

**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<sup>a</sup> alla 40<sup>a</sup> seduta**  
(19 ottobre 1989 - 23 novembre 1989)



**34ª SEDUTA**

MARTEDÌ 24 OTTOBRE 1989

**Presidenza del presidente GUALTIERI  
indi del vice presidente CASINI***La seduta ha inizio alle ore 9,55.**SULL'ORDINE DEI LAVORI*

BOATO. Signor Presidente, prima dell'approvazione del processo verbale, vorrei fare alcune considerazioni. Non ho alcun rilievo formale da fare sul processo verbale, ed anzi colgo l'occasione per dar atto della grande correttezza e del grande rigore con cui questi non facili processi verbali vengono redatti dagli uffici. Prima però di giungere alla formale approvazione, chiederei che la Commissione nel suo complesso, ed in particolare lei, signor Presidente, si pronunciasse su quel tipo di richieste che nel corso della seduta cui il verbale si riferisce sono state fatte. In particolare mi riferisco alla richiesta formale di trasmissione degli atti alla autorità giudiziaria per chiedere l'incriminazione per falsa testimonianza del generale Pisano.

Pochi giorni fa abbiamo ricevuto - credo - la prova documentale di quanto affermo, cioè l'esistenza di questo documento (la cosiddetta controperizia) che non è costituito da cinque cartelle come qualcuno aveva detto, ma da 62 più 9, cioè 71 cartelle (9 di presentazione e 62 di schede) predisposte dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica di cui il generale Pisano aveva taciuto l'esistenza nonostante le numerose richieste in merito (anche sue, signor Presidente). Mi pare allora che abbiamo la prova documentale del fatto che ci troviamo di fronte ad una falsità ed ad una reticenza: falsità perchè è stata negata l'esistenza di un documento che invece appunto esiste; reticenza perchè, di fronte a domande esplicite, la risposta non è stata data.

Le chiedo a questo punto, signor Presidente, se intende sciogliere questa riserva implicita che consiste nel fatto che una risposta in questo senso da lei non è stata ancora fornita. Per quanto concerne invece la redazione del processo verbale in sè, e quindi la sua approvazione, non ho osservazioni da fare.

PRESIDENTE. Poichè non vi sono allora osservazioni nel merito, il processo verbale si intende approvato.

Circa la sua domanda in merito alle richieste che erano state formulate durante quella seduta, e di cui il processo verbale dà conto, senatore Boato, mi riserverei di parlarne in sede di Ufficio di presidenza e di riferire in merito in sede di Commissione nella seduta di venerdì prossimo, convocando ovviamente nel frattempo un Ufficio di presidenza.

Comunico intanto che la Presidenza della Camera dei deputati, come avevo già avvertito, ha chiamato a far parte della Commissione il deputato Michelangelo Agrusti in sostituzione del deputato Giuseppe Matulli. Il collega Agrusti è oggi presente e gli rivolgo, a nome della Commissione, il benvenuto.

Fra la documentazione pervenuta dall'ultima riunione della Commissione ad oggi voglio dire che sono pervenuti alla Commissione i seguenti documenti: dal Ministero della difesa la trasmissione della risposta dello Stato Maggiore dell'Aeronautica a richieste di informazioni relative all'aereo identificato con il «codice 56», le regole che disciplinano la codificazione di aerei con a bordo personalità straniere, le procedure con cui vengono predisposti i piani di volo che sono comunicati ed in quali documenti sono registrati.

Dal Sismi è pervenuto il comunicato n. 51 dell'agenzia libica Jana, e relativa traduzione, con il quale si rende nota la costituzione di un comitato libico supremo di inchiesta sull'incidente di Ustica. Voglio tra l'altro dire, fra parentesi, che in questo comunicato ufficiale fatto dall'agenzia Jana si dice espressamente che nell'aereo oggetto della nostra attenzione volava il presidente Gheddafi.

**BOATO.** Il fatto è che l'agenzia Jana a volte dice il vero ed a volte no. Non è un'agenzia molto accreditata!

**PRESIDENTE.** Io ho chiesto di avere il comunicato ufficiale che mi è pervenuto e ne ho dato notizia alla Commissione.

Dal Ministero della difesa è pervenuto poi l'appunto sullo Stato Maggiore dell'Aeronautica militare del 26 giugno 1989 sulla perizia Blasi (si tratta di 9 schede).

Dal Ministro della difesa è pervenuta l'informativa sui tipi di missili, con relative caratteristiche tecniche, in dotazione nel 1980 dei paesi prospicienti il Mediterraneo imbarcati sulle unità navali: sono tre fascicoli pervenuti il 23 ottobre 1989.

Per ultimo, come informazione, voglio dire che è stata consegnata a tutti i commissari una scheda relativa alle testimonianze che dobbiamo ascoltare nella seduta di oggi, completa di una parte della rassegna stampa relativa a colui che stiamo per interrogare (sul generale Cottone non abbiamo schede in quanto non avremo elementi se non dopo la sua testimonianza).

**BOSCO.** Signor Presidente, ho chiesto di parlare sull'ordine dei lavori. La Commissione oggi effettuerà questa audizione che ha ritenuto di fare, per cui non ho da fare particolari osservazioni anche se non credo - esprimo soltanto un'opinione - che il lavoro di questa giornata possa essere fundamentalmente utile alla Commissione.

PRESIDENTE. Vorrei domandarle il perchè visto che lo abbiamo deciso all'unanimità.

BOSCO. Ho espresso soltanto un'opinione personale. Credo che sia difficile che emergano fatti o questioni rilevanti ai fini dell'inchiesta. Comunque possiamo anche effettuare l'audizione.

Quel che invece a me sembrerebbe molto importante è un'altra cosa: non abbiamo finora mai avuto un momento di attenzione per fare collegialmente il punto su alcune situazioni determinate. Abbiamo ad esempio nominato un gruppo di lavoro a suo tempo che non si è mai riunito e che invece su alcune questioni potrebbe a mio giudizio svolgere un esame approfondito. Stiamo continuando a girare attorno alle cose in un modo a mio giudizio abbastanza disordinato; e mi riferisco ad esempio alle questioni dei radar. È possibile che non si riesca a riunirci per rivedere insieme tutte le questioni? Personalmente ho cercato in questi ultimi giorni di fare questo riesame e devo dire che, anche soltanto dalla lettura dei documenti agli atti, emerge una serie di questioni estremamente confuse che andrebbero chiarite e che sono elementi rilevanti per quanto riguarda tutta la vicenda. Quanto abbia dichiarato in qualche articolo il generale Mangani mi sembra del tutto irrilevante: ognuno esprime d'altronde le sue opinioni. Credo che invece acquisire un'opinione collegiale da parte della Commissione su problemi determinanti ai fini dei risultati complessi delle inchieste in corso sia un fatto più importante.

Mi sono riletto ad esempio la relazione Selenia. Devo dire che mettere a confronto tale relazione con quella del collegio peritale Blasi e con le altre che ci sono pervenute su questo argomento farebbe emergere una serie di forti contraddizioni che meriterebbero un approfondimento.

Su questo argomento il problema è di fondamentale importanza. Può darsi che si stia girando intorno a questioni che non si riesce a spiegare: ad esempio, nessuno ha capito la differenza, all'interno del sistema «Atcas», tra radar primario e radar secondario, nonchè la portata di questi radar. Sono state dette e fatte delle ipotesi che si contraddicono l'una con l'altra e abbiamo bisogno di maggiori informazioni e chiedo formalmente di avere la collaborazione di alcuni esperti di questa materia. Ne abbiamo già parlato l'altra volta, ma non abbiamo mai portato a fondo il discorso. Vediamo se è possibile nel gruppo di lavoro o in sede di Ufficio di presidenza stabilire un programma per un riesame collegiale di alcune questioni che sono di fondamentale importanza. In caso contrario procederemo a spizzichi e bocconi, più seguendo l'emotività che concezioni realistiche e acquisizioni di elementi di prova fondamentali.

Non so poi cosa scriveremo nella relazione, se non avremo acquisito alcune certezze indispensabili. Per questo chiedo che su determinati problemi vi sia un gruppo o tutta la Commissione che compia un esame approfondito ed elimini ogni equivoco, elimini le cose che si contraddicono palesemente e delle quali sarebbe facile chiedere spiegazioni: possiamo sentire un tecnico della Selenia o dell'Aeronautica o di Civilavia. Comunque, la questione radaristica è una delle più importanti e su di essa è necessaria una attenzione della Commissione

responsabile senza dover fare necessariamente artificiose polemiche tra noi. Credo che nessuno abbia in tasca la soluzione su questo argomento e allora questo che io propongo mi sembra indispensabile.

**PRESIDENTE.** Senatore Bosco, la sua richiesta mi sembra anticipata e direi anche non molto pertinente in questa fase della nostra indagine. Fin quando non avremo completato le audizioni dei generali o degli ufficiali e di quanti abbiamo collegialmente e unanimemente deciso di ascoltare, una valutazione complessiva della Commissione o dei gruppi di lavoro non può essere fatta: dobbiamo completare prima l'acquisizione delle informazioni che riceviamo e che sono importanti.

Non mi sembra sia giusto dire che procediamo a casaccio. Abbiamo proceduto con un certo ordine tanto che le cose acquisite in queste audizioni dalla nostra Commissione fanno testo presso la Magistratura che dopo di noi sta chiedendo alle autorità che abbiamo interrogato di acquisire nuovi elementi.

Devo dire che non ho l'impressione che abbiamo perduto tempo e che perderemo tempo continuando ad ascoltare i generali oggi e venerdì e gli altri che vorremo ascoltare quando avremo completato questa prima parte. Allora faremo una valutazione; vuole che non procederemo ad una valutazione?

**BOSCO.** Non ho detto che stiamo perdendo tempo complessivamente.

**PRESIDENTE.** Lo ha detto all'inizio, quando ha affermato che non si riesce a capire perchè portiamo avanti gli interrogatori di oggi. Faremo anche un esame complessivo ma dopo aver ascoltato le persone che abbiamo indicato.

**BOSCO.** Mi inchino alla sua decisione.

**PRESIDENTE.** Non si deve inchinare alla mia decisione perchè credo che sia la logica a dover prevalere.

**TEODORI.** Signor Presidente, colleghi, abbiamo certamente fatto un programma unanime per ascoltare la testimonianza dei generali dell'Aeronautica e credo dobbiamo andare in fondo con questo programma. Però, sento l'urgenza di chiedere un'altra testimonianza e sento questa urgenza per aver appreso una notizia dalla stampa a proposito di una perizia sui nastri di Ciampino fatta dal signor Macidull in data 13 novembre 1980. Mi pare che il signor Macidull sia uno dei maggiori esperti mondiali e tuttora lavora presso un ente pubblico. Dalle notizie di stampa il signor Macidull sembra ricordi esattamente le circostanze di questa sua perizia e tutto quello che avvenne in quel periodo. Credo che su tutte le questioni relative all'individuazione delle tracce di quel giorno, di quelle ore, bisogna procedere ad approfondimenti e questa mi sembra una delle testimonianze scientificamente più autorevoli e probabilmente più attendibili, peraltro acquisibile con semplicità. Chiedo allora che in termini di priorità, finita questa fase, si

acquisisca tale testimonianza, tecnicamente semplice perchè questo signore può essere rintracciato anche per via telefonica.

Un'altra questione riguarda una notizia riportata dal settimanale «L'Espresso» e relativa ad una sua dichiarazione, signor Presidente. Secondo questo giornale, alle conclusioni dei magistrati calabresi sembra essere arrivato anche il repubblicano Libero Gualtieri che avrebbe dichiarato: «quei due medici erano inattendibili, il MIG con il DC9 non c'entra. Almeno su questo possiamo fissare un punto fermo». Siccome ritengo che probabilmente è stata attribuita una cosa non vera, non nel senso che il Presidente non possa esprimere le sue valutazioni, cosa che certamente può fare, ma nel senso che non possono essere attribuite ai risultati della Commissione, sarebbe opportuno che ci fosse una riga di smentita.

**PRESIDENTE.** Faccio presente che non ho mai rilasciato interviste, non ho mai detto nulla ad alcun giornalista. Comunque, manderò una nota di chiarificazione all'«Espresso».

**TEODORI.** Siccome la notizia passa per una acquisizione della Commissione, è opportuna una smentita.

**TORTORELLA.** Sulla questione sollevata prima mi associo alle conclusioni del Presidente. Però vorrei dire che ciò non toglie l'esigenza che abbiamo momenti di valutazione collegiale e pregherei di mettere all'ordine del giorno dell'Ufficio di presidenza la necessità di discutere su momenti di valutazione collegiale anche perchè dall'intervento del senatore Bosco e dalla sua richiesta mi pare necessario fissare bene e ricordare a noi stessi e all'Ufficio di presidenza la necessità di determinare momenti di valutazione collegiale *in itinere*; dobbiamo ricordare a noi stessi che il nostro compito è sì quello di sapere come funzionano i radar, ma in questa indagine che non comporta una perdita di tempo è anche quello di vedere gli errori, le inadempienze degli organi dello Stato e del potere politico. Questo non lo facciamo conoscendo meglio il funzionamento dei radar, cosa che è senz'altro utile, ma vedendo come funziona l'insieme del meccanismo che chiamiamo Stato e del meccanismo che chiamiamo potere politico.

**DE JULIO.** Signor Presidente, al fine di non discriminare i generali Bartolucci e Pisano rispetto a tutti gli altri che abbiamo ascoltato e che ascolteremo nelle prossime sedute, credo sia opportuno togliere il vincolo della segretezza ai verbali delle audizioni dei generali Bartolucci e Pisano. Infatti la Commissione non ha deciso una discriminazione ed ha soltanto cambiato idea.

**PRESIDENTE.** Credo che questa richiesta possa essere accolta immediatamente.

**MACIS.** Signor Presidente mi riservavo di fare questa proposta e di formulare le mie obiezioni prima dell'audizione del generale Mangani. Tuttavia, visto che siamo ai preliminari, tanto vale farlo in questo momento, anche perchè in tal modo avremo un momento per riflettere.

La stampa di oggi riporta la notizia della richiesta di incriminazione avanzata dalla parte civile nel processo penale riguardante il disastro di Ustica, tendente ad ottenere appunto l'incriminazione di alcuni alti ufficiali dell'Aeronautica per le ipotesi di reato di disastro aereo colposo e di omicidio colposo plurimo; più avanti viene ipotizzato, se pure in maniera più remota, un reato estremamente più grave, attentato all'integrità e all'indipendenza dello Stato.

Tra le persone di cui si chiede l'incriminazione vi è anche il generale Mangani. Allora - ritornerò prima dell'audizione su questo punto - forse sarebbe opportuno chiedere ai collaboratori della Commissione di esaminare l'eventuale nuova posizione del generale Mangani in un rispetto alla possibilità che egli possa essere ascoltato in maniera formale da questa Commissione (*Commenti dell'onorevole De Julio*).

Voglio dire che se è imputato può raccontare tutte le balle che vuole.

LIPARI. Ragione di più per ascoltarlo oggi.

MACIS. Ma che stiamo scherzando?

PRESIDENTE. Faremo poi una discussione su questo punto.

CASINI. Signor Presidente vorrei intervenire innanzitutto sull'ordine dei lavori, non tanto in riferimento alle sedute odierne, perchè ritengo che l'ordine dei lavori per oggi è già prefissato e dobbiamo procedere all'ascolto dei due generali.

In ordine alla annotazione del senatore Macis rilevo che la posizione del generale Mangani non mi sembra diversa - mi riferisco alla richiesta di incriminazione venuta dalla parte civile - rispetto a quella di altri personaggi di cui abbiamo previsto l'audizione (ad esempio Torrisi) o che abbiamo già ascoltato (come il generale Bartolucci).

Ma a parte questo ritengo che vi sia anche una motivazione politica che rafforza l'importanza di queste audizioni. Sono convinto infatti che queste testimonianze siano utili poichè portano elementi utili complessivamente intesi e credo che tali elementi comunque debbano essere valutati. Il generale Mangani con una certa sicurezza ha fornito alcune versioni e valutazioni alla stampa e dunque ritengo sia compito della Commissione entrare nel dettaglio di quelle dichiarazioni e chiedere conto di tanta sicurezza (tutti hanno potuto notare il tono delle dichiarazioni). Ripeto, ritengo che sia giusto che in questa sede si esamini la posizione di chi anche criticamente si è espresso riguardo ai lavori della autorità politica e della Commissione. È una questione di principio sulla quale mi permetto di insistere con fermezza: è necessario procedere al più presto nella giornata odierna a queste audizioni.

In secondo luogo voglio dire che condivido il senso delle dichiarazioni dell'onorevole Tortorella. Egli infatti richiama la Commissione al suo compito, che non è quello di entrare nel dettaglio, dove noi seguiamo difficilmente i tecnici anche per nostra - almeno personale - incapacità ed inesperienza. Noi siamo chiamati invece a giudicare sulle

cause che hanno impedito o ritardato l'individuazione di eventuali responsabili di stragi.

Per questo, secondo il mio parere, al termine di questa prima serie di audizioni e comunque dopo quelle della settimana prossima, dovremo avere un momento di meditazione in Commissione. È infatti importante innanzitutto l'accertamento di una valutazione comune, perchè non dobbiamo dividerci per forza per schieramenti politici: quindi l'accertamento di un nostro giudizio su queste prime audizioni; inoltre occorre acquisire elementi che sono stati richiesti con precisione da colleghi componenti questa Commissione. Rammento a tal proposito che l'onorevole Zamberletti ha avanzato richieste precise di elementi che possono anche apparire secondari, ma che a mio parere concorrono a definire un quadro di chiarezza; a fronte di elementi che in realtà sono marginali, ma che in un quadro confuso sembrano assumere una centralità impropria. Comunque la valutazione sull'importanza degli elementi dovrà essere fatta appunto in quella sede.

PRESIDENTE. Posso dire, per le assicurazioni che ho ricevuto, che le richieste dell'onorevole Zamberletti saranno soddisfatte prima di venerdì.

CASINI. Questo è molto importante, Presidente, e la ringrazio. Sarebbe opportuno infine svolgere alcune valutazioni anche in ordine alla relazione peritale la quale sta acquisendo un'importanza fondamentale.

In conclusione, proprio perchè concordo con l'impostazione dello onorevole Tortorella, credo sia giusto che l'Ufficio di presidenza in questa settimana e comunque prima delle audizioni della prossima settimana concordi una data per il dibattito in Commissione.

BOATO. Sarò telegrafico, signor Presidente. La ringrazio della risposta che ha dato al quesito posto dal senatore Bosco e rinvio tutte le mie valutazioni del tipo di quelle che si stanno dando qui incidentalmente (acquisizioni, svolgimento dell'ordine dei lavori, valutazione sul modo di proseguire) all'Ufficio di presidenza che ella convocherà in settimana e al successivo dibattito.

Astenendomi dunque da ogni valutazione voglio solo aggiungere in merito al problema sollevato dal senatore Macis che se pure il nostro *staff* può riflettere sulla posizione del generale Mangani, è utile fin d'ora dire (anche noi abbiamo qualche rudimento di diritto) che non esiste alcun ostacolo processuale e procedurale a che noi acquisiamo la testimonianza formale di Mangani. L'unico che eventualmente potrebbe opporre qualcosa è lo stesso generale Mangani, il quale potrebbe eccepire che fra qualche mese potrebbe essere incriminato.

Poichè il generale Mangani sta facendo conoscere a tutti i giornali le sue verità affermando di volerle dichiarare ufficialmente in questa Commissione, non credo che oggi dirà di non voler parlare.

PRESIDENTE. Poichè mi è stato chiesto di sottoporre allo *staff* della Commissione un quesito specifico, voglio solo comunicare che lo

farò e che la risposta sarà disponibile prima dell'inizio dell'audizione del generale Mangani.

BOSCO. Signor Presidente vorrei che la Commissione acquisisse informazioni circa la situazione attuale dell'Itavia come società. Sarebbe interessante vedere che cosa è successo di tale società in questi ultimi anni. Ritengo che si tratti di una informazione estremamente utile.

PRESIDENTE. In ordine alla richiesta avanzata dall'onorevole Tortorella, devo dire che essa si assomma a quella che anch'io avevo anticipato, cioè di tenere, al termine delle due audizioni che ci accingiamo a compiere, una seduta per fare il punto della situazione in particolare in ordine alle responsabilità della pubblica amministrazione, visto che soprattutto questo è il compito della nostra Commissione e il tema specifico su cui dobbiamo riferire.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL GENERALE BASILIO COTTONE*

*(Viene introdotto il generale Basilio Cottone).*

PRESIDENTE. Generale Cottone, noi ascolteremo la sua testimonianza in relazione all'indagine che stiamo conducendo sull'incidente di Ustica. Prima di dare avvio all'audizione devo informarla che noi raccogliamo questa testimonianza in sede formale.

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

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

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

Generale Cottone, lei è stato capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 19 ottobre 1983, subentrando al generale Bartolucci, fino al 17 settembre 1986. Quale incarico ricopre in questo momento?

COTTONE. Sono consulente per gli aspetti militari alla Conferenza del disarmo con sede a Ginevra presso l'Onu.

PRESIDENTE. Le rivolgerò inizialmente alcune domande dopo di che i colleghi della Commissione potranno fare altrettanto.

Innanzitutto vorrei avere da lei alcune informazioni sulle competenze che ha il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e sul funzionamento della catena gerarchica normale in tempo di pace. Tale catena parte dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica per poi passare per il sottocapo di Stato Maggiore che ha funzioni esecutive e a cui fanno

capo gli uffici di segreteria; successivamente si passa alle zone aeree e ai Roc. Come funziona questa catena gerarchica?

COTTONE. La catena gerarchica dell'Aeronautica Militare, come quella delle altre Forze armate, è stabilita per legge. Per quanto riguarda l'Aeronautica militare la catena parte dal capo di Stato Maggiore e passa per il Sottocapo che ha alle sue dipendenze dirette tutti gli uffici e tutti i reparti dal I al VI dello Stato Maggiore aeronautica. Infine la catena raggiunge la parte territoriale che è suddivisa in tre aree di responsabilità: la prima Regione aerea con sede a Milano, la seconda con sede a Roma e la terza con sede a Bari.

I comandi delle tre Regioni hanno responsabilità tecnico-amministrative e operative. Sono così sintetizzate nel comandante tutte le funzioni di comando (la concezione delle operazioni, i relativi ordini, i controlli per la esecuzione degli ordini).

Per la parte operativa, il comandante della Regione aerea si avvale di un comando operativo (Roc), che ha la responsabilità della gestione delle risorse aeree assegnate al comando di Regione. Il comando operativo è suddiviso in tre grandi agenzie: una agenzia responsabile delle attività di Difesa aerea (D.A.); una agenzia responsabile delle operazioni aeree offensive (da cui dipende anche una sottoagenzia che coordina le attività di concorso aereo alle forze terrestri e navali); una agenzia che ha la responsabilità dell'attivazione del Soccorso aereo. Questo svolge attività rispondenti alle norme nazionali nonché agli accordi stipulati dall'Italia con altre nazioni per l'intervento in spazi aerei anche diversi da quello nazionale.

Vi sono poi le unità operative delle regioni e gli Enti logistici (stormi, gruppi radar, eccetera).

PRESIDENTE. Veniamo dunque alla Regione aerea che a noi interessa, quella di Bari, che all'epoca era comandata dal generale Piccio; da essa dipendeva il 3° Roc di Martina Franca comandato dal generale Mangani. Il 3° Roc aveva tre agenzie operative e coordinava le operazioni di cinque centri radar: Licola, Marsala, Otranto, Siracusa e Iacotenente. Il funzionamento di detti radar avveniva in automatico, in semi-automatico e in fonetico-manuale.

COTTONE. Se non ricordo male, funzionavano in automatico i radar di Marsala e Iacotenente, in semi-automatico quello di Otranto (aveva il sistema di registrazione dei dati automatizzato mentre la guida-caccia in manuale) e in fonetico-manuale gli altri due.

In effetti soltanto allora la Difesa aerea iniziava ad assumere un'efficienza appena sufficiente. Non so se avete letto i miei interventi presso il Centro alti studi militari o presso i *media*: durante il mio mandato quale capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ho fatto della Difesa aerea il motivo predominante della mia funzione; sono tuttora convinto che la Difesa aerea deve essere considerata il punto di forza del sistema difensivo nazionale, dal momento che se essa è valida in tempo di pace lo sarà anche in caso di emergenza.

D'altronde in quel periodo anche gli stanziamenti della Nato per la nostra Difesa Aerea erano marginalmente sufficienti e questo per la

costante maggiore attenzione dedicata da detta organizzazione al centro Europa a scapito del sud Europa.

BELLOCCHIO. Che cosa intende per «sufficienza» della Nato?

COTTONE. La «sufficienza» è in funzione della identificazione della minaccia. La Nato ha due componenti, una militare e l'altra civile. La componente militare della Nato è sempre intervenuta in maniera graduata in relazione alla minaccia che valutava si sarebbe potuta estrinsecare diversamente al Nord, al Centro e al Sud, i tre teatri operativi. Il Sud, perciò, non è mai stato privilegiato negli stanziamenti Nato, per l'adeguamento dei sensori della Difesa aerea, che sono sempre stati «marginalmente sufficienti».

PRESIDENTE. Signor generale, sempre in quegli anni sotto il capo di Stato Maggiore ed il sottocapo di Stato Maggiore c'erano sei reparti, fra cui quello del personale, quello informativo (Sios) e quello operativo.

Come veniva utilizzato il reparto informativo del capo e del sottocapo di Stato Maggiore dell'aeronautica?

COTTONE. L'utilizzazione del reparto era identica a quella degli altri reparti.

Il Sios ha la responsabilità di tenere sempre aggiornata la situazione informativa e di schieramento del probabile avversario; ha quindi il compito di assumere informazioni relative agli strumenti operativi di cui può disporre l'avversario e alle capacità relative; fa inoltre delle ipotesi dando loro una certa attendibilità e presenta il tutto allo Stato Maggiore. Ovviamente queste informazioni sono più importanti quando lo Stato Maggiore intende ammodernare le proprie linee. Il Sios svolge, anche, funzioni di polizia militare, di informativa generale e si avvale nella sua organizzazione anche di personale dell'Arma dei Carabinieri. Tuttavia il compito fondamentale del Sios è di informare lo Stato Maggiore della situazione operativa del probabile avversario.

PRESIDENTE. ... e di quanto succede sul territorio nazionale che esula dalla norma.

Per esempio, quando è arrivato il Mig libico sulla Sila 22 giorni dopo, se questa è la data, il Sios è stato attivato?

COTTONE. È stato attivato in funzione del compito principale. Poiché si trattava di un Mig 23, che come loro sanno è uno strumento di grande efficacia e capacità operativa, era giusto che il Sios si attivasse per attingere tutte le informazioni.

LIPARI. Quando è stato attivato non sapevano cosa era.

COTTONE. Si trattava di un aeroplano militare caduto e penso si sarebbe attivato anche se si fosse trattato di un aeroplano americano o francese o di altra nazionalità. La peculiarità del Sios è di ricercare cosa c'è di nuovo e fornire informazioni.

BOATO. Si è attivato automaticamente.

PRESIDENTE. Le mie domande avevano un altro scopo. Nel caso di un incidente di un aereo civile che nei giorni immediatamente successivi si complica - perchè se non c'è l'ipotesi del missile c'è quella di una collisione in volo, e i comandi vengono allertati per domandare se c'erano aerei militari o Nato in quella zona (quindi c'era anche una competenza Sios per avere quelle informazioni se erano aerei della Nato o di altre nazioni nelle acque interne nazionali dove è avvenuto l'incidente di Ustica) - mi domando se il Sios non avesse una attivazione per riflesso immediato come diceva adesso il senatore Boato. Il Sios aveva qualcosa da dire subito, doveva informarsi e riferire subito su un incidente anche per le richieste che venivano rivolte all'Aeronautica da parte delle autorità politiche di sapere se c'erano altri aerei in volo della Nato o no? Chi poteva dire questo era il Sios e quindi l'attivazione di questo organismo non è una cosa anormale nel caso di un incidente come quello di Ustica.

COTTONE. Bisogna dire che nel caso di incidente di un velivolo militare l'intervento del Sios è automatico per rispondere alle finalità istitutive; nel caso di un incidente di un velivolo civile il Sios teoricamente non dovrebbe intervenire e ciò a seguito della scissione delle competenze della direzione generale dell'Aviazione civile da quelle del Ministero della difesa avvenuta alcuni decenni addietro.

PRESIDENTE. Se però accanto a un aereo civile ce n'è uno militare il Sios si attiva.

COTTONE. Nel momento in cui tale evento diventa certezza il Sios dovrebbe attivarsi per reperire tutte quelle informazioni necessarie e sufficienti per chiarire lo scenario operativo nell'ambito del quale si è realizzato l'incidente. Questo certamente avviene quando si dice che vi è stata una collisione in volo o, nella fattispecie, si parla di un missile. In questo caso il Sios si chiede chi abbia potuto lanciare e quali siano state le condizioni operative, cinematiche e di volo del velivolo intercettore.

PRESIDENTE. Quindi ritiene che il Sios in queste circostanze anche solo della vicinanza di un velivolo dovesse essere attivato e si potesse attivare autonomamente.

COTTONE. Se il Sios avesse avuto certezza sì. Nel caso contrario no.

PRESIDENTE. È stata fatta la richiesta di sapere quali aerei potessero essere vicini all'aereo civile.

COTTONE. Parlavo di tempestività. Se il giorno 28, quello successivo alla data dell'incidente, fosse emerso in maniera inequivocabile che si era verificato un fatto non normale e quindi in una delle possibili

e tante ipotesi venivano coinvolti gli interessi militari, il Sios aveva il dovere di intervenire.

PRESIDENTE. Proprio perchè lei ha parlato del giorno 28 le ricordo che in quel giorno ci fu un'attività abbastanza comprensibile ma frenetica nei tre centri radar, in cui vennero rivisti dagli operatori i nastri proprio per vedere cosa era successo. In questo caso proprio il 28 anche il Sios, che ha nei centri radar funzioni di polizia, di sicurezza e di informazioni, veniva coinvolto.

COTTONE. No, il Sios ha sì dei rappresentanti presso i centri radar ma essi non possono accedere agli aspetti operativi e tecnici.

BOATO. Ci può precisare questa affermazione?

COTTONE. Il Sios ha dei rappresentanti presso i reparti. Questo avviene anche ora, come sempre, non è questione di quel giorno. Il Sios, per poter attingere informazioni e avere una situazione di quanto avviene nell'ambito dei reparti, si avvale di nuclei Sios che sono aggregati presso gli enti principali.

Se dovessi ora dire se tale nucleo fosse a suo tempo presente al Crc di Marsala o all'aeroporto di Trapani non saprei essere preciso, perchè i nuclei Sios sono aggregati agli organismi importanti e non a tutti, altrimenti vi sarebbe un'altra Forza armata a fianco della principale.

PRESIDENTE. Comunque lei ritiene che un'attivazione informativa del Sios avrebbe dovuto esserci.

COTTONE. Sì, ma non per legge.

PRESIDENTE. Non per legge, proprio per le informazioni sugli aerei che potevano circolare al momento dell'incidente.

COTTONE. Voglio precisare che il personale dei nuclei Sios non può accedere alla documentazione operativa e tecnica nell'ambito degli organismi presso i quali operano.

PRESIDENTE. Questo ancora non l'ho chiesto; ho solo chiesto se il Sios avesse una funzione di attivazione informativa sulla situazione.

Nei documenti che ci sono stati lasciati circa le competenze ho letto che il Sios ha anche rappresentanti presso le ambasciate italiane all'estero e aveva una rappresentanza presso l'ambasciata negli Stati Uniti d'America a Washington.

COTTONE. Direi che più che il Sios è il Ministero della difesa ad avere una rappresentanza con gli addetti militari.

PRESIDENTE. Si dice che accanto agli addetti militari c'è una rappresentanza Sios. Questo è scritto su una circolare.

COTTONE. Non lo sapevo, denunzio la mia ignoranza.

PRESIDENTE. Volevo domandarle se la rappresentanza Sios all'ambasciata italiana a Washington si sarebbe dovuta accorgere che nel mese di ottobre il generale Rana andò ospite dell'addetto aeronautico per far leggere i nastri. Abbiamo dovuto attendere nove anni questa informazione che non ci è stata mai data nè dall'addetto aeronautico, se non in una verbalizzazione successiva, nè dai rappresentanti Sios che a mio giudizio, proprio stando alle competenze, dovevano saperla.

COTTONE. Di questo non so assolutamente niente. Non sapevo neanche della rappresentanza Sios presso di addetti militari.

PRESIDENTE. Quando ha assunto il comando nel 1983 cosa seppe di questo problema dell'incidente di Ustica? Fu mai interessato direttamente? Ebbe problemi per portare avanti indagini aggiuntive a quelle che erano già state fatte? Ebbe modo di interessarsi di questo problema nella sua veste di capo di Stato Maggiore?

Nel periodo che la riguarda avviene ad esempio tutta la operazione del recupero dell'aereo, e noi lo dovremo domandare molto precisamente come si verificarono le fasi di avvicinamento a questo recupero, come furono scelte le ditte, eccetera. Per ora vorrei però riferirmi al 1983, quando cioè lei prese in carico il problema: della questione di Ustica, cosa senti?

COTTONE. Assolutamente niente!

PRESIDENTE. Quando cominciò ad avere problemi legati alla questione di Ustica?

COTTONE. Problemi legati alla vicenda di Ustica intervengono con qualche notizia stampa nella metà del 1984 nella quale si dice che l'Aeronautica Militare a suo tempo aveva opposto il segreto militare o il segreto di Stato. Andai quindi a leggere i documenti relativi ed in effetti mi accorsi che questo non era vero: era falso cioè che era stato apposto il segreto militare o il segreto di Stato dalla Aeronautica Militare alla richiesta di documenti da parte del giudice. Parlo dell'Aeronautica Militare in quanto il giudice aveva dato incarico ai laboratori tecnologici di questa di effettuare certe analisi chimiche. I relativi risultati furono forniti se ricordo bene - perchè non era il periodo di mia competenza - nel 1982 o nel 1981, con una lettera di accompagnamento titolata - se la memoria non mi inganna - «riservata» ai fini della fase istruttoria, ma nella quale specificatamente si diceva, per quanto attiene ai dati di laboratorio, che i risultati non erano segreti.

LIPARI. Questo perchè l'Aeronautica a quella data considerava che non vi era un problema aperto?

COTTONE. Si trattava di un mandato aperto.

LIPARI. Glielo chiedo perchè lei ha detto che nel suo periodo di Ustica non se ne è occupato.

COTTONE. No, la domanda che mi era stata rivolta era di dire quando fossi venuto a conoscenza per la prima volta dall'assunzione del mio incarico della questione di Ustica. Inizialmente non avevo avuto alcuna indicazione e - ripeto - ho avuto sentore che ci dovesse essere qualcosa quando dalla stampa ho visto che si accusava l'Aeronautica Militare di aver opposto il segreto militare o il segreto di Stato (siamo nella metà del 1984 - mi sembra - e comunque ho qui con me la lettera relativa). In relazione a ciò abbiamo chiaramente detto, ripetutamente, che la storia del segreto non era vera: tutta la pratica relativa al periodo di mia competenza riguarda il fatto che l'Aeronautica sosteneva appunto che non esisteva il segreto mentre la stampa continuava ad affermare il contrario.

BOATO. Lei ha detto che non c'era segreto di Stato, ma che c'era segreto militare?

COTTONE. No, non ho mai detto questo. Si parla di segreto militare che poi in pratica diventa segreto di Stato.

BOATO. Non sono la stessa cosa!

COTTONE. Certo!

BOATO. Ci è stato detto invece che vi era la classificazione di segretezza, cioè che i documenti erano classificati come segreti.

CASINI. Si tratta di un'altra cosa!

BOATO. Occorre fare chiarezza e capire se si tratta di segreto militare, di segreto di Stato o di cos'altro.

CASINI. È necessario chiarire questo aspetto.

PRESIDENTE. Ora che ho capito la sua domanda, senatore Boato, la riformulerò chiaramente al generale Cottone.

Generale Cottone, lei sostiene quindi che l'Aeronautica ha sempre affermato che non esisteva alcun tipo di segreto sugli atti in questione. Peraltro, agli atti della Commissione risulta anche la posizione del Ministro della difesa dell'epoca il quale ripetutamente, alla Camera dei deputati ed al Senato, disse appunto che non esisteva segreto. Anche l'autorità politica quindi negò tale ipotesi. Circa la differenza tra il segreto militare ed il segreto di Stato, lei in pratica ha detto che non esisteva nè l'uno nè l'altro. Vorrei allora chiedere ai commissari cosa intendono sapere.

LIPARI. La domanda del senatore Boato era per sapere se i documenti classificati come riservati, che quindi non possono essere portati all'esterno, sono coperti da qualche forma di segreto o meno.

COTTONE. Vi è una riservatezza nella trasmissione dei documenti in quanto il direttore del laboratorio che è stato incaricato dell'analisi vuole che nessun altro conosca i risultati delle analisi, ovviamente, prima del giudice istruttore. Appone, pertanto, la qualifica di «Riservato». Il giudice istruttore sa, comunque, che tutto quanto concerne l'analisi non è coperto da classifica di segretezza. Lo è invece nel tempo di trasmissione che intercorre tra il laboratorio ed il giudice istruttore. Questi infatti può fare tutto ciò che vuole in quanto sa che non vi è alcuna classificazione di segretezza sulla produzione del laboratorio. Ripeto, comunque, che i fatti non risalgono al periodo di mia competenza; il mio è quindi un chiarimento teorico.

PRESIDENTE. Per completare il discorso sui problemi relativi al Sios, dovendo fare una relazione circa quel periodo su cosa aveva fatto l'Aeronautica, cioè se vi erano state disfunzioni od errori oppure se erano state fatte le cose correttamente, lei come capo di Stato Maggiore, oltre ad interrogare gli altri settori, avrebbe interpellato il II reparto?

COTTONE. Avrei interpellato tutti i reparti per le parti di competenza. I reparti non hanno delle competenze generiche, ma specifiche, mentre gli eventi relativi alla sicurezza del volo o, nella fattispecie, all'incidente, hanno un'incidenza che interessa, direi, quasi tutti i reparti.

PRESIDENTE. Se lei nel 1983 avesse dovuto fare una relazione generale su cosa era successo nel 1980 nell'Aeronautica, oltre ad interpellare il III reparto per le parti di sua competenza, avrebbe interrogato quindi anche il II reparto perchè le fornisse le informazioni in suo possesso su questo problema?

COTTONE. Avrei interpellato non solo il II reparto - ripeto -, ma tutti i reparti perchè, ad esempio, vi è il VI reparto Telecomunicazioni, Guerra elettronica, eccetera, che ha competenza anche sul funzionamento dei radar, e così via. Avrei esteso le indagini anche agli enti operativi interessati.

PRESIDENTE. Se quindi avesse avuto l'incarico di svolgere una relazione tecnico-formale nel 1984 lei avrebbe interrogato tutti i reparti competenti del suo servizio?

COTTONE. Esattamente.

PRESIDENTE. Veniamo ora ad un altro problema. Il recupero del relitto formalmente avviene l'anno successivo alla sua uscita dall'incarico.

COTTONE. Se lei volesse essere così gentile, signor Presidente, da ricordarmi quando è stato recuperato il relitto le sarei grato perchè non ne ho memoria.

