lecito, ma penso che possa essere normale.

TOTH. Le risulta?

FAZZINO. A me non risulta.

TEODORI. Vorrei solo accertare come possa esservi stato un intervento fuori dal circuito Itav, da lei controllato.

FAZZINO. Non penso che sia illegittimo.

TEODORI. Non sto parlando di legittimità.

LIPARI. A chi faceva capo il tenente Del Zoppo dell'ufficio operazioni? All'Itav?

FAZZINO. Non conosco questo signore. Se era in forza a Martina Franca, no.

L'ufficio operazioni di norma sta presso un comando operativo: potrebbe essere il comando regionale.

PRESIDENTE. Siccome l'onorevole Teodori me lo ha chiesto, confermo che oltre il percorso normale interno all'Aeronautica vi è stato un percorso parallelo che passa attraverso il Sismi, il Sios, Martina Franca, che ha prodotto tabulati. Se ora potessimo prendere in esame, come riusciremo a fare, i diversi tabulati, risolveremmo il problema.

TEODORI. Il problema è che ora il generale Fazzino ci dice che a questo percorso aggiuntivo non ha partecipato e che non ne sa niente. Io tendevo a mettere in rilievo che il percorso tecnico Itav sarebbe stato quello proprio, ma non è stato seguito. Allora il problema oggi è esattamente quello di andare a ritrovare i documenti originali, non i tabulati che sono arrivati a noi e che sono difformi tra di loro.

Occorre paragonare la rilettura dei nastri e il generale ci ha dato delle indicazioni precisissime, in quanto ci ha detto di andare a controllare i colloqui terra-bordo-terra e punto-punto. Se noi rileggiamo quei nastri e li confrontiamo con quelli che ci sono arrivati per altra strada, vediamo se ci sono delle difformità. Questo è il problema della manipolazione. Se ve n'è stata una, generale Fazzino, sicuramente è stata operata alle sue spalle, cioè alle spalle dell'organo tecnico più qualificato per produrre, leggere e interpretare tutti i tracciati radar. Questo è il punto fondamentale.

FAZZINO. Non lo so. Oggi per ottenere un tabulato originale, che esca fuori da una macchina Nadge, occorre avere il nastro: nessuno lo può fare. Si possono solo fare delle fotocopie o delle copie di quanto venne prodotto all'epoca prima di passare tutto alla Magistratura.

TEODORI. Però abbiamo altri due punti di riscontro fondamentale: abbiamo le comunicazioni terra-bordo-terra e punto-punto.

PRESIDENTE. Ritornando ai nastri e a quello che essi contengono, oltre il percorso iniziale per così dire limpido e quello parallelo dei Servizi, mi risulta che il collegio peritale Blasi, quando a sua volta ha voluto controllare il prodotto dei nastri, non si è servito di altre cose ma ha fatto direttamente un secondo controllo. Pertanto in mano al collegio Blasi vi è una terza lettura.

FAZZINO. Ha fatto un tabulato? E dove?

PRESIDENTE. Credo che in parte lo abbia fatto a Borgo Piave. Quindi esiste una terza lettura dei nastri e bisogna controllarle tutte. Siamo d'accordo?

TEODORI. Io addirittura suggerivo di mettere a frutto la competenza, ma poi ci penseremo.

Generale Fazzino, sa qualcosa sul Mig Libico?

FAZZINO. Come ispettore, tranne il fatto che questo Mig libico non venne visto dai nostri radar, per cui fui criticato perchè il sistema di avvistamento e controllo non aveva proprio funzionato a dovere, allora mi detti da fare perchè installassimo - lo avevo chiesto da 3 anni, ma non c'erano mai i fondi disponibili - quello che chiamiamo un *gap filler*, cioè un riempitore di buchi a Crotone. Ciò mi fece molto piacere perchè finalmente mi diedero retta e perchè mi concessero i fondi per fare qualcosa di strettamente necessario. Però, tranne questo, non fui affatto coinvolto nell'indagine sul Mig libico perchè non mi competeva. Quello che so, anche qui l'ho letto sui giornali.

TEODORI. Lei è un esperto anche del decrittaggio delle cosiddette scatole nere?

FAZZINO. No, non è il mio campo.

ZAMBERLETTI. Generale Fazzino, il *radar* di Otranto vide il Mig libico?