PRESIDENTE. Il relitto fu recuperato nel 1987. Lei non era interessato, però tutte le fasi precedenti avvengono durante il suo incarico. Le famiglie delle vittime si rivolsero al Presidente della Repubblica, il quale intervenne ed ad un certo punto il giudice Bucarelli disse che le spese del recupero dovevano essere considerate come spese di giustizia, e quindi obbligatorie, anche se il Governo in precedenza aveva detto di non avere i fondi. Quest'ultimo nel 1986 accettò che tali spese fossero considerate come spese di giustizia e si avviò quindi il processo amministrativo per giungere al recupero. In quell'anno cominciarono le trattative per la scelta delle ditte cui affidare l'incarico. Nel settembre del 1985 esisteva già uno studio di fattibilità presentato dalla società italiana Techno-Spamec, e nell'ottobre del 1986, quando lei era ancora in carica, vi furono i primi contatti. Nel mese di maggio viene individuata l'area del relitto e poi iniziano le immersioni e nel mese di giugno si recupera parte del relitto. Però, tutta la trattativa è fatta nel 1986: c'è un'offerta italiana che viene scartata, una offerta americana e una offerta francese, tutte del 1986. Lei ricorda queste trattative?

COTTONE. Le ignoravo completamente.

PRESIDENTE. Come è possibile che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica non fosse informato di una trattativa relativa al recupero?

COTTONE. Non la conoscevo assolutamente.

PRESIDENTE. È una cosa strana, è un problema serio e io domando informazioni. Dunque, neanche i reparti tecnici dell'Aeronautica ritiene siano stati informati? Nel collegio peritale non c'era un rappresentante dell'Aeronautica militare?

COTTONE. Solo nel collegio Luzzatti c'era un controllore di volo.

PRESIDENTE. Quindi non ha avuto informazioni di questa trattativa.

Allora veniamo all'ultima cosa. Arriviamo al terzo Roc di Martina Franca. Abbiamo appreso che il terzo Roc oltre ad avere queste tre agenzie ha una possibilità di lettura in contemporanea di quel che vedono i centri in automatico operando nei centri radar; ha cioè una *console* che può vedere in contemporanea.

COTTONE. Durante il mio periodo sì.

PRESIDENTE. Comunque ha una informazione istantanea. Ai suoi tempi c'era una informazione istantanea?

COTTONE. Sì.

PRESIDENTE. Allora al terzo Roc il nastro che viene valutato a Marsala e gli altri che riguardavano altri settori possono essere letti contemporaneamente?

COTTONE. Posso riservarmi di rispondere in quanto non so tecnicamente come funzionava allora il sistema che lei chiama di visione contemporanea. Credo, avendo conoscenza non di dettaglio, che i nastri non potevano essere letti, non esisteva allora nessun ente in Italia in grado di farlo, ne esisteva uno solo in Europa in grado di farlo.

PRESIDENTE. Non parlo della lettura, ma del fatto che mentre accade qualcosa, mentre un radar vede qualcosa, contemporaneamente lo vede anche Martina Franca. È così?

COTTONE. A quel tempo non lo so, ma oggi è così e già ai miei tempi si poteva avere la sintesi e ciò perchè con cinque centri radar alle dipendenze la presentazione non può essere generale, bensì di priorità. La Difesa aerea aveva e ha la responsabilità di rilevare tracce sconosciute.

TEODORI. Il problema non è dell'attenzione. Il terminale è come quello di Marsala?

COTTONE. No, è un terminale che sintetizza le informazioni di tutti i centri radar, ne esiste uno solo; l'operatore scarta quindi le tracce note, altrimenti vi sarebbe una duplicazione di tutti i centri radar, che ora sono cinque. Allora c'erano solo due centri radar. Io, però, non sono un tecnico e non posso dare spiegazioni approfondite.

PRESIDENTE. Volevo domandarle se ai suoi tempi e per quelle che sono le sue informazioni, di fronte ad un allarme, siccome è Martina Franca che deve far partire gli aerei e prendere decisioni in merito ad eventuali soccorsi immediati, questo centro poteva vedere o poteva richiamare immediatamente la visione avuta da un altro centro radar.

COTTONE. Penso che informazioni più precise può darle il generale Mangani.

PRESIDENTE. Però, ritiene che ai suoi tempi questa possibilità di lettura immediata ci fosse?

COTTONE. Per quelle informazioni rilevanti ai fini della difesa aerea sì.

PRESIDENTE. Quando quella sera si perse un aereo e nacque una situazione di necessità, Martina Franca si mise in allarme?

COTTONE. Certo.

PRESIDENTE. In effetti deve far partire i soccorsi.

COTTONE. Non so se avesse avuto la possibilità di lettura o se fosse stata informata, ma senza dubbio Martina Franca in caso di allarme ha come compito istituzionale di attivare i sistemi di soccorso.

PRESIDENTE. A Martina Franca è possibile anche la lettura dei nastri?

COTTONE. Sempre in relazione alle mie reminiscenze, posso dire che i nastri allora, così come durante il mio periodo, non potevano essere letti se non da un ente speciale che si trova in Belgio. Il nastro poteva però essere valutato su stampante e dalla valutazione potevano emergere tutti gli elementi attraverso il cosiddetto tracciamento.

PRESIDENTE. Sentiamo parlare per la prima volta di questo centro in Belgio.

COTTONE. Se lo chiedete al generale Mangani, sicuramente avrete maggiori informazioni in quanto era suo compito. Questo centro fa la lettura come un *video tape*.

LIPARI. Senza passare attraverso una stampante?

COTTONE. Sì.

CIPRIANI. Esisterà forse alla Nato?

COTTONE. Credo che forse si tratti della casa costruttrice dei computer, ma non ne sono sicuro. Quel che so è che i nastri non potevano essere letti in Italia.

LIPARI. Quindi è accaduto di far ricorso a questo centro belga in altre occasioni durante il suo periodo?

COTTONE. No, mai.

LIPARI. Allora questo riferimento al Belgio da dove nasce?

COTTONE. Si sa che nel caso che si volesse la lettura si potrebbe ricorrere a questo centro.

DE JULIO. Che dati sono registrati? Cosa può essere letto in Italia e cosa in Belgio?

COTTONE. In Italia non può essere letto niente.

PRESIDENTE. Il generale ha detto che i nastri non sono leggibili in Italia ma in Belgio o presso altri enti. Però, in Italia dal nastro si può ricavare un tracciamento. Questo tracciamento è in grado di leggerlo anche Martina Franca e di tradurlo?

COTTONE. Sì, se arriva il tracciamento può senz'altro essere letto, può leggerlo chiunque.

LIPARI. In Belgio cosa può essere accertato? Un eventuale errore nel tracciamento?

COTTONE. Nel caso in cui vi fosse la necessità di leggere un nastro per un qualunque motivo, può essere inviato in Belgio: supponiamo che si voglia impostare una esercitazione e si voglia vedere come è stata fatta, se c'è stato qualcosa che non ha funzionato. In casi del genere si può mandare il nastro in Belgio. Però, non si è mai verificato.

Il nastro non può essere letto in Italia, può essere invece sviluppato.

BOSCO. Quindi non può essere letto direttamente?

COTTONE. No.

LIPARI. Se è possibile trascrivere il tracciato su un pezzo di carta ed è possibile una integrale e corretta lettura, in funzione di quale evenienza occorre inviare il nastro in Belgio?

COTTONE. Non ho parlato di evenienza ad inviare il nastro in Belgio; ho solo detto che vi è un ente preposto.

LIPARI. In quale caso può verificarsi questa necessità?

COTTONE. È una evenienza che non si è mai verificata.

PRESIDENTE. Faccio fatica a capire cosa può essere letto, se non il tracciamento.

ANGELINI. Qual è la differenza, generale, fra tracciamento e lettura?

PRESIDENTE. A Martina Franca il tracciamento era leggibile in una redazione meno tecnica?

TORTORELLA. Questo dato significa una cosa abbastanza evidente, cioè che qualche volta è ammesso come teoricamente possibile che la decrittazione e la lettura non siano pienamente corrispondenti al tracciato.

COTTONE. Ma non è questo il caso.

TORTORELLA. Lasciamo perdere se sia il caso o meno: questo è l'unico significato possibile.

LIPARI. È l'unica ipotesi possibile.

COTTONE. Per quanto concerne questo aspetto, che è squisitamente tecnico, bisognerebbe disporre di uno specialista che potrebbe rispondere in maniera adeguata.

DE JULIO. Generale, non voglio sapere i dati tecnici; lei conosce la filosofia di queste cose.

Voglio soltanto capire il significato della parola «lettura». Una parte della lettura è mettere in chiaro su carta quanto è codificato sul nastro magnetico, ad esempio tutti i *plots* registrati o quant'altro vi è contenuto; c'è poi una lettura del nastro che non può essere effettuata qui in Italia e bisogna andare in Belgio. E allora, senza conoscere i dati tecnici, per quale altra lettura, oltre a quella dei dati che vengono messi in chiaro, il nastro deve essere mandato in Belgio?

COTTONE. Per esempio quando il nastro rivela imperfezioni o inconvenienti tali che nel tracciamento si hanno indicazioni che non corrispondono alla realtà e alla conoscenza degli operatori. E allora si decide di vedere cosa succede e si manda il nastro in Belgio.

LIPARI. Dunque per ipotizzata difformità tra il tracciamento ed il nastro.

PRESIDENTE. Però il nastro di Ciampino non è stato mandato in Belgio bensì al *National transportation safety board*.

COTTONE. Si tratta di cose diverse. I dati della difesa aerea si leggono in Belgio, mentre quelli del traffico civile vengono letti dal *National transportation safety board*. Quest'ultimo ha una organizzazione che consente di leggere tutti i nastri, ma in base alla mia esperienza non credo che abbia l'attrezzatura per leggere i nastri del Nadge. Leggere il nastro significa guardare la relativa controluce, non il tracciamento. Il tracciamento può essere redatto immediatamente dagli operatori, lo fanno all'istante, immediatamente, altrimenti nell'incidente in discussione non avrebbero potuto capire dove era caduto l'aereo.

LIPARI. In base a quali dati tecnici lei pensa che l'ente americano non abbia l'attrezzatura che hanno invece in Belgio?

COTTONE. Il sistema Nadge contiene anche delle indicazioni segrete e l'ente americano non ha alcuna esigenza di leggere un nastro che peraltro è utilizzato solo nell'organizzazione europea: il Nadge funziona unicamente per il sistema di difesa aerea integrata della Nato.

LIPARI. Potrebbe non capirlo, ma riuscirebbe ugualmente a leggere il nastro in controluce.

PRESIDENTE. Non è così, senatore Lipari.

Il generale ci ha detto che esiste un altro centro di lettura al quale vengono inviati per essere letti soprattutto i nastri della difesa aerea. A memoria del generale, nel periodo in cui egli è stato responsabile

questa eventualità non si è mai verificata; dovremo chiarire se invece è successo nei periodi precedenti o seguenti. Mi sembra che questo soddisfi almeno per il momento la Commissione.

Volevo rivolgere un'ultima domanda al generale Cottone riguardo al soccorso aereo. Lei ha parlato di patti o accordi con alcune nazioni per il soccorso aereo.

COTTONE. Sì, vi è un accordo tripartito.

PRESIDENTE. Il *Rescue* di Martina Franca, messo in allarme, fece partire un *Breguet Atlantic* e il capitano che comandava la sala soccorso per chiedere aiuto alla VI Flotta, che era in baia a Napoli, telefonò all'ambasciata degli Stati Uniti a Roma. Ecco, in riferimento all'accordo che lei ha citato può dirci se per attivare il soccorso da parte di una forza Nato e nel caso specifico della Marina degli Stati Uniti è possibile che si debba telefonare all'ambasciata?

COTTONE. Ho detto che vi è un accordo trinazionale tra Italia, Spagna e Francia; non vi è invece un accordo con gli Stati Uniti o altre nazioni. Suppongo allora, in base alla mia esperienza, che tutte le richieste debbano passare attraverso il vaglio dell'ambasciata americana che ha un ufficio militare.

Se mi è consentito vorrei precisare meglio l'attività svolta nel mio periodo di comando. Ho già detto che preminentemente si è trattato di fornire elementi per la risposta ad interrogazioni parlamentari o per rettificare notizie di stampa concernenti il segreto militare.

Nel mese di gennaio, esattamente il 9 gennaio del 1985, il giudice istruttore mi scrisse una lettera che è agli atti con la quale mi chiese se l'Aeronautica era disponibile per un esperimento giudiziale e se ne poteva sostenere l'onere; mi chiese se poteva fornirgli i famosi nastri e mi disse altresì di interessare le autorità americane per avere ulteriori certezze. Mi disse inoltre di dare ordine di trasferire i reperti dai laboratori che avevano compiuto tutte le analisi all'aeroporto di Capodichino. Risposi dicendo che l'Aeronautica Militare era totalmente ed incondizionatamente disponibile per l'esperimento giudiziale. Raccomandai di compiere tale esperimento entro il 30 giugno 1985 perchè all'epoca stavo cercando di aggiornare i sistemi e quindi, dopo tale data, non vi sarebbe più stata affidabilità ed attendibilità delle notizie che la Magistratura poteva avere. L'esperimento giudiziale fu realizzato il 30 aprile, ma l'Aeronautica Militare non ha saputo nulla dei risultati di tale esperimento.

PRESIDENTE. Lei può consegnarci i testi della lettera di cui ha parlato e della relativa risposta?

COTTONE. Sì, comunque sono già allegati alla relazione del generale Pisano. Dissi anche che i nastri erano in possesso della Magistratura dal 1980 e mi impegnai a scrivere alle autorità americane.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Erano in possesso «anche» della Magistratura.

COTTONE. No, erano in possesso della Magistratura.

PRESIDENTE. Non poniamo domande che non servono.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, non interrompo mai e quindi, una volta che lo faccio, gradirei che lei usasse lo stesso metro di giudizio che utilizza per gli altri.

PRESIDENTE. Uso sempre lo stesso metro; sto soltanto dicendo di non fare una domanda su un «anche».

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. È un «anche» che ha una sua ragion d'essere.

PRESIDENTE. In ogni caso ho concluso le mie domande e quindi passiamo ai quesiti che i commissari rivolgeranno seguendo l'ordine di iscrizione a parlare.

LIPARI. Signor generale, in considerazione del periodo in cui lei ha ricoperto la carica di capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, dal mio punto di vista ritengo sufficienti due domande. La prima è la seguente: vi sono stati dopo l'incidente di Ustica e comunque nel periodo in cui lei ha avuto la massima responsabilità all'interno dello Stato Maggiore dell'Aeronautica iniziative volte ad integrare, rafforzare e modificare il sistema di difesa aeronautica e quello di accertamento della rilevazione degli ingressi nei corridoi aerei? Quando ciò è avvenuto e attraverso quale tipo di interventi?

COTTONE. Specificare quando ciò sia avvenuto è estremamente difficile perchè l'ammodernamento è progressivo negli anni. Interventi vengono effettuati seguendo due strade, quella nazionale, quindi con finanziamenti nazionali, e quella Nato con finanziamenti tratti dai fondi comuni per le infrastrutture Nato. A questo proposito noi italiani dobbiamo sostenere una grande battaglia per farci assegnare parte di questi fondi ai fini del potenziamento e dell'ammodernamento del sistema nazionale. Ho già detto in precedenza che l'attenzione della Nato verso il fianco sud (Italia, Grecia e Turchia) era tenue e quindi i maggiori finanziamenti erano rivolti verso la zona centrale. Pertanto le pochissime disponibilità venivano devolute all'ammodernamento dei radar perchè quelli di cui era dotata l'Aeronautica Militare fino al periodo in cui ho ricoperto la carica di capo di Stato Maggiore risalivano alla seconda guerra mondiale.

Personalmente mi sono molto interessato al problema della difesa aerea e della capacità di tutti i sensori. La difesa Aerea, infatti, non consiste soltanto nei radar ma anche in tutti i sistemi attivi, nei sensori, nei centri di comando e di controllo. Si possono avere i migliori radar del mondo, ma questi sono inutili se poi non si riesce a comunicare. L'ammodernamento consisteva nella sostituzione dei radar vecchio tipo con gli «Argo 10» che erano radar molto validi, costruiti dalla Selenia e che sono stati installati a Siracusa, a Marsala ed ora credo in quasi tutti i centri.

LIPARI. Direi che è fisiologico che, con l'evoluzione della tecnologia, i meccanismi migliorino. La mia domanda, però, tendeva a sapere se nella fase di ammodernamento l'Aeronautica Militare ha tenuto in qualche modo conto delle risultanze che le derivavano dall'incidente di Ustica o quanto meno dal mancato accertamento di un Mig libico assolutamente sfuggito al sistema.

COTTONE. No, anche perchè non ve ne era ragione in quanto la mancanza di indicazioni provenienti dai tracciati dei nastri del radar di Marsala portati all'attenzione dell'opinione pubblica era una mancanza tecnico-fisiologica del sistema. Il sistema Nadge è infatti realizzato per la guerra. Esso deve fornire all'operatore quelle indicazioni che abbiano una validità operativa determinante; non può fornire tutte le indicazioni possibili in relazione a quanto si verifica nello spazio.

LIPARI. Se venite a sapere che un aereo entra nel nostro spazio aereo e non lo avete visto, il fatto diventa grave. Mi sto riferendo al Mig libico.

COTTONE. Ogni radar ha una copertura che è in funzione delle sue prestazioni e caratteristiche. Nel punto in cui è caduto il Mig libico non vi era copertura radar.

LIPARI. No, sulla Sila vi è copertura radar.

COTTONE. No, non c'era perchè copertura radar significa capacità di poter individuare la traccia a tutte le quote. Nessun radar attualmente esistente al mondo è capace da solo di individuare le tracce fino a quota zero.

TEODORI. Per arrivare a quota zero bisogna passare per le altre quote.

COTTONE. Esempio probante di quanto sto dicendo è la penetrazione fatta qualche giorno fa dal famoso velivolo siriano in Israele, che pure è una nazione in guerra e che dispone degli apparati e dei sistemi più avanzati del mondo. In questi casi l'aereo non si vede perchè vola a bassa quota. Ribadisco quindi che la copertura nella zona della Sila non esisteva.

TEODORI. Il Mig libico ha attraversato tutto il Mediterraneo e la Sicilia senza che nessuno lo abbia visto.

MACIS. Il Mig ha volato quindi a pelo d'acqua. Lei infatti afferma che non è stato avvistato perchè volava a bassa quota.

COTTONE. Ho detto appunto che volava a bassa quota, non a pelo d'acqua.

PRESIDENTE. A noi risulta che volava a 10.000 metri di altezza.

COTTONE. Sto parlando della fase di avvicinamento.

TEODORI. La scatola nera è stata sottratta.

COTTONE. In quel periodo è stato installato un radar in quella zona, così come ne è stato messo uno a Capo Frasca ed un altro a Lampedusa.

LIPARI. Come fa lei ad affermare con tanta sicurezza che una vicenda così grave, della quale lo Stato Maggiore dell'Aeronautica era stato informato, come la caduta di un Mig libico di cui nessuno si era accorto, non è poi diventata un elemento che in qualche modo abbia indotto l'Aeronautica Militare ad intervenire in sede di ristrutturazione?

COTTONE. Le chiedo scusa, ma non avevo capito la domanda. Mi sembra comunque di aver risposto dicendo che a Crotone è stato installato successivamente un radar che serve alla bisogna.

PRESIDENTE. Quindi il Mig ha inciso sulla vostra considerazione del fronte Sud?

COTTONE. Sì. Comunque il sistema di Marsala, ancorchè automatizzato, aveva i sensori vecchi.

PRESIDENTE. Aveva anche un monte davanti.

TORTORELLA. Che significa che aveva i sensori vecchi?

COTTONE. Significa che aveva dei sensori di concezione e di fabbricazione degli anni '50. Per darvi un riferimento, gli «Argo 10», che attivano la nostra difesa aerea, sono di concezione e di fabbricazione degli anni '70.

TORTORELLA. Cosa si intende per sensori?

COTTONE. I sensori sono radar veri e propri cioè la parte che effettua l'assestamento.

LIPARI. Lei ha detto che, nel momento in cui ha assunto il comando di Stato Maggiore, il problema di Ustica non le è stato ufficialmente rappresentato; ha detto che comunque con l'aiuto dei suoi uffici ha fornito dei chiarimenti all'autorità politica in relazione ad interrogazioni parlamentari e a sollecitazioni della stampa.

Ma rispetto a un evento di questa drammaticità e al connesso o autonomo evento del Mig, in funzione di quale circostanza l'Aeronautica ritiene ad un certo momento che un evento renda opportuni suoi accertamenti attraverso appositi strumenti tecnici? È una domanda che le pongo senza ambiguità.

In questi giorni - è una notizia di cui dobbiamo accertare il significato e la veridicità - si parla di una certa controperizia predisposta da uffici dell'Aeronautica.

Mi chiedo allora: in relazione a quale fatto l'Aeronautica ritiene suo dovere intervenire sulla vicenda anche se non lo ha fatto per tanti anni, in relazione ad un fatto che almeno la sensibilità comune considerava ancora aperto?

COTTONE. Senatore Lipari, non sono titolato a rispondere, dato che non conosco l'esistenza di una controperizia. Comunque per procedere a una controperizia occorrono i reperti: non vedo a questo punto come possa essere stata fatta.

Dalla lettera che ricevetti dal giudice istruttore ebbi la sensazione che l'istruttoria stava prendendo avvio e quindi diedi l'assoluta e totale disponibilità dell'Aeronautica al giudice affinché accertasse la verità. Oltretutto, era tanta la nostra ambizione di giungere alla verità che invitai il giudice a procedere agli accertamenti entro la data del 30 giugno, perchè successivamente avremmo cambiato i nostri sistemi. Credo perciò di aver svolto, sotto il profilo etico, un giusto ruolo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Generale Cottone, le farò solo due domande, dato che il senatore Lipari mi ha preceduto nelle altre che le avrei voluto porre. Vorrei però chiarire che la parola «anche» non si riferiva a fatti avvenuti durante la sua responsabilità, ma ad avvenimenti di cui abbiamo appreso la consistenza nel corso dei nostri lavori. Le registrazioni e le trascrizioni le aveva la Magistratura ma «anche...», nonostante fossero poste sotto sequestro penale.

COTTONE. Il sequestro penale era sui nastri.

BOATO. «... su tutto ciò che possa servire...»

COTTONE. Le chiedo scusa, ma evidentemente non sono bene informato.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quale incarico ricopriva al momento del disastro di Ustica?

COTTONE. Ero comandante della scuola di guerra aerea di Firenze.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quindi lei ha appreso la notizia dai giornali, non ha assunto informazioni circa le varie ipotesi?

COTTONE. No.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha detto che la copertura radar è completa quando copre da zero a più di 10.000 metri e quindi che non vi siete in un certo senso preoccupati del Mig, dato che la zona di Otranto non era coperta e se un aereo vola a bassa quota non è intercettabile da parte del radar. Tuttavia, stando alla versione ufficiale e prendendo per buono che il Mig sia caduto nella data in cui si è detto che è caduto, in quel giorno era in corso una esercitazione combinata tra diverse forze aeree. Nonostante detta esercitazione, che comportava

particolari controlli da parte dell'Aeronautica militare, la presenza di quel Mig non fu rilevata, anche se il generale Tascio nel corso dell'ultima audizione ha affermato che a posteriori, rileggendo le trascrizioni e rivedendo le registrazioni, essa avrebbe potuto essere rilevata.

Vorrei che lei mi spiegasse, se possibile, questo punto interrogativo che aleggia su tutta la vicenda del Mig.

COTTONE. Quale comandante della scuola di Firenze ero lontano dalle attività operative. Posso tuttavia dirle, dal punto di vista tecnico, qual era il diagramma di radiazione dei radar esistenti allora. I radar non coprono le basse quote; essi iniziano a coprire da circa 1.500 metri a circa 15.000 metri. Tutto quello che passa all'interno di questo lobo, che ha una profondità di circa 150 miglia (variabile a seconda delle situazioni meteorologiche) viene captato dai radar. Certamente l'organizzazione militare ha il compito di saldare i vari campi di azione dei radar e quindi provvede alla installazione di radar più piccoli associati ai sistemi di difesa. Durante il mio periodo di comando sono stati acquistati dalla Selenia i sistemi «Spada» che hanno una capacità di difesa Aerea nel raggio di circa 20 chilometri, e che riescono appunto a svolgere questa funzione.

Pensi quanti sistemi ci vorrebbero per coprire le basse e saldarsi con le alte quote. Oltretutto il programma dell'Aeronautica era appena di 2.000 miliardi.

Alla sua domanda non so rispondere. Se il Mig 23 era dentro il «lobo» era probabile il suo avvistamento. Tutto dipende anche dalla distanza di avvistamento che oscilla dalle 120 alle 150 miglia.

Se rientrava nel lobo di Otranto è probabile che potesse essere visto, anche se bisognerebbe considerare la sua distanza. Non saprei rispondere meglio; bisognerebbe porre il tema specifico ad un tecnico per poter avere risposte precise circa la possibilità per il Mig 23 di essere rilevato.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Un punto molto delicato ed interessante che è stato sollevato questa mattina è quello della lettura dei nastri del sistema Nadge che è avvenuta in Belgio. Dal nastro lei ha detto che un operatore può immediatamente riportare la trascrizione. Non siamo riusciti a capire quale sia stata la necessità di far leggere questo nastro in Belgio a meno che non si tratti di andare a verificare dalla fonte primaria, che è il nastro, eventuali dubbi che potessero nascere dalla trascrizione.

COTTONE. Ad esempio per il malfunzionamento della macchina.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Per qualsiasi ragione. Allora questa è la ragione specifica.

COTTONE. Sì. Comunque preciso che durante il mio periodo non si è mai verificato che la macchina desse delle indicazioni errate.

DE JULIO. Anche per le manipolazioni?

COTTONE. Non è possibile effettuare manipolazioni. Il nastro non riceve e non dà indicazioni diverse da quelle che ha recepito.

LIPARI. Ma la trascrizione sì.

COTTONE. Certamente. Si tratta di una normale fotocopia.

TEODORI. È una normale pratica.

COTTONE. Lo dice lei.

BELLOCCHIO. Vorrei tornare al momento in cui lei assume l'incarico di capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica subentrando al generale Bartolucci. Nello scambio di consegne, il generale Bartolucci che diveniva capo di Stato Maggiore della Difesa non le ha mai parlato della vicenda di Ustica?

COTTONE. No, lo escludo in maniera assoluta.

BELLOCCHIO. Quando poi il generale Bartolucci è diventato capo di Stato Maggiore della Difesa lei è stato costretto per ragioni del suo ufficio a collaborare nella risposta ad alcune interrogazioni parlamentari o alle domande dei giudici: ha mai parlato con il generale Bartolucci della vicenda di Ustica?

COTTONE. Cerco di ricordarmi. Mi sembra che l'argomento possa essere stato toccato.

BELLOCCHIO. Le fornisco tre indizi per aiutarla. In data 30 marzo 1986 Luzzatti scrive in una lettera al Ministro dei trasporti che la commissione potrà avere ancora un ruolo solo se arriverà al recupero del relitto. Quindi ritengo che, in presenza di una lettera ufficiale di un presidente della commissione d'inchiesta, qualche colloquio abbia potuto averlo.

COTTONE. No, non l'ho avuto.

BELLOCCHIO. In data 1° settembre 1986 il giudice Bucarelli scrive un rapporto al consigliere istruttore, al presidente della Corte d'appello, al Ministro di grazia e giustizia su questi fatti. Terzo elemento, in data 30 settembre 1986...

BOATO. Non era più in carica da 13 giorni.

BELLOCCHIO. Comunque, in questo periodo ha parlato con il generale Bartolucci, con qualche Ministro, con qualche organo dei servizi di sicurezza, con il Sios?

COTTONE. Mai, se qualche volta ho parlato con il generale Bartolucci, e non ne sono certo, è stato quando sulla stampa, sul «Corriere

della sera», si è parlato della trasmissione della Bbc con la descrizione di uno scenario particolare.

PRESIDENTE. La trasmissione è del 1982.

COTTONE. La trasmissione è del 1982, però la stampa l'ha ripresa nel 1985. Io ho detto: ma guarda un pò che assurdità.

BELLOCCHIO. Per *input* suo o di Bartolucci?

COTTONE. Quando uno si trova a parlare dice: guarda un pò i giornali quante fesserie dicono.

PRESIDENTE. Non è poi che questa trasmissione abbia detto cose che si possono definire fesserie. Questo era un giudizio vostro.

BELLOCCHIO. Per come si è sviluppata la vicenda il problema Ustica non è stato mai cancellato dallo scenario politico e militare nel senso che ricorrentemente, vuoi per qualche novità o articolo di giornale, il problema è stato sempre presente. Quindi lei, nella qualità di capo di Stato Maggiore dinanzi e di fronte a queste novità che di volta in volta emergevano, non ha sentito il bisogno di promuovere una commissione di inchiesta amministrativa o non ha proposto al Ministro delle indagini?

COTTONE. No, perchè ero fermamente convinto di dare tutto l'appoggio alla Magistratura che aveva aperto un'indagine e in quel momento si attivava in maniera molto ponderosa. Ricordo che c'è stata la commissione Blasi che ha fatto un esperimento in volo: ha mandato il DC9, un F104 e ha attivato la rete radar. Sarebbe stato inutile, inopportuno e non so se sarebbe stato legalmente giusto che facessi una indagine. Oltretutto non avevo neanche i reperti.

BOATO. Parlava di una indagine amministrativa.

COTTONE. Anche l'indagine amministrativa non è che possa discostarsi molto.

BELLOCCHIO. Si trattava di vedere se c'erano state disfunzioni. Mi sembra di capire che lei abbia detto che al sud facevamo acqua.

COTTONE. Ma non a Marsala.

BELLOCCHIO. Mi può dire quali aerei militari esistevano nel 1980 capaci di volare a velocità superiore di 2.000 chilometri orari?

COTTONE. Il «104», l'«F14», l'«F15». Direi che la maggior parte dei velivoli da caccia della seconda e terza generazione costruiti dopo il 1970 superavano la velocità del suono; di tutti i blocchi: nord, sud, est e ovest.

BELLOCCHIO. Tutte le relazioni dell'Aeronautica Militare escludono, dopo aver fatto indagini, che quella sera del 27 fossero in volo nostri aerei militari e dal conteggio dei nostri missili non ne risulta mancante alcuno. Non ho motivo di dubitare di questo; aggiungo che gli stessi Ministri della difesa che si sono succeduti hanno sempre detto questo.

Ora siamo dinanzi a uno scenario cambiato. Se è vera l'ipotesi che mi sembra suffragata da molte pezze d'appoggio che nessun aereo italiano e nessun missile è coinvolto nell'incidente, si deve concludere o che il DC9 è stato abbattuto da un missile di provenienza sconosciuta e si deve ammettere la possibilità che nello spazio aereo italiano un aereo civile è stato attaccato da aerei stranieri, o che attraverso una puntuale opera di depistaggio si sia cercato fino ad oggi di nascondere al Parlamento e all'opinione pubblica fatti che a mio avviso giustificano interrogativi allarmanti che attengono alla stessa sicurezza nazionale e quindi alle relazioni dell'Italia con gli Stati vicini.

Dico questo perchè nella perizia Blasi, a proposito del radar di Marsala, vengono rilevate 23 tracce. Si fa in particolare riferimento alla traccia n. 8, circa la quale si dice che trattasi di velivolo a getto con una velocità da 382 a 424 DM/h (cioè da 699 a 775 km/h), con una quota in diminuzione da 8.120 a 6.000 metri, che al momento del disastro si trovava ad una distanza di circa 60 miglia dal DC9 Itavia. Si fa anche riferimento alla traccia n. 12, di cui si dice che si tratta di velivolo a getto, con una velocità tra i 922 ed i 1.026 km/h, con una quota non rilevata, che al momento del disastro si trovava ad una distanza di circa 83 miglia dal DC9 Itavia.

Nella stessa relazione Blasi si afferma (a pagina 460) che «l'esame dei dati radar di Fiumicino porta a concludere che nella zona ed al momento dell'incidente v'era anche un altro velivolo delle dimensioni di un aereo da caccia».

Vorrei sapere allora il suo parere in ordine a tutti questi dati.

COTTONE. Lei mi fa una domanda che esorbita dai fatti...

BELLOCCHIO. Io le chiedo se i nostri sistema radar non hanno avvistato queste tracce che pure risultano!

COTTONE. Ripeto, lei mi fa una domanda su fatti ed eventi che esorbitano dal periodo di mia competenza.

BELLOCCHIO. Lei però è stato successivamente capo di Stato Maggiore; di Ustica se ne è parlato anche dopo, quindi anche durante la sua permanenza!

COTTONE. Lei vuole quindi la mia opinione?

BELLOCCHIO. Ci dica la sua opinione.

COTTONE. Innanzitutto devo dirle in tutta coscienza che non conosco, perchè non ho mai letto, la relazione Blasi, nè la relazione Luzzati. Devo dire che anche gli elementi della relazione Pisano li ho

conosciuti il giorno 10 di questo mese quando ho sentito dalla radio che dovevo essere convocato dalla Commissione e quindi mi sono documentato, entrando recentissimamente nell'atmosfera.

Fatta questa premessa, posso dire, attingendo alle mie esperienze personali e professionali, conoscendo le prestazioni e le caratteristiche dei mezzi nel loro complesso, essendo stato per dieci anni ufficiale alla sicurezza del volo presso reparti operativi, la mia opinione, che certamente fa astrazione da fatti ed eventi reali che non conosco. Posso dire che, se fossi stato incaricato di svolgere un'indagine relativa a questo incidente, avrei cominciato a definire dei modelli, dei moduli in relazione alle cause che avrebbero potuto innescare il verificarsi dell'incidente. Quindi avrei esaminato tutti i possibili casi, come si fa in una ricerca operativa. Ovviamente, ogni singolo caso lo avrei confrontato con un modulo, e quello solo.

Senza entrare nel merito di altri modelli attinenti a bombe o altre cause, di cui peraltro non sarei neanche esperto, per cui rischierei di fare affermazioni non corrette...

BELLOCCHIO. È stato possibile ad un aereo diverso dai nostri penetrare nei nostri spazi aerei la sera del 27 giugno 1980?

TOTH. Non era il nostro spazio aereo!

PRESIDENTE. Comunque era coperto dalle nostre reti di difesa.

COTTONE. Diciamo che vi sono due modi di definire lo spazio aereo; vi è lo spazio aereo di interesse e lo spazio aereo di responsabilità. Quello di responsabilità è rappresentato da quello sovrastante il territorio nazionale ed i mari territoriali. Vi è poi lo spazio aereo di interesse nell'ambito del quale il sistema di difesa aerea in pratica non fa differenza con quello di responsabilità. Qualora si dovesse rilevare una minaccia, è possibile nello spazio aereo di interesse far intervenire i caccia intercettori per l'identificazione diretta. Nel caso che questa identificazione dovesse confermare una volontà ostile da parte del velivolo, vi sono delle norme di ingaggio ben precise, stabilite dalla Nato, che vanno dalla identificazione del velivolo alla costrizione all'atterraggio o, in ultima analisi, avuti gli ordini dalle più alte autorità responsabili, se il vettore costituisce minaccia reale incombente sul territorio nazionale, alla possibilità di sparare (ecco perchè i velivoli sono anche armati). Ritengo che, in funzione della conoscenza che ho del radar di Marsala, delle sue prestazioni e caratteristiche, conoscenze peraltro che sono quelle che possono attribuirsi ad una persona che non è un tecnico specializzato, ritengo che se vi era un incursore il radar di Marsala avrebbe dovuto vederlo, anche se questo fosse stato il più piccolo possibile, cioè un Sigma del tipo F-104 che è il velivolo che ha il minimo ingombro radar esistente al mondo.

BELLOCCHIO. Per quanto attiene al nostro sistema di comando e di controllo, la nostra difesa aerea costituisce una parte separata rispetto alla difesa Nato?

COTTONE. No, la difesa aerea nazionale è integrata in quella Nato. Esiste uno speciale *memorandum* che è stato recepito dalla nostra organizzazione nazionale che attribuisce la difesa aerea nazionale fin dal tempo di pace al comando e controllo Nato e questo si estrinseca in maniera totale durante le esercitazioni e le manovre oppure durante le emergenze. Quando ho parlato della eventualità di abbattimento, siccome nel comando subentra la Nato, deve essere l'organo supremo Nato a dare l'ordine.

BELLOCCHIO. Questo significa che nel caso in cui Marsala non avesse registrato niente, essendo il nostro sistema integrato nel sistema di difesa aerea della Nato, vi erano gli strumenti della Nato a rilevare comunque un'eventuale presenza sconosciuta.

COTTONE. Marsala rappresenta lo strumento Nato!

BELLOCCHIO. Solo Marsala? Altri centri no?

COTTONE. No, solo Marsala.

BELLOCCHIO. Mi faccia capire: Ustica si trova sul Tirreno, ma è attorniata da altri strumenti. Per quanto riguarda la difesa aerea vi sono quattro centri radar: Licola, Marsala, Poggio Ballone e Ciampino (ora non più militare ma all'epoca lo era). Poi vi sono gli aeroporti militari: Grazzanise a 280 chilometri, Grosseto a 530 chilometri, Trapani a 94 chilometri, Amendola a 360 chilometri. Poi c'è Pisa per quanto riguarda gli aerei di trasporto, Rivolto, che è essenzialmente un aeroporto Nato, e poi vi sono Rimini e Istrana per quanto riguarda gli intercettamenti. Ora, tutti questi strumenti hanno dei radar!

COTTONE. No!

BELLOCCHIO. Quali sono allora quelli dotati di radar?

COTTONE. Sono quelli di Marsala, Siracusa, Licola, Iacotenente e Otranto. Ora vi si aggiunge Crotone.

BELLOCCHIO. Quindi, questi cinque radar avrebbero dovuto rilevare una eventuale presenza?

COTTONE. Se fosse stata nella portata dei radar sì.

BELLOCCHIO. Non la zona di Ustica?

COTTONE. Se fosse stata nella portata dei radar - ripeto - l'avrebbero dovuta rilevare.

BELLOCCHIO. Ma già nel 1980 i radar rilevavano a 200 miglia, cioè a 372 chilometri! Mi faccia allora capire perchè non avrebbero dovuto rilevare niente!

COTTONE. Ribadisco di non essere un tecnico. Ho già detto prima che il diagramma di irradiazione di un radar, teoricamente, se questo fosse ubicato su una superficie piana (cosa che non esiste al mondo), realizzerebbe una corona circolare avente un lobo che si alza tanto più ci si allontana. Diciamo che si crea una corolla e che tutto ciò che passa entro questa corolla viene rilevato. La portata di questa corolla varia in funzione del giorno e della notte, in funzione dell'estate e dell'inverno, delle condizioni atmosferiche, delle coperture. Esistono poi anche delle indicazioni errate e anomale.

TORTORELLA. In funzione anche dell'anno di fabbricazione del radar!

COTTONE. Certo!

TORTORELLA. Lei mi sembra si sia battuto per cambiare i radar.

PRESIDENTE. Per cambiare ed aggiungere altri radar!

COTTONE. Sì, per cambiare innanzitutto la portata che, anziché essere di 130-140 miglia, con il radar Argos 10 arriva oltre. In secondo luogo l'ampiezza del lobo. In terzo luogo - il più importante - vi è la capacità delle contromisure elettroniche, cioè la possibilità del nuovo radar di resistere alle offese elettroniche. Dunque, non è tanto la filosofia dell'avvistamento che evolve quanto le prestazioni del mezzo per resistere all'ambiente operativo ostile.

TORTORELLA. Quindi quell'aereo se avesse avuto sistemi ostili si sarebbe visto?

COTTONE. Certamente, si vede tutto un brulichio.

TORTORELLA. Anche con i sistemi degli anni '50.

COTTONE. Certamente, anzi è per questo che non si usano più, perchè si sarebbe visto tutto un fruscio, indice di qualcosa di anomalo in corso.

PRESIDENTE. Vorrei riportare le questioni al 1980. Allora le coperture radar erano fornite da quei cinque radar, ma nella zona di Ustica c'era la possibilità di vedere sia da parte di Marsala che da parte di Licola in fonetico manuale. Ci hanno spiegato che fino ad ora non avevamo copertura di altri centri radar. Però, essendo in rada la VI flotta con apparecchiature radar proprie di protezione, c'era un altro sistema con apparecchiature sofisticate per coprire la zona di Ustica, perchè non sta una flotta in porto senza una fortissima copertura radar.