FAZZINO. Mi sembra che l'abbia visto e che l'abbia confuso, visto che c'erano delle esercitazioni, con uno di quegli aerei, dato che viaggiava a 30.000 piedi. In realtà l'hanno visto, proprio nel giorno in cui è caduto l'aereo, e poi l'hanno perso perchè è entrato nella zona d'ombra.

ZAMBERLETTI. Il centro di Otranto aveva un radar fonetico manuale?

FAZZINO. Aveva alcune funzioni semiautomatizzate e quindi aveva la registrazione.

PRESIDENTE. Infatti esiste una traccia che adesso si crede di correlare.

FAZZINO. Se hanno conservato i nastri ... Dopo 30 giorni i nastri vengono riutilizzati perchè ne abbiamo pochi.

TEODORI. Ringrazio il generale Fazzino per il suo contributo.

LIPARI. Generale Fazzino, ad un certo punto lei ha detto che le risulta che la commissione Luzzatti non abbia preso in esame le striscie relative a tutti i possibili piani di volo.

FAZZINO. Però ciò non toglie che le abbia prese, anche se non è un documento classificato.

LIPARI. Le volevo appunto chiedere un chiarimento sulla sua espressione «mi risulta che non le abbia prese».

FAZZINO. Ufficialmente non mi risulta, però so che la commissione ha utilizzato alcune di queste striscie per poter elaborare la tabella. Adesso ne ho avuto conferma: non poteva fare quella tabella se non consultava le striscie. Anche prima di vedere la tabella, però, a me risultava che abbia utilizzato le striscie di progresso volo, anche se parzialmente. Cosa poi ne abbia fatto assolutamente non lo so. Per quanto ci riguarda, non essendo state oggetto di sequestro e lasciate a noi in custodia, noi non abbiamo più le striscie originali.

LIPARI. Ciò nonostante, lei ha detto che secondo la prassi quando succede qualcosa comunque voi sigillate le striscie e le mettete sotto controllo per un certo periodo.

FAZZINO. Ad esempio, le striscie dei progressi volo in tutti gli incidenti verificati non sono mai state consultate da noi perchè non servono assolutamente.

LIPARI. Quelle dell'aereo incidentato, no, semmai quelle di altri aerei: questo è ovvio.

FAZZINO. Questo è il primo caso, a mia memoria, in cui l'indagine si è estesa molto al di là dell'aereo incidentato. Si vogliono conoscere nomi e cognomi dei velivoli, al momento dell'incidente, nel raggio di 100 miglia. Se questo possa servire a chiarire l'incidente non lo so, ma non è mai successo prima.

Pertanto non c'era alcun motivo per noi di conservare le striscie, nella presunzione o nella previsione che potessero servire.

LIPARI. Capisco che lei potrebbe non essere in grado di rispondere perchè, a quel che ho capito, lei ha visto soltanto in questo momento quella pagina allegata alla relazione della commissione Luzzatti che le è stata mostrata. Però, in quella pagina non risulta nessuna delle sigle che il generale Pisano ha richiamato nella testimonianza resa alla nostra Commissione, come aerei che non erano poi a 100 miglia ma che in qualche modo interferivano nella medesima zona dell'incidente e che potevano addirittura trovarsi in quello stesso punto.

FAZZINO. Le sigle non corrispondono perchè qui sono indicati i nominativi dei velivoli civili o dei velivoli militari all'atto del volo. Le sigle indicate sui tabulati della difesa aerea sono i codici che la difesa stessa assegna a quelle tracce subito dopo l'inizializzazione.

LIPARI. Una di queste tracce, con la sigla AJ453 è una di quelle che in termini di tipologia dovrebbe essere del tutto identica a quelle indicate in questo foglio. Non mi riferisco all'AZ 450 o ...

FAZZINO. Quelle sono sigle della compagnia aerea.

LIPARI. Nella colonna c'è anche una sigla diversa...

FAZZINO. Ma quelle sigle non sono della difesa aerea.

TOTH. Indicano la provenienza e la destinazione.

FAZZINO. Quelle sigle non fanno alcun riferimento alle cifre in codice della difesa aerea.

LIPARI. Allora le rivolgo la domanda in questi termini: che garanzie di completezza ha questo tipo di elenco?

FAZZINO. Molto scarse.

LIPARI. C'erano 46 tracce: qui ce ne sono di meno, alcune non sono indicate. Ma allora, secondo quale criterio si è potuto recuperare l'effetto concreto di queste strisce?

FAZZINO. Come le ripeto noi non le usiamo mai in quanto non sono utili all'inchiesta su un incidente. Noi utilizziamo quanto le ho detto prima: le comunicazioni punto-punto e le registrazioni tra gli enti della difesa aerea e quelli del controllo del traffico, quindi le linee interne. Noi abbiamo tutte queste registrazioni: talvolta registriamo addirittura le conversazioni tra l'operatore di una *consolle* e quello della *consolle* vicina. Quelle sono importanti assieme, naturalmente, alle comunicazioni terra-bordo-terra fra i velivoli e gli enti, siano essi della difesa aerea o del traffico aereo. Attraverso questi dati correlati nel tempo si può ricostruire la situazione.

LIPARI. Capisco, signor generale, ma l'ottica con la quale rifletto su questi documenti e pongo le domande è sempre la stessa: se in questa vicenda si sono comportati correttamente e secondo logiche di funzionalità in modo amministrativamente opportuno tutti gli organi implicati. A me sembra estremamente strano che nel momento in cui organi qualificati indicavano il giorno dopo l'incidente il ventaglio delle ipotesi, di fatto non sia stato attivato nessuno degli elementi che in qualche modo potevano confermare o rigettare una di queste ipotesi, perchè tanto si sapeva che si era trattato di un cedimento strutturale. Così ci ha detto poco fa l'ammiraglio Torrisi ed altri continuano a riaffermare. Tutto questo mi sembra molto strano, perchè se c'è un organismo che in qualche modo, attraverso il coordinamento con altri, deve raccogliere o comunque può acquisire elementi circa la progressione dei voli di altri aerei che potevano interferire nella zona, sarebbe stato quanto meno opportuno, se non doveroso, acquisirli ai fini di individuare le ipotesi da scartare.

FAZZINO. Non lo metto in dubbio, ma vorrei illustrare brevemente la procedura seguita in caso di incidente di volo. Noi abbiamo parecchi esperti. A proposito, di questi esperti dell'Aeronautica militare, che

hanno seguito corsi negli Stati Uniti proprio sulle modalità di indagine sugli incidenti di volo, nessuno è stato interpellato dalla Magistratura. Non so come facciano a scegliere i periti.

LIPARI. Ora non si può più fare.

FAZZINO. No, ora siamo sotto accusa. Lo faremo per conto nostro quando ci accuseranno di qualcosa formalmente.

Quando accade un incidente, innanzitutto si studiano le modalità: l'aereo ha dato comunicazioni *may day*, cioè di allarme? No. È sparito improvvisamente? Sì. Quindi si è trattato di un fatto traumatico. Noi pensiamo sempre, proprio per *forma mentis*, ad una collisione, ma c'è anche l'ipotesi dello scoppio. A me personalmente è improvvisamente scoppiato un motore e ne avevo uno solo, ma sono riuscito ad atterrare. Si procede quindi per esclusione. Per quanto riguarda la collisione si fa un controllo immediato: se tutti i velivoli risultano presenti, si fa un sospiro di sollievo e si studiano altre ipotesi.

LIPARI. Come se la collisione possa avvenire solo con velivoli italiani.

FAZZINO. Infatti abbiamo interessato non soltanto tutta la nostra catena di controlli e di comandi per verificare la posizione dei nostri aerei, ma anche - così mi risulta, perchè non lo ho fatto io - anche i comandi alleati i quali ci hanno confermato che non mancava nessuno. Quindi è stata scartata l'ipotesi della collisione, perlomeno provocata da noi o dai nostri alleati, perchè si sarebbe dovuta rilevare la perdita di un altro velivolo. Si passa all'ipotesi della collisione con un oggetto non identificato o sconosciuto o non rilevabile con i radar, ma il fatto appariva molto poco probabile perchè la zona era battuta da ben 4 radar, i due di Ciampino più Licola e Marsala. Poichè il pilota non ha avuto neanche il tempo di premere il bottone della trasmittente per dire una sillaba, si passa all'ipotesi dell'accadimento traumatico, cioè allo scoppio o al cedimento strutturale, delle due l'una.

PRESIDENTE. Credo che il senatore Lipari e lei stiate dicendo la stessa cosa. Rileviamo tutti, cioè, che per un incidente così grave all'epoca non sono state sviluppate con forza le varie ipotesi. Lei stesso ha rilevato che non sono state neanche utilizzate le competenze che nell'Aeronautica potevano trovarsi. Un incidente così traumatico ha navigato per conto suo con un interesse sotto la media.

FAZZINO. Io ho fatto parte di una commissione di inchiesta e abbiamo proceduto a tambur battente.