COTTONE. Può essere attendibile, ma non posso esprimere certezza.

BELLOCCHIO. Può illustrare le misure di sicurezza adottate dalle portaerei che sono alla fonda?

COTTONE. Io sono un generale d'Aeronautica.

PRESIDENTE. Senza rispondere a questa domanda perchè dice di non essere generale di Marina, come fa però ad escludere quanto io le ho detto che ci è stato assicurato che chi sta alla fonda tiene i radar accesi? Perchè lo esclude?

COTTONE. Non lo escludo, voglio solo dire che vi sono delle condizioni in cui i radar vengono accesi e altre in cui i radar si tengono spenti.

PRESIDENTE. Lei ritiene che una flotta spenga i radar?

COTTONE. Non ho interesse a dire una cosa per un'altra.

LIPARI. Per la sua esperienza, è mai successo che vi siano stati scambi integrati di informazioni nel quadro Nato fra gli accertamenti a terra e quelli navali?

COTTONE. Mai, con le navi alla fonda mai, con le navi in navigazione sovente.

LIPARI. A terra non è mai successo perchè non ci sono stati incidenti. Però voi avete scambi di informazione che possono determinarsi nel quadro Nato tra le rilevazioni radar di una flotta, sia pur in navigazione e le rilevazioni Nato a terra?

COTTONE. Sì, certamente.

LIPARI. Allora la domanda era pertinente.

PRESIDENTE. Una domanda del collega Bellocchio tendeva a capire se vi erano comandi unificati nazionali o Nato. Lei ha risposto che la difesa aerea è Nato.

COTTONE. Sì, ma la flotta non fa parte della Nato.

PRESIDENTE. Però, la flotta quando muove può integrarsi. Le ho fatto quella domanda perchè ci hanno detto che la flotta quando si trova in porto è molto più esposta rispetto a quando è in navigazione, soprattutto quando si ha una super portaerei non si sta senza copertura radar. Perchè lei dice che i radar possono essere spenti?

COTTONE. La mia esperienza è questa. Io sono stato anche comandante Nato; durante le esercitazioni, le manovre, quando una flotta è in mare vi sono sistemi di collegamento e di integrazione fra difesa aerea a terra e difesa aerea in mare. Quando invece le navi sono

in porto, mai danno indicazioni del loro funzionamento al sistema di difesa a terra.

**PRESIDENTE.** Le domande hanno una finalità. Se lei in quel momento, in quei mesi, avesse dovuto domandare informazioni in quanto non ha visto tutto o non ha visto bene (Marsala e Licola erano in fonetico manuale), se avesse dovuto coprirsi con ulteriori informazioni alla VI flotta, non si sarebbe chiesto se quei radar erano accesi oppure no? Non avrebbe chiesto, se fossero stati accesi, che cosa avevano visto?

La VI flotta ha una portata piena su Ustica.

**COTTONE.** Io ho detto che non ho letto la relazione Luzzati e non so se sia stato fatto o meno.

**BELLOCCHIO.** Nella sua qualità di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, uno dei mezzi di sicurezza oltre al radar non è costituito dagli aerei con i radar di bordo? Questo lo ammette?

**COTTONE.** Sì.

**BELLOCCHIO.** Quindi debbo desumere che quella sera, essendoci la Saratoga ancorata ed essendoci la VI flotta presente, se non i radar della nave quantomeno erano attivati i radar a bordo degli aerei.

**COTTONE.** Non lo so, comunque non erano vicini.

**ANGELINI.** Lei ha svolto un incarico importantissimo per quanto riguarda la guerra aerea. Quindi l'offesa aerea deve presumere anche l'offesa delle navi. È così? Voglio dunque rivolgermi alla sua competenza. Vorrei allora capire dal generale secondo lui, dato che le portaerei sono decisive e tanto più quelle americane, se hanno i radar spenti, chi le protegge?

**COTTONE.** Posso rispondere in base alle norme Nato. Quando le portaerei sono in porto la responsabilità della difesa delle navi è comunque del comandante aereo terrestre. Questa è la norma. Il comando del Roc dell'Aeronautica è responsabile della difesa delle navi quando sono nelle acque territoriali.

**PRESIDENTE.** Cioè sempre il III Roc?

**COTTONE.** Sì. Esso ha il controllo operativo anche dei mezzi attivi, quindi artiglieria contraerea e missili imbarcati sulla nave. Questo dentro le acque territoriali.

**BELLOCCHIO.** In un documento del Sismi, il documento n. 9 del 29 luglio 1980, da un appunto si rileva, in relazione alla notizia circolante nell'ambito del Ministero dei trasporti, che tutta la documentazione concernente il disastro del DC9 si sarebbe trovata presso il Ministero della difesa. Questa è la nota del Sismi. C'è una testimonianza al giudice (per motivi di segretezza non dico di chi) che conferma

l'invio al Ministero del tracciato radar di Marsala. C'è infine il capo reparto Sios che conferma l'esistenza della documentazione, e vi aggiunge la traccia registrata anche dal Roc di Martina Franca.

Le chiedo: lei nel suo periodo di reggenza dello Stato Maggiore ha mai visto questa documentazione?

COTTONE. No.

BELLOCCHIO. Ma sapeva che esisteva?

COTTONE. No.

BELLOCCHIO. Quindi smentisce sia la nota del Sismi, sia chi ha testimoniato in questo senso?

COTTONE. Non lo smentisco; io non lo so.

BELLOCCHIO. Un'ultima domanda: sa o è venuto a sapere se sono state chieste informazioni per quanto riguarda la Saratoga e se la registrazione del radar della Saratoga è stata comunicata al Ministero?

COTTONE. So che questo è stato richiesto; dico la verità, l'ho chiesto anch'io quando sono stato interessato dal giudice istruttore, il 9 gennaio 1985 (mi chiedeva di informarlo sulle attività delle unità Nato e americane). Ho chiesto al comandante Nato per il sud Europa, con sede a Napoli, di farmi sapere. Egli mi ha mandato dei telegrammi che ho trasmesso al giudice istruttore il 5 o il 6 febbraio.

BELLOCCHIO. E vi erano delle registrazioni agli atti?

COTTONE. No.

BELLOCCHIO. Neppure registrazioni fonetiche?

COTTONE. Neppure fonetiche.

BELLOCCHIO. E come giustificavano questa mancanza?

COTTONE. Non la giustificavano, era quello e basta. Io ho inviato la documentazione al giudice istruttore.

BELLOCCHIO. Lei prima ha fatto riferimento a questa scarsità di mezzi per quanto riguarda il sud. Poi ha detto che durante il suo periodo di comando sono state apportate delle modifiche e ciò è stato fatto anche successivamente. Mi può dire in quale periodo della sua permanenza allo Stato Maggiore sono state modificate le condizioni? Lei ha lasciato l'incarico il 17 novembre 1986.

COTTONE. L'ammodernamento non è questione di un giorno. Per esempio, ricordo che durante il mio periodo di comando è stato sostituito il radar di Siracusa con un «Argos 10».

BELLOCCHIO. In sede di indagine conoscitiva delle Commissioni V, VII e XII della Camera dei deputati, in data 25 marzo 1986, lei afferma: «Per quanto riguarda, invece, i sistemi di sorveglianza, non v'è dubbio che quelli terrestri hanno limitata valenza operativa, anche perchè l'avversario vola sempre a bassissima quota ed ad altissima velocità. È necessario quindi disporre di sensori che siano dislocati il più in alto possibile. Certamente la Nato ne dispone in un certo numero, anche noi partecipiamo al loro finanziamento, ma non sono sufficienti a coprire le esigenze nazionali».

Lei ha fotografato giustamente le crepe del nostro sistema. Conferma quello che ha detto?

COTTONE. Certamente.

BELLOCCHIO. Quindi nel giugno 1980 era possibile che non ci si accorgesse di quello che accadeva?

COTTONE. Sì, ma io ho parlato di bassissima quota e di altissima velocità.

BELLOCCHIO. Sì, è vero.

COTTONE. Se l'incidente è avvenuto a 25.000 piedi, in funzione della mia esperienza posso dire che il radar di Marsala avrebbe dovuto rilevare tracce ostili.

BOATO. Le faccio una prima domanda in generale, in modo che lei possa rispondere. Vorrei che lei ci dicesse tutto quanto ha avuto occasione di fare, sia nel rapporto con i suoi sottoposti, cioè dal vertice dell'Aeronautica in giù, sia nei rapporti con lo Stato Maggiore della Difesa, sia in rapporto con il Ministro della difesa o altri Ministri, sia nel rapporto con l'autorità giudiziaria (per esempio ha citato la richiesta del 9 gennaio 1985 del giudice istruttore) dal 19 ottobre 1983 al 17 novembre 1986. Laddove la sua risposta comporti delle ripetizioni può fare riferimento ad altre risposte date.

### **Presidenza del Vice Presidente CASINI**

COTTONE. Riferisco in termini cronologici:

21 aprile 1984: ho scritto a Difegabinetto (quando dico «ho scritto» mi riferisco a tutta l'organizzazione - perchè personalmente ho scritto solo due lettere, una indirizzata al giudice istruttore in risposta alla richiesta di adesione per l'esperimento giudiziale, l'altra in cui allegavo i telegrammi con cui la Nato mi informava che non era stato registrato niente - quindi a tutto lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, di cui io ero allora responsabile) chiedendo che venisse fatto un comuni-

cato stampa, tendente a smentire l'esistenza del vincolo del segreto militare;

30 aprile 1984: il secondo reparto Sios scrive al Sismi rispondendo che è stato già pubblicato un comunicato stampa nel quale si dichiara che non esiste vincolo di segreto di Stato o militare;

28 giugno 1984: missiva a Legidife per una risposta scritta all'interrogazione degli onorevoli Casini, Poletti e Reggio, sempre sul segreto militare;

9 gennaio 1985: lettera del dottor Bucarelli di cui ho già detto;

23 gennaio 1985: risposta al giudice istruttore sulla completa, totale disponibilità dell'Aeronautica;

23 gennaio 1985: disposizioni all'Itav di mettersi a totale disposizione del giudice, qualunque sia la richiesta fatta, qualunque le prove richieste;

23 gennaio 1985 (quindi contestuale): disposizione affinché vengano trasferiti i relitti dai laboratori a Capodichino;

23 gennaio 1985: richiesta al comandante della Nato per il sud Europa di fornirmi notizia se è stato visto qualcosa;

25 febbraio 1985: risposta al giudice istruttore in ordine alle risposte pervenutemi dal comandante Nato per il sud Europa;

23 aprile 1985: richiesta a Difegabinetto di disporre di un DC9 per un esperimento, alla quale mi viene data risposta positiva, «priorità assoluta all'esperimento DC9»;

2 gennaio 1986: a Legidife, risposta ad interrogazioni degli onorevoli Ronchi e Tamino, sempre sul segreto militare; successivamente, richiesta di smentire le recenti ingiustificate accuse in ordine all'ipotesi del missile: ho scritto al Gabinetto per un intervento al riguardo.

BOATO. Può specificare meglio in ordine a questo atto?

Lei ha detto che si cominciava a parlare dei missili nel 1986 ma in realtà se ne era cominciato a parlare sei anni prima.

PRESIDENTE. A noi non interessa l'articolo di stampa, bensì la risposta che viene data dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, le considerazioni che quest'ultimo fa in ordine agli articoli apparsi sulla stampa.

TORTORELLA. Signor generale, se ha la lettera ce la legga.

COTTONE. «1. In data 10 giugno ultimo scorso l'«Unità» ha pubblicato un servizio, di cui si allega la copia, relativo all'intervento del Ministro dei Trasporti alla Camera dei Deputati, inteso a fornire risposta alle interrogazioni parlamentari sull'argomento in oggetto.

2. Dalla lettura dell'articolo di cui trattasi, si evince che:

il Governo avrebbe ammesso che il traffico aereo militare sarebbe causa di disastri o rischi di collisione che porterebbero alla perdita di vite umane;

l'incidente occorso al DC9 dell'ATI nel 1980 sarebbe stato causato da un missile lanciato da un velivolo militare Nato.

3. Premesso che tali affermazioni, come si può constatare dall'esame degli atti parlamentari relativi al dibattito cui l'articolo è riferito, non sembrano aderenti al pensiero espresso dall'on. Signorile nel suo intervento, si è del parere che esse portino ad accreditare nell'opinione pubblica ipotesi che non possono mancare di recare riflessi negativi sulla immagine dell'Aeronautica Militare.

4. Tanto si rappresenta affinché venga considerata l'eventualità di un intervento, nella direzione ritenuta più opportuna, volto, quanto meno, ad attenuare la portata di certe informazioni false e fuorvianti».

Questo è quanto scrivevo al Gabinetto della difesa che consideravo il giusto interlocutore in quanto le Forze armate non potevano comunicare con la stampa.

BOATO. Ora lo fanno in modo frequente: le do atto che lei ha correttamente scelto di rivolgersi al Gabinetto della difesa.

Nella lettera che ha appena letto fa riferimento ad ipotesi che non possono mancare di recare riflessi negativi sull'immagine della Aeronautica Militare. Se non ricordo male il generale Bartolucci ci ha ripetutamente detto di essere dovuto intervenire proprio in ordine a rischi di interferenze e di incidenti che potevano verificarsi. Ricordo anche che in quella circostanza vi fu un intervento dell'onorevole Bellocchio. Quello che non ho capito è il motivo per cui lei ritiene che il fatto che si possano registrare rischi di collisione od altro - senza riferirsi al caso specifico del DC9 - debba essere considerato infamante. Il generale Bartolucci ci ha più volte detto - lo ripeto - di esser dovuto intervenire in questo senso avanzando delle proposte e quindi, se il problema esiste, perchè lei ritiene la questione infamante?

COTTONE. La domanda è se esistono rischi di collisioni tra velivoli militari?

BOATO. Al di là di quello che è apparso sulla stampa, ricordo che il generale Bartolucci ha confermato questa circostanza riferendola non all'episodio del 27 giugno 1980, ma in astratto o comunque ad altri episodi.

BELLOCCHIO. Il generale Bartolucci ha parlato di aerei che, non partendo da basi militari, potevano non avere i piani di volo.

BOATO. Non credo che ciò porti di per sè riflessi negativi sull'Aeronautica Militare. Si tratta di un problema da affrontare.

COTTONE. In quell'intervento mi riferivo a notizie apparse sulla stampa, alcune veritiere ma molte altre non corrette, notizie che ipotizzavano il coinvolgimento nell'incidente di velivoli dell'Aeronautica Militare italiana e non di altre Forze armate. Poichè si tratta di velivoli che si muovono a velocità rilevante e che, specialmente quelli militari, non seguono traiettorie sempre uguali, stabilite e precise in quanto i piloti devono essere addestrati alle condizioni più improbabili che si possono verificare, certamente vi è sempre un rischio, ma non così alto come la stampa in quel momento ha voluto far credere.

BOATO. Le ho fatto la domanda perchè ho la sensazione che di fronte ad ogni problema che viene posto ai rappresentanti dell'Aeronautica Militare vi sia sempre e comunque una chiusura a riccio tendente soltanto a far rilevare una assenza di responsabilità da parte dell'Aeronautica Militare stessa. Ad esempio, in ordine alla questione Itavia, lei ha ripetutamente affermato che il missile non è stato lanciato da aerei italiani. Tuttavia nessuno ha sostenuto questo; personalmente, a differenza di altri colleghi, non affermo neanche il contrario ma non perchè abbia un sospetto ma perchè non spetta a me accertare questa evenienza. La preoccupazione non è quella di verificare se si sia trattato o meno di un missile lanciato da un aereo appartenente all'Aeronautica Militare italiana; il fatto è che è caduto un aereo italiano, che vi sono state 81 vittime e che presumibilmente l'aereo è stato colpito da un missile. Bisogna stabilire chi lo abbia fatto partire. Se vi è un rischio di collisione in volo, il problema non è di sapere se una simile eventualità sia dipesa da un aereo militare italiano perchè di fronte ad una collisione ciò che conta e che un aereo è caduto e che vi sono state delle vittime. Noto invece quasi un riflesso condizionato teso a escludere la propria responsabilità. Tale riflesso si manifesta quando vi sono imprecisioni in ordini a notizie che appaiono sulla stampa; tuttavia bisogna considerare che quando non si hanno notizie i giornalisti le vanno a cercare e quindi vi possono anche essere delle imprecisioni.

COTTONE. Riprendo ora la lettura delle attività dello Stato Maggiore nel periodo di mia competenza continuando a seguire un ordine cronologico.

- 14 agosto: a Difegabinetto, richiesta di intervento per articolo di Purgatori sul «Corriere della Sera»;

- 19 agosto: documentazione inviata ad organi inquirenti. Il Difegabinetto mi aveva chiesto quali documenti l'Aeronautica Militare aveva inviato agli organi inquirenti dalla data della tragedia fino ai giorni della richiesta.

BOATO. Potrebbe dirci perchè le rivolgevano questa richiesta? Potrebbe leggerci la lettera inviata il 19 agosto?

COTTONE. Il Difegabinetto non era tenuto a motivare le sue richieste; ero un organo subordinato.

BOATO. La mia non è una contestazione, ma una richiesta di informazione.

COTTONE. «Per aderire ad analoga richiesta della Presidenza del Consiglio, si prega voler fornire a questo ufficio generale la documentazione a suo tempo inviata agli organi inquirenti incaricati dell'inchiesta sull'incidente in oggetto e ogni altro eventuale elemento significativo emerso successivamente. D'ordine del Ministro, il Capo di Gabinetto...» quindi era la Presidenza del Consiglio che chiedeva tutto il materiale, cosa che feci prontamente. Ho qui anche un elenco del materiale inviato.

BOATO. Quindi lei ha lì una copia di tutto il materiale inviato alla Magistratura dall'Aeronautica Militare?

COTTONE. Sì.

BOATO. Chiedo allora che la Commissione immediatamente acquisisca copia dell'elenco del materiale in possesso del generale.

COTTONE. Credo che già lo abbiate.

BOATO. Sì, senz'altro, ma è interessante alla luce della ricostruzione che lei ha effettuato.

PRESIDENTE. La proposta del senatore Boato è accolta.

COTTONE. Proseguendo nella elencazione:

- Il 27 agosto 1986 risposta al Sismi, nella quale vengono precisate le modalità della consegna al magistrato inquirente delle registrazioni radar e della relativa classifica di sicurezza. In altre parole, il Sismi ci chiedeva le modalità di consegna del materiale e noi abbiamo risposto come era avvenuta la consegna.

BOATO. Lei sa a che titolo è stata motivata la richiesta del Sismi?

COTTONE. Il Sismi ha sempre avuto per legge un canale preferenziale con i Sios, con i quali corrisponde direttamente. Il Sios quindi, nonostante dipendesse dal capo di Stato Maggiore, non era titolato a rendermi edotto di queste sue comunicazioni. L'articolo 5 della legge n. 801 conferisce questa facoltà ai Sios.

BOATO. Infatti risulta che il Sios e il Sismi si sono procurati copia di tutto questo materiale sottoposto a sequestro giudiziario.

COTTONE. Non lo so.

BOATO. Glielo comunicavo, non glielo stavo chiedendo.

PRESIDENTE. Perciò questa richiesta del Sismi è usuale?

COTTONE. Sì.

BOATO. Probabilmente il Sismi del 1986 voleva capire bene cosa avevano fatto il Sismi ed il Sios del 1980, dato che ci sono state fasi diverse.

COTTONE. Proseguendo:

- 28 agosto 1986 a Difesa gabinetto, in risposta: precisando la documentazione originale inoltrata all'autorità giudiziaria ed invio copia di altro materiale consegnato alla medesima autorità;

- 28 agosto 1986 al Direttore del Sismi da parte del II Reparto trasmissione documentazione in possesso Stato Maggiore Aeronautica.

TEODORI. È la copia della lettera del 23 dicembre 1980.

COTTONE. Non lo so, dovrei verificarlo. Vi leggo il contenuto del documento: «Stato Maggiore Aeronautica, secondo reparto Sios. Al direttore del servizio informazione e sicurezza militare - Roma. Si trasmette in visione, con carico di restituzione, la documentazione in possesso dello Stato maggiore Aeronautica sull'incidente in oggetto, così composta: copia della relazione della commissione d'inchiesta tecnico-formale del Ministero dei trasporti; fascicolo prodotto, a richiesta del Difegabinetto, contenente copia della documentazione di competenza della forza armata...»

BOATO. Quindi lei aveva la relazione Luzzatti ed ha dimenticato di leggerla.

COTTONE. La relazione è stata depositata nel 1982 presso lo Stato maggiore, ma io non l'ho letta.

BELLOCCHIO. Non ha voluto appagare neanche la curiosità?!

COTTONE. «... A completamento del quadro di situazione infine si invia anche copia della relazione tecnico-formale relativa al noto incidente di volo occorso a un velivolo da caccia libico di cui...»;

30 agosto a Legidife: risposta ad una interrogazione del senatore Milani;

5 settembre al Sismi «risposta invio nota per periodo incidente DC9».

BOATO. Mi pare di capire che dal 1983 al 1986 l'attività dello Stato Maggiore - secondo quanto risulta da questa documentazione - avviene in risposta a notizie di stampa, a interrogazioni parlamentari o a richiesta del Sismi.

COTTONE. Sissignore.

BOATO. Nel periodo in cui è stato capo di Stato Maggiore, se e quando ha avuto rapporti con il Ministro della difesa o con il sottosegretario per la difesa, in particolare il sottosegretario Olcese, ovviamente in relazione ai fatti di Ustica?

COTTONE. Non ho mai avuto alcun tipo di contatto, anche a livello informale, con il Ministro o con il Sottosegretario per la difesa in relazione al disastro di Ustica.

BOATO. Nei periodi che vanno dal 27 giugno al 19 ottobre 1983 e dal 19 settembre 1986 in poi, se e a che titolo ha avuto modo di parlare della vicenda di Ustica?

COTTONE. Nel periodo precedente il mio mandato quale capo di Stato Maggiore, non ho avuto modo di parlare con alcuno, dato che mi trovavo all'estero. Sono stato infatti comandante della scuola di Firenze fino al 1980, dopodichè sono stato comandante della 5<sup>a</sup> Ataf fino al 1982 e poi sono andato a Bruxelles quale rappresentante militare al Comitato militare, l'organo massimo di coordinamento della Nato. In tutto questo periodo non ho mai avuto modo di parlare con alcuno in occasioni ufficiali di questa vicenda.

BOATO. Le chiedo anche se avesse mai acquisito elementi in relazione a questa vicenda.

COTTONE. Non ne avevo necessità, dato che non ricopro una funzione tale che mi spingesse a farlo.

BOATO. Generale Cottone, in astratto a determinare l'incidente è stato o un cedimento strutturale o una collisione in volo o una esplosione strutturale all'esterno. Il cedimento all'interno o una esplosione è stato escluso, la collisione in volo è stata esclusa, l'esplosione è documentata e si discute, di fronte a una perizia ufficiale della Magistratura che parla di esplosione esterna dovuta a missile, di altre ipotesi compresa quella che l'Aeronautica Militare attuale sta sistematicamente portando avanti in tutti i modi, ufficiali e non, di una bomba collocata all'interno o sul carrello dell'aereo. Lei all'epoca era comandante della scuola di guerra aerea a Firenze e come tale si sarà chiesto cosa stava succedendo: ha mai sentito parlare dell'attribuzione ad un atto terroristico e specificamente ai Nar e a Marco Affatigato di questo attentato terroristico?

COTTONE. No.

BOATO. Neanche dalla televisione, dai giornali, dalla radio?

COTTONE. Lei ha una grandissima stima della mia memoria. Non ricordo.

BOATO. Lei non ricorda che il giorno dopo la televisione, i giornali e la radio...

COTTONE. Della notizia certo, come tutti gli italiani. Ma che abbia collegato la conoscenza di questo evento ad un fatto tra quelli che lei ha accennato, questo no.

BOATO. Faccio questa domanda non perchè lei abbia una sua competenza ma è l'unico dato di fatto finora emerso, falso, organizzato dai servizi segreti di allora, che attribuisca la caduta dell'aereo a una bomba. Il giorno dopo si attribuisce ad una organizzazione terroristica di estrema destra collegata con i servizi segreti italiani e francesi la responsabilità di questo.

Lei era un alto ufficiale dell'Aeronautica militare, è successo questo fatto clamoroso e ancora oggi c'è chi ipotizza una bomba, cosa che

escludo si possa ipotizzare, però l'unico fatto storicamente accertato è che c'è stata una rivendicazione il giorno dopo che attribuiva l'attentato ai Nar e a una persona specifica che si diceva fosse sull'aereo sotto falso nome con un orologio di una certa marca al polso.

COTTONE. È probabile sia stato detto, ma non ho fatto mente locale in modo tale che adesso lo possa ricordare.

BOATO. Nell'ipotesi che avesse ragione l'Aeronautica militare che continua con controperizie a dire oggi che è falsa l'ipotesi accreditata dalla perizia Blasi che parla del missile, che si può immaginare possa non essere vera, l'unica alternativa è la bomba sulla quale in tutti questi anni c'è stato solo questo elemento organizzato dai servizi segreti. Ha mai riflettuto su questo?

COTTONE. No.

BOATO. Lei ha citato prima un episodio riferito al 1982 di una trasmissione della Bbc.

COTTONE. Mi sono documentato ora. La trasmissione della Bbc è avvenuta nel mese di giugno del 1982 e poi è stata ripresa alla fine del 1984 o nel 1985 dai giornali. Non ricordo bene se ne ho parlato con il generale Bartolucci commentandola e dicendo che era molto fantasiosa.

BOATO. Senza contestarle formalmente nulla, come Aeronautica militare vi preoccupava di questa vicenda solo quando i giornali ne parlavano. È caduto un aereo, ci sono state 81 vittime, già da allora si era capito che non era stato un cedimento strutturale, nè una collisione in volo: allora o è stato colpito da un missile o, in ipotesi molto astratta, è stata una bomba. Voi vi preoccupavate solo quando i giornali scrivevano qualcosa. Ma cosa facevate autonomamente?

COTTONE. Le indagini erano state fatte nel periodo dell'incidente ed era emersa la completa e totale estraneità...

MACIS. Quali indagini?

COTTONE. Quelle relative ai velivoli in volo dell'Aeronautica militare e della Nato. E non ce n'erano.

BOATO. Della Nato non lo sappiamo perchè ci è stato detto che la documentazione non esiste attraverso il responsabile del Sios, l'allora capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e quello attuale. Sappiamo solo, come lei ci ha ripetuto, che è stato risposto di no ma noi, come immagino la Magistratura, non abbiamo alcun elemento documentale per poter dire che non c'era in volo alcun velivolo dell'Aeronautica militare o altro.

MACIS. Siccome il generale ha parlato di indagini fatte, voglio sapere i risultati di queste indagini.

COTTONE. Parlo delle indagini relative alla presenza di velivoli dell'Aeronautica Militare in volo al momento, perchè suppongo che i responsabili di allora si siano posti la domanda. La prima cosa che si fa è quella di vedere dove sono i nostri velivoli, se c'erano velivoli Nato e cosa dicevano i radar.

BOATO. Per dire questo, come si fa?

COTTONE. Io posso dire qual è la procedura, quello che è stato fatto non lo so.

MACIS. Ai fini delle indagini è importante conoscere non solo la situazione dei velivoli italiani ma anche di qualsiasi tipo di aeromobile e di oggetti volanti non identificati in quel momento. Su questo punto quali indagini le risultano?

COTTONE. Quelle fatte direttamente, fra l'altro le ho lette nella relazione del generale Pisano e nella risposta del generale Bartolucci, che a quel tempo, in quell'ora e in quelle condizioni non vi erano velivoli idonei a lanciare missili nè dell'Aeronautica nè, come si è appreso il giorno dopo, della Nato. L'esclusione di velivoli incursori di altra provenienza veniva evinta dalla documentazione del nastro di Marsala che non riportava alcun segnale.

BOATO. Se fossi della Nato, se fossi un libico, un francese, un tedesco (non ho alcuna tesi) e fossi l'autore di quell'incidente, perchè immagino che nessuno abbia abbattuto intenzionalmente quell'aereo, non lo verrei a dire a lei. Alla domanda se avevo in volo un aereo con quel missile, fino a prova contraria risponderai di no. Per questo le dichiarazioni verbali non valgono per nessuno: nè amici nè nemici.

Ci è stato detto che dopo due anni i piani di volo vengono distrutti. Mentre per quanto riguarda l'Italia questa documentazione c'è, - mi pare sia stato detto dal generale Pisano - per quanto riguarda gli alleati la documentazione non c'è perchè è stata distrutta dopo due anni.

BELLOCCHIO. Dopo sei mesi.

BOATO. Ha ragione, forse mi sbaglio.

COTTONE. Non so che risposta le debba dare. Posso dirle qual'è la procedura nel caso che vi siano velivoli in volo nello spazio aereo italiano, che, ricordo, è quello sovrastante il territorio nazionale e le acque territoriali, e queste procedure prevedono la registrazione dei voli prima di partire, e l'inoltro dei piani di volo, interessanti il Roc e i centri di controllo del traffico aereo.

BOATO. Lei sa meglio di me che formalmente l'incidente è avvenuto fuori dello spazio aereo nazionale, quindi in cieli o in acque internazionali.

COTTONE. La registrazione di attività di volo che non aveva come sorgitori le basi italiane, per quanto riguarda l'Italia non esiste.

BOATO. Le faccio le ultime due domande. Innanzitutto vorrei che desse una risposta chiara, perchè forse potrei aver capito male io, sulla questione da lei citata circa la lettura dei nastri possibile soltanto in un determinato centro del Belgio. Vorrei che lei dicesse chiaramente se si tratta (cosa che non mi scandalizzerebbe perchè si tratta di forze aeree integrate nella Nato) di un centro Nato predisposto a questo compito, o se si tratta di un'industria che lavora in questo settore. Vorrei che su questo desse una risposta precisa.

COTTONE. Non posso darla perchè non lo so. So che esiste in Belgio un'organizzazione, non so quale sia, che nel caso vi fosse necessità di leggere questi nastri sarebbe in grado di farlo.

BOATO. Mi dovrebbe fare la cortesia di fornirci per iscritto questa risposta.

COTTONE. Certo, lo posso fare.

BOATO. Non voglio sapere se lo può fare, vorrei che lo facesse. Chiedo al Presidente di prendere nota di questo impegno.

COTTONE. Posso anche dire che vi è il generale Mangani che è un tecnico e che quindi può dare maggiori indicazioni.

PRESIDENTE. Lo ascolteremo oggi.

BOATO. So però che il generale Mangani ha detto tutto ed il contrario di tutto in questi giorni e quindi vorrei intanto sentire lei, dopo di che ascolteremo anche il generale Mangani. Il generale Mangani, ad esempio, ha detto che è assolutamente da escludere che chiunque a Marsala potrebbe aver letto questo nastro e poi in questi giorni sta dicendo che, siccome è stato già letto dal centro di Marsala...

PRESIDENTE. Ascolteremo il generale Mangani successivamente.

BOATO. Signor Presidente, siccome il generale Cottone sta citando, come testimone autorevole, il generale Mangani, gli sto suggerendo la possibilità che non sia del tutto attendibile.

COTTONE. Invierò per iscritto informazioni in merito alla sua domanda.

PRESIDENTE. La Commissione registra allora formalmente di essere in attesa di questa risposta per iscritto.

BOATO. L'ultima domanda è questa: lei sa, per esperienza personale o altro, cosa significano i termini «codice 56», *zombie*, *friendly* e qualunque altra espressione connessa a tali concetti?

COTTONE. Premesso che nella materia non sono un tecnico, devo dire comunque che queste cose le so.

BOATO. L'espressione «codice 56» l'ha sentita qualche volta?

COTTONE. È in genere una accoppiata di numeri che indica un velivolo presunto avversario. Tutti i velivoli che hanno come sorgitori nazioni europee hanno una certa categorizzazione. I velivoli che provengono da altre nazioni hanno altre categorizzazioni. I velivoli che non si identificano al radar, di cui quindi non si hanno i piani di volo (per ritardi, perchè non sono stati inoltrati, o perchè non sono stati fatti), vengono definiti inizialmente *zombie*. Poi vengono identificati: direttamente attraverso la via radio, oppure quando si entra in contatto con il radar secondario. Lei sa che i velivoli sono dotati di *transponder* che fornisce gli elementi per la loro identificazione. Tutti gli aeroplani in volo possono comunque fornire indicazioni circa la compagnia, la velocità, la quota, la prua, e così via. Quando mancano questi elementi di identificazione l'operatore cerca di ottenerli sia radio o radar.

Il termine *friendly* si usa quando invece si hanno tutti questi elementi, cioè il piano di volo, l'aeroporto di partenza, ....

BOATO. La interrompo qui perchè questo lo abbiamo già ascoltato. L'espressione «codice 56» cosa significa?

COTTONE. Non è una espressione usata rigidamente.

BOATO. Io l'ho interrotta, però forse il collega Zamberletti avrebbe voluto che lei continuasse nella definizione per intero dei termini di cui le ho chiesto notizia.

PRESIDENTE. Sono cose dette venti volte!

BOATO. No, sono state dette varie volte ma in formulazioni tecnicamente diverse.

COTTONE. Volevo aggiungere che il termine *boogey* significa nemico. L'espressione «codice 56» invece può variare. Il numero può essere 56 come 60.

Potrebbe cambiare giornalmente.

BOATO. È immaginabile che un capo del Sios non sappia nulla su questa questione e non conosca l'esistenza di questa espressione, e quindi cosa rappresenta?

COTTONE. È possibile che non sappia, se non ha indagato.

BOATO. Non mi riferisco al caso specifico, non voglio sapere se un capo del Sios sappia o meno cosa è successo la sera del 27 giugno 1980: voglio sapere se in astratto è possibile.

COTTONE. È una fraseologia caratteristica dei controllori del traffico aereo e dei controllori dei radar della difesa. Non credo meriti attenzione più di tanto.

BOATO. In questa vicenda la sta meritando, anche se nel caso specifico.

### Presidenza del presidente GUALTIERI

PRESIDENTE. Vorrei informare la Commissione che intendo far proseguire la audizione del generale Cottone all'incirca fino alle ore 14, comunque concludendola, e che il generale Mangani è stato convocato per le ore 15.30.

CIPRIANI. Signor Presidente, intendo rivolgere poche domande che richiedono risposte concise. Voglio però preliminarmente fare una dichiarazione che voglio che rimanga agli atti, perchè ho visto che in altri casi le cose si sono perse. Abbiamo sempre avuto, nelle relazioni acquisite da parte dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, l'informazione che in quei giorni non erano in corso esercitazioni nè da parte dell'Aeronautica nè della Marina, non vi erano aerei in volo, nè nazionali, nè facenti parte della Nato. Chiedo allora che la Commissione acquisisca agli atti il numero di luglio del 1980 del mensile «Notiziario della Marina - Bollettino dello Stato Maggiore della Marina», nel quale si dice: «Il 26 ed il 27 giugno nel poligono di Teulada si è svolta una esercitazione di tiri diurni e notturni. Hanno partecipato le navi italiane «Ardito», «Audace», «Impavido», «Impetuoso» e «Indomito». All'esercitazione hanno preso parte anche le unità francesi «Guepratte» e «Drogou». Voglio che rimanga agli atti perchè abbiamo invece agli atti affermazioni e relazioni che dichiarano che in quei giorni non è successo niente.

PRESIDENTE. Questa è una acquisizione che non riguarda il generale Cottone.

CIPRIANI. Sì, infatti. Passo ora alle domande. Lei, generale Cottone, ha detto che per un certo periodo è stato integrato nelle forze Nato. Le chiedo allora: nel caso di una emergenza Nato, quali sono le procedure che entrano in funzione? I normali sistemi di gerarchia di comando e di funzionamento dei centri subiscono una variazione? Già il generale Pisano ci ha accennato che a Bruxelles esiste un comitato che prende un po' il comando delle operazioni. Senza fare allora un riferimento specifico, se la Nato dovesse dichiarare lo stato di emergenza, che cosa succederebbe?

COTTONE. Lei sa che ci sono diversi stadi di allarme. Fino all'allarme rinforzato, questo viene dichiarato anche autonomamente da parte dell'organizzazione militare interessata. Gli stadi successivi necessitano una delibera degli organi legislativi istituzionali italiani.

CIPRIANI. Quindi il Ministro della difesa viene informato, in un caso del genere?

COTTONE. Verrebbe informato il Parlamento! Questo ovviamente è vero a meno che vi sia un altro tipo di allarme legato ad una offesa diretta nucleare, nei confronti della quale ovviamente non è possibile intervenire con le solite procedure.

CIPRIANI. Lei ha detto di non essere un tecnico, ma saprà senz'altro cosa sono i centri di ascolto che sono di dipendenza del Sios. Vorrei allora chiederle che compiti hanno i centri di ascolto e che funzioni svolgono.

COTTONE. Questo forse lo si dovrebbe domandare al capo del Sios. Le dirò comunque che l'ambiente operativo moderno è estremamente sofisticato; non perchè operino fin dal tempo di pace le unità operative, ma perchè vi è un ambiente elettronico in cui tutti i sensori ed i trasmettitori cercano di reperire o disturbare. È allora necessario cercare di individuare la marca, la qualità, la firma di un radar, di una trasmissione radio, di una trasmissione elettronica, eccetera. Questi centri di ascolto sono organi passivi distribuiti in tutto il mondo da parte di tutti i paesi. Ve ne sono anche in Italia da parte della nostra organizzazione e delle altre. Questi centri servono ad ascoltare ed a correlare sempre costantemente ciò che ascoltano con le informazioni già inserite nel computer.

Quando qualcosa è anomala si chiede cosa sta succedendo.

CIPRIANI. Questi centri potevano fornire informazioni su quel che è successo a Ustica?

COTTONE. No, perchè sono passivi e possono non esserci trasmissioni.

CIPRIANI. Però sappiamo che l'aereo comunicava con i vari radar che lo stavano seguendo e sappiamo che se ci fosse stato nei dintorni uno o più aerei classificati come amici o nemici potevano essere ascoltati.

COTTONE. In genere i centri di ascolto sono orientati su frequenze non amiche, altrimenti sarebbero inutili.

CIPRIANI. Se c'era un Mig libico in zona?

COTTONE. Avrebbe dovuto trasmettere.

CIPRIANI. Ma io so che questi centri non sono stati neanche ascoltati.

COTTONE. Se avessero avuto elementi li avrebbero indicati. D'altronde questi elementi sono correlati da computer particolari e se risulta qualcosa di anomalo emerge e viene subito rilevato. Quando un sistema d'ascolto di cui lei vuol sapere la filosofia riceve qualcosa che non si correla con le informazioni che ha, si ha una decrittazione e se esiste qualche anomalia vi è subito un allarme. Se non è stata data questa informazione vuol dire che niente di anormale si è verificato.

CIPRIANI. Però dipende anche dalla volontà dei centri d'ascolto.

COTTONE. È un'operazione in automatico, non c'è volontà dell'uomo.

CIPRIANI. Ho saputo che c'è un radar di avvicinamento a Decimomannu.

COTTONE. Sì, c'è sempre stato.

CIPRIANI. Era in grado di ricevere qualcosa?

COTTONE. No, ha una portata di solo 12 chilometri e serve per far atterrare gli aerei.

CIPRIANI. Gli aerei PD 808 del 14° stormo che funzione hanno?

COTTONE. Nella raccolta di quelle informazioni relativamente ai sensori concorrono anche i PD 808, ma c'è un gruppo dell'Aeronautica formato anche, ad esempio, da G 222.

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

... Omissis ...

CIPRIANI. Vorrei che lei confermasse alcune cose. Nella fase del suo comando fu recuperato il relitto. Vorrei capire bene una cosa: l'Aeronautica non fu interessata, non fu interpellata? I magistrati non vi chiesero cosa era importante recuperare dell'aereo per capire effettivamente cosa era successo?

COTTONE. No.