LIPARI. L'Aeronautica è stata oggettivamente inefficiente.

PRESIDENTE. Alcuni di coloro che sono qui intervenuti hanno detto che, se avessero potuto, avrebbero dato corso ad una seria commissione di inchiesta, ma questo non gli è stato permesso. Ora apprendiamo che lei non è stato mai interrogato, che le competenze

tecniche di quelli che lei ha addestrato non sono state utilizzate. Altri ci hanno detto che non è stata seguita con forza l'ipotesi terroristica e della bomba. Insomma, mi sembra si possa dire che questo incidente non ha avuto l'attenzione che meritava, nè sul versante della ricerca esterna nè su quello di una autodifesa dell'Aeronautica che a mio giudizio doveva liberarsi con forza e con una grande inchiesta tecnica di qualsiasi sospetto.

FAZZINO. Quando abbiamo tentato di fare qualcosa del genere ci hanno accusato di depistare.

LIPARI Se questo lo aveste fatto nel 1980 nessuno vi avrebbe detto niente.

FAZZINO. All'epoca non avevamo alcun motivo per farlo. All'epoca avevamo una gran fiducia nella Magistratura.

DE JULIO. Sulla questione di Borgo Piave credo che il Presidente abbia sintetizzato i fatti in modo non conforme a quanto è successo. Lei immaginerà perchè noi insistiamo così tanto sui fatti di Borgo Piave: lì dei nastri sono stati letti ed altri sono spariti. Da quanto ho capito i fatti di Borgo Piave si sono verificati in un periodo in cui quella sede dipendeva da lei. Immagino anche io che lei non andasse a presidiare registratori o stampanti, però immagino che ricevesse rapporti di ciò che avveniva in quella sede.

FAZZINO. Certamente.

DE JULIO. Allora mi voglio riferire alla visita che fu fatta a Borgo Piave l'11 novembre 1980. Mi scusi, Presidente, ma non credo che quello che lei ha riferito corrisponda agli atti: l'11 novembre 1980 non risulta dagli atti - cioè dai verbali della seduta fatta a Borgo Piave - che fu fatta alcuna pubblicazione di nastri. Leggo testualmente il verbale: «Per quanto concerne il tracciato della situazione aerea a nord di Palermo, il capitano Di Natale fa presente che al fine di garantire la genuinità e l'esattezza dei dati occorre una disposizione di tempo pari ad una settimana. Il magistrato richiede al riguardo di poter avere la disponibilità di almeno quattro tracciati da consegnarsi entro il 20 novembre prossimo venturo presso la Procura della Repubblica di Roma e provvede a consegnare al capitano Di Natale i due nastri magnetici occorrenti».

Quello che ha letto il Presidente e che ho letto anch'io è della seduta del marzo 1985, in cui si fanno le copie ai fini che lei diceva, cioè per paura che durante la lettura si potessero deteriorare. Ma questo avviene nell'85 e non nell'80.

Nel 1980 il giudice lascia al capitano Di Natale i nastri che erano lì.

FAZZINO. Che poi si è ripreso.

DE JULIO. Quindi i periti del tribunale assistono all'operazione solo molto parzialmente, tant'è che i nastri vengono lasciati lì e affidati

al capitano Di Natale. Dico questo solo per precisione di fatti, perchè ho letto testualmente dai verbali.

Di tutto questo, il capitano Di Natale la informò?

FAZZINO. Non ricordo; può darsi che abbia informato il secondo reparto, perchè non seguivo di persona questa vicenda in quanto il capo del secondo reparto - l'allora colonnello Fiorito - era stato da me delegato di trattare tale questione «d'ordine», cioè come se fossi io. Noi usiamo fare così ed io rispondo in pieno dell'operato del colonnello Fiorito.

Quindi personalmente non so dire oggi cosa mi dissero della vicenda; so che andarono a Borgo Piave e alla fine chiesi al colonnello Fiorito se il giudice era soddisfatto; lui mi rispose di sì, ma dei particolari quali questo che lei ha appena citato non ricordo niente.

DE JULIO. Signor Presidente, chiedo che rimanga agli atti della Commissione - cosa di cui non possiamo certamente dare la responsabilità al generale e al quale chiedevo solo se ne avesse conoscenza - che a me risulta che il materiale che è sotto sequestro giudiziario è mantenuto sigillato e viene utilizzato alla presenza o del giudice o dei periti.

In questo caso abbiamo una situazione molto anomala, in cui non si finisce di fare l'analisi *in loco* e vengono lasciati dei nastri «sequestrati» ad un ufficiale (di cui non c'è motivo di dubitare ma la procedura è certamente anomala) senza neanche il vincolo della custodia. I nastri vengono quindi lasciati liberi e se ne ha di nuovo traccia dopo cinque anni, nel 1985. Non si capisce inoltre perchè di un nastro si riesce a fare le copie e dell'altro no.

FAZZINO. Non saprei dirle il perchè: in gergo noi diciamo che il Nadge è un po' «da naso» e non sempre tutti i nastri inseriti per duplicarli escono bene.

Non glielo saprei dire perchè, bisognerebbe andare a Borgo Piave e chiederlo a loro; io non sono in grado di rispondere a questa domanda.

PRESIDENTE. Nella scheda n. 14 inviata dal generale Pisano c'è scritto: «In data 11 novembre 1980, in occasione delle operazioni di decodifica dei nastri radar di Marsala presso Borgo Piave, il dottor Santacroce aveva autorizzato il capitano Di Natale, all'epoca in servizio presso tale ente, ad effettuare una copia di detti nastri al fine di garantire la salvaguardia delle registrazioni, nell'eventualità che le ripetute letture avessero potuto danneggiare il supporto magnetico originale, con conseguente perdita irreversibile dei dati. L'ufficiale dichiarava altresì che la copia non ritirata dal magistrato era stata all'epoca custodita presso la nastroteca classificata di tale ente. Di ciò, il capo del sesto reparto informava i sottocapi». Quindi, ciò che avevo riferito prima risultava da una scheda.

DE JULIO. Presidente, capisco che lei questa cosa non se l'era immaginata, ma io mi sono riferito ad un atto ufficiale, che è il verbale.

PRESIDENTE. Comunque ricontrolleremo tutto.

DE JULIO. Tutto quello che lei dice si ritrova poi nel verbale di una riunione svoltasi nel marzo 1985, sempre a Borgo Piave.

Generale Fazzino, ci può dire quali radar vedevano in un raggio di cento miglia dal luogo dell'incidente?

FAZZINO. In un raggio di cento miglia, già Marsala, alla distanza a cui è caduto il velivolo e a quell'epoca, è un po' ai limiti della sua portata operativa.

DE JULIO. Generale, un raggio di cento miglia in parte allontana in parte avvicina.

FAZZINO. Nella zona interessata i radar che dovevano vedere, soprattutto a quella quota, erano Licola e Marsala.

DE JULIO. Non le risulta che potesse vedere anche Siracusa?

FAZZINO. Dovrei avere una carta..... No, perchè Siracusa era, soprattutto a quell'epoca, schermata dai rilievi della Sicilia in quella direzione (quasi completamente). Quindi da quella parte non poteva assolutamente vedere.

DE JULIO. Lei è così sicuro, ma noi viceversa abbiamo una cartina sulla portata del radar di Siracusa in cui questa sua sicurezza viene smentita, perchè vedeva certamente sul Tirreno.

FAZZINO. A quote elevatissime.

DE JULIO. No, quote di ventimila-venticinquemila piedi e noi stiamo ragionando per una quota di ventiseimila piedi.

FAZZINO. Comunque per poter rispondere a questa domanda dovrei vedere una cartina con i radar e i loro lobi. Così, *d'embliè* le dico che è difficile che potesse vedere.

DE JULIO. Pur non essendo noi dei tecnici, quando ci viene data la circonferenza della portata, riusciamo a capirlo. Io volevo la sua informazione.

FAZZINO. La mia informazione è che i radar della difesa aerea hanno delle zone assegnate entro le quali devono assicurare il controllo. Quindi, che Siracusa potesse vedere il DC9 posso anche ammetterlo, ma non mi risulta che lo abbia visto.

DE JULIO. Generale, parlavo di un raggio di cento miglia, non mi stavo riferendo al punto della caduta del DC9.

FAZZINO. A cento miglia può vedere.

DE JULIO. E Poggio Ballone?

FAZZINO. Lo stesso.

DE JULIO. Quindi poteva vedere: a nord certamente poteva vedere.

FAZZINO. Sì.

DE JULIO. Tutti dati che francamente non riusciamo in nessun modo ad avere. Quando abbiamo constatato dalle carte che il radar di Siracusa è in grado di vedere anche il Tirreno, sia pur non sulla zona dell'incidente, ci è stato detto che Siracusa era in manutenzione. In base alla sua esperienza, è mai possibile che i due radar contigui di Siracusa e Marsala potessero essere uno in manutenzione e l'altro impegnato in un'esercitazione?