CIPRIANI. Vorrei che lei chiarisse bene la questione perchè il generale Pisano ci ha detto che ogni missile lascia una firma e se si fosse recuperata la parte dell'aereo - faccio un'ipotesi perchè so che lei non ci crede - che ha subito l'esplosione, si sarebbe potuto arrivare al tipo di missile che aveva colpito l'aereo.

COTTONE. Sì. In genere un missile raramente colpisce d'impatto il suo obiettivo, ecco perchè tutti i missili aria-aria, ma anche i missili terra-aria sono dotati di una spoletta di prossimità; ecco perchè la testata di guerra dei missili non è unica e omogenea, ma un complesso di schegge di dimensioni variabili a seconda del tipo di missili che viene sparpagliato radialmente, così che quando il missile passa in prossimità dell'obiettivo esplose, spandendo per un raggio da 9 a 30 metri, a seconda del missile, e a raggiera, come una specie di coltello, migliaia di schegge.

Teoricamente, se il missile esplodesse in prossimità, la saturazione delle schegge procherebbe il risultato di tranciare addirittura il velivolo.

PRESIDENTE. Però, la domanda del collega Cipriani tendeva a dire che il recupero della parte colpita sarebbe stato più interessante del recupero di parti non colpite.

COTTONE. Non siamo stati interessati al recupero.

CIPRIANI. Mi premeva che lei ribadisse questo fatto che mi sembra clamoroso.

Più volte i comandanti che l'hanno preceduta hanno confermato che esiste una pista aerea che può essere utilizzata a San Pancrazio Salentino. Mi è stato detto che è in disuso e che non viene più utilizzata, ma a me interessa solo sapere che esiste.

COTTONE. Sì, è così.

CIPRIANI. Prima abbiamo parlato di copertura di radar, di «ventre molle» della Nato. Lei faccia l'ipotesi - siamo sempre nel campo delle ipotesi - che un Mig arrivi dalla Libia a quelle quote che lei prima indicava, che atterri a San Pancrazio Salentino: questo aereo può passare nell'area del buco radar?

COTTONE. A bassissima quota sì. Sotto i 5.000 piedi sì.

CIPRIANI. Come è accaduto in Calabria?

COTTONE. Sì. Direi di più. Anche se San Pancrazio è vicino a Otranto un velivolo poteva passare perchè non c'era copertura totale a bassa quota.

PRESIDENTE. Non c'era.

COTTONE. Non c'è neanche ora.

CIPRIANI. Abbiamo saputo che a Borgo Piave c'è un laboratorio nel quale vengono preparati i *wargames* per le esercitazioni Synadex. Questo laboratorio è in grado di svolgere quei compiti di decodifica che si fanno a Bruxelles?

COTTONE. Sì, adesso mi sembra che siano in grado (sono fuori dall'Aeronautica da tre anni), ma allora non erano in grado.

CIPRIANI. Sempre facendo un'ipotesi maligna: se uno volesse fabbricare un nastro di sua fantasia? Come fabbrica quello delle esercitazioni può farne uno per sé.

COTTONE. No, sono differenti. Quelli reali hanno diverse (otto o nove) piste e registrano tutto, perfino i colloqui tra gli operatori da punto a punto, le comunicazioni radio, quelle in ricezione e quelle in trasmissione, eccetera. È un nastro molto complicato e di difficile decifrazione. Molti si sono meravigliati perchè l'altro ieri il giudice ha chiesto due mesi per la decrittazione. Ma ci vuole quel tempo perchè non è facile.

CIPRIANI. Ultima domanda: lei ha detto che non è un esperto, ma le sarà capitato spesso di vedere un tracciato radar, il plottaggio. Ho qui in mano quello riprodotto del radar di Ciampino, allegato alla relazione Pratis.

COTTONE. Non l'ho visto.

CIPRIANI. Vedo un tracciato della forma di un serpente. Tra questi pallini che vi sono riportati è possibile individuare il tracciato di una linea retta, ma quei pallini sono disposti come un serpente. Secondo lei sono sempre così i tracciati?

COTTONE. Variano da radar a radar.

CIPRIANI. Ma questo andamento a serpente?

COTTONE. Non saprei rispondere, non sono un radarista: dico semplicemente che il tracciato può essere differente da radar a radar.

CIPRIANI. Ho consultato un esperto il quale dice che gli sembra strano questo andamento a serpentina e gli sembra strano anche che la prima traccia sia registrata a 1336, mentre prima non vi è nulla sul tracciato. Il DC9 dunque compare dal nulla sul tracciato.

COTTONE. Tutto dipende da quando l'operatore aveva interesse a chiamarlo, perchè, come ho detto, può discriminarlo.

CIPRIANI. Era un radar militare adibito ad operazioni civili, quindi doveva seguirlo. Comunque spunta dal nulla l'aereo. Mi si è detto che potrebbe trattarsi della traccia di due aerei.

COTTONE. Non lo so.

CIPRIANI. Poi, in alto a destra, sono riportati cinque punti; quindi il radar vedeva in quella zona, però non si capisce cosa rappresentino.

PRESIDENTE. Onorevole Cipriani, adesso parlare di un tracciato che il generale non ha visto....

CIPRIANI. Ho solo chiesto se gli è capitato di vedere tracciati che andassero come un serpente. Poi quando verrà il generale Mangani potremo fare degli approfondimenti.

TEODORI. Signor generale, non mi soffermerò su tutti i lati tecnici in merito ai quali i colleghi hanno posto delle domande. Le rivolgerò solo una domanda di fondo.

Lei è stato capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica per tre anni ed ha detto e riaffermato, con l'appoggio dei documenti, che durante questi tre anni non si è occupato della questione Ustica, se non per rispondere a delle lettere sul segreto militare e ad alcune interpellanze parlamentari, nonchè per concedere il permesso di visita alla Bbc. Non si è occupato direttamente della questione.

Ora, dall'analisi dei documenti in nostro possesso dello Stato Maggiore dell'Aeronautica emerge qualcosa di abbastanza preciso. Già a pochi mesi di distanza dall'incidente (dicembre 1980) lo Stato Maggiore dell'Aeronautica dà una versione dei fatti, di tutti i fatti che comunica. Dice espressamente: «La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente... Allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa, nonchè dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità interessate alla vicenda, si ritiene doveroso precisare quanto segue:

a. al momento dell'incidente:

- nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o Nato e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo;

- non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della 6<sup>a</sup> Flotta Usa...

b. l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A.M. sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate...

c. è inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal centro di Marsala.

d. nella zona di Ustica ed alla quota di volo del DC9, al momento dell'incidente, il vento, secondo i dati forniti dal Servizio meteorologico, aveva un'intensità di circa 100 nodi e proveniva da ovest, perpendicolarmente alla rotta del velivolo....»

Questa è una velina, un parere ed una valutazione da parte della Aeronautica su quanto è successo in ordine ai radar, alla presenza di aviogetti, su quanto è successo in ordine all'ipotesi dell'esplosione e via di seguito. Essa viene riproposta come verità negli anni successivi.

Perchè lo dico a lei? Perchè lei il 27 agosto 1986 alla richiesta di elementi sull'incidente aereo di Ustica, risponde non facendo altro che riproporre la stessa versione del 1980 e inviando la fotocopia di quanto ho citato precedentemente. Lei scrive: «Seguito contatto per le vie brevi si trasmette fotocopia di una lettera inviata dal Capo 2° Reparto SMA, pro tempore, al magistrato inquirente inerente l'argomento in oggetto». Dunque, quando il Sismi le fa questa richiesta lei semplicemente trasmette la lettera.

Lei ripropone tali e quali le due lettere, l'una redatta in data 20 dicembre 1980 e inviata dallo Stato Maggiore della Aeronautica allo Stato Maggiore della Difesa, e l'altra del 27 dicembre 1980 spedita dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica al dottor Santacroce. Lei ripropone le valutazioni e le verità dello Stato Maggiore dell'Aeronautica su tutti i quesiti posti mano a mano dalla stampa o in altre sedi, ribadendo tra l'altro alcune verità smentite da altri dati nel frattempo acquisiti dalla relazione Blasi o da altri documenti. Siamo quindi in presenza di una verità affermata, sostenuta e manipolata dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, una verità che si trasmette per anni. Parlo di manipolazione perchè nella lettera cui mi sto riferendo, che viene riproposta senza alcuna modifica dopo sei anni, vengono ripetute affermazioni che nel frattempo erano state smentite da documenti ufficiali.

Lei, generale Cottone, ha affermato di non aver preso alcuna iniziativa su Ustica, perchè, da parte del generale Bartolucci, non le era stata lasciata alcuna consegna in merito ed ha detto di aver semplicemente risposto alle sollecitazioni che le sono pervenute.

COTTONE. Se mi consente completerei questa ultima sua affermazione. Mi sono messo totalmente e incondizionatamente a disposizione del magistrato inquirente ed ho fornito tutta l'assistenza possibile in uomini, mezzi e tecnologie avendo fiducia nel magistrato e nella possibilità di pervenire alla verità. Certamente quella verità che pensavo potesse giungere a brevissima scadenza nel gennaio 1985 mi ha suggerito di essere molto cauto nell'avviare e nel porre in essere iniziative che esorbitavano dalle mie competenze e che potevano costituire motivo di censura da parte dell'autorità giudiziaria. Vorrei chiedere comunque all'onorevole Teodori la data della lettera cui egli si è riferito.

TEODORI. 27 agosto 1986; su richiesta del Sismi lei ripropone tale e quale la velina che era stata predisposta nel dicembre 1980 e in cui sono contenute delle valutazioni di merito. Non è un fatto tecnico; si risponde esattamente a tutti i quesiti che erano stati posti e si dice che non era in corso alcuna esercitazione, che nel mar Tirreno non operavano navi, che il centro di Marsala ha fornito tutte le registrazioni, eccetera. Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, quindi, ha fornito già dal dicembre 1980 una sua versione dei fatti, che è una versione ufficiale perchè viene inviata all'ufficio pubbliche relazioni e ai reparti dicendo che quelle sono le risposte che bisogna dare. Questa versione dei fatti è stata riproposta dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica per otto anni, nella stessa versione del dicembre 1980, nonostante il fatto che nel frattempo fossero emersi elementi ufficiali che smentivano punto per punto le affermazioni contenute in quella velina.

È stupefacente come lo Stato Maggiore dell'Aeronautica abbia conservato questa ostinazione nel difendere, nel corso degli anni e in presenza del passaggio da un capo di Stato Maggiore ad un altro, una sua versione dei fatti. Ciò è stato possibile fino a che questo disegno si è rotto perchè vi è stata la disponibilità di una documentazione grazie ad interventi esterni, ma nonostante ciò nel 1987 e nel 1988 lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha continuato con ostinazione a ribadire la versione dei fatti costruita nel 1980.

COTTONE. Onorevole Teodori, lei pensa che in quelle condizioni avrei potuto avviare indagini o inchieste quando la Magistratura operava in maniera spedita e veloce?

TEODORI. «Spedita e veloce» è una barzelletta!

COTTONE. Per quanto mi concerne posso dire che la Magistratura operava in maniera spedita e veloce.

PRESIDENTE. La domanda dell'onorevole Teodori, in versione semplificata, è la seguente: quando le viene richiesto di fornire informazioni al magistrato nel 1985, lei adopera tale e quale una versione che l'aeronautica militare aveva fornito nel 1980. Come mai?

COTTONE. E quale altra versione avrei potuto dare visto che non avevamo svolto indagini?

PRESIDENTE. La domanda tende a sapere se nel frattempo, anche solo per parti e in relazione a quanto era emerso di nuovo, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica poteva o meno correggere la versione del 1980. Alcuni elementi di novità lei nel 1985 avrebbe dovuto conoscerli. La risposta che il generale ha fornito alla domanda è che egli rispondeva a un magistrato e che quindi non era tenuto ad avviare delle inchieste diverse.

TEODORI. La mia domanda è chiarissima. Come si può pensare che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica per otto anni difenda una sua versione dei fatti? Non sto parlando di dati, ma di una versione dei fatti che contrasta con i dati e che ostinatamente è stata difesa senza che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica si sia mai interrogato sulle novità che nel frattempo venivano acquisite.

BOSCO. Questa non è una domanda, ma una valutazione.

TEODORI. Mi domando chi rappresenti qui il senatore Bosco.

BOSCO. Rappresento me stesso.

PRESIDENTE. Ho pregato di non fare valutazioni sull'intero periodo. La domanda è se nel 1985 il generale Cottone poteva o meno integrare o correggere la relazione del 1980.

TEODORI. Generale Cottone, le chiedo come mai lei usava nel 1985, cioè a cinque anni di distanza, la medesima versione dei fatti.

COTTONE. Usavo l'unico documento a disposizione. Per fare affermazioni diverse avrei dovuto avviare autonomamente un'indagine alternativa a quella della Magistratura; e questo non era tollerabile.

TEODORI. Nel frattempo erano intervenuti molti elementi di novità.

COTTONE. Onorevole Teodori, si metta al mio posto e risponda alla domanda.

TEODORI. Prendiamo atto che vi è una continuità di comportamento da parte dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

MACIS. Generale Cottone, lei può riferire di un caso che sia capitato per il quale si sia ritenuto di doversi rivolgere al centro belga?

COTTONE. Se ciò è capitato non posso saperlo, dato che era lontano dalla mia competenza. Forse bisognerebbe chiederlo al comando del Roc.

Se devo formulare un'ipotesi, probabilmente il centro belga avrebbe potuto essere interessato se dal tracciato si fossero evidenziate delle indicazioni irreali. Ma, in verità, ho dato solo la notizia che il nastro poteva essere letto.

MACIS. Il ricorso al centro allora è per verificare che non ci sia un divario tra la registrazione...

COTTONE. Oppure che il sistema funzioni bene, ma non mi risulta che sia stato fatto.

MACIS. Quali erano le competenze dell'ispettorato Itav nel 1980, prima dell'istituzione dell'azienda del controllo del traffico aereo e quali sono attualmente?

COTTONE. L'Itav assolveva a due compiti principali: le telecomunicazioni e l'assistenza al volo degli enti e dei reparti dell'Aeronautica militare e le telecomunicazioni e l'assistenza al volo del traffico aereo civile. Oltre questi due compiti principali svolgeva tantissime altre attività.

Naturalmente si interessava delle telecomunicazioni e di tutto quanto ineriva l'assistenza al volo (radar, sistemi di navigazione a terra, controlli, eccetera), per quanto concerne sia l'Aeronautica militare che il traffico civile.

Successivamente le funzioni del controllo aereo civile sono passate alla Anav.

MACIS. Venivano conservati i piani di volo degli aerei?

COTTONE. Sì.

MACIS. Chi riporta il traffico civile ai radar della Difesa aerea?

COTTONE. Nell'ambito degli Acc, i centri di controlli del traffico aereo. A fianco del controllore civile del *master* è seduto un ufficiale dell'Aeronautica Militare, che prende nota delle variazioni del traffico aereo e le inoltra ai radar della difesa aerea, che devono essere informati sui movimenti aerei, autorizzati con piani di volo. Il collegamento tra l'organizzazione civile e quella militare, quindi, avviene mediante un ufficiale della A.M.

Nel 1980 non c'era bisogno di tutto questo, dato che erano gli stessi operatori militari che gestivano il traffico civile e che trasmettevano ai radar della difesa quelle informazioni.

MACIS. Quali piani di volo venivano conservati?

COTTONE. Tutti. Ho qui con me i piani di volo del giorno dell'incidente.

MACIS. Chiedo che la Commissione acquisisca quei piani di volo.

COTTONE. Le faccio presente che si tratta di piani di volo che originano dagli aeroporti dell'Aeronautica militare o civile. Il piano di volo del velivolo incidentato con tutti gli elementi è stato inoltrato regolarmente.

MACIS. Che rapporti ha il centro di Borgo Piave con l'Itav?

COTTONE. Il centro di Borgo Piave è l'organo tecnico-operativo dell'Itav che cura l'addestramento del personale, che calibra i radar, che sottopone ad ispezione gli apparati delle telecomunicazioni, che prepara le esercitazioni Synadex, eccetera.

MACIS. Quindi se venissero inviati a quel centro dei nastri per la loro decrittazione, è legittimo pensare che possano essere lì conservati?

COTTONE. Le ricordo, senatore Macis, che nel 1980 il centro non era abilitato alla decrittazione.

MACIS. Negli allegati alla relazione del generale Pisano, vi è una lettera inviata al sottocapo di Stato Maggiore, generale Meloni, dalla quale risulta che «nel corso di un controllo effettuato a seguito della nota attivazione richiesta dal generale Pisano a tutti gli enti, sono stati fatti accertamenti presso la brigata Tada di Borgo Piave ed è stato rinvenuto un plico chiuso, custodito in cassaforte, sul quale è riportata la scritta...».

COTTONE. Evidentemente il collegio peritale Blasi nel 1985 ha effettuato una verifica.

MACIS. Ma dal momento che il centro di Borgo Piave dipendeva dall'Itav, poteva essere interessato il centro per la decrittazione di nastri?

COTTONE. È possibile che lo abbia fatto l'Itav, per rispondere ad una richiesta avanzata dal collegio Blasi.

MACIS. Riguardo alla distinzione che lei faceva in merito agli interventi effettuati sulle aerovie, vorrei sapere se le aerovie civili sono oggetto di interesse oppure no. Vi è un'attività dell'Aeronautica militare che tende a garantire la sicurezza in volo?

COTTONE. Certamente. Ogni qual volta un velivolo militare deve attraversare un'aerovia, deve farlo sotto il controllo dei radar militari o di quelli civili, altrimenti può effettuare l'attraversamento ad una quota diversa da quelle utilizzate dai velivoli civili. Posto che il traffico civile utilizza quote con migliaia intere (19.000, 20.000, 21.000 piedi), l'aereo militare è tenuto ad utilizzare quote intermedie (19.500, 20.500, 21.500 piedi).

MACIS. Lei ci ha riferito le norme, ma può esserci anche qualcuno che non le rispetta. Ad esempio, sull'Ambra 13 se ne sono visti di tutti i colori...

COTTONE. L'Ambra 13 appartiene alle aerovie internazionali, ancorchè sotto il controllo del nostro traffico civile, che ha responsabilità solo per la navigazione aerea. In quelle aerovie possono tranquillamente entrare ed uscire aerei di qualsiasi nazione, purchè appartenenti ad un organo di Stato.

MACIS. Sta dicendo che su una aerovia come Ambra 13 fuori del territorio nazionale e del mare territoriale può entrare chiunque in qualsiasi momento?

COTTONE. Perchè no? Aeroplani di Stati esteri, non civili. Mi rifaccio alle norme, altrimenti bisognerebbe chiedere all'Itav o all'aviazione civile che sono i responsabili. Sulla base della mia esperienza un pilota militare che attraversa una aerovia chiede al controllore del traffico aereo civile o all'assistenza del radar militare di poterla attraversare; se questo non è possibile, perchè i collegamenti non avvengono, la attraversa alla quota prevista vietata agli aerei civili.

MACIS. Questa è la norma conosciuta dalla Commissione, sto ponendo un'altra domanda. Siccome si tratta di una aerovia internazionale che quindi sfugge alla sovranità dello spazio aereo italiano, per lo meno in parte, chiedo se oltre all'attività di controllo e di separazione del traffico aereo che viene svolta ai fini del traffico civile, proprio per le caratteristiche di questa aerovia: vi è un'attività dell'Aeronautica militare intesa alla protezione di questa aerovia?

COTTONE. No.

MACIS. Voglio tornare un momento sulla contestazione che è stata fatta dal collega Teodori per porle la domanda in questi termini. Lei ha detto che non poteva ordinare un'inchiesta nè tanto meno poteva interferire con l'attività dell'autorità giudiziaria e prendo atto di questa risposta perchè mi pare estremamente corretta. Quando ripresero le pubblicazioni sui giornali che lei ha riferito, lei non pensò di dover chiedere l'intervento del Ministro della difesa per ottenere una eventuale autorizzazione alla precisazione o a compiere ulteriori indagini?

COTTONE. A fare la precisazione sì, l'ho detto. In funzione dei dati di cui disponevo non ritenevo che le ipotesi adombrate fossero realistiche e quindi ho chiesto al Ministro di intervenire come ho detto prima.

MACIS. Siccome nel frattempo erano intervenuti fatti nuovi rispetto alla lettera del 1980, come la conclusione definitiva della commissione Luzzatti e l'intervento di ulteriori accertamenti nel corso dell'indagine giudiziaria di cui si aveva notizia sulla stampa, a quel punto non ritenne di dover dire che prima di precisare avrebbe voluto fare ulteriori accertamenti?

COTTONE. Non ho ritenuto di chiedere autorizzazioni per ulteriori accertamenti perchè questi avrebbero comportato un'indagine approfondita sui reperti che erano coperti dal segreto istruttorio e di cui non disponevo. Quindi avrebbe dato gli stessi risultati.

MACIS. La contestazione ovviamente è che subito dopo il deposito della perizia Blasi l'Aeronautica militare ha disposto per la prima volta un'inchiesta su Ustica; quindi evidentemente le preoccupazioni che lei aveva, e che io apprezzo molto, di non interferire sull'operato dell'autorità giudiziaria sono venute meno.

COTTONE. Nel tema generale sono entrato dieci giorni fa, prima non l'ho seguito. Da quello che ho letto non mi sembra che l'Aeronautica militare abbia avviato una inchiesta su Ustica.

MACIS. Come no, l'inchiesta Pisano che cosa è?

COTTONE. La relazione che ha fatto qui?

PRESIDENTE. Gliela ha ordinata il Ministro.

COTTONE. Non lo so, non ho idea. Non l'ho letta.

MACIS. Guardi che ha detto prima che è l'unica cosa che ha letto.

COTTONE. Ma la relazione Pisano è quella che ha presentato qua; i due libroni che mi avete mostrato, quelli ho letto.

MACIS. Non l'ha presentata qui, ma al Ministro.

COTTONE. L'ha presentata personalmente anche qui discutendo con voi.

PRESIDENTE. Ha detto prima che è l'unica cosa che ha letto.

TOTH. Do atto al Presidente di saper trasformare e tradurre in termini corretti le domande di qualche collega che corrette non sono, perchè sono una serie di valutazioni, delle vere conferenze stampa che contengono giudizi.

PRESIDENTE. Per cortesia.

TOTH. Siccome abbiamo diritto tutti quanti ad un certo tempo, come altri fanno conferenze stampa per trarre dei giudizi così io ho il diritto di dire qualche parola per contestare questo modo di procedere.

Dato che la verità interessa tutti i commissari a qualsiasi Gruppo parlamentare appartengano vorrei notare che il generale Mangani nelle sue varie dichiarazioni che sta facendo alla stampa ha detto fra l'altro che: «Ministri della difesa che si sono succeduti in questi anni hanno sempre impedito ai nostri superiori di spiegare direttamente al paese cosa è successo a Ustica dicendoci «lo spiego io»; noi militari siamo sempre stati imbavagliati dal potere politico che oggi si unisce a chi getta fango su di noi». Questo è riportato sul «Corriere della sera». Essendo anche lei un superiore dell'Aeronautica le risulta che i Ministri della difesa o altri politici in carica abbiano esercitato pressioni su di voi per impedirvi di ricercare la verità o dire quello che sapevate?

COTTONE. Mai.

ZAMBERLETTI. Due domande. Leggo dalla scheda che riassume l'ultima audizione che il Sismi, in data 8 agosto 1980 richiedeva al Sios Aeronautica l'interpretazione ufficiale dei dati di plottaggio di Licola e Marsala, in particolare la materializzazione su carta per aeronavigazione delle rotte dei velivoli intercettati nonchè l'esatta identificazione degli stessi con specifico riferimento a determinati plottaggi. Tali operazioni venivano effettuate dal Roc di Martinafranca. In sostanza il Sismi chiedeva al Sios un documento fondamentale, cioè la visualizzazione su carta delle tracce, i *target* dei mezzi presenti nell'area, la loro identificazione non tanto se amico o nemico. Questo è un documento estremamente importante che anche noi abbiamo chiesto come Commissione e che il Presidente gentilmente ha detto che probabilmente verrà consegnato entro venerdì.

È vero che il Sios non ha un rapporto gerarchico su questo tema con il capo di Stato Maggiore. Il secondo reparto ha un rapporto diretto con il Sismi su questo tema.

PRESIDENTE. Ha un rapporto gerarchico.

ZAMBERLETTI. Mi sbaglia. Ha un rapporto gerarchico ma non funzionale su questo.

Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica questo documento, estremamente importante e probatorio ai fini della conferma dell'affermazione che non c'era nessuno nell'area quella sera, soprattutto per i non esperti (la Magistratura, noi, lo stesso Ministro della difesa) non l'ha mai avuto dal Sios Aeronautica? Non l'ha mai costruito in proprio? Non le risulta che i Ministri avessero avuto in mano questo documento secondo me molto importante?

COTTONE. Non so rispondere.

BOATO. Bisogna chiederlo a Bartolucci!

PRESIDENTE. Lasciatelo rispondere!

ZAMBERLETTI. Non vi era quindi agli atti dello Stato Maggiore quando lei era capo di Stato Maggiore?

COTTONE. Non sono andato a vedere tutti gli atti in tutti gli uffici: sono montagne! Ho guardato tutte le parti essenziali e determinanti, ma le manifestazioni di volontà di tutti i reparti nell'ambito delle proprie attività di lavoro non le ho controllate.

PRESIDENTE. Lei comunque non si è imbattuto in questo documento?

COTTONE. No.

ZAMBERLETTI. La seconda domanda che vorrei farle riguarda il problema del Mig libico, che io ovviamente non collego in termini temporali con l'incidente di Ustica. Lei poco fa, in sostanza, ha detto che è difficilissimo vedere un aereo che vola a bassa quota, perchè in pratica basta anche la stessa linea dell'orizzonte per rendere difficile l'intercettazione radar. Pertanto la penetrazione è relativamente facile. Quando parliamo genericamente di buchi facciamo riferimento essenzialmente ai buchi a bassa quota. È evidente però che nelle alte quote le cose stanno diversamente. Per quanto concerne il Mig libico, abbiamo avuto la possibilità di consultare la lettura della scatola nera, decifrata dalla commissione mista italo-libica (nominata quindi anche dall'Aeronautica militare). Questa lettura fornisce un dato che a mio avviso è sconcertante: l'aereo sarebbe penetrato a lato della Sicilia orientale ad una quota che si aggira intorno ai 10.000 metri (la versione libica è che il pilota era in stato di semi incoscienza e che quindi l'aereo era guidato dal pilota automatico). Il velivolo comunque ad alta quota ha continuato fino al traverso della parte meridionale della Calabria quando, dopo essere stato nel campo d'azione del radar di Marsala, è entrato in quello del radar di Otranto. Vorrei allora fare una domanda che riguarda l'affidabilità del sistema di difesa aerea: è ammissibile che un aereo che passa all'altezza della Sicilia orientale e che la percorre per intero per raggiungere la costa meridionale della Calabria possa sfuggire a due radar volando a 10.000 metri di quota senza che venga individuata, per la ricerca di classificazione, da parte della nostra difesa aerea? Le faccio questa domanda perchè ho ascoltato anche l'altra versione.

COTTONE. Le rispondo subito che è possibile, tanto è vero che sei mesi fa un velivolo russo in volo sulla Polonia dal quale, per una falsa indicazione della strumentazione di bordo, il pilota si era lanciato da 30.000 piedi, ha attraversato tutta la Polonia, la Germania dell'Est, e tutta l'Olanda ed è precipitato per mancanza di carburante in Belgio vicino la Francia, e i centri di controllo se ne sono accorti solo all'ultimo momento. Quindi è possibile! Certo, se nella difesa aerea vi fosse quell'allertamento stringente del momento di emergenza il filtro sarebbe molto più efficace. Se questo allertamento non esiste in termini così efficaci, e vi è la *routine* quotidiana, è possibile che si verifichi una penetrazione.

PRESIDENTE. Quel giorno però non vi era la *routine* quotidiana!

ZAMBERLETTI. È comunque possibile che al sistema fonetico-manuale sfugga una traccia?

COTTONE. Sì, è possibile.

BOSCO. Generale Cottone, lei ha fornito informazioni tecniche su come funzionano i radar ed in particolare si è intrattenuto sul problema del radar che acquisisce praticamente i dati e li trasmette sul video per renderli visibili agli operatori, e poi li registra su un nastro. Dopo di che, dal nastro non vi è possibilità di lettura diretta - così mi è parso di capire - e tutto deve essere trasformato in tabulati che sono quelli che abbiamo ricevuto nella documentazione che ci ha fornito il generale Tascio. Vorrei sapere allora se la trasformazione in tabulati, cioè la lettura del nastro, avviene automaticamente o se si deve invece inserire il nastro in un altro apparecchio per ottenerne la decifrazione. Si tratta cioè di una lettura diretta oppure il nastro viene rimosso ed inserito in un altro apparecchio che compila il tracciato?

COTTONE. Con precisione non le so rispondere. So che dal nastro si ricava il tracciato, e credo che debba essere tolto ed inserito in un sistema diverso che fornisce appunto il tracciato. Sono abbastanza sicuro che il nastro debba essere spostato per ottenere il tracciato.

BOSCO. Se quindi a Marsala dovesse arrivare la notizia di un aereo che probabilmente è caduto, per poter verificare quanto è successo si deve fare il tracciato?

COTTONE. Certo, occorre riportare indietro il nastro e ripercorrerlo nel tempo visualizzando il tracciato che viene prodotto e che rappresenta una fotocopia di quanto contenuto nel nastro.

BOSCO. Occorre però effettuare l'operazione tecnica di spostare il nastro?

COTTONE. Sì, non c'è l'immediatezza della lettura.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il generale Cottone per la sua partecipazione e lo prego di consegnare alla Commissione i documenti che ha promesso di lasciare. Dichiaro conclusa l'audizione.

*(La seduta, sospesa alle ore 14,10, è ripresa alle ore 15,50).*

### **Presidenza del presidente GUALTIERI**

#### *SULL'ORDINE DEI LAVORI*

**PRESIDENTE.** Prima di fare entrare il generale Mangani, devo rispondere al quesito che questa mattina ha posto il senatore Macis sull'ammissibilità dell'audizione del generale Mangani, in relazione all'informazione di stampa che tutti abbiamo avuto questa mattina circa la presentazione da parte del collegio di parte civile di una denuncia per vari reati a carico di cinque ufficiali dell'Aeronautica tra cui il generale Mangani. Ciò ha aperto un problema di garanzie dell'imputato, se così posso dire.

In argomento ho avuto delle indicazioni da parte dei consulenti della Commissione e anche un breve scambio di idee con i membri della Commissione presenti prima dell'inizio della seduta. Il parere dei consulenti è così formulato:

«La richiesta di incriminazione del generale Mangani, formulata dai difensori delle parti civili costituite, non integra esercizio dell'azione penale, di talchè il generale Mangani non assume per ciò stesso la qualità di imputato.

Tuttavia, nel caso che l'istanza delle parti civili dovesse contenere la richiesta di punizione del generale Mangani in relazione ad uno specifico reato, tornerebbe applicabile la norma di cui all'articolo 78, primo capoverso, del codice di procedura penale che estende i diritti di garanzia dell'imputato a qualunque persona che in un rapporto, referto, denuncia, querela o in una richiesta o istanza «è indicata come reo».

Alla stregua del nuovo codice di procedura penale - entrato in vigore oggi, 24 ottobre 1989 - i diritti dell'imputato sono estesi all'«indagato» in occasione del compimento di atti garantiti, categoria nella quale è ovviamente compreso l'interrogatorio. Rispetto al codice previgente, il nuovo codice di rito non introduce, sul punto, sostanziali novità.

Pertanto, il generale Mangani potrebbe essere interrogato liberamente, facendogli però presente quali sono i diritti di garanzia riconosciutigli e, tra questi, innanzitutto, la facoltà di astenersi dal rispondere.

È comunque pregiudiziale l'accertamento mirante a stabilire se l'istanza delle parti civili sia stata presentata o meno all'autorità giudiziaria e quale sia il suo contenuto concreto».

Non mi è stato possibile avere l'informazione se la denuncia di cui trattasi sia già stata presentata dagli avvocati. Allora, in base a quanto letto, riterrei di proporre alla Commissione di avvertire il generale con una formula di questo tipo: «Essendo stata sollevata in Commissione la possibilità che ella assuma la qualità di indiziato e possa avvalersi delle facoltà previste dal vigente codice di procedura penale, la avverto che

potrebbe in ipotesi avvalersi di tali facoltà. In caso contrario, si procederà alla sua audizione».

Non verrebbe quindi letta la consueta formula di deposizione.

Su questa soluzione ho trovato il consenso dei commissari che ho interpellato.

BOATO. Nel momento in cui il Presidente legge questa formula e il generale risponde di voler deporre, mi pare che la formula prevista dal nostro Regolamento debba essere letta ugualmente.

PRESIDENTE. No, non posso più avvertirlo che incorrerebbe in quelle ipotesi nelle quali possono incorrere gli altri testimoni perchè nel caso in esame potrebbe anche non rispondere.

*(La seduta, sospesa alle ore 15, 55, è ripresa alle ore 16,20).*

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta sopra formulata.

*La proposta è approvata con il solo voto contrario del deputato Teodori.*

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DEL GENERALE ROMOLO MANGANI*

*(Viene introdotto il generale Romolo Mangani).*

PRESIDENTE. Generale Mangani, la devo avvertire che, essendo stata sollevata in Commissione la possibilità che lei assuma la qualità anche di indiziato e possa quindi avvalersi delle facoltà previste dal vigente codice di procedura penale, lei potrebbe in ipotesi avvalersi di tale facoltà. In caso contrario procederò alla sua testimonianza, per la quale lei è stato invitato qui.

Le dico questo perchè sui giornali di questa mattina abbiamo letto che sarebbe stata presentata a suo carico e a carico di altri generali una denuncia. Però, si tratta di una cosa che deve ancora avvenire e che dunque non modifica l'attuale situazione.

MANGANI. Risponderò come comandante del terzo Roc e quindi non ci dovrebbero essere problemi.

PRESIDENTE. Signor generale, noi la ascoltiamo appunto nella veste che ricopriva all'epoca dell'incidente di Ustica di comandante del 3° Roc.

Inizialmente vorrei farle una serie di domande di inquadramento di questa funzione di comandante per sapere che cosa era e come funzionava il 3° Roc.

Abbiamo appreso che nella gerarchia dopo il capo di Stato Maggiore, dopo il sottocapo di Stato Maggiore ed i comandi delle tre Regioni aeree (quella di sua competenza all'epoca era la 3ª Regione aerea, comandata dal generale Piccio) vi era il comando operativo di regione (*Regional operation center*) che è il punto di riferimento, come

è stato detto, dell'organizzazione della difesa aerea nazionale e Nato. Infatti i Roc sono due, uno a Monte Venda, l'altro a Martina Franca, che è quello che ci interessa, nella zona di Bari, da lei comandato.

Sempre dalle audizioni che abbiamo avuto precedentemente, abbiamo appreso che il Roc ha tre agenzie al suo interno: il *Sector operation center* (Soc), per il controllo della difesa aerea, il *Rescue control center* (Rcc) per le operazioni di controllo del soccorso aereo ed infine l'*Air traffic control center* (Atcc) per il controllo e il coordinamento del traffico operativo militare.

MANGANI. Aggiungerei una quarta agenzia, il *Joint operation center* che si interessa delle operazioni di supporto aereo alle attività interforze (Marina ed Esercito).

PRESIDENTE. Ci vuole dire come funzionava all'epoca il Roc da lei diretto?

MANGANI. Penso che vi sia poco da aggiungere a quanto da lei detto. Ognuno di questi settori aveva un capo ed un lavoro che - voglio precisarlo - si svolgeva nell'arco delle ventiquattro ore. Le agenzie che ci riguardano più da vicino sono quelle della difesa aerea, che aveva un collegamento costante con tutte le unità radar, mentre il centro di controllo del soccorso era collegato con due sottocentri a Roma e in Sardegna.

PRESIDENTE. Quindi ciascuna delle quattro agenzie aveva un responsabile.

MANGANI. Sì, un suo responsabile ed una propria attività. Dunque, oltre al comandante vi era un vice comandante...

PRESIDENTE. Che all'epoca era?

MANGANI. ...Il colonnello Pacini; poi, i quattro responsabili di settore.

PRESIDENTE. I quattro responsabili erano fissi?

MANGANI. Sì, uno per settore.

PRESIDENTE. Quindi vi era un responsabile per ognuna delle quattro agenzie?

MANGANI. Sì.

PRESIDENTE. Possiamo avere i nomi del quattro responsabili?

MANGANI. Sì, glieli farò avere.

PRESIDENTE. Il Roc poi ha dei terminali che sono i centri radar.

MANGANI. Sì, per quanto riguarda la difesa aerea.

PRESIDENTE. Quali erano all'epoca i terminali radar che dipendevano da Martina Franca?

MANGANI. All'epoca i gruppi radar (che più tardi sono stati chiamati centri radar, Cram) erano Licola, Marsala, Siracusa, Otranto e Iacotenente. Due di questi erano completamente automatici (Marsala e Iacotenente), uno semiautomatico (Otranto) e due fonetico-manuali (Siracusa e Licola).

PRESIDENTE. Vorrei farle una domanda molto importante per noi che ci avviciniamo ai problemi tecnici con una certa difficoltà. Il centro della difesa aerea di Martina Franca è collegato in tempo reale con questi terminali (soprattutto con quelli automatici)?

MANGANI. Sì, attraverso una *consolle*. Sulla *consolle* del settore difesa del terzo Roc è possibile ricevere, attraverso i *computers* Nadge (cioè dei radar automatizzati), tutto quello che essi vedono. È chiaro tuttavia che se si vedesse sovrapposto su un'unica *consolle* tutto quello che i centri vedono vi sarebbe troppa confusione; il capo del centro può selezionare un tipo di tracce, quelle che a lui interessano. Quello che viene visto a Martina Franca dunque è quello che viene selezionato dal capo controllo di volta in volta. Se vi fosse poco traffico si potrebbe vedere tutto, se invece il traffico è troppo intenso si prendono soltanto alcune tracce classificate in un certo modo.

PRESIDENTE. Faccio un esempio limite. Se il centro di Martina Franca vuole vedere soltanto le tracce di un Centro radar, ad esempio quelle di Marsala, e scarta le altre, può vedere in tempo reale quello che si vede a Marsala?

MANGANI. Penso di sì, non sono sicuro, penso di sì perchè può concentrarsi in un'unica zona, cioè può prendere in considerazione e dilatare una intera zona. Ritengo dunque che possa vedere le aree rispettive di Marsala e di Iacotenente, cioè dei centri radar in automatico.

PRESIDENTE. E di quello che vede, Martina Franca può produrre un nastro? Se si concentra sul tracciato di un solo radar, mettiamo Marsala, può fare una registrazione in tempo reale?

MANGANI. Penso di sì.

TEODORI. Presidente, domandi se fa una registrazione.

MANGANI. Penso di sì, ma non mi sono mai interessato di verificarlo. Ci siamo sempre interessati della registrazione originale che aveva visto tutto.

PRESIDENTE. No, generale, vorrei procedere per gradi: vedremo poi cosa è successo quella sera. Sa dirmi se, volendo, si fa la registrazione e se si fa?

MANGANI. Non sono in grado di dirlo, ma posso telefonare ed informarvi a stretto giro.

PRESIDENTE. Sempre tra i compiti del centro di Martina Franca vi è anche la possibilità di tradurre tracciati radar che venivano da centri periferici?

MANGANI. Sì, il personale del centro di Martina Franca era capace ed esperto per questi compiti, era personale altamente qualificato.

PRESIDENTE. Quindi se venivano tracciati dei centri radar periferici, voi potevate tradurli graficamente?

MANGANI. Sì, potevamo portali su carta.

PRESIDENTE. E se invece arrivava il nastro, cosa potevate fare?

MANGANI. La questione del nastro deve essere chiarita. A quell'epoca il nastro del Nadge non era visibile come può essere oggi un *video-tape*.

PRESIDENTE. Vi era qualcuno in Italia o all'estero che poteva vedere quel nastro?