FAZZINO. Sì, proprio perchè contigui, ma l'esercitazione non inficiava la capacità di Marsala.

DE JULIO. Parzialmente abbiamo visto di sì.

FAZZINO. No, perchè due *consolles* vista la situazione erano più che sufficienti. Nell'ipotesi di caso reale, il fatto che vi sia la *Synadex* non è importante perchè può essere esclusa in un attimo. Quello che conta è mettere le *consolles* sul circuito reale e non su quello della esercitazione.

LIPARI. Singolarmente non è accaduto.

PRESIDENTE. Durante la *Synadex* sul nastro *Synadex* si possono registrare anche i dati reali oltre a quelli simulati?

FAZZINO. Sì, si possono sovrapporre e si possono distinguere. Siracusa ha il radar meno dotato di tutti gli altri, come quello di Licola.

PRESIDENTE. Nel caso che a Marsala si fossero avute notizie dell'incidente, invece di perdere tempo per cambiare il nastro *Synadex* non era meglio lasciare quel nastro e registrare in automatico sia il simulato che il reale, senza avere i buchi di estrazione del nastro per il ricaricamento?

FAZZINO. Potrei essere d'accordo con lei, anzi lo sono, ma a volte si tratta di riflessi condizionati.

PRESIDENTE. Se lei fosse stato il comandante del posto, cosa avrebbe fatto? Abbiamo avuto un buco di 8 minuti e uno di 22 minuti. Nei 12 minuti di registrazione abbiamo registrato le tracce reali, perchè non abbiamo continuato immediatamente la registrazione del reale?

FAZZINO. Quel giorno era proprio sfortunato: mancava anche il comandante titolare.

PRESIDENTE. Si poteva lasciare quel nastro, magari vi sarebbe stata più confusione, ma sulle 46 tracce che ci hanno dato solo 5 sono in simulato, quindi non c'era poi una grande confusione.

DE JULIO. Vorrei riferirmi proprio alla sua esperienza di pilota e vorrei prospettare ipotesi che possono essere considerate anche assurde ma stiamo ragionando a trecentosessanta gradi. Immaginiamo che sia stato un aereo a lanciare un missile contro il DC9. Questo aereo dovrà essere partito da qualche parte e sarà ritornato alla base. Supponiamo che questo aereo provenga da quote basse, quindi che non sia stato visto da quei radar di Licola e Marsala che al di sotto di una certa quota in quella zona non vedevano. Supponiamo che questo aereo salga avvicinando non certamente il DC9 (perchè penso che nessun aereo avesse in mente di abbattere il DC9); immaginiamo che sia salito verso quella zona: a che quota ragionevolmente doveva arrivare per poter eventualmente effettuare quella operazione? Abbiamo sempre parlato di 26.000 piedi, ma certamente un aereo per lanciare un missile non deve mantenersi alla stessa quota, può lanciarlo da un punto più basso o da un punto più alto oltre che dallo stesso livello. Da quale quota secondo lei poteva effettuare questa operazione?

FAZZINO. Dipende dal sistema d'arma di cui dispone. Le posso dire che quando facevo l'intercettore notturno ero in grado di effettuare attacchi dal basso in alto con missili ad infrarossi sganciati ad una differenza di quota di oltre 10.000 piedi cioè circa 3.000 metri.

DE JULIO. Lo chiedo proprio per avere certezze dei fatti. Se la certezza è che a 26.000 piedi, nel raggio di 10 miglia non c'era nulla. Possiamo dire tante cose, sono state fatte tante illazioni, dovute a tutte le contraddizioni, legate a nastri che compaiono e che scompaiono e così via. Evidentemente non mi soddisfa il fatto della quota di 26.000 piedi; devo conoscere tutte le quote possibili da cui l'evento poteva accadere.

FAZZINO. Come ho detto, dipende dal sistema d'arma. Con quello che io avevo a disposizione nel 1956 ero in grado di compiere attacchi a quote diverse di oltre 10.000 piedi. Però, è una cosa complicata che richiede un fortissimo supporto a terra.

DE JULIO. Vorrei capire una questione legata al fatto che Licola ha dichiarato che non ha visto niente, Marsala lo stesso e Ciampino di aver visto qualcosa. Per convincermi che tutto questo quadri deve essere coerente con le modalità di funzionamento di questi centri radar che operano con filosofie diverse.