MANGANI. Sì, in Belgio dove vi è la «grande mamma» del Nadge, non in altre località.

PRESIDENTE. Che cos'è la «grande mamma»?

MANGANI. Il centro al quale erano state devolute tutte le competenze, dato il grande livello di sofisticazione del sistema, al fine di produrre e forse anche di leggere i nastri.

PRESIDENTE. Quindi lei afferma che in quel momento in Italia non erano leggibili i nastri ma solo trascrizioni.

MANGANI. Nel sistema di difesa no, non so se la lettura dei nastri era possibile a Borgo Piave, comunque non lo era presso le unità.

CASINI. Che cos'è esattamente questa struttura belga?

MANGANI. È una struttura della Nato.

TEODORI. Il generale ha escluso qualsiasi possibilità di lettura dei nastri in Italia tranne che nel centro di Borgo Piave.

MANGANI. Non so se lì era possibile, comunque non a Martina Franca.

Vorrei sottolineare il fatto che dai nastri si potevano trarre soltanto dei supporti cartacei e quindi leggere dei numeri, delle sigle. Questa era l'unica possibilità.

PRESIDENTE. Che cosa era necessario fare per verificare la corrispondenza tra la carta ed il nastro?

MANGANI. Occorreva far leggere il nastro o a Borgo Piave, se era in grado di farlo, o sicuramente in Belgio.

PRESIDENTE. Questo era il quadro di funzionamento del Roc. In più vi era il centro di soccorso sul quale torneremo in ordine ai tempi del soccorso stesso.

Signor generale, la sera dell'incidente di Ustica, attorno alle ore 21, lei era in sede?

MANGANI. Sì.

PRESIDENTE. Vorrei che lei ci raccontasse nella maniera più precisa possibile, malgrado il lungo tempo trascorso, come ha vissuto quell'incidente, ovviamente nella sua qualità di comandante.

MANGANI. Mi trovavo nella zona logistica; il Roc di Martina Franca, infatti, si divide in due zone, quella logistica e quella operativa, distanti tra loro circa dieci chilometri. Probabilmente mi trovavo al circolo e fui chiamato attorno alle ore 21.15. Qualcuno mi comunicò che vi era stata la scomparsa del velivolo. Mi trasferii in macchina il più velocemente possibile ed arrivai nella zona operativa quando già stavano allertando il soccorso. Visto che l'aereo non aveva risposto e non era stato notato in condizione di avaria, la mia preoccupazione fu quella di accertare se vi fosse stata una collisione e pertanto chiesi immediatamente di verificare se anziché un solo aereo nell'incidente fossero coinvolti due velivoli. Quella era infatti l'eventualità che al momento mi sembrava la più evidente o la più probabile e plausibile. Ebbi ripetute assicurazioni che non vi erano velivoli nelle vicinanze e da quel momento il mio interesse fu rivolto al soccorso.

PRESIDENTE. Da chi ebbe queste assicurazioni?

MANGANI. Dal centro di Marsala al quale, attraverso l'agente della cabina della difesa aerea, feci chiedere, come *input* preciso, di verificare se qualche altro aereo era andato addosso al DC9. La risposta mi fu data sulla base di quanto veniva fuori dai *plots* che venivano estratti dal nastro. Parlo di una lettura delle carte e non del nastro perchè questo, una volta passato, non poteva essere letto se non con altri mezzi.

PRESIDENTE. Il *tracking* venne fatto immediatamente?

MANGANI. Per fortuna il nastro si trovava fuori per via dell'esercitazione Synadex per cui si è potuto immediatamente verificare quello che volevamo sapere.

PRESIDENTE. Quindi la *consolle* di Martina Franca non era collegata in tempo reale con quella di Marsala?

MANGANI. Era collegata, ma non avevano preso tutto; probabilmente è stata scartata l'ipotesi che Martina Franca potesse notare la collisione perchè forse riceveva delle tracce con una specie di catalogazione e non comprendeva tutte le tracce possibili. Pertanto bisognava avere il quadro di tutto quello che il radar principale aveva visto, non soltanto di quello che era stato registrato a Martina Franca.

TORTORELLA. Perchè lei pensò immediatamente all'ipotesi di una collisione?

MANGANI. Perchè un aereo che scompare, che tace, di cui non si ha nemmeno un accenno di chiamata da parte del pilota a noi sembrava che potesse essere un aereo che aveva avuto un'interruzione drammatica, che in quel momento poteva essere soltanto una collisione.

PRESIDENTE. Tra le tante vicende riportate dalla stampa vi è quella del nastro di Marsala che si interrompe quattro minuti dopo l'incidente per poi avere una sospensione di otto minuti per il cambio del nastro ai fini dell'operazione Synadex. Pertanto quelle risposte che lei chiede a Marsala circa l'eventualità di una possibile collisione le possono essere state fornite soltanto a seguito della trasposizione su carta di quei quattro minuti di nastro.

MANGANI. Parlerei di una quindicina di minuti, dieci prima e quattro dopo l'incidente, per esempio.

PRESIDENTE. Quindi le sono state inviate subito delle carte?

MANGANI. No, le informazioni mi sono state fornite a voce.

PRESIDENTE. Io le ho domandato se la *consolle* di Martina Franca registra le risposte che riceve e lei mi ha detto di non saperlo.

MANGANI. Non so se le registra; so che le vede, ma poichè vede tracce selezionate e quindi ha una visione parziale, ci siamo rivolti al centro di Marsala per avere un quadro completo.

PRESIDENTE. Noi abbiamo dei problemi nel seguire bene gli orari relativi alla fine del nastro o all'inizio dell'esercitazione Synadex, a nuove riprese o a nuove interruzioni, eccetera. Tuttavia se a Martina Franca vi era questo nastro che non si poteva interrompere - perchè voi non interrompevate per la Synadex, ma registravate solo quello che veniva da Marsala - dal momento che intorno alle ore 21 avete appreso

che vi erano dei problemi presso il centro di Marsala, come mai non avete attivato la registrazione su nastro di tutto quello che avveniva a Marsala nella mezz'ora successiva all'incidente?

MANGANI. La domanda è logica, ma se il controllore aveva richiamato solo le tracce significative si poteva disporre solo delle tracce che avevano interesse e quindi è possibile che fossero molto poche e che non venisse registrato quello che vedeva Marsala.

PRESIDENTE. Se a Marsala avesse avuto luogo l'operazione Synadex e fosse stata interrotta, questo si vedrebbe sul vostro nastro?

MANGANI. No, perchè il radar continua a trasmettere.

PRESIDENTE. Quello che successe a Marsala, - indipendentemente dalla esercitazione Synadex e dall'eventuale interruzione - se vi fosse il vostro nastro sarebbe stato registrato e noi avremmo la prova assoluta se non altro che vi è stata tale esercitazione della cui effettiva realizzazione qualcuno può ancora dubitare.

MANGANI. Non so se Martina Franca registrava il nastro perchè era per noi di scarso rilievo in quanto conteneva meno informazioni. Quello che so è che i nastri che sono stati presi a Marsala - cioè il n. 98 che era il nastro reale ed il n. 100 che era il nastro della Synadex - sono in possesso della Magistratura e soprattutto che il nastro n. 100, quando è stata data notizia dell'emergenza in atto, è stato passato sul reale.

Quindi sul nastro Synadex, un nastro particolare, c'è una parte in cui vi è la sovrapposizione del reale con il simulato, un dato indiscutibile. Se non mi hanno raccontato il falso, sul nastro ci sono diversi minuti di sovrapposizione.

PRESIDENTE. Non le chiedo che cosa c'è sui nastri di Marsala, ma se a Martina Franca stava avvenendo una visione contemporanea e si stava registrando quello che appariva.

MANGANI. Non lo so che cosa si stesse controllando in quel momento.

LIPARI. Siccome lei ha ipotizzato in un primo momento che potesse esserci stato uno scontro, da quel momento la rilevazione diventava di estrema importanza. Perciò, quale che fosse stata l'iniziativa di Marsala di passare dal reale alla Synadex, il vostro centro avrebbe dovuto effettuare una rilevazione diretta.

PRESIDENTE. Senatore Lipari, la prego di rivolgere le sue domande al generale successivamente. Vorrei evitare che i commissari ponessero anticipatamente degli interrogativi.

MANGANI. Quando l'ho saputo erano già le 21.40. Il fatto era ormai passato.

PRESIDENTE. Ma il capo servizio della *consolle* della difesa aerea avrebbe dovuto avere comunque la visione reale di quanto avveniva, anche se non era in atto la registrazione.

MANGANI. Ma se aveva selezionato il *monitor* soltanto sulle tracce ostili non poteva seguire le altre tracce. Egli avrebbe potuto soltanto stampare i dati di tutti gli altri radar.

PRESIDENTE. Siamo comunque molto interessati a sapere come funzionava la *consolle* di Martina Franca e se c'era una registrazione in atto.

Lei ha fatto varie chiamate a Marsala per sapere che cosa avevano visto e le risposero che non avevano visto nulla assicurandola (per modo di dire).

MANGANI. Chiesi informazioni anche per sapere se fossero stati coinvolti altri aerei per stabilire il punto in cui poteva essere scomparso l'aereo al fine di organizzare i soccorsi.

PRESIDENTE. Parliamo dunque dei soccorsi. Nel centro di Martina Franca vi è un centro di soccorso, *Rescue*. Quando lei giunse al centro di Martina Franca trovò un capitano che aveva già attivato i soccorsi. Ricordo che dipende da voi l'allertamento dei soccorsi. Nel corso delle nostre audizioni abbiamo appreso che era in volo in quel momento un velivolo *Breguet Atlantic* per un'esercitazione, partito da una base della Sardegna. Quell'aereo non venne allertato, nè deviato, nè portato sul luogo dell'incidente.

Il generale Pisano afferma nella sua relazione che ciò avvenne perchè non si aveva notizia che era in volo un *Breguet Atlantic*; subito dopo però afferma che quell'aereo non fu deviato perchè si avevano a disposizione altri mezzi, degli elicotteri e un altro *Breguet Atlantic*.

È possibile che il centro di Martina Franca, che dirige il centro di soccorso operante in quell'area, non fosse informato che un *Breguet Atlantic* era in volo anche a circa 200 chilometri di distanza?

Ricordo che quel velivolo ha la capacità di avvistare il periscopio di un sommergibile, e quindi avrebbe potuto vedere benissimo un relitto e dei superstiti. Non va infatti dimenticato che nel momento in cui si attiva il soccorso è necessaria un'estrema tempestività, perchè potrebbero esserci dei superstiti.

MANGANI. Non ricordo se Martina Franca era a conoscenza del fatto che un *Breguet Atlantic* si trovava in volo. Quello che so è che la sala operativa di Sigonella della Marina era stata allertata e sapeva sia di quell'aereo sia della prontezza degli altri mezzi a sua disposizione. Pertanto se l'agente del posto ha compiuto la scelta che sappiamo, evidentemente sapeva che quel *Breguet Atlantic* non era equipaggiato per effettuare una missione Sar, vale a dire di soccorso, e perciò avrebbe potuto creare - glielo dico come vecchio pilota - dei problemi alle operazioni. L'agente ha deciso così di inviare un elicottero ed un altro *Breguet Atlantic*: credo che abbia fatto una cosa intelligente.

DE JULIO. Non è vero comunque che l'altro velivolo era più attrezzato.

MANGANI. L'altro velivolo era attrezzato per il soccorso aereo, l'ho letto nella relazione.

PRESIDENTE. Dai documenti risulta che il suo Roc avverte alle ore 21.22 i centri del soccorso aereo del 15° Stormo e Mare Sicilia (la Marina militare). I due elicotteri partono il primo alle ore 21.55 e il secondo alle ore 22.00. Come giudica questi orari di partenza degli elicotteri, tempestivi o no? Il generale Pisano nella sua relazione afferma che il soccorso aereo andava riformato perchè non era soddisfacente.

MANGANI. A mio avviso i tempi sono stati tempestivi. Capisco che può sempre farsi di meglio, ma quando di un aereo si perdono le tracce ci sono tempi vari per l'allertamento. Quando un aereo scompare non si parte dal presupposto che sia caduto in verticale, ma si pensa che ci possa essere stata un'avaria radio, per cui si rispettano dei tempi che ormai sono stati acquisiti con la esperienza e con le statistiche. Prima di dare il via alle operazioni nel punto in cui è avvenuta la scomparsa si attendono ottimisticamente - purtroppo in quel caso si è trattato di una vana attesa - altre notizie.

Cioè poteva essere una avaria radio che portava il velivolo ad atterrare lo stesso a Palermo dopo lo scadere dei tempi. Potrei fornire la prassi del soccorso che dice che ci sono delle fasi di incertezza, sono tre posture di attivazione, e ritengo che quei tempi rispettino abbondantemente questa *escalation* di preparazione. Non ritengo quei tempi lunghi perchè in fin dei conti dall'allarme al decollo ci sono circa 30 minuti.

PRESIDENTE. Il secondo *Breguet*, quello Sar, dice sia stato mosso rapidamente. Quando è partito l'allarme era fermo o era in volo ed è stato richiamato?

MANGANI. Mi ricordo quando è stato attivato per il decollo, in un tempo piuttosto breve.

PRESIDENTE. Quindi era fermo.

MANGANI. Penso fosse a terra. Non era in aria quando è stato dato l'allarme.

PRESIDENTE. Da quando è stato richiamato sul posto il *Breguet Atlantic* che volava su Augusta in quanti minuti sarebbe arrivato?

MANGANI. In non meno di un'ora. Non è un aereo molto veloce.

ZAMBERLETTI. I mezzi Sar sono predeterminati?

MANGANI. Dipende da dove succede e da che ora.

CIPRIANI. Un conto è il soccorso e un conto è la ricerca.

PRESIDENTE. Abbiamo appreso che il capitano che comandava il centro di soccorso avrebbe fatto una telefonata all'ambasciata americana di Roma per avere l'autorizzazione a far muovere il soccorso dalla sesta flotta. Ricorda se questa è la procedura per avere il soccorso della marina americana, che quella sera era in porto? O ci sono procedure di collegamento con i comandi militari della Marina?

MANGANI. Si può provare prima a Napoli.

PRESIDENTE. Perché si sarebbero rivolti all'ambasciata?

MANGANI. Probabilmente perché là avrebbero chiesto...

PRESIDENTE. Però non le risulta per esperienza diretta.

MANGANI. No, non mi ricordo di questo.

PRESIDENTE. Verso il 29 luglio lei riceve o dal Sios Aeronautica o da Marsala il *tracking* di Marsala perché sia decodificato e tradotto in forma comprensibile anche ai profani. Questa richiesta il Sismi la fa nella data che le ho detto al Sios, il quale sempre teoricamente porta a Martina Franca i *tracking* di Marsala perché siano decodificati. Ci siamo domandati il perché di questo giro, ma a lei chiedo da chi ha avuto le carte da decodificare e in che data? Che risposta ha dato e a chi l'ha

MANGANI. Alcune risposte le posso fornire, per altre procedo per interposta... So che il Roc ha ricevuto ufficialmente i *plotting*, le registrazioni scritte verso il 10-11 luglio da Marsala e da Licola. Poi sono state consegnate nella stessa forma ad un maresciallo dei carabinieri appartenente, come ho saputo dopo, al Sismi e da questa organizzazione è stato chiesto, attraverso il Sios, di averle in chiaro, riportate su carta. Queste carte sono state trasmesse al Sios che poi penso le abbia restituite al Sismi che le ha avute in chiaro perché probabilmente non aveva gli uomini per trasferirle.

Mentre ricordo bene la parte successiva, quella del rinvio al Sismi, ho visto solo dai documenti la parte iniziale della consegna al Sismi della forma grezza.

PRESIDENTE. Avete consegnato la traduzione o anche una relazione?

MANGANI. Erano dei *telex* purtroppo neanche troppo chiari per noi, erano molto lunghi, un paio di pagine di fotocopie.

PRESIDENTE. Avete ricevuto attorno al giorno 10 questi documenti da Marsala e Licola, poi arrivano i telegrammi del Sios di tradurli e rimandarli. Quindi voi rimandate la traduzione?

MANGANI. Abbiamo mandato delle cartine geografiche con annessa una storia sui tempi e le quote di ogni traccia. Questo attorno alla fine di luglio.

PRESIDENTE. Il 29 luglio.

BOATO. Cosa mandate?

MANGANI. Mandiamo al Sios queste cartine e queste schede. Ad ogni scheda corrispondeva una cartina. La cartina riportava quello che la scheda diceva di queste poche tracce; ricordo che non erano tante.

PRESIDENTE. C'è una differenza di date. Mentre in alcuni documenti troviamo il consenso del Sios ad acquisire la copia delle registrazioni presso il 3° Roc, la lettera del Sismi al generale Tascio per la traduzione è dell'8 agosto. Sono date posteriori.

MANGANI. Il Sismi ha ricevuto attraverso questo carabiniere le copie grezze intorno alla fine di luglio, il 29 luglio, e, ora ricordo meglio, noi le abbiamo rimandate al Sios, che nel frattempo le aveva chieste telefonicamente, con la traduzione intorno al 13 agosto.

PRESIDENTE. La traduzione vera e propria di questi grafici l'avete fatta voi. Quindi il Sios non può dire di essere un traduttore passivo dal greco al latino, per fare un esempio, perchè non fa il traduttore ma soltanto il trasmettitore di copie. Il traduttore vero è lei con il suo centro.

MANGANI. Ho visto queste carte, è stata proprio una trasposizione bovina.

PRESIDENTE. È il Sismi che dice al Sios...

MANGANI. A noi il Sios ha chiesto, di quei telex mandati in forma inintelligibile, di mandare al più presto la trasposizione su carta geografica. Noi il 13 agosto abbiamo rimandato al Sios questi sei fogli, o sei e sei (sono un foglio e una carta geografica). Sul foglio c'è il numero della sigla, la quota, l'orario di inizio e fine scoperta (che poi era compresa in quell'arco di tempo ben definito) e quota della battitura.

Dopo di che, sulla carta successiva, era riportata quella traccia ed il suo percorso su carta geografica.

PRESIDENTE. La mia domanda era questa: di queste carte che lei ha ritrasmesso il 13 agosto al Sios, a Martina Franca ne è stato conservato un duplicato?

MANGANI. Senza dubbio!

PRESIDENTE. Al magistrato queste cose sono state mai inviate da voi?

MANGANI. Io sono nella riserva dal 1986 e quindi non sono informatissimo.

PRESIDENTE. Mi riferisco al periodo in cui lei era al comando.

MANGANI. Devo chiarire una cosa. Ricordo un telegramma del magistrato (quello di Roma perchè vi fu una certa sovrapposizione) che chiedeva il sequestro soltanto dei nastri. Ed i nastri - ci tengo a precisarlo - per iniziativa del comandante del Cram di Marsala e mia, furono sigillati fin dal giorno successivo a quello dell'incidente e poi affidati all'ufficiale comandante in carica del Cram appena giunse a Marsala. Si tratta dei nastri che furono poi consegnati al dottor Santacroce. Ricordo comunque che la richiesta del dottor Santacroce - che credo sia giunta a Martina Franca nella terza decade di luglio - parlava soltanto dei nastri.

Non le so quindi dire ora se copia di quelle carte fu inviata anche alla Magistratura o meno. La magistratura di sicuro ebbe sia i nastri che le carte, ma come ausilio da Marsala; però nel telegramma di sequestro si parlava soltanto dei nastri, perchè forse si riteneva che vi fossero solo quelli.

TOTH. Il telegramma proveniva dal dottor Santacroce?

MANGANI. Mi sembra di sì.

PRESIDENTE. Le vorrei fare l'ultima domanda. Le ho chiesto come era l'organizzazione del Roc e come operava; le ho domandato come funzionava il collegamento dei centri radar, soprattutto quello di Marsala, rispetto al suo centro; le ho domandato poi qualcosa sul soccorso aereo e adesso le ho domandato qualcosa su quando il suo centro ha realizzato la traduzione grafica per conto del Sismi o del Sios. A tutto questo lei ha risposto: le voglio allora domandare se queste domande che io le ho fatto le giudica corrette.

MANGANI. Assolutamente sì.

PRESIDENTE. Le voglio allora chiedere un'altra cosa. Lei in alcune sue dichiarazioni ha detto che i politici hanno impedito all'Aeronautica di dire quel che doveva dire per la tutela del Corpo. Le ho chiesto qualcosa che lei non potesse dire ai fini della tutela dell'Aeronautica? Oppure, le cose che io le ho domandato qualcuno le ha detto di non dirle?

MANGANI. Non a me!

PRESIDENTE. Quanto lei ha detto si riferiva a domande di questo tipo? Cosa potrebbe dire lei che le è stato impedito di riferire? Abbiamo il diritto di sapere le cose che io le ho domandato?

MANGANI. Assolutamente sì!

PRESIDENTE. Questo diritto è pieno?

MANGANI. Io pensavo però che il diritto lo avesse anche l'opinione pubblica, molto prima. A questo intendevo riferirmi.

PRESIDENTE. Facendo queste domande quindi noi esercitiamo un nostro diritto?

MANGANI. Sì. Io avrei risposto anche nove anni fa.

PRESIDENTE. Non c'è niente quindi che noi le abbiamo impedito di dire o che lei debba dire a difesa dell'Aeronautica? Dica quindi se ha da dire altro in questa materia a tutela dell'Aeronautica.

MANGANI. Assolutamente non ho nient'altro da dire in merito.

PRESIDENTE. I commissari che intendono rivolgere domande al generale Mangani hanno facoltà di parlare.

BOATO. Signor Presidente, volevo ricordare al generale - se non ho segnato male - alcune cose da precisare al Presidente, o in forma scritta o in una audizione successiva. La prima è la seguente: lei, generale Mangani, ha detto che non sapeva dire...

BOSCO. Questa non è una domanda!

BOATO. La prego di non interferire e di non rispondere a nome del generale.

BOSCO. Lei però non parli a nome del Presidente!

BOATO. Ricordo che chiediamo ancora al generale di fornire - immagino in forma scritta, perchè altrimenti sarà necessario riascoltarlo - chiarimenti in merito a quanto da lui detto circa il fatto di non saper dire se si registrava in tempo reale a Martina Franca: non ha affermato, nè negato, e quindi attendiamo su questo un chiarimento.

PRESIDENTE. Questo lo avevo già chiesto io.

BOATO. Sì ma voglio ricapitolare perchè tutto questo riguarda delle domande che voglio fare successivamente.

In secondo luogo, è stato poi detto - ed è la seconda volta che lo ascoltiamo nella giornata di oggi - che il nastro Nadge era leggibile all'epoca soltanto presso il centro di Glons in Belgio. Il generale ha aggiunto di non saper dire se anche il centro di Borgo Piave fosse all'epoca in grado di leggere il nastro. Quindi sapere tutto questo è molto importante per noi, signor Presidente. Le voglio in tal senso esplicitare, signor Presidente, che siamo di fronte ad una persona che dice che da nove anni aspetta di rispondere e che, al momento in cui sta rispondendo, su alcune questioni che riguardano la sua competenza

ed i rapporti tra il suo centro ed altre attività, dice di non saper rispondere. Chiedo quindi che si acquisiscano questi dati.

Mi pare poi che il generale abbia detto che non sa se sia stata fatta dopo l'incidente - o la strage - la registrazione. Ovviamente parlo di una registrazione non riferita ad ordini dati da lui in prima persona, che si trovava al settore logistico, ma da parte del capo controllore del Roc. È importante acquisire questo ulteriore elemento, sia pure a distanza di nove anni.

Il generale ha poi detto che non ricorda esattamente se si sapeva a Martina Franca se il *Breguet Atlantic*, di cui si è parlato, fosse in volo oppure no. Sono tutti questi elementi da chiarire. Sono queste domande essenziali, signor Presidente, a nove anni di distanza dai fatti.

PRESIDENTE. Credevo di averle già poste io tali domande!

BOSCO. È scorretto prendere il posto del Presidente!

BOATO. Non è assolutamente scorretto ricapitolare allorquando serve per capire meglio il quadro generale. Comunque non è il senatore Bosco che può giudicare in questo senso!

PRESIDENTE. La prego di venire alle domande, senatore Boato.

BOATO. Una domanda riguarda la sua attività successiva al comando del terzo Roc e riguarda i suoi incarichi all'interno dell'Aeronautica militare e la sua attività attuale cioè, da quando a quando ha avuto il comando del terzo Roc e cosa ha fatto successivamente.

MANGANI. L'inizio del comando risale alla metà del 1979 e finisce nel settembre del 1981. Immediatamente dopo sono stato comandante del 5° reparto dello Stato Maggiore, affari generali. Successivamente sono transitato nella riserva per motivi fisici. Dopo due o tre anni di cura faccio attualmente delle consulenze con una piccola società.

BOATO. Nell'attività successiva al comando del terzo Roc, come capo del 5° reparto dello Stato Maggiore si è ulteriormente interessato della vicenda di Ustica?

MANGANI. No, mai.

BOATO. Non ha più avuto a che fare con Ustica da quando ha abbandonato il 3° Roc?

MANGANI. No.

BOATO. Quali rapporti ha avuto con l'autorità giudiziaria, se ne ha avuti, oltre quelli che ha già citati, a quale titolo e in quali momenti, naturalmente sempre su Ustica?

MANGANI. Assolutamente mai.

BOATO. Lei ha fatto un riferimento ad un telegramma del sostituto procuratore Santacroce. Ci sono stati altri interventi, ad esempio nel momento del sequestro giudiziario, di qualunque tipo?

MANGANI. No.

BOATO. Voglio ricapitolare un momento la situazione.

Il Roc di Martina Franca nelle sue varie articolazioni è collegato sicuramente in tempo reale con Marsala e tutti gli altri centri in automatico e in fonetico manuale. Lei non sa se di fatto abbiano registrato, comunque lei ad un certo punto riceve da Marsala, mi pare di aver capito soltanto in forma telefonica, l'informazione e successivamente, più o meno l'11 o il 12 luglio, una documentazione riguardante i nastri o il fonetico manuale da Marsala e Licola. È così?

MANGANI. Sì.

BOATO. Riguardo a Licola, ha mai saputo nulla del quaderno DA1?

MANGANI. No.

BOATO. Quindi lei ha ricevuto soltanto degli appunti?

MANGANI. In pratica quel che ricevevamo da Marsala e da Licola era perfettamente identico perchè si trattava di trascrizioni pressochè identiche in forma di telex.

BOATO. Vorrei continuare questa ricostruzione. In base a quanto ha detto lei e in base ai documenti, ad un certo momento, mi pare il 29 luglio, il 3° Roc consegna ad un maresciallo dei carabinieri di Bari che agisce per conto del controspionaggio, copia delle registrazioni.

MANGANI. Credo fosse di Taranto.

BOATO. Però dalle carte risulterebbe dipendente del centro di Bari. Consegna dunque queste copie delle trascrizioni di Marsala e Licola al controspionaggio che lo trasmette al Sismi. Lei era a conoscenza che c'era un provvedimento di sequestro giudiziario su tutto ciò che riguardava Marsala e Licola?

MANGANI. Io sapevo dei nastri, non delle carte. Ho già precisato questa cosa e credo che il telegramma parlasse soltanto dei nastri.

BOATO. C'è stato un provvedimento dell'autorità giudiziaria di sequestro di tutto ciò che riguardava Marsala.

MANGANI. Io ricordo bene quello che specificava perchè rientrava anche in un frasario inglese che costituiva una novità e che specificava più di una volta che si trattava di *tapes*.

Per noi oltretutto i carabinieri svolgono attività di polizia giudiziaria, per vecchia abitudine.

BOATO. Lei saprà che un carabiniere può fare vari tipi di attività e che se si occupa di controspionaggio non svolge attività di polizia giudiziaria: se lo facesse sarebbe pericoloso.

Mi pare dunque di capire che voi avete acquisito da Marsala e Licola questa documentazione, l'avete consegnata al controspionaggio che la trasmette al Sismi, il quale trasmette al Sios la richiesta che il Presidente le ha ricordato e in qualche modo da voi acquisiscono il materiale che va al Sismi, che lo dà al Sios che lo restituisce a voi, chiudendo il cerchio.

MANGANI. Il cerchio si chiude con la trascrizione su carte geografiche.

BOATO. Sarebbe stato più semplice che fosse stato richiesto semplicemente di fare questa trascrizione. Non occorre che un maresciallo del controspionaggio acquisisse - forse illegalmente e comunque senza l'autorizzazione dell'autorità giudiziaria - queste cose.

MANGANI. Probabilmente pensavano che fossero già chiare all'inizio; credevano di avere a disposizione qualcosa di comprensibile. Quando si sono trovati di fronte a cose difficili hanno chiesto un nuovo intervento.

BOATO. Rispetto alle competenze istituzionali che lei conosce meglio di me, perchè questo tipo di trasposizione su carta geografica viene fatto da voi e non dal centro di Borgo Piave che mi pare di capire è molto più sofisticato e attrezzato?

MANGANI. Penso che noi accentravamo tutte le attività di questa zona e quindi era logico non andassero a disperdere di nuovo energie passando documentazione in altri posti. Sapevano che noi l'avevamo e quindi mi sembra una decisione abbastanza pratica.

BOATO. Per quello che sa lei Borgo Piave non avrebbe mai avuto a che fare con questa vicenda, non ha mai acquisito copie di nastri?

MANGANI. Non lo so.

BOATO. Ha avuto occasione di leggere la relazione Pisano?

MANGANI. No.

BOATO. Questo codice 99 e 100 che lei ci descriveva prima...

MANGANI. Non sono codici, ma numeri progressivi.

BOATO. I numeri 99 e 100 avrebbero dovuto risultare secondo la relazione Pisano in copia a Borgo Piave e da un certo momento in poi non sono più risultati esserci.

MANGANI. Secondo me questi due nastri deve averli la Magistratura.

BOATO. Lei sa all'epoca quante copie e a chi sono state inviate o dei nastri, se si trattava di copie di nastri, o delle trascrizioni alfanumeriche?

MANGANI . Non mi risulta che vi fossero affatto copie di nastri.

BOATO. Eventualmente sarebbero quelle di Borgo Piave che erano sparite.

MANGANI. Non mi risulta. Comunque per il resto in indirizzo c'erano due o tre enti, probabilmente lo Stato Maggiore, forse la 3<sup>a</sup> Regione, forse noi. Dovrei avere il documento.

BOATO. Potrebbe farcelo sapere con esattezza?

MANGANI. Posso farne richiesta, ma non sono in servizio.

BOATO. Per quanto riguarda l'episodio successivo, cioè quello del Mig libico del 18 luglio 1980, lei si è data una spiegazione del perchè quell'apparecchio, che da quanto è stato detto (lei lo confermerà o meno) avrebbe navigato a 10.000 piedi e non rasoterra, non è stato individuato dai nostri centri radar?

MANGANI. Mi chiede un parere?

BOATO. Non certo un parere fantasioso, vorrei una valutazione tecnica.

MANGANI. Potrei risponderle meglio - e mi farebbe piacere - se potessi disporre qui della mappa delle coperture dei radar dell'epoca. È una documentazione che il Presidente dovrebbe richiedere, al fine di chiarire questo aspetto una volta per tutte.

BOATO. Ma non è un profilo che interessa la sua responsabilità, visto che accentravate tutto?

MANGANI. Sì, ma non posso risponderle se non ho la mappa delle coperture; da essa si potrebbe evincere se l'aereo potesse imboccare lo spazio aereo ed arrivarci fino in casa. Intanto se navigava a 10.000 piedi era a quella quota, solo, molto lontano dal nostro territorio: un velivolo di quel genere che plana comincia a farlo molto prima ed effettivamente si è abbassato di quota ... tanto è vero che è caduto.

In seguito a tale caduta è stato installato un radar mobile, proprio per tappare un buco che quindi evidentemente c'era; non ci siamo meravigliati tanto. In fin dei conti - è ovvio che mi dispiace per la tragedia che è accaduta - quanto è successo ci è servito per essere più efficaci.

BOATO. Il collega Zamberletti insiste nel domandare a tutti gli alti ufficiali che interroghiamo chiarimenti intorno alla quota a cui avrebbe volato questo Mig. È ovvio che quando cade va giù, ma mi pare altrettanto evidente che se non è stato visto un aereo libico che a quanto pare ha costeggiato la Sicilia orientale ed è salito su su per centinaia di chilometri, almeno in ipotesi deve ammettere che può non essere stato visto un altro caccia nella zona di Ustica.

Non capisco perchè con tanta sicurezza si dice che non è possibile che non sia stato visto un caccia presso Ustica quella sera, mentre si ammette che il Mig libico non è stato visto.

MANGANI. No, senatore Boato, ed è per questo che ritengo importante che alla Commissione siano acquisiti i grafici di copertura delle aree. Da quelli si potrebbe vedere perchè è vero che in Sila si poteva arrivare, ma anche che sicuramente non si poteva sorvolare la Sicilia senza essere visti. Visto che ella mi ha chiesto cosa ho fatto dopo, posso ricordare che ad un anno dall'incidente di Ustica vi è stata una polemica in ordine alla intercettazione di velivoli libici proprio su Ustica. Tali velivoli venivano visti tranquillamente, si facevano partire le coppie di intercettori, i velivoli venivano riconosciuti ed eventualmente identificati: ma non c'è stato un velivolo che non sia stato visto. Un conto è dunque quel tratto ben preciso (più o meno la zona di Crotone) della Calabria, altro conto è la Sicilia.

BOATO. Tutto questo anche se era in corso una esercitazione aerea?

MANGANI. Potevano esserci tutte le esercitazioni aeree che vuole, ma se i radar non vedevano, non vedevano. Mi rivolgo al Presidente per invitarlo a chiedere all'Aeronautica di mettere a vostra disposizione le carte dell'epoca, proprio per chiarire il problema.

PRESIDENTE. Non credo che non ne abbiamo fatto richiesta, ma risulta anche che vi sia stato un incendio nella torre di controllo di Otranto e che qualcosa è andato perduto (non è possibile avere gli originali).

MANGANI. I grafici di Siracusa, di Marsala e di Otranto non sono spariti di sicuro.

BOATO. Lei ha qualche informazione precisa, visto che era comandante del terzo Roc, intorno alla vicenda che va sotto il nome (puramente giornalistico, abbiamo accertato) di «codice 56»?

MANGANI. No, so solo che il codice 56 era la sigla del computer assegnata ad un certo tipo di tracce.

BOATO. Ed in riferimento a quella sera?

MANGANI. No, non saprei.

BOATO. Non sa nulla di aerei che navigavano sull'Ambra 13, che poi andavano sull'Ambra 1 e così via?

MANGANI. No, mi dispiace: quella sera, dopo che seppi che intorno all'incidente non vi era stato nulla che potesse riguardare noi, mi disinteressai.

BOATO. E dopo? Perché mi pare fosse competenza tecnica sua questa.

MANGANI. Era competenza del capo del settore, ove vi sia un interesse militare; ma visto che non l'aveva...

BOATO. Lei conosce senz'altro le sigle di identificazione delle nazioni di provenienza degli aerei, «Zombi», «Friendly». Per identificare velivoli «Zombi» o «Friendly» erano necessari i piani di volo in quella sera ed in altre serate?

MANGANI. Sì, per velivoli che navigano nel nostro spazio aereo, senz'altro.

BOATO. Chi disponeva all'epoca dei piani di volo?

MANGANI. Penso la Atcc che si interessava del traffico operativo e che li trasmetteva a tutti i radar via telex. I piani di volo poi, di volta in volta, venivano riconfermati, poichè spesso i velivoli non rispettano gli orari. Vi è un ampio scambio di informazioni che tende a confermare l'appartenenza del velivolo a quel dato piano di volo.

BOATO. Dunque se volessimo acquisire questi piani di volo dovremmo chiederli all'Itav o a Civilavia?

MANGANI. Penso che l'Itav abbia passato tutto a Civilavia. All'epoca l'ente interessato era l'Itav, non so se nel trasferimento di responsabilità abbia passato tutto a Civilavia.

BOATO. Comunque il responsabile dell'epoca era l'Ispettorato per le telecomunicazioni e l'assistenza al volo?

MANGANI. Sì.

BOATO. Nella sequela delle interpretazioni che lei ha dato sulla vicenda, ho letto e ho cercato di ricostruire puntualmente. In un primo momento ella ha ipotizzato - giustamente, perchè ogni ipotesi è

legittima - la collisione in volo; successivamente ha sostenuto la tesi del cedimento strutturale. Infine ha parlato di distacco della coda a causa della corrente a getto.

MANGANI. No, si tratta della stessa ipotesi. Come ho scritto, tengo a precisare - e me ne assumo tutte le responsabilità - che sapevo che quel giorno - fummo costretti ad accertarcene - vi era una corrente a getto decisamente anomala, molto bassa, data la stagione. In genere quelle correnti stanno a 10.000 piedi più in alto: quella sera fu molto più bassa e violenta. Pochi giorni dopo l'incidente seppi inoltre che alcuni nostri velivoli che nel pomeriggio del 27 giugno avevano svolto attività di addestramento, avevano subito fortissime sollecitazioni. Di solito tali sollecitazioni sono ininfluenti e non fanno storia, ma venni a sapere e mi fu confermato che quel pomeriggio - parlo di pomeriggio e non di sera perchè l'ultimo volo sarà stato al più tardi intorno alle sedici o alle diciassette - vi fu questa forte e violenta sollecitazione subita dai nostri caccia. Dunque, compiendo una trasposizione, feci delle ipotesi.

BOATO. Dunque, in un primo momento, fece l'ipotesi della collisione in volo; poi ad un certo punto acquisì la certezza, come tutti del resto, che vi fosse dell'esplosivo ed ora - lo sta sostenendo a dritta e a manca in questi giorni - propende per la tesi della bomba.

Ognuno è libero di affermare le tesi che vuole. Le chiedo se conferma - ed eventualmente perchè lo fa - rispetto all'ipotesi del missile avanzata dal collegio peritale della Magistratura (il quale ha, se non un titolo maggiore, quanto meno lo stesso titolo che ha lei nel formulare ipotesi) quello che ha detto al «Corriere della sera» e cioè: «Balle, un cumulo di balle. Questi periti se sostengono questo sono soltanto dei ciarlatani», affermando in quella sede che l'unica possibilità è quella di una bomba a tempo. Aggiunge poi quella frase, che poc'anzi il Presidente ha ricordato, circa il fatto che siete stati imbavagliati e che chi sostiene l'ipotesi del missile lo fa soltanto per intascare miliardi. Le chiedo quindi una conferma di questa affermazione e gradirei che ci dicesse quali sono i dati di fatto che possono autorizzarla a dire che l'ipotesi del missile è soltanto una balla quando invece lei di ipotesi ne ha già avanzate tre. Inoltre vorrei sapere perchè con tanta certezza parla di una bomba a tempo.

MANGANI. Non ne ho parlato con tanta certezza; ho fatto un'ipotesi che il giornale ha riportato con parole sue. Ho avanzato delle ipotesi in successione in base agli elementi di cui sono venuto a conoscenza, alcuni per conoscenza diretta altri per conoscenza indiretta. Pertanto ritengo di aver fatto solo quello che qualsiasi cittadino deve fare nel momento in cui ragiona con la sua testa quando non vi sono evidenze che possono portare ad un qualcosa di definitivo. Sono partito dalla considerazione che avevo piena fiducia nei miei radar e negli agenti che li adoperavano; conoscevo le loro caratteristiche e poichè essi non avevano visto altri aeroplani in volo potevo e posso insistere nell'escludere qualunque ipotesi che preveda la presenza di un altro velivolo, quindi tanto quella della collisione che quella del missile.

Dopo di che mi fu detto che vi era dell'esplosivo ed allora formulai un'altra ipotesi che non fosse quella del missile.

LIPARI. Signor generale, lei ha letto la relazione Blasi?

MANGANI. No.

LIPARI. Ed allora come può dire che sono balle e che si tratta di ciarlatani?

BOATO. Il generale afferma che a suo avviso i tecnici che parlano di missile e non gli portano un pezzo di missile sono dei ciarlatani; ma io chiedo al generale: se questi pezzi di missile fossero ancora in fondo al mare si tratterebbe comunque di ciarlatani?

MANGANI. Mi devono portare un pezzo di missile; ce ne devono essere sull'aereo.

PRESIDENTE. Se la commissione peritale della Magistratura ci dice che si è trattato al cento per cento di un missile - e dall'estensione della perizia sembra proprio che il collegio peritale si orienti in questo senso visto che parla di tipo di missile e di provenienza e non mette in dubbio che vi sia stato un missile - allora a questo punto non si può chiedere che venga portato un pezzo di missile. Noi abbiamo un dialogo con un collegio peritale della Magistratura e lei non può usare certe espressioni su un collegio nominato dalla Magistratura, che sta indagando sulla vicenda, che ha lavorato in questo senso e che ha acquisito elementi che saranno portati alla conoscenza dell'opinione pubblica.

MANGANI. Mi sono riferito soltanto a quello che ho letto.

BOATO. Tuttavia, pur non avendo letto la perizia, lei dice che i periti sono dei ciarlatani.

PRESIDENTE. Lei, signor generale, avrà letto che il collegio peritale Blasi si è orientato sull'ipotesi del missile; è una notizia riportata da tutti i giornali. Ed allora che senso ha dire: «portatemi un pezzo di missile altrimenti siete dei ciarlatani»?

MANGANI. Devo dire che vi sono stati anche dei periti che hanno affermato che il Mig libico era caduto venti giorni prima.

BOATO. Non si può fare giustizia all'ingrosso; è come se lei dicesse una fesseria ed io di conseguenza affermassi che i generali dell'Aeronautica dicono fesserie. Quella dei periti non è una categoria.

Poichè lei poco fa ha dichiarato di avere fiducia nei suoi radar, le chiedo ora di confermare o eventualmente smentire alcune sue affermazioni riportate dalla stampa. In una prima fase, come viene riportato dai giornali «La Stampa», «La Nazione» ed «Il resto del Carlino» del 30 settembre 1989, lei ha escluso tassativamente che Marsala abbia potuto vedere ed ha affermato che al massimo tale centro può avere visto una

discesa di quota. In una fase successiva, invece, quando emergono altri elementi, lei fa dichiarazioni diverse, ad esempio, su «Il resto del Carlino» del 21 ottobre 1989.

MANGANI. Non ho mai rilasciato dichiarazioni a questi giornali.

BOATO. Sono riportate da questi giornali come dichiarazioni rilasciate all'Ansa. Comunque lei può confermare o smentire queste dichiarazioni anche perchè siamo collegati con i giornalisti che domani potranno scrivere, eventualmente, che il generale Mangani smentisce categoricamente quello che è stato scritto in precedenza.

MANGANI. Non ho rilasciato dichiarazioni a quei giornali.

BOATO. Non a quei giornali, però le ha fatte ed ha escluso tassativamente che Marsala potesse vedere.

MANGANI. Che potesse vedere che cosa?

BOATO. La caduta dell'aereo dandole un'interpretazione non fisiologica.

MANGANI. Non ho escluso niente.

BOATO. Lei ha affermato che Marsala può soltanto aver visto una discesa di quota fino alla scomparsa dell'aereo dallo schermo, così come era logico che avvenisse dovendo l'aereo in quella fase iniziare l'operazione di atterraggio. Tutte le dichiarazioni riportate dalla stampa sono del medesimo tenore.

MANGANI. Ho rilasciato dichiarazioni soltanto al giornale «Il Tempo». Tutte le altre le smentisco.

BOATO. Generale Mangani, se vedo su un giornale una dichiarazione attribuita al senatore Boato che invece io non ho rilasciato o che non condivido, in genere faccio una smentita. Poichè sono settimane che leggo sue dichiarazioni sui giornali - che non contesto perchè ognuno è libero di dire ciò che vuole - se però esse non corrispondono al vero allora lei potrebbe utilizzare questa tribuna per smentirle. Tuttavia se lei, indipendentemente dal fatto di averle rilasciate a questo o a quel giornale, conferma il contenuto delle dichiarazioni riportate dalla stampa, allora ai fini della Commissione non cambia nulla.

MANGANI. Le mie parole sono state riportate da «Il Tempo». Se le altre dichiarazioni non corrispondono a quelle pubblicate da tale giornale, allora le smentisco.

BOATO. Poichè il generale Mangani chiama in causa la Magistratura, i periti, la difesa e si lamenta che in nove anni non è mai stato ascoltato, oggi abbiamo l'opportunità di sentirlo e quindi è importante sapere quello che ha da dire sull'argomento. In una dichiarazione

riportata da «Il Tempo» del 15 ottobre 1989 lei definisce «inutile ciarpame» tutto quello che riguarda le questioni di chi era o meno presente alla esercitazione Synadex, delle trascrizioni radar, della presenza o meno di aerei libici ad una certa distanza dal luogo dell'incidente e così via. Le domando adesso: questo secondo lei è «inutile ciarpame»? Poi, in una prima fase, fa riferimento a dei francesi che non so chi siano ma immagino che abbiano a che fare con informazioni uscite da questa Commissione.

MANGANI. Mi riferisco alla stampa.

BOATO. No, lei non si riferisce solo alla stampa; lei parla di affermazioni demenziali come hanno detto i francesi che - lo ripeto - non so chi siano. Successivamente, in una seconda parte dell'intervista rilasciata a «Il Tempo», lei afferma che tutte le valutazioni che in quella fase venivano riferite all'ipotesi di un missile erano un segno di improntitudine demenziale. Poi lei cambia completamente l'interpretazione - e di questo le chiedo conferma - della vicenda Carico-Marsala. Lei prima esclude tassativamente che Marsala possa aver visto, ma venti giorni dopo afferma che, essendo la traccia così attentamente seguita da Marsala (che quindi ha visto), è certo che vi era soltanto il DC9.

A questo punto, per poter comunque sostenere in assoluto la tesi che non poteva esserci un altro caccia, lei afferma che Marsala ha visto tanto bene, al punto che ha accertato che non c'erano altri aerei. Delle due l'una: o Marsala non poteva vedere oppure ha visto bene, e questo smentirebbe quanto lei ha affermato.

MANGANI. Marsala poteva vedere, ma non poteva vedere la caduta. Marsala ha visto bene e chiaramente la traccia finché essa non è scomparsa. Giudicare però perché essa è scomparsa non è possibile, perché il degrado della traccia non indica necessariamente la caduta.

BOATO. Siccome abbiamo esaminato il degrado della traccia insieme al generale Pisano, posso prendere, nella migliore delle ipotesi, questa sua dichiarazione come una interpretazione personale, dal momento che esiste inoltre una testimonianza resa alla Magistratura di segno completamente opposto.

Quello che però mi preme sottolineare è che non si può prima dire che Marsala non ha visto e poi dire che ha visto e bene.

Non si può usare la testimonianza del maresciallo Carico per dire prima che non ha visto niente e poi che ha visto così bene da vedere l'aereo cadere e nessun altro aereo in volo.

Prendo atto di queste sue dichiarazioni, che vi è in corso una perizia su Ciampino e che ci sono altri elementi da valutare giudiziariamente e politicamente. Tuttavia rispetto ai «bavagli», agli insulti, alle accuse di demenzialità, alle accuse di ciarlatani ai tecnici, all'affermare che sono balle e soltanto balle quelle che affermano l'ipotesi del missile, io sarei più cauto a dire tutto ciò, anche perché potrebbe essere un giorno chiamato a rispondere di queste sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Mi sono guardato bene all'inizio dal partire dalle numerose interviste rilasciate dal generale, perchè lo stiamo interrogando sui fatti di cui direttamente è stato protagonista. Dopodichè, anch'io ho dichiarato che le affermazioni del generale sono state quanto meno imprudenti.

Prima di dare la parola all'onorevole De Julio, vorrei chiederle un chiarimento, generale Mangani: il giudice Guarino il 5 luglio ha emesso un decreto di sequestro; il 16 luglio il giudice Santacroce ha emesso un secondo decreto di sequestro. Con detti provvedimenti si comanda il sequestro delle registrazioni su nastro di tutti i sistemi di difesa operanti tra la zona compresa tra Latina, Ponza e Palermo, le registrazioni del radar di Ciampino e le comunicazioni tra l'aereo e i centri di terra inerenti il DC9 dell'Itavia. In che modo sono portati a conoscenza degli interessati i decreti di sequestro? Siccome lei comandava tutta l'area, le chiedo come abbia ricevuto dal magistrato il decreto.

MANGANI. Il decreto concernente i nastri mi è rimbalzato attraverso i canali della Regione aerea e dello Stato Maggiore. Non ricordo di aver mai avuto direttamente dal magistrato un decreto di sequestro. Ricordo però che il giudice Guarino mi ha chiesto una o due volte la pianta dei reperti, dei rottami e dei corpi.

PRESIDENTE. Lei ritiene che il materiale sotto sequestro nei vari centri terminali possa essere portato via dal Sismi, dal Sios o da altri?

MANGANI. No.

PRESIDENTE. Quindi se lei avesse ricevuto il decreto del sequestro non avrebbe consentito neanche la trasmissione?

MANGANI. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Perciò se ci fosse stata una esatta comunicazione dei decreti di sequestro o dai comandi centrali o dalla Magistratura, il Sismi non avrebbe potuto introdursi?

MANGANI. Vorrei fare una precisazione. Quando il Sismi richiese quelle tracce lo fece nell'ambito di una richiesta più complessa; ci chiedeva infatti anche la pianta dei reperti, dei rottami, eccetera. Si trattava di una richiesta più ampia.

PRESIDENTE. Siamo però in presenza di due ordini di sequestro che sono stati «saltati» da molti dei centri ai quali erano rivolti.

DE JULIO. Signor Presidente, siccome quest'ultima sua domanda rientra tra quelle che volevo porre al generale Mangani, mi consentirà di soffermarmi per un istante su questo punto. Il generale sta affermando che qualcuno ha ommesso di notificargli l'ordine di sequestro.

MANGANI. L'unico ordine di cui ricordo e che è arrivato per i canali gerarchici è quello relativo ai nastri. Non ho documenti per certificarlo, ma è questo che ricordo.

DE JULIO. L'ordine di sequestro aveva il seguente contenuto: «Rilevato che occorre acquisire agli atti processuali le registrazioni delle intercettazioni dei radar comunque operanti sul mar Tirreno nella notte tra venerdì 27 giugno e sabato 28 giugno 1980 tra le ore 20 e le ore 23.15, visto... dispone che le registrazioni predette siano immediatamente consegnate da chiunque le detenga e dovunque si trovino all'ufficio di Polizia giudiziaria all'uopo indicato. Delega per l'esecuzione il comandante del gruppo dei Carabinieri di Palermo». Quindi delle due l'una: o il comandante del gruppo dei Carabinieri di Palermo ha ommesso di notificare a chi di competenza questo atto oppure lei ha ommesso di dargli seguito.

MANGANI. Non ricordo di aver letto l'ordine in quella forma; probabilmente transitando per i canali gerarchici è arrivato a me in altra forma.

PRESIDENTE. È quanto vogliamo accertare; ma se dovessimo rintracciare una corretta formulazione dell'ordine di sequestro pervenuto all'epoca a lei, lei stesso ammette che l'aver fatto uscire trascrizioni e quanto altro sarebbe stato un atto illegittimo.

DE JULIO. Generale Mangani, che cosa lei avrebbe disposto di consegnare all'autorità giudiziaria in base a questo ordine di sequestro?

MANGANI. Se l'avessi letto in quella forma, i nastri e le relative registrazioni.

DE JULIO. Non avrebbe mandato anche i DA1? Non considera quei documenti registrazioni delle intercettazioni dei radar?

MANGANI. Per Licola sì.

PRESIDENTE. Viene trasmessa però sempre la copia integrale ed ordinata e non il DA1. Quello però le era arrivato.

MANGANI. Infatti rientrava nella parte di registrazione.

DE JULIO. Avrebbe consegnato altre registrazioni di altri radar?

MANGANI. Non mi è mai arrivato l'ordine in quella forma. In quei termini avrei dovuto bloccare; ma sul Tirreno avevo soltanto Marsala e Licola.

DE JULIO. Lei per esempio afferma che Siracusa non vede sul Tirreno?

MANGANI. Allora no, ora sì.

DE JULIO. Siracusa viene citata in particolare tra i dati forniti dai centri radar in una lettera del generale Tascio; quindi in qualche modo doveva essere considerato pertinente. Lei viceversa nega che Siracusa potesse vedere il Tirreno.

MANGANI. Sul Tirreno assolutamente. Le condizioni di Siracusa al momento...

PRESIDENTE. Dalle cartine che ci hanno mandato non era visibile.

DE JULIO. Il Sismi in un suo appunto del 25 settembre 1986 parla dell'esistenza parzialmente verificata di attività volativa di aerei militari libici nell'area del Mediterraneo centrale contigua a quella ove è avvenuto l'incidente in oggetto. A suo avviso da chi mai il Sismi poteva avere assunto informazioni di questo genere?

MANGANI. Non certo da noi.

DE JULIO. Chi altro poteva osservare questa attività volativa?

MANGANI. Non so se abbia altri canali. Di che periodo si tratta?

DE JULIO. La lettera è un riepilogo di tutte le attività fatte dal Sismi ma si riferisce a tutti gli accertamenti dal momento dell'incidente. Infatti l'oggetto della lettera è l'incidente di Ustica.

Il Sismi probabilmente può aver assunto questa attività dal Sios: e quest'ultimo da chi l'avrebbe dovuta desumere?

MANGANI. Dovrebbe averla avuta da noi se eravamo in grado di «coprirli». Quella lettera è abbastanza generica.

DE JULIO. Parla di un'area contigua a quella dove è avvenuto l'incidente aereo; quindi non è molto generica.

MANGANI. Lo spazio aereo italiano si estende abbastanza avanti verso occidente mentre a oriente c'è il territorio nazionale. Se lo affermano per l'occidente, padronissimi, ma vedo male una attività libica da caccia, potrebbero essere velivoli della Marina, in quella zona perchè avrebbero avuto aerei molto speciali che hanno avuto recentemente e c'è stato molto rumore circa il Mig. Non vedo come facessero ad arrivare in quella zona con velivoli da caccia.

DE JULIO. Quindi nega di averlo mai rilevato attraverso i suoi centri radar.

MANGANI. Nego di esserne venuto a conoscenza perchè nessuno mi ha informato di questo.

DE JULIO. Nell'allegato G della relazione Pisano viene detto: «È da rilevare che alle ore 22.27 del giorno 27 giugno perviene alla Rcc una comunicazione che riporta una possibile attività americana in zona». Lei è al corrente di come sia avvenuta questa informazione?

MANGANI. No, la sento per la prima volta.

DE JULIO. Questa fu di fatto accertata nell'ambito della sua responsabilità. Non ne è a conoscenza?

MANGANI. Non me ne ricordo.

TOTH. Aerei americani parteciparono alle operazioni di soccorso?

MANGANI. Non mi risulta.

DE JULIO. Tornando sulla questione del *Breguet Atlantic* non voglio mettere in dubbio quanto affermato di sua conoscenza, ma quanto ha affermato risulterebbe falso sulla base della documentazione ufficiale fornita dallo Stato Maggiore della Marina in quanto alle 27/21.45Z (che immagino corrisponda al 27 giugno alle ore 21.45 «zulu») il secondo *Breguet Atlantic*, che era decollato alle 20.31 per una missione addestrativa ad est della Sicilia, veniva dirottato per ordine di Marisicilia. Quindi non era un aereo attrezzato Sar che era stato mandato in zona, e era meglio mandare quello e non l'altro per i motivi che ha detto; ma era un aereo che sembrerebbe essere stato nelle stesse condizioni del primo. Visto che il generale, che evidentemente non ha competenza sugli aerei della Marina, ha desunto questa informazione evidentemente falsa, vorrei capire da chi l'abbia desunta.

MANGANI. Mi ricordavo di aver visto una tabella che nelle attrezzature di questo velivolo aveva scritto «Sar». Per questo avevo assunto che fosse un velivolo con già le attrezzature Sar a bordo. Potrei rintracciare la tabella che ne parlava.

DE JULIO. Dovrebbe essere così cortese da far sapere a questa Commissione da chi aveva avuto questa informazione.

MANGANI. Cercherò.

DE JULIO. Ancora non riesco ad essere convinto di una sua affermazione. Se non ho capito male quanto lei ha detto, su sollecitazione di una domanda del Presidente lei ha affermato che al momento era più evidente e plausibile la collisione.

MANGANI. Possibile.

DE JULIO. Io ho registrato plausibile. Da quanto ha detto, era a conoscenza unicamente della scomparsa di una traccia e della mancata risposta a delle chiamate. Come fa a dire con tanta certezza che era più evidente e plausibile la collisione? Anche una esplosione poteva dar luogo ad una scomparsa immediata. Aveva altre informazioni che orientavano la sua ricerca sulla collisione?

MANGANI. Assolutamente, era solo il fatto che non pensavo si potesse arrivare alla tragicità di questo evento.

Ho proceduto per motivi tecnici plausibili che erano: la radio, l'avaria, la collisione e poi si entrava nelle cose meno possibili in un certo senso.

DE JULIO. Non tecnicamente.

MANGANI. Qui si entra nella criminalità, prima ci sono queste possibilità. Non è nel mio istinto pensare sempre al «criminale».

DE JULIO. Voglio tornare un attimo sulla questione dei nastri su cui tanto si è detto, ciò che è scritto e ciò che non è scritto, ciò che è segreto e ciò che non lo è, ciò che si può leggere e quello che non si può leggere. Onestamente non ho ancora capito esattamente il quadro della situazione e non credo occorra essere dei tecnici per capirla.

Il generale Pisano nella sua testimonianza davanti a questa Commissione ha detto esattamente: «Dalla lettura dei nastri, da parte di una persona non qualificata o che non custodisca appropriatamente quel materiale» - non so cosa significhi questo inciso - «potevano emergere dei dati classificati sulla ubicazione, funzionalità, operatività, limiti e capacità del radar, elementi di natura classificata». Lei conferma questa dichiarazione resa dal generale Pisano?

MANGANI. Confermo la seconda parte perchè ritengo che dalla lettura di un nastro si arrivi a determinare la capacità del radar. Questo quindi rientra nella sfera delle capacità protette da segreto, quindi riservate.

DE JULIO. Le leggo tutte le cose nuovamente: si parla di «ubicazione, funzionalità, operatività, limiti e capacità del radar». Lei ha parlato soltanto della capacità: conferma tutti questi elementi?

MANGANI. Sì.

DE JULIO. Le vorrei leggere ora un messaggio dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, alla procura della Repubblica di Roma del 27 ottobre 1980 in cui viene detto: «Informazioni contenute nei nastri delle registrazioni radar da decifrare non sunt coperte da segreto militare. Sunt invece coperte da segreto militare e pertanto debent essere trattate secondo la legge in vigore prestazioni operative radar, coordinate geografiche relative al sistema stesso radar, ...», tutte altre cose che sono ovviamente coperte da segreto ma che non sono evidentemente contenute come informazioni nei nastri.

MANGANI. E invece sì! Le informazioni sono le tracce dei velivoli, perchè a nessuno importa niente di sapere che tipo di velivolo era, ma se si viene a sapere che tale velivolo viene visto fino a 250-300 miglia si ricava la prestazione del radar. Quindi l'identificazione del velivolo non è classificata come riservata, ma lo è certamente ciò che si può dedurre dall'analizzare, per esempio, la qualità della traccia del velivolo, ecce-

tera. Se si possono trarre dalle informazioni su un velivolo gli elementi per mettere su carta tutte le caratteristiche di una traccia, si riesce a ricostruire la vita di un radar.

DE JULIO. Le uniche informazioni sono però le coordinate dell'oggetto avvistato, la sua velocità, la sua quota, la qualità della traccia.

MANGANI. Messe tutte insieme però consentono di arrivare a definire la qualità del radar, mentre le informazioni sull'oggetto in sé della traccia non assumono tale valore.

DE JULIO. Devo allora a questo punto capire meglio la questione della lettura dei nastri. Lei ha detto prima che all'epoca il nastro non era «visibile» (credo intendesse dire «leggibile»).

MANGANI. Esattamente.

DE JULIO. Per mia ignoranza vorrei allora sapere una cosa. Leggere un nastro significa tradurre da segnali magnetici impressi sullo stesso, in chiaro su carta, le informazioni che vi sono contenute.

MANGANI. No, perchè facendo il *rewinder* si riesce a vedere in uno *scope* tutto quanto è registrato. Questo vuol dire rileggerlo!

DE JULIO. Lei sta parlando di una specie di filmato. Vedere questo oppure vedere registrata su carta la traiettoria con la velocità, la quota, eccetera, è la stessa cosa?

MANGANI. Ci si deve arrivare con passi successivi. Il nastro trascrive soltanto delle tracce alfa-numeriche, per cui si vede soltanto una linea.

DE JULIO. Questo è chiaro, però, una volta che il nastro viene impressionato su carta, di fatto il nastro è stato letto. Si vede una fotografia, piuttosto che una linea continua, delle tracce; ma non si ottengono più informazioni dalla lettura diretta del nastro?

MANGANI. Sono meno immediate, perchè quando si riesce ad avere lo *scope* si ha ovviamente una lettura più facile.

DE JULIO. Ma per i fini che ci si pone, forse la fotografia è più efficace!

PRESIDENTE. Questa è una parte importante da chiarire. Rispetto all'immediatezza dell'accertamento di cosa potesse essere successo, un esperto, come sono i comandanti che stanno alle *consolle*, preferisce rivedere il nastro, che ripropone come un *videotape* quello che ha registrato prima o preferisce leggere le trascrizioni su carta? Abbiamo infatti letto che, immediatamente dopo l'incidente, alcuni comandanti hanno riportato indietro i nastri per rivedere quel che era successo. Credo che abbiano rigirato i nastri e non effettuato le trascrizioni!

MANGANI. No perchè non potevano farlo. Hanno dovuto fare le trascrizioni.

PRESIDENTE. Lei ha detto che si può rivedere il nastro!

MANGANI. Oggi, ma allora non era possibile.

PRESIDENTE. Non era possibile rivedere il nastro in nessun centro?

MANGANI. No, solo oggi sarebbe possibile.

DE JULIO. Ma per un esperto dovrebbe risultare irrilevante l'una lettura o l'altra. Cioè voglio dire che fornendo ad un esperto il tabulato, le coordinate che lo interessano e gli orari, questi probabilmente può vedere subito dal tabulato cosa sia successo, senza bisogno di una grande fantasia e nemmeno di una grande esperienza.

MANGANI. Deve invece avere una notevole esperienza perchè leggere rapidamente in coordinate polari il quadro momento per momento non è così istintivo come lei crede. Leggere su carta geografica è facile per tutti, ma in questo modo è invece abbastanza complesso. Ho visto quei tabulati e posso dire che sono abbastanza confusi.

PRESIDENTE. Quindi ci vogliono degli esperti. Da questa lettura è possibile identificare i tipi di aerei?

MANGANI. Sì, perchè tutto ciò che è registrato dal Nadge è stato identificato, ha avuto un nome, è stato trascritto, eccetera.

PRESIDENTE. Quel che è registrato si può quindi identificare?

MANGANI. Il Nadge non registra altro che ciò che viene riconosciuto.

PRESIDENTE. In questo caso come si procede per ottenere l'identificazione esatta?

MANGANI. Sempre attraverso i piani di volo.

PRESIDENTE. Si deve sempre quindi ricercare una storia?

MANGANI. Certo.

DE JULIO. A giudicare dal parere dei periti d'ufficio, vi è molta incertezza, da questo punto di vista, circa queste registrazioni. Viene cioè affermato che vi sono codici che non si capisce a chi appartengono, contraddizioni tra i vari centri, eccetera. Tutto questo riguarda incertezze che non ci dovrebbero essere.

MANGANI. Probabilmente derivano anche dal fatto che vi era un radar automatico ed un altro fonetico-manuale.

DE JULIO. Mi riferisco soltanto al radar di Marsala.

MANGANI. Non ci dovrebbero allora essere contraddizioni, posto che vi fosse un coordinamento, che si conoscessero i piani di volo, eccetera.

TORTORELLA. Lei li ha interpretati personalmente quei nastri?

MANGANI. No, li ho visti sulla carta.

PRESIDENTE. Alcuni comandanti di Ciampino hanno immediatamente letto la trascrizione del nastro ed hanno dichiarato che non vi era alcun aereo che attraversava la rotta del DC9 Itavia. Quando questo nastro venne però inviato negli Stati Uniti - mi consenta di dare questa come cosa provata - chi lo analizzò scrisse una relazione secondo la quale, attraverso la ricostruzione della velocità e degli altri dati, si ricavava che un aereo da caccia avrebbe potuto mettersi controsole e lanciare un missile. Ciò vuol dire che un magistrato ha inviato negli Stati Uniti per una rilettura dei tracciati un nastro che uomini esperti della torre di controllo di Ciampino avevano già esaminato riferendo che non risultava niente. Dalla rilettura effettuata negli Stati Uniti risulta invece il contrario. Perché il nastro di Marsala non seguì lo stesso procedimento? Anche a Marsala si disse che non risultava niente, ma perché un centro di lettura *super partes* (quello belga o un altro) non è stato incaricato di un nuovo esame di tale nastro? Dobbiamo chiederci perché un nastro, quello di Ciampino, ha avuto una storia, mentre l'altro, quello di Marsala, che è il più importante come controprova, ne ha un'altra. Infatti, se avessimo trovato anche sul nastro di Marsala ciò che hanno concluso gli esperti americani esaminando il nastro di Ciampino, avremmo una controprova decisiva.

Questo nastro, che mi auguro sia ancora nelle mani della Magistratura e intatto, dovremmo vedere chi lo ha esaminato realmente oltre quelli che lo hanno visto a Marsala e a Martina Franca. Il nastro vero e proprio non è stato mai mandato a nessun altro ente supertecnico. È così?

MANGANI. Che io sappia, è così.

PRESIDENTE. Si sono dunque adoperati due pesi e due misure: il primo nastro è stato profondamente esaminato e il secondo no.

MANGANI. Vorrei rispondere prima alla seconda domanda. Sulla seconda domanda devo ritenere che se non ha fatto la stessa trafila di quello civile deve dipendere forse dal fatto che c'era da aspettare l'autorizzazione per proteggere l'aspetto del segreto militare.

PRESIDENTE. Abbiamo avuto nove anni di tempo.

MANGANI. A parte questo differente trattamento iniziale, penso che dovremmo fare la domanda alla Magistratura.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Gli americani non sapevano le caratteristiche dei nostri radar?

MANGANI. Sì, ma fu tenuto fermo per non passarlo alla Magistratura mi sembra fino ad ottobre. Poi potevano andare in America di nuovo per farlo vedere. So che i nastri furono presi, c'è il verbale di consegna e furono dati in persona al dottor Santacroce.

Circa l'altra questione, voglio rispondere per competenza limitrofa sulla questione del radar di Fiumicino. Questo radar non ha affatto la quota, non è possibile sapere niente sulla quota di nessuno se la quota non viene trasmessa dal radar secondario. Questo è bene chiarirlo. Quando si dice che un velivolo da caccia ha attraversato...

PRESIDENTE. La interrompo generale perchè Macidull quando gli viene portato il nastro risponde dicendo che gli è stata data una traccia che non può identificare senza l'indicazione della quota. Continua Macidull dicendo che dopo pochi giorni fu inviato anche il tracciato del nastro secondario. A questo punto viene fatta la relazione. Dunque anche Macidull dice che con il primo nastro non può vedere, ma che la quota gli è stata inviata.

MANGANI. Il radar di Fiumicino non ha due radar, è uno solo ed è un radar panoramico che non legge la quota; la quota gli viene detta attraverso il radar secondario perchè gliela trasmette, cioè è l'aereo che viene interrogato e che risponde identificandosi e dicendo di essere ad una determinata quota e ad una determinata velocità. Se un velivolo non ha *transponder*, il radar non può conoscere la quota del velivolo, nè di qualunque altra piccola traccia possa essere individuata. Mentre può individuare una traccia che attraversa, non può sapere se attraversa la rotta di quel velivolo; sa che attraversa la direzione di quel velivolo, ma può passare sopra o sotto; comunque non può dire che attraversa la stessa quota perchè non è in grado di vederla.

TORTORELLA. Però può passare abbastanza vicino da gettare un missile di quota.

LIPARI. È in discussione la presenza o l'assenza di velivoli non la presenza o l'assenza di velivoli a diverse quote.

MANGANI. Quel radar ha chiesto - basta interrogare il personale di Marsala - moltissime volte l'aiuto del radar di Marsala per individuare velivoli che si trovavano nella zona perchè al limite della portata e perchè il radar di Marsala in quella zona e a quelle quote vedeva molto meglio. E allora mi chiedo perchè Marsala non ha visto pur essendo in condizioni quasi ideali, mentre Fiumicino, che si trova in una posizione marginale, ha visto.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Non è Fiumicino ad aver visto ma Macidull.

PRESIDENTE. Macidull testualmente afferma che nell'estate del 1980 arrivarono una decina di italiani che sembravano probabilmente funzionari e comunque tutti civili e che avevano due nastri con le registrazioni dei radar «Marconi» e «Selenia» di Fiumicino e che chiedevano che fossero analizzati. «Il mio boss» - continua Macidull - «mi chiamò e mi affidò l'incarico, ma mancavano due dati importanti: la precisa posizione dei radar (latitudine e longitudine) e la loro taratura. Quando chiesi di avere queste informazioni gli italiani risposero che non potevano fornirle perchè si trattava di segreto. Io spiegai che in questo caso il lavoro non poteva essere fatto. Però, circa una settimana dopo...

BOSCO. Sulla base delle nostre informazioni, chi erano gli italiani? Erano i magistrati?

PRESIDENTE. A noi risulta che sono andati in America sia Santacroce che Luzzatti, accompagnati da una serie di membri della commissione d'inchiesta. Riprende Macidull: «Spiegai che in questo caso il lavoro non poteva essere fatto. Però circa una settimana dopo tornarono e mi diedero le indicazioni necessarie».

MANGANI. Ma non dettero la quota, dettero soltanto le coordinate perchè lui doveva stabilire dove erano i radar e il tipo di taratura per leggere i loro tracciati. I due radar, che hanno la stessa funzione e lavorano più o meno alla stessa maniera, sono entrambi con il panoramico.

CIPRIANI. Questo ci interessa relativamente; il DC9 si trovava a 10.000 metri e se un altro aereo si trovava più in alto o più in basso poteva colpire ugualmente. Non ho capito che problema è: c'è una traccia veloce che passa in quel punto.

MANGANI. Lei dice che è una traccia, io dico...

LIPARI. Questo è il problema: non è una questione di quota, ma se un aereo c'era oppure no.

MANGANI. Oltretutto, se c'era non si sa a che quota era perchè quel radar non lo può dire e quindi dice troppe cose senza poterlo fare.

DE JULIO. Lei ha ragione quando dice che non c'era la quota esatta, ma l'intervallo di quota sì, perchè in base alle caratteristiche del radar di Ciampino, a 5.000 metri quell'aereo non poteva esserci perchè non l'avrebbe visto. Quindi qualche dato sulla quota lo si poteva desumere.

MANGANI. Però, a quel punto, Marsala lo avrebbe visto.

DE JULIO. Quello che la Magistratura sta cercando di accertare è come mai Marsala non ha visto. Non si può ribaltare il ragionamento e dire che siccome Marsala non l'ha visto, l'aereo non c'era. Siccome ci sono elementi di valutazione che portano ad una conclusione che ha un elevato grado di probabilità, non si può partire escludendo questi accertamenti e dire che, siccome Marsala non ha visto, non c'era. Tra le ipotesi che si possono fare - lo deve accettare, signor generale - c'è quella di una disfunzione a proposito di Marsala. Quando vedo una relazione che dice che, siccome Marsala non ha visto, non c'era niente significa non voler tener conto di tutti gli elementi a disposizione.

MANGANI. Io dico solo di non credere che Marsala in condizioni ideali non veda e uno in condizioni marginali veda. Non solo, non so cosa abbia detto la Selenia, ma io ritengo che abbia detto che quelle non sono tracce di aereo. Quindi si va avanti solo perchè c'è un americano che pare sia diventato il padreterno e che ha detto di aver visto.

PRESIDENTE. Non abbiamo la firma di un Padreterno....

TEODORI. Abbiamo una relazione di uno che sembra tra i più grandi esperti in materia, un ente americano (l'Ntsb) il quale, nella parte supplementare, dopo avere acquisito tutti gli elementi sostiene: «In base ai margini di errore forniti» - lavora quindi anche sui margini di errore dei radar - «si è tracciato un riquadro di probabilità del 95 per cento attorno all'ultimo segnale di radiofaro ... e, attorno all'eco primario (alle ore 18.59'.45'') generato dall'oggetto ... Alle ore 18.59'.45'' questa analisi indica che il DC9 Itavia e l'oggetto erano a 3,7 e 7,6 miglia di distanza l'uno dall'altro. L'ultimo segnale ricevuto dall'oggetto è stato registrato alle ore 18.59'.57''. Se proiettiamo gli echi dei radiofari dell'aereo sulla sua rotta di volo, alle ore 18.59'.57'' e se rappresentiamo sia l'aereo sia l'oggetto come abbiamo fatto in precedenza, l'analisi indica che la distanza tra i due era da 1 a 4 miglia. Questa proiezione dell'aereo lo pone oltre l'asse del segnale dei detriti radar.

Anche se questo esame non sembra escludere la possibilità di una collisione in volo, si deve concludere che la possibilità che quel qualcosa di non identificato sia l'oggetto registrato sul radar (alla luce dei dati disponibili) è remota».

BOSCO. Questa relazione, seppure molto precisa, non è estremamente convincente.

TEODORI. Come non è convincente? Esclude la possibilità di collisione tra i due aerei. Prosegue la relazione: «Data la tolleranza di errore è stato possibile dedurre la presenza di un oggetto o di oggetti che si spostavano nel segnale radar dei detriti ad alta velocità in un'area che poco dopo era occupata da echi indicativi di detriti. La rotta e la velocità dell'oggetto o degli oggetti erano per direzione e grandezza simili a quelli dell'oggetto non identificato e precedentemente registrato ad ovest del luogo dell'incidente».

PRESIDENTE. Io, generale, non ho detto che prendiamo per oro colato questo rapporto. Si tratta del rapporto non già del Padreterno ma di un ente, l'Ntsb, ed è firmato. Questo ente ci ha mandato due relazioni che sono agli atti; ci sono poi le interviste di Macidull. Stamattina addirittura queste persone ci hanno chiesto di essere ascoltate. In una delle interviste il Macidull dice che la convinzione sulla ipotesi aereo-missile è per il 99 per cento e che quando si arriva al 99 per cento la prova deve considerarsi conclusiva (e si assume la responsabilità di quello che dice).

TEODORI. Questo signore è stato chiamato a svolgere perizie su incidenti di qualche serietà.

PRESIDENTE. Recentemente l'ente è stato chiamato a pronunciarsi anche in relazione all'incidente dell'aereo francese caduto sul Ciad.

BOSCO. Abbiamo la traduzione della relazione?

TEODORI. Certo che l'abbiamo, possiamo leggere in parallelo l'inglese e l'italiano.

PRESIDENTE. Non ho voluto parlarle di questa relazione, ma lei dovrà ammettere che vi è un'ipotesi di missile abbastanza forte. Le chiedo: perchè non abbiamo fatto altrettanto con il secondo nastro di prova?

MANGANI. Mi auguro che venga fatto altrettanto con il secondo nastro di prova: se non è stato già fatto, lo si faccia domani.

LIPARI. Ecco, però aspettiamo almeno questa prova, prima di pronunciare conclusioni perentorie.

TORTORELLA. Quanto lei afferma non è per sua scelta, ma per fiducia in coloro che hanno letto i numeretti. È esatto o no?

MANGANI. È esatto.

TORTORELLA. Quindi non può dire che lei ha interpretato quelle registrazioni?

MANGANI. No.

TORTORELLA. Si può dire solo che lei ha più fiducia in quello che le hanno detto i suoi uomini che non in quanto affermato dall'ente americano.

MANGANI. Mi fido di più dei dati del radar di Marsala.

TOTH. Lei ha visto il tracciato di Ciampino?

MANGANI. No.

DE JULIO. Per fare il punto della situazione, mi sembra di poter dedurre che per quanto riguarda la lettura dei dati (traduzione in dati alfanumerici e possibilità di tradurli in grafico) questa lettura è possibile nel centro di Marsala.

MANGANI. La lettura degli scritti sì, senza dubbio.

DE JULIO. Ed immagino anche a Martina Franca.

MANGANI. Sì, ed è stato fatto.

DE JULIO. Parlo della lettura del nastro magnetico, non della lettura del film.

MANGANI. Sì, certo, la lettura dei dati è possibile sia a Marsala che a Martina Franca.

DE JULIO. È in grado di dirci se i nastri sono manipolabili?

MANGANI. Le ho già risposto indirettamente: al momento dell'incidente avrebbero potuto essere manipolati, e con molta difficoltà, solo a Glons in Belgio.

È stato deciso di trasferire tutto a Glons per ragioni economiche. Comunque per quanto riguarda la registrazione scritta la manipolazione può essere effettuata agevolmente.

DE JULIO. Da quanto ci ha detto sembra chiaro che lei abbia ritenuto il fatto di Ustica una questione di una certa gravità: cade un aereo con 81 passeggeri a bordo e così via. Ella avrà anche ritenuto, giustamente credo, che le informazioni contenute nel nastro di Marsala erano comunque rilevanti e preziose. Ha mai provveduto a fare copia di quelle registrazioni?

MANGANI. No, è impossibile per le ragioni di cui le dicevo prima.

CIPRIANI. Nella relazione Pisano si parla di una copia a Borgo Piave.

MANGANI. Borgo Piave è un'altra istituzione.

DE JULIO. Io non ho i dati e forse nemmeno la competenza per capire come funziona un centro informatico militare, ma credo che le attrezzature siano abbastanza simili a quelle di un centro civile. Se si tratta di registrare dei dati da un *computer* su un nastro ci potranno essere accorgimenti diversi, ma in sostanza le procedure sono le stesse. Nei centri civili è prassi duplicare i dati; questo per motivi di sicurezza. Anzi, di solito ci sono dei dischi che registrano questi nastri e circolano solo i nastri che sono più facilmente trasportabili e leggibili. Non vi era altro sistema di registrazione oltre a questi nastri nel centro militare?

MANGANI. Al centro di Marsala era impossibile duplicare i nastri.

DE JULIO. E vi erano altri tipi di registrazione?

MANGANI. No. Oggi forse potrebbero farlo perchè sono stati raddoppiati i computers.

DE JULIO. Lei non ha avvertito il magistrato della opportunità di duplicare il nastro per motivi di sicurezza?

MANGANI. No, perchè il nastro era stato messo a sua disposizione sigillato.

DE JULIO. Quindi non è stata mai estratta copia?

MANGANI. Finchè è rimasto a Marsala no.

DE JULIO. Altre due questioni. Ho avuto occasione di guardare per un attimo i tabulati di Licola e di Marsala, relativi allo stesso orario dello stesso giorno.

Devo dire che sono rimasto estremamente sorpreso dalla scarsa coincidenza tra le due registrazioni. Forse sto estremizzando, ma la prego di cogliere il senso di quello che intendo dire. Non vi è un solo dato di quota o di velocità che corrisponda; velivoli che dovevano essere avvistati prima da Marsala e poi da Licola o viceversa non trovano corrispondenza sulle registrazioni. Lei ritiene normale tutto ciò?

MANGANI. Non sarebbe normale qualora i due radar appartenessero alla stessa famiglia, ma poichè uno di essi era di venti anni più giovane dell'altro, che era un vecchio fonetico-manuale, e visto che non vi era un grande interesse prima dell'incidente per cui il rapporto non è stato tenuto molto curato, non mi meraviglio che vi siano queste differenziazioni.