Ci può essere una situazione in cui Ciampino vede qualcosa che, con una certa probabilità, è stata correlata ad un aviogetto. Marsala, che opera con una filosofia diversa (come ci è stato spiegato), non ci ha voluto dire quante battute sono necessarie per riconoscere un vero *plot*, una traccia. Non so se può dircelo in seduta segreta.

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

...Omissis...

DE JULIO. Detto questo, un aereo che è visto per qualche battuta sì, per altre no e così via, di fatto non viene neanche inizializzato per la registrazione al radar di Marsala. È corretto questo fatto? Tornando alla questione dei ritorni radar devo dire di averla persa ad un certo punto quando ci parlava del radar Marconi e della differenza tra questo e il radar Selenia, perchè ci ha parlato di rumori di fondo, ci ha parlato di *plots* non significativi, dovuti a rumori di fondo.

FAZZINO. Ho parlato di echi.

DE JULIO. Mi scusi, deve accontentarsi della terminologia che man mano acquisiamo. Ci ha parlato però della casualità di questi echi. Poi, non l'ho seguita più quando ci ha parlato correlando questo fatto (o almeno così ho capito) con la ricchezza di ritorni dalla zona dell'incidente e dal momento dell'incidente del radar Marconi rispetto a quelli del radar Selenia. Qui la perdo perchè non riesco ad attribuire questo al maggior rumore di fondo perchè, proprio per la sua casualità, non si potevano addensare tutti gli echi intorno ai ritorni e quindi non sono correlabili le due cose.

FAZZINO. Non posso andare molto a fondo della questione, ma credo vi siano a Ciampino degli specialisti che possono dare spiegazioni più che soddisfacenti in questo campo. Quando ci si ritrova simultaneamente più echi in un brevissimo spazio, il radar Marconi che è molto più sensibile e molto più instabile ha una certa tendenza a fare lo *splitting*, a presentare cioè doppi echi, cosa che invece l'altro radar non fa.

DE JULIO. Ma il doppio eco è una cosa diversa.

FAZZINO. Sì, comunque diventa più instabile del normale e questo spiega il numero maggiore di echi presentati dal radar Marconi rispetto all'altro radar. Comunque, per quanto posso dire in base alle mie conoscenze, non essendo un tecnico radar ma un pilota da combattimento, e avendo solo usato il radar a bordo per anni, per sapere del perchè bisogna chiedere a qualcuno dei costruttori o degli utilizzatori per molto tempo, tanto da conoscerne vita morte e miracoli.

DE JULIO. Qual è, a sua conoscenza, l'effetto di una esplosione sui ritorni radar?

FAZZINO. Nessuna.

DE JULIO. Non c'è nessun effetto?

FAZZINO. Non penso che un'esplosione abbia un effetto sulle onde elettromagnetiche, a meno che non vi siano dei materiali che sono stati provocati dall'esplosione che abbiano una superficie riflettente tale da poter attivare un'eco di ritorno.

PRESIDENTE. Ma il fatto che si spezzi in due un aereo grosso?

FAZZINO. Se arriva un oggetto all'improvviso, ad esempio un missile di quelli grandi e questo esplode e in quel momento viene battuto da un radar, i frammenti di questo grande missile che si disperdono possono creare una serie di echi in un radar però di frequenza idonea a rilevarli.

DE JULIO. Vorrei rivolgere un'ultima domanda al generale Fazzino, riguardo alla questione dei piani di volo, ovvero delle strisce di progresso volo.

FAZZINO. In gergo, le sentirà chiamare dai nostri tecnici *strips*.

DE JULIO. Devo dire che non ho capito bene chi le conserva e per quanto tempo, perchè se avessi capito bene quanto ella ha detto, dedurrei che le conservano due siti, se non ho capito male, e dopo novanta giorni le distruggono.

Vorrei allora sapere come mai l'Itav, il 1° marzo 1985, quindi a distanza di cinque anni, a richiesta del giudice, trasmette invece queste strisce; le trasmette probabilmente avendole a sua volta ricevute dagli aeroporti, peraltro - se ricordo bene - di Bologna e di Palermo.

Confronto questo con altre versioni che sono state date qui, cioè che questi documenti vengono comunque conservati dall'Itav. Non addebito a lei questo; le addebito quello che ci ha detto in questa seduta, comunque i conti non mi tornano. Infatti, qualcuno mi dice che li tiene l'Itav, ma lei ci dice che non compete all'Itav conservarli; lei dice che li conservano altri ma che li distruggono dopo novanta giorni. A richiesta del giudice istruttore dottor Vittorio Bucarelli, l'Itav è in grado di reperirle e di trasmetterle al giudice stesso. Mi può spiegare brevemente come sta la questione?