LIPARI. Capisco che questa potrebbe essere una giustificazione rispetto ai tempi di accertamento, ma rispetto alle quote il risultato deve essere lo stesso.

MANGANI. No, perchè il radar più vecchio dava dei risultati con dei laschi enormi mentre l'altro presentava dei laschi strettissimi. Quello di Licola era un vecchio radar che non poteva neanche avvicinarsi, in quanto a prestazioni, a quello di Marsala. Per di più vi erano degli avieri con esperienza limitata.

DE JULIO. In un sistema di difesa aerea lei metteva avieri aventi scarsa esperienza?

MANGANI. Svolgevano un lavoro di non alta qualificazione per il quale non era necessaria una grande capacità. Rilevavano gli orari.

LIPARI. Infatti l'orario poteva anche essere sbagliato, ma non la quota.

MANGANI. Il radar dava dei laschi e gli avieri prendevano il risultato intermedio che non era valido. Se si fosse trattato dei radar di Iacotenente e di Marsala, che appartengono alla stessa famiglia, allora potrei essere preoccupato di eventuali differenze. In ogni caso le differenze registrate non erano enormi.

DE JULIO. Generale Mangani, ci può dare la sua versione sulla famosa esercitazione Synadex? Intendo riferirmi alla sua versione in termini di programmazione, di comunicazione d'avvio e di autorizzazione di avvio all'esercitazione.

MANGANI. Non ho dubbi, la Synadex di quella sera era un'esercitazione della durata di un'ora che veniva programmata mesi prima; in particolare quella esercitazione era stata pianificata almeno quattro mesi prima, con la possibilità di slittare al giorno successivo se la situazione del momento fosse stata tale da non permetterne l'effettuazione. La prassi voleva che quindici o venti minuti prima della Synadex venisse chiesta l'autorizzazione finale a Martina Franca; quest'ultima la richiedeva alla V Ataf che autorizzava o meno nel giro di cinque o dieci minuti. Tutto ciò quella sera è successo ed è riscontrabile perchè sicuramente in quei famosi nastri di cui parlava il Presidente vi sono anche queste chiamate. L'esercitazione per fortuna è partita alle ore 21.04, anzichè alle ore 9.00 che sarebbe stato l'orario previsto e che avrebbe accentuato ancora di più i problemi. Tutto ciò risulta da un brogliaccio e l'esercitazione è andata avanti per sette o otto minuti fino a che è arrivata la comunicazione da Roma che non si trovava il DC9. Allora sono ritornati sul *live* e quindi sul nastro ci deve essere la doppia registrazione, Synadex e reale. Dopo di che la registrazione è stata definitivamente interrotta e, ritengo dopo aver estratto le prime informazioni e per tornare a vedere il luogo dove era scomparso il DC9, è stato reinserto il famoso nastro 99.

A tal proposito tengo a precisare che a quell'epoca non si disponeva di molti nastri i quali venivano normalmente riutilizzati. È stato grazie al suo zelo che il comandante ha conservato quel nastro perchè, prima dell'arrivo dell'ordine di sequestro, egli avrebbe potuto benissimo farlo rimettere nel computer per riciclarlo.

PRESIDENTE. Il comandante aveva 120 nastri su cui giostrare.

MANGANI. Ma non veniva seguita una rotazione. Quel nastro è stato conservato per iniziativa del colonnello Cespa che, benchè in licenza, telefonò per far riporre il nastro e per farlo sigillare.

DE JULIO. Il capitano Salmè, che era il comandante interinale della sala, l'11 luglio 1980, con lettera indirizzata all'Itav, alla III regione aerea, al 3° Roc-Soc e al comando dell'aeroporto di Trapani, faceva presente che dalle ore 19.00 alle ore 19.15 mancavano dati registrati. Come mai a distanza di molti giorni dal disastro si ha ancora

incertezza sul famoso buco e si parla di un lasso di tempo tra le ore 19.00 e le ore 19.15? E come mai questa informazione viene mandata anche all'aeroporto di Trapani?

MANGANI. Si tratta dell'invio che fu fatto a Trapani di questo materiale a seguito della richiesta, cui forse accennava il Presidente, avanzata dal giudice. L'informazione fu inviata a Trapani perchè lì si sarebbero dovute portare tutte le registrazioni per un eventuale trasferimento a Roma con velivolo militare. L'aeroporto di Trapani fu scelto per questo motivo.

DE JULIO. Se si volevano concentrare le registrazioni non si sarebbero dovute inviare in quattro posti diversi.

MANGANI. Il centro di Marsala faceva il suo dovere nell'inviare le informazioni a tutti gli enti da cui dipendeva. Le registrazioni furono portate a Trapani per il motivo che ho detto.

LIPARI. Però poi furono portate a Palermo.

MANGANI. La richiesta era venuta da Palermo. Il telegramma che è stato letto poc'anzi è riferito alla III Regione aerea, mentre Licola dipende dalla II Regione aerea. Quest'ultima dette disposizioni diverse. La richiesta però proveniva da Palermo e le registrazioni furono inviate in quella città.

DE JULIO. Lei si sta riferendo al primo ordine di sequestro?

MANGANI. Sì.

DE JULIO. Allora a Licola era arrivato e a Trapani no? Lei ha chiarito che si parlava solo di nastri, ma Licola non aveva nastri.

MANGANI. Licola mandava le registrazioni che aveva, dipendeva dalla II Regione aerea.

PRESIDENTE. Licola invia a Roma Stato Maggiore, alla III Regione aerea Stato Maggiore di Bari e a Martina Franca.

MANGANI. Manda anche a Palermo.

PRESIDENTE. No, a Palermo non manda nulla.

MANGANI. Palermo è l'indirizzo iniziale. Si tratta del disguido tra le due Regioni aeree che hanno dato ordini leggermente diversi, così che uno è andato a Trapani e l'altro a Palermo.

DE JULIO. Mi può dire il motivo di queste imprecisioni piuttosto grossolane circa l'interruzione della registrazione? Quello che mi meraviglia è che un dato di una semplicità incredibile - l'orario di inizio - ha dato luogo per anni al sospetto che il buco fosse a cavallo

dell'incidente. Come è possibile che a tredici o a quattordici giorni di distanza dall'incidente il capitano Salmè parli ancora delle ore 21?

Vorrei un suo giudizio su questo.

**PRESIDENTE.** Per quanto concerne i due documenti, il primo è stato inviato al comando del gruppo carabinieri di Palermo. Nel secondo si dice che «dalle ore 21.00 alle ore 21.15 mancano i dati essendo il sito impegnato in una esercitazione».

In realtà sappiamo che il buco è di otto minuti, ma tutto ciò lo abbiamo appreso con molto ritardo.

**DE JULIO.** Allegati a quella lettera ci sono i dati alfanumerici relativi alle tracce e si interrompono alle ore 19.00 Z. Nell'allegato, che è soltanto un elenco parziale, le tracce si interrompono alle ore 19.00 Z e non potevano essere state rilevate da un altro documento.

Siccome tutto questo avveniva sotto la sua responsabilità gerarchica, vorrei delle spiegazioni.

**MANGANI.** Non posso darle spiegazioni se non esamino l'allegato.

**DE JULIO.** Chiedo che venga fornito al generale Mangani il documento Sismi n. 10.

**PRESIDENTE.** La richiesta è accolta.

### **Presidenza del vice presidente CASINI**

*(Viene consegnato al generale Mangani il documento in oggetto).*

**DE JULIO.** Lei riconoscerà che è molto strano questo fatto: si tratta di dati che non potevano essere equivocabili perchè derivanti dalla lettura dei nastri. Posso capire che nella trascrizione una cifra possa essere riportata in maniera sbagliata, ma mi meraviglia la parzialità (nove tracce su ventuno), e che la registrazione termina alle 19.00 Z (successivamente invece apprenderemo che termina alle 19.04 Z). Se poi avrà la pazienza di controllare la corrispondenza tra quel «sottoinsieme» di tracce e le tracce effettive, mi saprà dire che cosa mandava in giro il capitano Salmè. Mandava in giro forse cartacce, documenti manipolati, e per ordine di chi?

**MANGANI.** Vorrei intanto poter leggere il documento. Non vorrei inoltre che la richiesta fosse stata avanzata in una certa forma. A questo punto tuttavia non posso che dispiacermi di aver trovato questa incongruenza.

**DE JULIO.** Non ce n'è una sola .

LIPARI. Ma questa incongruenza avviene proprio per i quattro minuti successivi.

BOSCO. Si può chiedere un duplicato della registrazione del nastro?

MANGANI. La richiesta andrebbe avanzata allo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Per riassumere, l'onorevole De Julio ha formalizzato una richiesta al generale, il quale ha risposto che gli dispiace di non avere elementi per rispondere.

MANGANI. Rilevo queste difformità e dico di non avere elementi per rispondere anche perchè manca il messaggio con cui sono stati richiesti i dati, un documento necessario per completare il quadro.

Secondo una prima analisi, ritengo che ci sia stata una certa leggerezza nel comunicare questo intervallo, che forse con un'analisi più precisa potrebbe essere ridotto ai termini ormai noti.

DE JULIO. Io però le ho contestato che l'intervallo era desumibile con chiarezza dalle registrazioni; in secondo luogo c'è stata una parzialità nell'informazione; in terzo luogo vi è stata una incongruenza tra quelle registrazioni e le altre desunte dalla perizia Blasi, che dovrebbero corrispondere - secondo quanto ci risulta - alla messa in chiaro del nastro di Marsala.

Sapere che cosa chiedeva esattamente l'interlocutore del capitano Salmè, credo sia cosa del tutto irrilevante; tutt'al più potremmo scoprire che gli chiedeva dei dati parziali o di spostare gli intervalli.

Cosa poteva chiedere?

LIPARI. È strano che abbia chiesto quei quattro minuti.

MANGANI. Vorrei leggerla, ritengo che sia stato il fatto che lui ha aderito alla pianificazione precedente, - la Synadex cominciava alle 21.00 - e a quel punto si è fermato. Probabilmente si è trattato di un errore del genere, però gradirei avere anche la richiesta. La mia è una risposta di prima impressione che va approfondita.

DE JULIO. Comunque questa lettera era indirizzata anche a lei?

MANGANI. Sì.

DE JULIO. Quindi era ufficialmente a conoscenza di questa difformità che poteva riscontrare anche successivamente e metterla in qualche modo in evidenza.

MANGANI. Se avessi dato allora importanza al fatto senza dubbio. Non so se lo hanno dato in seguito perchè non mi ricordo.

LIPARI. È stato confermato anche il 14 agosto, rimane lo stesso vuoto. Si blocca proprio nei minuti decisivi e porta la firma di una persona che a distanza di anni dichiara cialtroni persone che invece hanno fatto accertamenti molto puntuali.

MANGANI. Su quel caso si può parlare a lungo.

LIPARI. Ci sono firme sulle quali a distanza di nove anni non si assume la responsabilità di quello che è accaduto. Ci sono dei minuti scoperti e oggi ci dice che non si spiega come siano scoperti sulla base dei documenti.

MANGANI. Non ho qui davanti i documenti dello Stato Maggiore.

PRESIDENTE. Le valutazioni del senatore Lipari e di qualsiasi altro membro della Commissione sono legittime ma diamo ordine alla discussione.

DE JULIO. Mi associo alla dichiarazione fatta dal senatore Lipari che denuncia la gravità di questa situazione.

Signor generale, sono fatti di questo genere che suscitano i sospetti nel senso che siamo di fronte a documenti abbastanza freschi formulati quasi nell'immediatezza del disastro. Se troviamo difformità tra ciò che avviene nell'immediatezza e ciò che viene detto dopo (lei stesso oggi dice che bisognerebbe andare a leggere di nuovo i nastri e le registrazioni) allora i sospetti che negli intervalli di tempo successivi le cose siano state cambiate in qualche modo è per lo meno legittimo di fronte a questa enorme difformità tra i dati ufficialmente comunicati dal capitano Salmè.

MANGANI. Ci tengo a dire che il capitano Salmè in quelle condizioni non poteva usare il nastro, quindi ha lavorato sulle trascrizioni che avevo fatto in precedenza dal nastro e dal brogliaccio.

DE JULIO. Il brogliaccio pare non sia stato mai compilato.

MANGANI. Il nastro a quell'epoca era già sigillato e quindi ciò che ha fatto Salmè lo ha fatto sulla base di quello che era rimasto dalla «corsa» del primo giorno quando si era cercato l'aeroplano. Quindi niente di strano che lui non si sia ritrovato tutto quanto. C'è un sistema tanto facile: il nastro.

TEODORI. È stato fatto sparire proprio il primo giorno. Evidentemente non hanno ritrovato quei quattro minuti. Ha detto che è stato fatto di corsa e ha lavorato su quello che si era ritrovato, il che significa che non si è ritrovato quei quattro minuti. (*Richiamo del Presidente*).

DE JULIO. Non mi lamento di queste interruzioni.

Un'ultima questione. Ci può sintetizzare la sua interazione cronologica e di oggetto con il Sios Aeronautica e il Sismi a partire dal 27 giugno 1980?

MANGANI. Mi sembra di averne già parlato. Quel che ricordo è che il Sismi ebbe questo stralcio il 29 luglio, attorno all'8 agosto ci arrivò questa richiesta dal Sios di trasferirlo su carta.

DE JULIO. Questa è la prima interazione con il Sismi?

MANGANI. Sì, il 27 o il 29 luglio. Poi non ne abbiamo avute più in questo senso se non attraverso il Sios al quale rinviamo queste carte.

DE JULIO. Dopodichè cessano questi rapporti con il Sios.

MANGANI. Con il Sismi.

DE JULIO. Allora sta parlando del Sismi.

MANGANI. Il Sismi ci chiese queste cose che noi gli abbiamo...

TORTORELLA. Chiese anche reperti?

MANGANI. La pianta dei reperti.

DE JULIO. Questo significa che il Sismi stava svolgendo un'inchiesta completa sull'evento.

MANGANI. Se ha chiesto questo dopo un mese non so quanto sia completa.

DE JULIO. Lei ha una sua interpretazione di questa attivazione del Sismi sulla vicenda?

MANGANI. No, non particolare; ma so che il Sismi ogni volta che veniva interpellato in alto loco desiderava portare lui...

DE JULIO. Pare non fosse stato interpellato in alto loco.

MANGANI. Comunque un contatto dopo un mese dall'incidente non mi sembra molto sollecito e caloroso.

DE JULIO. Il Sismi si attiva solo se ci sono ipotesi di coinvolgimenti militari o anche in altre circostanze?

MANGANI. Credo abbia un perimetro piuttosto frastagliato. Credo dovrebbe interessarsi anche in casi dubbi.

DE JULIO. All'epoca c'era il dubbio del coinvolgimento militare?

MANGANI. Penso che il Sismi dovesse riferire a qualcuno e portare una documentazione completa. Altrimenti si sarebbe mosso prima e forse anche successivamente più frequentemente.

DE JULIO. C'era del personale Sios presso Martina Franca?

MANGANI. Penso ci fosse senz'altro.

DE JULIO. Mi può fornire i nomi?

MANGANI. Non in questo momento: posso rilevarli.

DE JULIO. Chiedo vengano acquisiti agli atti. A sua conoscenza c'erano anche a Marsala?

MANGANI. Penso ci fossero anche lì.

DE JULIO. Vorrei acquisire anche questi dati.

CIPRIANI. Come al solito cercherò di non ripetere cose dette però c'è questa vicenda dei nastri di Marsala che mi pare uno degli elementi centrali. Lei ha detto di aver fatto sigillare immediatamente il nastro. Si ricorda la data?

MANGANI. Non oltre due giorni dopo.

CIPRIANI. Copie di questo nastro non sono state fatte perchè non si potevano fare.

MANGANI. No.

CIPRIANI. C'è una incongruenza con la relazione del generale Pisano il quale sostiene che una copia fu depositata in una cassaforte a Borgo Piave e quando il magistrato andò per sequestrarla trovò tutt'altro.

MANGANI. La copia non fu fatta sicuramente a Marsala.

CIPRIANI. Comunque copie si potevano fare.

MANGANI. Non so se si potevano fare a Borgo Piave.

CIPRIANI. Comunque tecnicamente era possibile fare copie del nastro in Italia?

MANGANI. Non mi risultava, l'unico posto poteva essere forse Borgo Piave.

#### **Presidenza del Presidente GUALTIERI**

CIPRIANI. Il generale Pisano comunque nella relazione ha scritto una cosa che è in contraddizione con quello che dice. In essa si dice che fu depositata, non che fu fatta.

PRESIDENTE. Potrebbe aver fatto un «giro». CIPRIANI. Il generale Pisano comunque ha scritto una cosa nella relazione che è in contraddizione con quanto lei afferma.

MANGANI. Se l'hanno fatta a Borgo Piave...

CIPRIANI. Fu depositata, non fatta a Borgo Piave.

MANGANI. Potrebbe essere.

PRESIDENTE. Potrebbe aver avuto un «giro».

CIPRIANI. Io non voglio sapere le interpretazioni di ognuno di noi. Sto dicendo quello che è scritto nella relazione Pisano, perchè poi io trarrò una mia conclusione.

Il 5 luglio, il magistrato di Palermo, dottor Guarino, dispose il sequestro dei nastri. I magistrati non conoscono le vostre terminologie ed è abbastanza normale che si dispose il sequestro del materiale, quindi dei nastri. Gli si rispose con la questione del segreto militare, eccetera, però si disse anche che il comando della III Regione aerea aveva dato disposizioni perchè tutto il materiale venisse accentrato presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Perchè proprio lì? Lei disse che era perchè doveva poi essere trasportato in aereo, ma di aeroporti ce ne sono molti.

MANGANI. Perchè quello era il più grosso...

CIPRIANI. Il comando della III zona è a Bari e dette disposizione di accentrare a Trapani del materiale che doveva essere in suo possesso. Infatti, se c'è una cosa su cui voi militari non trasgredite sono le gerarchie. Quindi il materiale fu acquisito dal comando della III zona che è a Bari.

MANGANI. Il materiale era quello di Marsala. Vi sarebbe dovuto essere anche quello di Licola e fu dato ordine di portarlo in quella zona perchè...

CIPRIANI. Perchè ad esempio non fu inviato a Martina Franca?

MANGANI. Perchè a Martina Franca non c'è l'aeroporto e se ci fosse stata l'esigenza di un trasporto veloce non sarebbe stato possibile.

CIPRIANI. Si è poi speso un mese comunque per trasportare questo materiale! Forse la spiegazione sta nel fatto che a Trapani non c'era soltanto l'aeroporto, ma anche il 311° Distaccamento Sios. Ed allora può darsi che il nastro originale e tutto il materiale...

MANGANI. Il nastro non si è mai mosso da Marsala, fino ad ottobre.

CIPRIANI. Quindi è rimasto lì, e tutto il resto del materiale comunque venne accentrato a Trapani?

MANGANI. Esattamente.

CIPRIANI. A Trapani, combinazione, non c'è soltanto l'aeroporto, ma - ripeto - il 311° Distaccamento Sios. È anche probabile che il Sios abbia rastrellato tutto quello che c'era in giro per custodirlo in prima persona.

MANGANI. No, perchè ci sono dei consegnatari responsabili. Non mi associo assolutamente a questa ipotesi.

CIPRIANI. Questa è una cosa che sto dicendo io. Io voglio sapere se esiste o meno a Trapani un 311° Distaccamento Sios.

MANGANI. Penso che ci sia. Saranno «due gatti» come ci sono dappertutto.

CIPRIANI. Fino adesso nessuno ci aveva detto della sua esistenza.

MANGANI. In tutti gli aeroporti ve ne è uno, quindi anche a Trapani.

CIPRIANI. Visto che ci sono tutte queste incongruenze, che non escono fuori oggi (anche Gelli si è esibito su questa storia ed anche lui sapeva della questione dei quattro minuti della registrazione, quindi le incongruenze sono tante) con tutta la volontà di collaborazione che l'Aeronautica ha sempre affermato di avere, perchè non ha mai detto ai magistrati, visto che c'erano queste incongruenze tra Marsala e Ciampino, nelle stesse registrazioni di Marsala, sulle tracce, eccetera, di prendere il nastro e di portarlo in Belgio per farlo decodificare? Un magistrato di sua iniziativa non può sapere queste cose! Anche noi le abbiamo sapute questa mattina. Non le sembra particolarmente grave il fatto che mai, in nove anni, nessuno dell'Aeronautica abbia pensato di dire ai giudici una cosa del genere?

MANGANI. Potrei chiederle io perchè i giudici non hanno mai chiesto all'Aeronautica dove fosse possibile decodificare i nastri!

CIPRIANI. Un magistrato non ha fatto la scuola di guerra e non può conoscere la struttura della Nato!

MANGANI. Potevano chiedere!

CIPRIANI. Io le chiedo però come mai, con tutta questa buona volontà di collaborare, l'Aeronautica non ha mai avuto una iniziativa del genere.

MANGANI. Non lo so, perchè oltretutto ho lasciato l'Aeronautica; altrimenti glielo avrei detto io.

CIPRIANI. Ha avuto tempo per farlo!

MANGANI. Quando io ho lasciato l'Aeronautica non si parlava di Ustica.

PRESIDENTE. Rilevo però che i magistrati non sono andati in Belgio, ma nel mese di novembre si sono recati a Borgo Piave con quel nastro. Ecco perchè Borgo Piave entra nella vicenda.

MACIS. In che anno?

PRESIDENTE. I nastri di Marsala vennero ritirati dal dottor Santacrocce il 3 ottobre, come ci risulta. In data 22 luglio, al magistrato, che è il dottor Santacrocce, erano stati consegnati da parte dell'Itav solo gli stralci delle registrazioni medesime, come si rileva dal documento n. 11 dello Stato Maggiore in data 3 ottobre 1980. Il dottor Santacrocce poi chiese di poter decifrare i nastri delle registrazioni radar presso il centro di Borgo Piave. L'autorizzazione venne concessa con messaggio in data 18 ottobre 1980. Il dottor Santacrocce, accompagnato da membri del collegio peritale, si recò a Borgo Piave l'11 novembre 1980 (vedi documento 13-bis del Sios Aeronautica).

CIPRIANI. L'Aeronautica ha detto che a Borgo Piave non erano in grado di farlo all'epoca!

PRESIDENTE. Le contraddizioni le rileveremo tutte successivamente. Adesso prendiamo atto che il generale non sapeva e non sa se a Borgo Piave si poteva fare questa operazione. Sa che sicuramente si poteva fare in Belgio, ma il fatto che fosse possibile a Borgo Piave si rileva da questi due documenti di cui ho dato notizia, tanto che il giudice, accompagnato da membri del collegio peritale, con il nastro di Marsala si recò a Borgo Piave. Tutta la vicenda di Borgo Piave ha poi bisogno di chiarimenti.

CIPRIANI. Lei, generale, è un esperto di lettura di tracciati radar?

MANGANI. No.

CIPRIANI. Se io le faccio vedere il tracciato radar di Ciampino così come è composto lei non è in grado di leggerlo e di darne una interpretazione?

MANGANI. Se è in codice alfa-numeric no.

CIPRIANI. È quello che è stato fornito a noi allegato alla relazione Pratis, costituito da una serie di «pallini» che seguono un andamento serpeggiante. Lei non è in grado di dirmi come può essere interpretato questo tracciato?

MANGANI. No, non sono un tecnico. Posso individuare l'andamento generale, ma direi certamente delle cose inesatte.

CIPRIANI. Ci può però magari chiarire qualcosa. Questo tracciato ha un andamento a serpente; addirittura, in alcuni punti, là dove questi «pallini» fanno un'ansa verso l'esterno, ve ne sono altri corrispondenti che tracciano un'ansa verso l'interno. Non sembra l'andamento di un aereo che segue una rotta precisa, ma vi sono spirali che si intrecciano. Qualcuno ha fatto un calcolo misurando la distanza reale rispetto a quella che si individua sul grafico ed ha parlato di tre miglia di distanza tra un segnale *plot* e l'altro. Non può essere che in effetti questa non sia la traccia di un aereo, ma di due? Tracciando una retta che cerchi di individuare una continuità tra i vari pallini ho individuato una linearità tra alcuni «pallini», ma vi sono poi queste anse che si inseriscono su questo tracciato. Questo non potrebbe appunto essere dovuto alla traccia di due aerei, cioè di un aereo che segue un percorso e di un altro che a volte si affianca, a volte si allontana, cercando in qualche modo di nascondersi dietro il DC9?

MANGANI. Non capisco come sia stato tirato fuori questo tracciato. Se fosse stato tirato fuori dal radar secondario, occorre considerare che questo fornisce ogni volta una «firma». Se questi «pallini» risalgono quindi ad una firma, non possono esserci due aeroplani che danno alternativamente la stessa firma. Non so quindi come sia stata estratta quella cartina, se è una rappresentazione per utilità o per qualche altro motivo.

CIPRIANI. Lei comunque non l'ha mai vista?

MANGANI. L'ho vista da lontano sui giornali.

CIPRIANI. Non è la stessa. Mi permetta di portargliela in visione.

*(Il deputato Cipriani mostra al generale Mangani il tracciato in questione. Il generale Mangani ne prende visione).*

MANGANI. Non ho elementi per giudicare perchè non so come è stata tracciata la cartina.

CIPRIANI. Vorrei che venisse registrato che ci sono altri cinque punti in alto a destra e che il generale ha detto che potrebbe essere un elicottero nella zona di Ciampino. Rimane comunque il fatto che il tracciato lascia molte perplessità.

Vorrei concludere con una piccola polemica con lei perchè per certi aspetti mi riguarda personalmente. Visto che lei ha rapporti con i francesi che le dicono certe cose.

MANGANI. No, l'ho letto su giornali italiani.

CIPRIANI. Lei ha riportato la notizia per cui i francesi avrebbero detto che chi ha avanzato quell'ipotesi è un demente. Allora, il demente è il sottoscritto, ma non mi preoccupo di questo, dato il pulpito da cui provengono certe cose. Voglio solo consigliare a lei e a questi francesi di leggere il numero di luglio 1980 del mensile «Notiziario della

Marina», il quale dice che il 26 e il 27 giugno nel poligono di Teulada si è svolta una esercitazione di tiri diurni e notturni alla quale hanno partecipato le navi italiane e alla quale hanno preso parte anche le unità francesi «Lepratte» e «Drougou». Così, se avrà occasione di incontrare questi francesi, glielo potrà riferire.

TEODORI. Signor generale, nonostante tutto, più si va avanti più la storia dei nastri è oscura. Lei che ci doveva dare l'ultima parola perchè è quello che aveva tutto il quadro dei nastri e che ha certificato queste trascrizioni - mi pare che non sia un'impressione soltanto mia - non ha chiarezza sul percorso di queste documentazioni da Marsala a Licola, attraverso il suo centro, all'autorità giudiziaria e al Sismi. Naturalmente stiamo parlando di documentazioni. In particolare non sono chiare due cose e vorrei chiedere a lei molto brevemente di riassumerle.

Innanzitutto bisogna chiarire quali percorsi ha fatto la documentazione sia in direzione dell'autorità giudiziaria sia in direzione del Sismi o dello Stato Maggiore o di chi altro. In secondo luogo non è chiaro il contenuto dei nastri stessi e in particolare dei famosi minuti dalle 21.00 alle 21.15. Allora, le chiederei molto sinteticamente di dirci qual è questo percorso in base alla sua conoscenza, perchè sappiamo che il concentramento avviene a Trapani, a Palermo, che poi vi è lo spostamento da Licola a Marsala verso il 3° Roc, però non abbiamo capito di cosa si tratta. Quindi, se ci può riassumere il percorso della documentazione, sia quella informatica sia quella cartacea, ci sarebbe utile.

MANGANI. Quella informatica, cioè i nastri di Marsala, non presenta incertezze: i nastri sono rimasti a Marsala, sono usciti da Marsala il 3 ottobre nelle mani del dottor Santacroce.

TEODORI. Passando per Trapani o per Palermo.

MANGANI. No, da Marsala al dottor Santacroce direttamente.

TEODORI. I nastri di Marsala vengono dunque bloccati a Marsala e poi vanno direttamente all'autorità giudiziaria senza passare attraverso mediazioni e concentramenti.

E per quanto riguarda la documentazione cartacea?

MANGANI. Quella di Marsala è andata a Trapani e da Trapani credo sia stata trasportata a Roma o ritirata dal dottor Santacroce o dai Carabinieri perchè mi sembra di aver letto un verbale di ritiro da Trapani. L'altra di Licola fu mandata a Palermo e poi credo che anche quella sia stata portata a Trapani.

TEODORI. Per Martina Franca che cosa passa? Per il 3° Roc che cosa passa?

MANGANI. Soltanto una richiesta del Sismi di ricevere dei tracciati che sono stati successivamente tradotti.

TEODORI. Tracciati di quali centri radar?

MANGANI. Sempre di Marsala e Licola, tracciati prima dati in forma alfanumerica.

TEODORI. Dati da chi a chi?

MANGANI. Dal 3° Roc al Sismi attraverso il maresciallo dei carabinieri.

TEODORI. Il 3° Roc come aveva questi tracciati?

MANGANI. Li aveva ricevuti da Marsala e Licola.

TEODORI. Quindi Marsala tiene il nastro e allora che cosa manda a Trapani?

MANGANI. Marsala manda soltanto le registrazioni.

TEODORI. Cioè la stessa cosa che manda Martina Franca? Cioè lei riceve da Marsala la stessa cosa che viene mandata a Trapani?

MANGANI. Sì.

TEODORI. Una cosa sotto sequestro?

MANGANI. No.

TEODORI. A Trapani viene mandata per essere inoltrata all'autorità giudiziaria?

MANGANI. Esatto.

TEODORI. Quindi lei riceve copia di questo materiale cartaceo che è sotto sequestro?

MANGANI. Non lo so perchè non ho riferimenti.

TEODORI. Se lei dice che lo stesso materiale che va a Trapani viene al 3° Roc prima di andare a Trapani...

MANGANI. È la stessa lettera di trasmissione.

TEODORI. In che senso?

MANGANI. Sono stati spediti nello stesso momento a Trapani e a Martina Franca.

TEODORI. Quindi a Martina Franca viene il materiale cartaceo di Licola e di Marsala? Allora il Sismi non le consegna nulla?

MANGANI. Il Sismi non mi ha mai dato niente a Martina Franca.

TEODORI. Il Sios non le consegna nulla?

MANGANI. Nulla.

TEODORI. Risulta da altre testimonianze che era il Sios che dava a Martina Franca. Quindi lei allora li aveva?

MANGANI. Sì, avevo le stesse cose che sono andate a Trapani.

TEODORI. E che sono andate a Palermo?

MANGANI. Sì.

TEODORI. Allora il Sios che cosa fa?

MANGANI. Il Sios a me non fa nulla; il Sios ha chiesto solo per telefono di trascrivergli quello che io avevo.

PRESIDENTE. Non fa neanche il traduttore!

CIPRIANI. Però stavano concentrando tutto a Trapani.

TEODORI. Lei riceve direttamente da Licola e da Marsala il materiale cartaceo, riceve una telefonata dal Sios...

MANGANI. Copia di questo materiale cartaceo è stata data al Sismi.

TEODORI. Non elaborato?

MANGANI. Non elaborato.

TEODORI. Quindi prima della elaborazione? E al Sismi chi lo manda? Martina Franca?

MANGANI. Sì, lo dà non al Sismi ma ad un incaricato.

TEODORI. Allora il percorso è questo: il materiale cartaceo di Licola e Marsala da una parte va a Trapani e a Palermo e dall'altra parte a Martina Franca. Martina Franca lo manda al Sismi?

MANGANI. Sì.

TEODORI. Su richiesta dello stesso Sismi?

MANGANI. Sì.

TEODORI. Poi c'è una telefonata del Sios che chiede di tradurre, di fare un elaborato più chiaro e l'elaborato che lei manda è quello in cui mancano i quattro minuti?

MANGANI. Sì.

TEODORI. Quindi è lei che traduce. Questi quattro minuti che mancano li ha fatti mancare Marsala o Martina Franca?

MANGANI. I quattro minuti sono mancati fin dall'inizio, fin da Marsala.

TEODORI. Quindi lei scarica su Marsala...

MANGANI. Loro li hanno mandati e noi si è fatta una banalissima opera di trasferimento, o quasi.

TEODORI. Ricorda se nel primo passaggio questi quattro minuti c'erano o non c'erano?

MANGANI. È impossibile che ci fossero. Non ho fatto io l'invio, ma ho visto i documenti: è stato mandato pari pari quello che è arrivato a noi.

TEODORI. Lei la prima volta manda al Sismi questa tabella. Poi le telefonano e le chiedono di mandare la tabella in cartina. Lei manda il documento al Sios che faceva da passacarte. Quindi i quattro minuti mancano fin da Marsala.

MANGANI. Sì, assolutamente.

TEODORI. E guarda caso mancano anche a Licola. Nel tabulato di Licola riguardante lo stesso orario c'è scritta la stessa cosa: «nullo».

MANGANI. A Licola?

TEODORI. Sì, questo è il tabulato. Che coincidenza! Anche in questo tabulato mancano i quattro minuti.

MANGANI. Per questo volevo vedere la richiesta.

LIPARI. Ma no, generale, questa è una contraddizione.

MACIS. Questo possiamo contestarlo, signor Presidente... Dopo dieci anni.

TEODORI. Non credo che nella richiesta poteva esserci scritto di cancellare quei quattro minuti. Noi abbiamo due tabulati, quello di Marsala e quello di Licola, in cui mancano quattro minuti ... E lei ci dice che vorrebbe vedere la richiesta?

Ma voglio andare avanti. Generale Mangani, ci sono altri documenti prodotti da Martina Franca?

MANGANI. In che senso?

TEODORI. Lei ha detto che questi documenti li ha ricevuti da Licola e da Marsala. Ci sono documenti riguardanti Ustica che Martina

Franca ha prodotto attraverso i suoi strumenti (di qualsiasi tipo: documentale, informatico, cartaceo, registrazioni, eccetera)?

MANGANI. Non lo so.

TEODORI. Ma lei deve saperlo, era comandante del 3° Roc!

MANGANI. Penso di no, penso che non ve ne siano, non ricordo di aver fatto nulla.

TEODORI. Quindi anche lei ha fatto da passacarte tra Licola e Marsala e il Sismi, oltre ad una banalissima trascrizione su cartina?

MANGANI. In questo caso sì.

TEODORI. Quindi non ha prodotto documenti?

MANGANI. No, credo di non aver fatto alcuna valutazione.

TEODORI. Quindi non ha consegnato nulla all'autorità giudiziaria?

MANGANI. A noi arrivò la richiesta di nastri. Abbiamo tenuto queste carte in archivio, ma non ricordo di aver consegnato nulla da Martina Franca all'autorità giudiziaria.

TEODORI. E allora, generale, il 10 luglio 1988, quando la vicenda è venuta fuori di nuovo il comando della Regione aerea risponde allo Stato Maggiore Aeronautica dicendo una serie di cose: «A completamento delle informazioni e dei dati forniti con il foglio cui si fa seguito e al termine delle ulteriori indagini condotte presso i dipendenti Gram comandi, si rappresenta che si è proceduto alla trascrizione delle registrazioni dei nastri custoditi presso il 3° Roc». Di che cosa si tratta?

MANGANI. Probabilmente della trascrizione che è agli atti.

TEODORI. No, generale, si tratta di materiale aggiuntivo. Prosegue: «Più specificatamente: l'ascolto e conseguente trascrizione riferita al periodo che dalle ore 18 alle ore 20 ora zulu del giorno 27 giugno 1980», registrazione dei nastri custoditi presso il 3° Roc. «Le trascrizioni sono relative a tre dei cinque nastri posseduti, in quanto i tempi di registrazione di due di essi non rientrano nel periodo di interesse». Tali trascrizioni sono raccolte per agenzie (Rcc, Soc e Atcc), ed ordinate per canali dello stesso nastro.

MANGANI. Sono i nastri delle comunicazioni telefoniche.

TEODORI. Quindi vi sono altri documenti?

MANGANI. Se lo dicono loro ...

TEODORI. No, generale, sto parlando del 3° Roc. Prima le ho domandato se il 3° Roc ha prodotto altro materiale documentale e lei ha risposto di no.

MANGANI. Io le ho detto che non lo ricordavo. Avrò custodito altro materiale ma non ne ho prodotto.

TEODORI. Andiamo avanti. Quindi, Presidente, nel 1988, quando si riapre la questione, esce fuori che vi sono documenti che nessuno ha conosciuto. Prosegue il rapporto: «Dall'esame di tutte le comunicazioni non sembra emergere alcun elemento di particolare utilità ai fini dell'indagine condotta da parte dell'autorità giudiziaria. Si ritiene opportuno evidenziare che alle ore 19.19 ora zulu l'Rcc ha allertato il 15° stormo...dimostrando perciò di essere a conoscenza dell'incidente di cui si tratta». Lei ci aveva detto che era stato allertato più tardi.

MANGANI. Avevo detto 22.

TEODORI. Proseguo: «Sono state raccolte tutte le informazioni in possesso dei dipendenti gruppi radar. I dati pervenuti non modificano nel loro complesso il quadro di situazione delineato nel documento inviato a codesto Stato Maggiore il 5 giugno ultimo scorso... È tuttavia opportuno procedere al suo aggiornamento, in quanto è stata reperita negli archivi di questo comando la ricevuta del materiale che nell'ottobre 1980 il comandante del 35° Gram ha consegnato al dottor Giorgio Santacroce». Questo 35° Gram è Marsala?

MANGANI. Sì.

TEODORI. Proseguo ancora: «Ha inoltrato ulteriori due documenti. Precisamente fotocopia della pagina (relativa al 27 giugno 1980) del brogliaccio del "Manual Input Operator" dalla quale si evince che la esercitazione Synadex ha avuto inizio alle ore 19/Z ed è terminata alle ore 19.25/Z». Questo è in contraddizione con quanto sapevamo fino ad ora, perchè si era detto che l'esercitazione Synadex era iniziata alle ore 19.04 ed era terminata alle ore 19.12, poichè era arrivata una telefonata da Ciampino. La terza Regione aerea asserisce invece che è iniziata alle ore 19 ed è terminata alle ore 19.25. E allora? Non c'è contraddizione con quanto affermato prima?

MANGANI. Va bene, ma mi legga ancora.

TEODORI. Ma come? Spariscono quattro minuti, non si sa quando inizia la Synadex... È possibile qualsiasi cosa!

Le dico un'altra cosa. Nello stesso documento, da uno degli allegati, «si ricava che i dati del traffico reale contenuti nella bobina in possesso dell'autorità giudiziaria sembrano arrivare alle 19.10 circa e probabilmente contenere anche l'avvistamento dei velivolo Itavia». I dati arrivano quindi alle ore 19.10 ora zulu, quindi i dati del traffico reale arrivano alle 21.10.

MANGANI. Onorevole Teodori mi può rileggere questo punto?

TOTH. Insieme alla Synadex vi era anche il traffico reale.

TEODORI. Nel documento si legge che va altresì evidenziato che sempre il 35° Gram ha inviato due ulteriori documenti nel luglio 1988 fra cui la fotocopia della pagina del brogliaccio del *Manual input operator*. Che cosa è questo brogliaccio?

MANGANI. È un quaderno che viene tenuto per le operazioni di sala.

TEODORI. Da esso si evince che l'esercitazione Synadex ha avuto inizio alle ore 19 ed è terminata alle ore 19,25. Che cos'è questo brogliaccio di prima mano?

MANGANI. È un rapporto che scrive un sergente sulle operazioni di sala operativa.

TEODORI. Inoltre si legge che a tale proposito, pur non disponendo questo comando di elementi probatori, si ritiene che l'ora di inizio della Synadex (ore 19 zulu) non sia stata esattamente trascritta dall'operatore oppure sia stata registrata con una certa approssimazione. Infatti da uno dei documenti posti in «allegato c» si ricava che i dati del traffico reale contenuti nella bobina in possesso dell'autorità giudiziaria sembrano arrivare alle ore 19.10 zulu circa e probabilmente contenere anche l'avvistamento del velivolo Itavia. Qui abbiamo quindi una terza versione.