FAZZINO. Ritengo che Bologna e Palermo, che sono l'aeroporto di partenza e quello di destinazione, abbiano conservato il piano di volo presentato dal pilota, che è stato trasmesso per telescrivente al luogo di destinazione, e quindi ricevuto, trascritto e conservato; ma non i progressi di volo perchè questi due aeroporti non hanno progressi di volo.

DE JULIO. Vorrei capire cosa sono le *strips*. Vorrei farle vedere la fotocopia di quello che l'Itav ha trasmesso al giudice Bucarelli, così posso rendermene conto direttamente.

(L'onorevole De Julio mostra al generale Fazzino la fotocopia di quanto trasmesso dall'Itav al giudice Bucarelli).

FAZZINO. Queste sono *strips*; sono progressi di volo.

DE JULIO. Questo è del 1985.

FAZZINO. Questi sono progressi di volo; non li può avere Bologna. Queste, datate 27 giugno 1980, sono le fotocopie dei progressi di volo solo di IH870, che era l'aereo. Sono progressi di volo, ma qui non si capisce niente. Qui, a dire la verità non si capisce molto. Questa comunque è la tipica *strip*.

DE JULIO. Cioè quella che non ci dovrebbe essere più.

PRESIDENTE. Non ha detto che non dovrebbe esserci più, ha detto che normalmente conservano le strisce per 90 giorni. Se un magistrato le ha ritirate prima, è possibile che le abbiano ancora.

DE JULIO. Queste sono state trasmesse nel 1985 dall'Itav al giudice Bucarelli. Sono due trasmissioni, di cui una del gennaio 1985.

PRESIDENTE. Avranno conservato quelle di quel volo che era sotto indagine.

FAZZINO. Infatti, queste si riferiscono esclusivamente all'IH870.

DE JULIO. A me non interessa tanto questo fatto. Vorrei sapere se sono conservate o meno, dal momento che dopo cinque anni le ritroviamo.

FAZZINO. Vi ho già detto che per quanto mi riguarda non sono state sequestrate e gli originali, presumibilmente, dopo novanta giorni vengono distrutti. Se ci sono, tanto di guadagnato.

PRESIDENTE. Faremo presto a chiarirlo.

TOTH. Chiedo scusa, signor Presidente, se ho l'ardire di ritornare ad un'altra ipotesi che non esploriamo mai, cioè quella dell'eventualità di una bomba. Lei, signor generale, conosceva la situazione degli aeroporti italiani all'epoca in cui era direttore all'Itav?

FAZZINO. Sì, conoscevo la situazione, che era un pò precaria.

TOTH. Lei potrebbe indicarci - e potrebbe anche non rispondere se non conosce questo particolare che sto per chiederle - quali misure di sicurezza erano state adottate all'epoca all'aeroporto di Bologna riguardo all'imbarco dei passeggeri e bagagli? Erano già state adottate le misure che poi saranno adottate un pò in tutta Italia?

FAZZINO. Non mi risulta che fossero state adottate ancora.

TOTH. Quindi si saliva a bordo così?

FAZZINO. Sissignore, a quanto mi risulta.

TOTH. Noi cerchiamo un missile aereo che non riusciamo a trovare, per cui volevo farle questa semplicissima domanda.

FAZZINO. Anzi, le dirò di più: in quel periodo Bologna era proprio un porto di mare.

PRESIDENTE. Proprio per questo avremmo preferito che all'epoca fosse stata maggiormente approfondita un'ipotesi terroristica.

FAZZINO. Addirittura, ho sentito l'ipotesi del sub che andando in Sicilia imbarcava su quel volo le bombole di ossigeno e di altri passeggeri che, per evitare le lungaggini per il trasporto, si portavano nel bagaglio appresso, cioè quello che si porta a bordo, candelotti di dinamite (era gente che lavorava nelle miniere in Sicilia). Naturalmente la combinazione bombole di ossigeno e candelotti di dinamite è letale; può anche darsi che tutto l'incidente sia dovuto a qualcosa del genere.

TOTH. Si è sentita anche questa.

FAZZINO. Se ne sono sentite tante.

PRESIDENTE. Ringrazio il generale per la cortesia.

La seduta termina alle ore 20,55.