Per completezza di documentazione sempre attinente al 35° Gram, che è Marsala, si riportano in allegato i plottaggi degli avvistamenti radar nel periodo dalle ore 18 alle ore 21.15 zulu del giorno 27 giugno 1980. Essi sono stati reperiti presso questo comando e risultano consegnati all'autorità giudiziaria nel luglio 1980. Quindi i plottaggi arrivano fino alle 21.15. Come lo spiega?

MANGANI. Dico che li dovrei vedere. Quando li ha ricevuti?

TEODORI. Si legge che essi sono stati reperiti presso questo comando nel 1988 e risultano già consegnati all'autorità giudiziaria nel luglio del 1980.

MANGANI. Quindi sono quelli che ho prodotto.

TEODORI. No, quelli non arrivano alle ore 21.15.

MANGANI. Vi sono tanti errori.

TOTH. Durante il suo periodo di comando, aveva mai visto questi plottaggi dei nastri che venivano da Marsala?

MANGANI. Sono gli stessi inviati anche a loro, quindi non vedo il problema.

TEODORI. Signor generale, lei non ci dice tutta la verità quando afferma di aver ricevuto questo materiale documentale da Licola e da Marsala, di averlo passato al Sismi e di aver fatto soltanto le cartine. Dico ciò perchè il documento che ho evidenziato sta a dimostrare che vi era altro materiale che circolava e che è rimasto occulto fino al 1988, cioè fino a quando lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha dato un nuovo impulso alla propria organizzazione per cercare di ripulire i cassette da quello che era rimasto ancora in giro.

PRESIDENTE. Si tratta di un documento Sios, cioè di quell'organo che non era stato consultato per redigere il rapporto.

MANGANI. Non trovo nulla di strano in tutto quello che l'onorevole Teodori ha letto perchè non contraddice nulla di quello che ha fatto il Roc e di quello che ha fatto Marsala, ad eccezione di qualche imprecisione sull'orario della Synadex che peraltro risulta evidente dai nastri in possesso della Magistratura e che può essere riscontrato attraverso qualsiasi decrittazione.

TEODORI. Che cosa sono i nastri custoditi presso il 3° Roc?

MANGANI. Sono i nastri delle registrazioni telefoniche.

TEODORI. Si è proceduto alla trascrizione delle registrazioni dei nastri custoditi presso il 3° Roc? Mi riferisco alle trascrizioni relative a tre dei cinque nastri. Non so che cosa siano, ma so che vi è del materiale che riguarda quelle ore, quei minuti e che nel 1988 viene ritrovato nel fondo di un cassetto senza che nessuno ne abbia notizia. So che leggendo questo materiale si scopre una serie di incongruenze: il buco tra le ore 21 e le ore 21.04, la Synadex che non si sa quando parte e come arriva, eccetera. Ognuno di questi elementi ci porta a dire che vi è stata una manipolazione.

MANGANI. Non vi è stata una manipolazione; vi è stata una trascrizione...

TEODORI. La vuol chiamare infedele? Non abbiamo un solo dato che ci faccia capire che cosa sia accaduto nei minuti immediatamente successivi alle ore 21.

LIPARI. L'errore di trascrizione può avvenire in una sede, ma non si può trovare una serie di coerenze al riguardo tra Licola e Marsala.

PRESIDENTE. Secondo le notizie che abbiamo, questi nastri ritrovati nel 1988 il magistrato li avrebbe fatti sbobinare soltanto adesso.

TEODORI. A me interessa stabilire che presso il 3° Roc, a distanza di otto anni, si ritrovano documenti che servono a chiarire quei fatti.

Noi stiamo lavorando su un evento che non si riesce a chiarire e si trovano dei documenti che sono stati occultati.

TOTH. Onorevole Teodori, perchè afferma che sono stati occultati?

TEODORI. Senatore Toth, non faccia il difensore d'ufficio. Sto parlando di materiale che serve per documentare quanto avvenuto; perchè lei deve affermare cose non vere? Chi glielo fa fare? Per fare il difensore di chi? Sappiamo tutti che il materiale doveva essere sotto sequestro e dopo otto anni rinveniamo del materiale che il senatore Toth afferma che non è stato occultato. Senatore Toth, lei sta dicendo una menzogna!

TOTH. Onorevole Teodori, lei mi sta insultando. Il materiale è stato rinvenuto e questo non significa che è stato occultato.

TEODORI. Senatore Toth faccia il suo mestiere.

TOTH. So fare il mio mestiere.

PRESIDENTE. Onorevole Teodori, senatore Toth, vi richiamo all'ordine.

TEODORI. Ho affermato che quel materiale è stato occultato, ma in realtà non lo dico io, lo dice lo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Ho cercato di intervenire in precedenza per fornire una informazione che credo utile. Il magistrato su questo aspetto ha persino nominato un collegio di periti al fine di esaminare il contenuto di questi nastri. Ciò significa che egli ha ritenuto importante l'acquisizione di quei nastri. È questa un'informazione che credo di dover dare alla Commissione.

TEODORI. Sottolineo per l'ennesima volta che questi fatti avvengono nel luglio 1988. Perchè un collega afferma che questi documenti non erano sotto sequestro quando invece sappiamo che l'ordine di sequestro era precedente e riguardava tutti i documenti sulla vicenda?

TOTH. Non ho detto che il materiale non era sotto sequestro.

BOSCO. Il magistrato non ha mai detto di non aver avuto la documentazione nel luglio 1988.

TEODORI. Ecco un altro avvocato difensore! La difesa di non so chi parlerà a tempo debito.

Il generale Mangani ha ripetutamente affermato qui e fuori di qui che non vi era alcun elemento che consentisse di dire che l'aereo era stato visto cadere.

MANGANI. Ho detto che non è stato visto un aereo-killer. L'aereo dell'Itavia è stato seguito fino a che non è sparito.

TEODORI. Lei ha detto che non c'era alcuna traccia radar che consentisse di vedere l'aereo cadere, tanto è vero che ha fatto dell'ironia su chi ha affermato il contrario.

MANGANI. Lo confermo.

TEODORI. Il generale Pisano però ci ha fornito una lettura diversa delle tracce di Marsala, almeno rispetto a ciò che ha tradotto lei per il Sismi. Il generale Pisano - non so sulla base di quale documentazione - ci ha detto che alle 20.53 si vedeva una traccia di intensità sette, alle 20.58 si vedeva una traccia di intensità sette, alle 20.59 una traccia non reale. Richiesto di una spiegazione, egli ha affermato che lo scadimento «potrebbe e non potrebbe significare la perdita del velivolo» e che comunque queste tracce erano visibili nel radar di Marsala. Questo è quanto ha affermato il generale Pisano con l'ausilio del tecnico, il maggiore Scotti, sulla base di non so quali documenti.

Il generale Pisano ha affermato qualcosa che non ritroviamo nel documento inviato al Sismi. Ci può spiegare questa ulteriore incongruenza, questa «infedeltà di trascrizione»?

MANGANI. Il Nadge è stato progettato in maniera tale che ad ogni giro di antenna se un segnale scompare non fa scomparire la traccia dal video, dato che può anche esserci saltuariamente una mancanza nel ritorno. Perciò se nell'ultimo minuto c'è stato un degrado di intensità quattro è perchè il Nadge degrada progressivamente ad ogni giro l'intensità della traccia per un valore pari ad uno. Quindi non comunica la scomparsa della traccia ma il suo degrado.

TEODORI. Le chiedo se gli elementi che ci ha fornito il generale Pisano sono ritrovabili nel documento inviato al Sismi.

MANGANI. Saranno rilevabili dalle quote.

TEODORI. Vorrei sapere se Martina Franca, il Sismi e il Sios hanno gli stessi dati.

MANGANI. Sono convinto che li abbiano, ma non li vedo scritti qui. Questo è uno stralcio.

TEODORI. Uno stralcio di che cosa? Questo è il documento che è stato inviato al Sios.

BOSCO. Non sta scritto da nessuna parte che il generale Pisano ha tratto i suoi elementi da quel documento.

TEODORI. La difesa del generale Pisano parlerà a suo tempo. Il generale Pisano ha effettuato una lettura non dei dati di Martina Franca o di Marsala, per cui vorrei sapere sulla base di quali dati è stata effettuata.

Qui ogni documento contraddice l'altro, sia che si tratti della Synadex che della lettura dei radar.

**PRESIDENTE.** Stiamo qui analizzando un elemento estremamente importante, vale a dire le registrazioni riguardanti i quattro minuti successivi all'incidente nonché i quindici minuti seguenti.

I commissari hanno tutto il diritto di porre le domande che vogliono al generale, ma quando egli dice che non è in grado di rispondere vuol dire che avrà tutto il diritto e il dovere di incaricare dei tecnici della lettura incrociata dei vari documenti, in modo che sia fatta luce su questo avvenimento. Abbiamo a nostra disposizione tutte le registrazioni ufficiali e quindi è bene farla finita con queste ambiguità.

**TEODORI.** Il capo del Sios ha detto che tutte le spiegazioni sui radar ce le avrebbe potute dare il generale Mangani, il quale ha a suo tempo certificato quelle cose.

**PRESIDENTE.** Ma se il generale Mangani non può fornire dei chiarimenti, noi ne prendiamo atto e vuol dire che ci rivolgeremo ai tecnici.

**MACIS.** Signor Presidente, vorrei che le decisioni fossero assunte alla fine dell'audizione. Abbiamo comunque a nostra disposizione dei dati dell'Aeronautica militare che ci consentono di formulare un giudizio su dei personaggi che esprimono apprezzamenti sui tecnici della Magistratura.

**TEODORI.** Il generale Tascio ci ha detto che le spiegazioni definitive sull'arrangiamento dei radar sarebbero potute venire dal comandante del 3° Roc, per il quale era transitato tutto il materiale registrato da Marsala e da Licola.

Stasera constatiamo attraverso la comparazione dei vari documenti: primo, che ci sono documenti che scompaiono e non appaiono fino al 1988, documenti cruciali perchè sono la registrazione di conversazioni radio all'interno delle quali ci sono degli elementi che contraddicono la lettura dei radar nell'ultimo minuto tra le 20.59 e le 21, perchè Pisano dice una cosa che qui non c'è. C'è una contraddizione sui quattro minuti di buco che qui sono scomparsi, mentre in altri posti si dice che c'è una registrazione reale fino alle 21.10-21.15; c'è una contraddizione sull'inizio della Synadex che veniva data alle 21.04 mentre in altri posti viene anticipata alle 21 e via di seguito. Su tutte queste cose con i documenti a disposizione il generale Mangani non è in grado di dare alcuna spiegazione. Questa è la fotografia esatta sulle cose cruciali della nostra inchiesta.

**MANGANI.** Sono venuto qui a dire quello che era successo, che è indipendente dagli errori di chi ha scritto orari e altre sciocchezze. Ho detto esattamente come erano andate le cose perchè, contrariamente a molti altri, ero là, e quello che ho detto è l'andamento, minuto più minuto meno perchè non si sapeva con il senno di poi di dover riportare il tutto. Ci sono dei documenti inoppugnabili in mano alla Magistratura che possono confermare quanto ho detto, probabilmente smentire un po' alcuni particolari o aggiustarli, e questo è tutto.

TEODORI. Sta di fatto che l'ultimo minuto della cosiddetta registrazione si interrompe e ci sono contraddizioni; sul buco dei quattro minuti ci sono contraddizioni, sulla completezza dei documenti della Magistratura ci sono contraddizioni perchè ne appaiono altri dopo; sull'inizio della Synadex e se c'è stato questo inizio ci sono contraddizioni. Su queste cose non ha saputo darci una parola chiara, dopodichè è chiaro che la Magistratura farà le sue deduzioni sulla base di questa documentazione.

Per quello che riguarda il 3° Roc all'epoca, che è la suprema autorità che doveva sovrintendere, lei non è in grado di sciogliere nessuno di questi dubbi.

MANGANI. Li ho sciolti tutti, perchè ho detto come sono andate le cose.

TEODORI. Non ha sciolto niente. Della deposizione del generale Mangani c'è da sottolineare anche che ha avuto il grande coraggio di dare delle interpretazioni pubbliche fidando in assoluto su elementi che oggi sono contraddittori e non confermati. Questo è un altro aspetto che rafforza le contraddizioni del generale Mangani. Non si è limitato come altri a dire che si trattava di aspetti tecnici ma ha dato anche una interpretazione di sostanza.

PRESIDENTE. Generale, lei è oggi in una particolare condizione di deposizione che non mi consente di fare altro. Però devo dire che da questa audizione che, mi darà atto, abbiamo condotto in termini di rispetto, ci attendevamo molto di più e maggiore chiarezza. Alla prima domanda che le ho rivolto se il centro che lei dirigeva, cioè il 3° Roc, era in grado di fare registrazioni lei mi ha risposto di non saperlo. Questa è stata la prima risposta ad un elemento importante, perchè tutto si basa su cosa fa un comando generale di un'area quando nasce un incidente di questo tipo.

Siamo andati avanti con delle domande e adesso sta traballando quella che finora era stata una certezza ufficiale trascinata per nove anni, che l'operazione Synadex è cominciata alle 21.04. Questo perchè nei documenti troviamo scritto le ore 21, in tre documenti diversi che si incrociano. Poi troviamo che non corrispondono gli altri minuti e, dal momento che tutto regge su questi quattro minuti in cui il nastro della Difesa poteva confermare o meno quello che veniva letto dal nastro di Ciampino, diamo una grande importanza a questa rilettura contrapposta del nastro di Marsala.

Lei dice che questo nastro è stato sempre depositato a Marsala e poi è stato dato alla Magistratura. Però di queste registrazioni del nastro abbiamo avuto vari percorsi e da queste registrazioni su nastro sono nate le ore 21.00, non le 21.04. Non l'abbiamo inventate noi, sono nate successivamente.

Su questo ho il diritto-dovere di andare a fondo salvo il giudizio sulla testimonianza. Senatore Macis, quando lei solleva il problema che noi dovremmo fare valutazioni dopo, devo dire di no e avverto fin da adesso che su questo problema abbiamo interesse a chiarire. Adesso parliamo del generale e dopo parleremo di altro.

TEODORI. Un'ultima domanda un po' in preda allo sconforto, perchè le cose si aggrovigliano e aumentano le contraddizioni.

A suo avviso il radar di Ciampino nella zona dell'incidente vedeva le stesse cose che vedevano perlomeno i radar di Marsala e Licola?

MANGANI. Secondo me in quella zona Marsala vedeva molto meglio; Licola era già al limite: vedeva ma era già a bassa potenza.

TEODORI. Come può spiegare che Ciampino vede molto chiaramente, secondo questa interpretazione che credo autorevolissima (certo può essere smentita), questa traccia di un caccia, di un aereo veloce che incrocia a 0,9 Mach esattamente nel punto e all'ora dell'incidente? Come fa a spiegare così decisamente che Marsala e Licola hanno sempre escluso cose di questo genere?

MANGANI. Mi fido di Marsala e Licola e dico che quella traccia di Ciampino per conto mio deriva da altri impulsi come dei ritorni, dei riflessi nel terreno, possono essere mille cose: i radar sono delle macchine.

TEODORI. C'è una autorevolissima interpretazione commissionata dal Governo italiano e certificata ad altissimo livello.

MANGANI. Credo ci siano anche la Selenia o altri che non sono d'accordo con questa interpretazione. Per di più, come ho già detto prima, ho piena fiducia nella possibilità di «vedere» di Licola e soprattutto di Marsala. È una cosa da affrontare, non vedo come un caccia o un qualunque aviogetto che fosse passato in condizioni di rischio per l'aereo Itavia non fosse stato visto da Marsala di cui ho piena fiducia.

TEODORI. Se tutta questa ballata dei nastri di Marsala e Licola fosse stata fatta per non vedere quello che altri hanno visto?

MANGANI. A vantaggio di che cosa?

TEODORI. Lo chiedo a lei.

MANGANI. Ho visto morire prima di 40 anni più di un quarto dei miei colleghi per volare in pace. Crede che ci sarebbe un motivo sufficiente da parte mia per coprire o per agevolare qualche macchinazione se non avessi completa fiducia nei radar, in quello che hanno visto e dessi loro la priorità su ogni considerazione di quello che è successo a Ustica? A vantaggio di chi e per che cosa?

TEODORI. Perchè per nove anni siamo di fronte a una serie di omissioni, di menzogne e di manipolazioni? Quale spiegazione dà?

MANGANI. Ho già detto che per conto mio occorre rivedere i nastri che, per esempio, sono in mano alla Magistratura e vediamo cosa c'è: gli orari prendiamoli dai nastri. C'è un materiale: guardiamolo.

TEODORI. Signor Presidente, mi pare che la valutazione di questa testimonianza vada da sè. Non devo aggiungere nulla.

PRESIDENTE. Generale Mangani, devo dire che nessuno di noi sta dando la caccia all'Aeronautica. Rispettiamo tutti coloro che hanno fatto sacrifici, ma in questo momento la Commissione è impegnata nell'interesse del paese e dello Stato a cercare una verità che, taciuta o mascherata per nove anni, sta screditando la Aeronautica stessa, sta gettando luci sospette. Prima ci liberiamo da questa cosa e più l'Aeronautica riuscirà a rimanere indenne nella sua luce, nella sua forza e nella sua dignità. Non mettiamola nei termini secondo cui qualcuno vuole diffamare l'Aeronautica!

Noi ancora la storia esatta non la conosciamo, questo è il problema! Ed è difficile ricercare la verità perchè, nel modo in cui sono presentate le cose, in questo momento, una Commissione come questa, che dovrebbe avere davanti a sè tutti gli elementi, ancora non ne può disporre; e la sua testimonianza non ci ha aiutato a farlo! Proprio per il rispetto che abbiamo per le Forze armate e per l'Aeronautica, dobbiamo fare questa ricerca e voi dovete aiutarci. Dovete farlo sulla verità, perchè siamo anche un po' stanchi di trovarci sempre di fronte a documenti che non tornano, ad orari che non combaciano, a storie che non quadrano, a documenti che vengono fuori dopo otto-nove anni, e così via. Questi ultimi nastri che il magistrato sta sbobinando adesso dovevano essere tirati fuori all'inizio dell'operazione perchè sono essenziali per capire certe cose! Ecco perchè la Commissione ha determinati problemi.

Ho anche volutamente ignorato molte delle numerose interviste da lei rilasciate perchè queste - lo dico con il massimo rispetto - sono state di un'assoluta inopportunità.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Generale Mangani, lei mi deve scusare se le rivolgerò delle domande apparentemente ingenui, anche se vorrei continuare a «scavare» intorno ad alcune delle questioni che stanno faticosamente emergendo, anche attraverso la sua testimonianza. Lo faccio proprio perchè ritengo che, non avendo nessuno di noi uno schema preconstituito in mente al quale adattare la realtà, sia necessario sgombrare il più possibile il campo da incomprensioni e strane situazioni di fronte alle quali ci troviamo purtroppo ogni volta.

Farò allora riferimento ad alcune cose che lei ha detto, senza tentare con questo di giocarle alcuno scherzo o di farla cadere in qualche trappola. Mi riferisco innanzitutto a ciò che lei ha raccontato all'inizio circa il modo in cui apprese la notizia del disastro di Ustica ed in merito alle ipotesi che ha messo in campo. Lei venne informato della «perdita» di questo aereo e si precipitò nel centro operativo; dopo aver dato - penso - alcune indicazioni, immediatamente fece l'ipotesi della collisione. Cioè la prima ipotesi da verificare che le venne in mente fu quella della collisione. Mi viene allora da domandare una cosa: visto che ci hanno detto - e lo ha ripetuto anche lei, sia in questa sede che attraverso le interviste ai giornali - che la perdita di significato della traccia in quel momento, dato anche che c'era il famoso cono d'ombra, di per se stessa non assumeva il significato della perdita dell'aereo (si

dice anche che in quel momento l'aereo aveva iniziato la discesa verso Palermo) e poichè l'aeroporto di Palermo non era nuovo ad incidenti di un certo tipo, come mai immediatamente lei pensò all'ipotesi di una collisione e non all'ipotesi che io avrei potuto fare, cioè quella di un aereo che cade nel momento in cui si sta avvicinando all'aeroporto di Palermo per un errore del pilota, per una mancanza di assistenza da parte dell'aeroporto - che non era certamente di primo ordine all'epoca - o per un motivo del genere? Come mai le venne immediatamente in mente l'ipotesi della collisione?

MANGANI. Non fu la prima ipotesi, perchè questa la si valutò alle ore 21.45, quando non si poteva più pensare ad altre possibilità. L'aereo cioè era caduto, perchè altrimenti sarebbe atterrato da qualche parte, e da Marsala era giunta la notizia della scomparsa in quel determinato punto; il pilota non aveva - come era già evidente - dato alcun cenno di emergenza, di avaria, eccetera. Quindi, una scomparsa repentina ed un silenzio assoluto ci hanno fatto pensare alla collisione.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Però la scomparsa del segnale in quel punto - è stato ripetuto ed anche lei lo ha fatto - non era significativa, sia per il cono d'ombra che per il fatto che in quel momento l'aereo iniziava la discesa verso Palermo!

MANGANI. No, ho detto che non era significativa per un operatore che guardava la traccia e la vedeva proseguire, perchè prevedibilmente quella traccia stava per scomparire. Ma se poi, una volta rianalizzatala, veniva accertata la scomparsa, diventava allora significativa *a posteriori* la sua scomparsa. Non veniva presa in grande considerazione essendo una traccia amica, perchè in quel punto più o meno doveva scomparire: ma se poi, rivedendo il tracciato, veniva accertata la scomparsa improvvisa, allora tutto diventava un qualcosa di più tragico.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha detto che sono state escluse le altre ipotesi. Nell'immediatezza di quei minuti, che ritengo siano stati frenetici, quali altre ipotesi furono escluse, e attraverso quali controlli?

MANGANI. Le ipotesi che possono portare al silenzio di un velivolo - come ho detto e scritto - sono le seguenti: inizialmente si pensa ad una avaria della radio, e si effettuano i relativi accertamenti; poi si pensa ad una avaria totale, ma che questo aereo possa atterrare comunque in avaria radio; passando poi i minuti e non verificandosi tutto questo, non rimane a quel punto che pensare ad un incidente. Essendo l'incidente avvenuto in un punto ben preciso, si cerca allora di capire, dato che il pilota non ha dato alcun segnale, se vi è stato un evento eccezionale.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. L'aereo avrebbe però potuto anche infilarsi in mare a qualche chilometro dalla costa palermitana! Quella della collisione non era la sola ipotesi che potesse essere presa in considerazione per il fatto del silenzio radio, proprio in considera-

zione del fatto che in quel particolare punto - dite voi - la perdita di significato della traccia non era di per se stessa rilevante. Siccome parliamo di alcuni minuti di tempo, in cui probabilmente si tenta in genere di verificare determinate cose, voglio cercare di capire come mai lei ha detto che la prima cosa che le è venuta in mente è stata la collisione.

MANGANI. Non fu la prima, ma fu quella che venne in mente alle ore 21.45 quando le altre erano state già escluse.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Questa è una precisazione rispetto a quello che aveva detto prima.

MANGANI. È quel che ho detto fin dall'inizio.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Passiamo ad un'altra questione. Vi è un balletto su queste «trascrizioni»: le chiamo così per intenderci perchè parlare di registrazioni può determinare degli equivoci.

Mi pare d'aver capito che queste trascrizioni erano nella sua disponibilità intorno alla prima decade di luglio, quindi successivamente al decreto di sequestro penale del giudice di Palermo e qualche giorno prima del decreto di sequestro penale del pubblico ministero, sostituto procuratore Santacroce. A proposito di queste trascrizioni, non so se su cartina o semplicemente con il plottaggio, lei ha usato un termine che mi ha colpito e del quale le chiedo spiegazioni: ha detto che il 10-11 luglio ha ricevuto ufficialmente il plottaggio. Cosa significa ufficialmente?

MANGANI. Mi sono state inviate con lettera di accompagnamento.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Erano in suo possesso anche prima di questa lettera di accompagnamento?

MANGANI. Credo di aver avuto dei telex con tracce, con il plottaggio.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quindi questo materiale gira.

MANGANI. Io parlo di uno o due giorni dopo.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha parlato giustificando una certa trascuratezza sul fatto del sequestro dei documenti per aver ricevuto un telegramma e non un decreto ufficiale di sequestro.

MANGANI. Ho detto che mi ricordavo di un telegramma che parlava solo dei nastri ricevuto per via gerarchica.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quindi nessun decreto le è stato notificato?

MANGANI. Mi ricordo solo del dottor Santacroce che parlava del sequestro relativamente ai nastri radar.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Il telegramma era indirizzato a lei? Abbiamo questo telegramma, signor Presidente?

LIPARI. Abbiamo un telegramma fra le documentazioni aggiuntive che ci ha mandato il generale Pisano. Si tratta di uno dei primi dell'ultimo fascicolo dei 59 documenti.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sarebbe interessante capire se il telegramma è stato mandato allo Stato Maggiore o al Sios e poi inviato a Martina Franca o se è stato inviato direttamente al pubblico ministero Santacroce.

LIPARI. È stato inviato il 21 luglio.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor generale, abbiamo dovuto acquisire una cultura, sia pur in maniera molto rapida, circa la terminologia che riguarda questa materia. Lei ha notizie o ha avuto notizia in quei giorni o successivamente, per l'interesse che ha mostrato verso questa vicenda, circa eventuali aerei «zombi» presenti quella sera?

MANGANI. Ho già risposto al Presidente che chiesi dei velivoli intorno all'aereo e trascurai completamente la situazione degli aerei «zombi» o, se ne chiesi, non me ne ricordo abbastanza per poterne riferire.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Mi consenta di dirle - lo ha già fatto rilevare il Presidente - che attraverso una serie di audizioni c'è stato detto di rivolgerci a lei e devo dire con estrema sincerità che, avendo letto prima di conoscerla questa sera le sue prese di posizione molto decise, molto dure, mi auguravo che questo stesso atteggiamento lei lo avrebbe espresso anche oggi. Pensavo che avere di fronte un interlocutore che difende le sue posizioni con fermezza, anche con cattiveria e grinta, poteva essere positivo. Però, questa serie di «non so», «non ricordo», legate alle definizioni da lei fatte di «balle», «ciarlatani», mi dipinge un quadro molto diverso; poichè forse ad opera di alcuni ciarlatani questa vicenda non è stata definitivamente sepolta in questi anni, forse una maggiore avvedutezza sarebbe stata opportuna.

Comunque lei ha detto che per quanto riguarda l'operazione Synadex era stata programmata, come d'abitudine, 3-4 mesi prima e con una data alternativa riferita al giorno successivo nel caso si manifestassero queste evenienze. Voglio chiederle: quante esercitazioni Synadex o simili sono state compiute presso Marsala o presso i radar di cui lei aveva il controllo e la responsabilità nel periodo in cui è stato appunto responsabile del terzo Roc?

MANGANI. Almeno una al mese per ogni radar.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Tutte programmate con 3-4 mesi d'anticipo e con data alternativa?

MANGANI. Senz'altro. Naturalmente parlo di quelle di un'ora, perchè ce ne sono state anche altre.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. È documentabile che per tutte le esercitazioni svoltesi ci sono date alternative?

MANGANI. Ci sono dati precisi.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha detto che una delle cose da affrontare riguarda la difformità totale di interpretazione tra l'interpretazione di quel che è stato visto a Marsala quella sera e codificato in cartina e l'interpretazione della registrazione, della trascrizione di Ciampino da parte di quell'ente pubblico. A suo giudizio questo ente è serio?

MANGANI. Lo ritengo senz'altro un ente ben preparato.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Pertanto un funzionario o un responsabile di quest'ente, che oltretutto ha fatto una certa carriera e ha una sua qualifica che lo porta ancora oggi ad essere considerato un grande esperto su scala mondiale, secondo lei ci pensa ventisette volte prima di dare delle indicazioni che potrebbero essere eventualmente smentite, creando qualche difficoltà? Quindi è possibile che quello che ha detto attraverso una serie di richieste che ha fatto, non limitandosi a dare una interpretazione *ictu oculi* nel momento in cui gli veniva richiesta, ma chiedendo ulteriore materiale, ulteriori elementi di appoggio, poteva esporlo anche ad un certo rischio di smentita? Ora, questa interpretazione che porterebbe ad una certa indicazione su quanto accaduto quella sera e che prevede la presenza di un altro oggetto che vola ad una certa velocità è oppure no una interpretazione che può mettere nel novero di quelle possibili, con una percentuale di possibilità maggiore? Da quanto abbiamo potuto sapere da alcune dichiarazioni di un magistrato, l'ipotesi del missile è quella prevalente. Non è un'ipotesi che lei si sentirebbe di conteggiare nel novero di quelle possibili?

MANGANI. Non creda che io abbia fatto le mie considerazioni a partito preso perchè sarebbe sciocco. Le mie considerazioni sono partite da una conoscenza abbastanza approfondita delle capacità del nostro sistema di difesa aerea in quell'area, dalla conoscenza diretta degli operatori e della gente che ci lavorava e anche da una sicura conoscenza delle capacità dei velivoli di quell'area al tempo. Tutto questo mi ha portato a considerare che quegli elementi, che lei indica e che senza dubbio hanno un valore che non discuto, come non discuto che quel signore sia convintissimo di essere nel giusto, possono essere effettivamente confutati con altri elementi, con altri nastri, con altri studi.

**PRESIDENTE.** Come avremmo potuto confutare questo studio se non siamo mai riusciti a procurarci i nastri da utilizzare per controprova, in nove anni?

**STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE.** Sarei stato lieto - e glielo dico con molta sincerità, anche perchè ho avuto qualche esperienza nel mondo dell'aria - di poter escludere certe ipotesi. Però noi abbiamo documenti ufficiali dai quali risultano trascrizioni che si fermano fino ad una certa ora, lasciando fuori altri quattro o dieci minuti; abbiamo trascrizione di alcune tracce e non di altre che solo successivamente vengono riportate. Ebbene mi pare che tutto questo dovrebbe far fare anche a lei una meditazione circa l'efficienza dei radar e circa l'assoluta fiducia - giustissima dal suo punto di vista - del comandante nei suoi sottoposti.

Le ho fatto questa domanda semplicemente perchè mi sono sembrate molto azzardate - come potrebbero essere azzardate altre prese di posizione in senso contrario - le sue affermazioni ripetutamente fatte alla stampa circa i «ciarlatani», le «balle», la necessità di portare in esame un pezzo di missile, sapendo benissimo che non tutto quanto il relitto è stato recuperato e che c'è una parte che non si è potuta recuperare. Ecco, in questa fase, a me interessava, anche in difesa dell'Arma aeronautica e delle Forze armate alle quali tutti siamo legati, mettere in evidenza come questa mancanza di precisione per un evento tanto drammatico non faccia altro che portare acqua al mulino di chi vede in questo evento qualcosa di poco chiaro, qualcosa che questa Commissione ha il dovere di chiarire.

**MANGANI.** Vorrei dire che mentre riconosco le incongruenze di alcuni dati scritti forse troppo precipitosamente, comunque fino all'ora dell'incidente, cioè fino alle ore 21, tutti i dati ci sono, come che siano andate le cose.

**STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE.** No, perchè non sono riportate alcune tracce.

**LIPARI.** Quello che lei dice è vero se esclude l'ipotesi del missile; non è vero invece se non la esclude.

**MANGANI.** So che le tracce vi sono nel nastro, so che fino alle 21.04, ma facciamo anche fino alle 21, si vede tutto quello che si deve vedere.

**BOSCO.** Direi che il punto cruciale dell'audizione di oggi sia la circostanza del documento fornito dal terzo Roc al Sios affinché a sua volta questo lo trasmettesse al Sismi, contenente la trascrizione della registrazione fino ad un certo orario (mi pare fino alle 19 ora «zulu»). Invece, dal documento inviatoci recentemente dal generale Pisano risulta che il comando della 3<sup>a</sup> Regione aerea, in data 10 luglio 1988, trasmette allo Stato Maggiore un rapporto con il quale completa i dati trasmessi a suo tempo dal terzo Roc, sia in ordine a Marsala che in ordine a Licola; segnatamente si tratta della trascrizione delle registra-

zioni fino alle ore 21.15 ora «zulu» che copre complessivamente il tempo che mancava. Vi sono alcune differenze che non ho avuto il tempo di esaminare perchè ho visto il documento questa sera per la prima volta; comunque si tratta dell'integrazione dei dati provenienti da Licola e Marsala.

Si è chiesto al generale Mangani di farci comprendere come mai le trascrizioni dal nastro richieste a Marsala e da quel centro fornite al terzo Roc si limitino - sembrerebbe, questa è la comunicazione che fate al Sios - fino alle ore 19. Credo che il generale Mangani debba approfondire questo aspetto mediante un esame ulteriore della documentazione che in questo momento non ha con sè poichè non è più in servizio, ma vorrei chiedere qualcosa di importante al generale Mangani.

All'inizio dell'audizione ella ha detto che il nastro non era leggibile (specialmente il nastro Nadge) e che i nastri potevano essere letti soltanto attraverso la trascrizione - il che noi già sapevamo. Ha detto inoltre di avere avuto comunicazione di questa trascrizione (credo di aver capito bene ma me lo ero già segnato prima che si verificasse questa ulteriore esigenza di chiarimento) via telex. In pratica dovrebbe esserle arrivato un telex da Marsala con il quale si fornisce la trascrizione redatta da Marsala.

**PRESIDENTE.** Il generale ha detto il giorno dopo o giù di lì, probabilmente la notte stessa.

**BOSCO.** Dunque è arrivato un telex mediante il quale Marsala, che ha effettuato la trascrizione, invia i dati al terzo Roc. La mia domanda è la seguente: è in grado di fare o di darci un riferimento di questo telex?

Non credo che sarà in grado di farlo in questo momento, ma intanto, ricorda esattamente se il telex conteneva i dati fino alle 19 ovvero un tempo maggiore? Ricorda esattamente se la richiesta del Sios era invece limitata alla richiesta di dati fino alle 19 e non fino alle 19.04? Devo dire - se mi è consentito - che ho l'impressione che queste cose abbiano un significato molto relativo. In definitiva, dai dati in nostro possesso - che il collega Teodori ha letto solo in parte, perchè non ha letto gli allegati - risultano degli allegati in cui vi è l'indicazione del plottaggio completo, sia di Licola, fino ad una certa ora (il collega Toth potrà essere più preciso di me perchè ha guardato con più attenzione il documento), sia di Marsala, fino ad un'ora che va oltre i quattro minuti, se non ho capito male.

**BOATO.** Sono molto contento di come il senatore Bosco sta formulando la sua domanda e spero che non protesterà più nei miei confronti quando formulerò domande molto illustrative.

**BOSCO.** Mi rincresce molto che in questa Commissione...

**MACIS.** Senatore Bosco, stiamo aspettando la domanda, non ci faccia attendere ancora.

PRESIDENTE. La domanda del senatore Bosco sarà forse espressa in forma dialogica, però rispetto ai tempi che hanno utilizzato gli altri commissari, egli mi sembra abbondantemente entro termini accettabili.

BOATO. Non sono intervenuto sui tempi, ma sul modo in cui è stata posta la domanda.

BOSCO. Tutto ciò è intollerabile; sto riducendo all'osso le mie considerazioni.

BOATO. Poichè sono stato aggredito all'inizio, ho voluto soltanto dire al senatore Bosco che in futuro non dovrà più protestare per le mie domande.

PRESIDENTE. Non apriamo una polemica.

BOSCO. Sto cercando di fornire delle spiegazioni innanzitutto a me stesso perchè ho potuto visionare questi allegati non più tardi di dieci minuti fa. Meglio avrebbe fatto il collega Teodori a completare l'illustrazione dei documenti anzichè farne un'illustrazione del tutto parziale. In realtà oggi la Commissione dispone di una serie di elementi per poter fare un quadro complessivo della situazione in ordine agli aerei che hanno volato nei cieli d'Italia a partire dal momento dello incidente di Ustica fino alle ore 21.15. In relazione a ciò resta da chiarire se il telex conteneva un'informazione limitata alle ore 19 «zulu» o se conteneva informazioni superiori, e chi è che ha ritenuto opportuno trasmettere al Sismi un'indicazione di plottaggio che in realtà si fermava alle ore 19 «zulu».

LIPARI. Andava anche oltre quell'ora, ma lasciava il famoso buco.

PRESIDENTE. Se il generale non è in grado di fornire la risposta ce la fornirà in seguito oppure ce la procureremo noi. Comunque apprendo con sorpresa che dei telex sono stati inviati nei giorni immediatamente seguenti l'incidente, telex di cui apprendiamo l'esistenza soltanto oggi.

MANGANI. Questi telex erano indispensabili.

PRESIDENTE. È naturale, ma lei deve considerare che noi apprendiamo la verità con estrema fatica e soltanto un pò alla volta.

MANGANI. Vorrei far notare che, poichè nella fretta del soccorso non si è andati a indagare oltre il momento della scomparsa della traccia, probabilmente molta della documentazione si ferma alle ore 19 «zulu», cioè al momento in cui scompariva la traccia. Veniva preso soltanto quello che serviva e veniva comunicato.

LIPARI. Quella documentazione non finisce alle ore 19 «zulu», ma va avanti.

MANGANI. Sto parlando di quella che ci arrivava nella foga della prime indagini.

PRESIDENTE. Signor generale, è in grado di darci maggiori indicazioni sull'orario?

MANGANI. No.

MACIS. Leggo nell'illustrazione del sistema di difesa aerea allegata alla relazione Pisano la spiegazione di cosa sono i centri radar Nadge: «Nei centri radar Nadge l'elaboratore, oltre ad essere di ausilio alle normali attività della sala operativa, consente di registrare automaticamente su nastri magnetici per una successiva analisi e valutazione diversi tipi di informazioni relative all'attività svolta. I dati che normalmente vengono registrati riguardano le tracce, le operazioni alla *console* e le intercettazioni». Conferma che questo è il funzionamento del sistema Nadge?

MANGANI. Assolutamente sì.

MACIS. Il sistema era in attività a Marsala e in collegamento diretto con il centro di Martina Franca?

MANGANI. Sì.

MACIS. Mi pare di capire che la registrazione è un elemento essenziale di questo sistema perchè consente una valutazione migliore dei dati che vengono visti e quindi che possono essere letti tramite la registrazione. Lei è arrivato alla base di Martina Franca dopo le ore 21; a che ora esattamente?

MANGANI. Il tempo di percorrere dieci chilometri con l'automobile; sono arrivato fra le 21.35 e le 21.45.

MACIS. Lei ha interpellato gli operatori e ha chiesto la registrazione?

MANGANI. No, ho chiesto se vi erano altri velivoli che potevano aver fatto collisione con il velivolo scomparso e Marsala mi ha risposto, per almeno due o tre volte, in maniera assolutamente negativa.

MACIS. Lei ha affermato che la prima ipotesi che ha formulato fu quella di una collisione. Sulla base di quali elementi?

MANGANI. Sulla base del fatto che l'aereo era scomparso senza alcuna chiamata di soccorso, senza anticipare alcuna avaria, in una maniera così brusca che faceva pensare ad un incidente improvviso in quota. Da qui la preoccupazione che vi fosse stata una collisione per cui dovevano esservi due aeroplani anzichè uno.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Vi è una certa contraddizione con la risposta fornita ad una mia precedente domanda.

MACIS. Non solo, ma pur non essendo esperto in materia, mi sembra che l'interruzione brusca dei collegamenti sia un fatto pressochè usuale, mentre l'ipotesi della collisione normalmente non viene avanzata perchè quando vi è una collisione il fatto è abitualmente evidente.

MANGANI. Le avarie vengono spesso dichiarate; i piloti quasi sempre parlano tranne che in caso di esplosione di bomba o di collisione per cui si realizza un evento così improvviso che il pilota o qualunque altra persona a bordo non ha il tempo di reagire. Per questi motivi pensai alla collisione; ero molto lontano dal pensare ad altri eventi. Pertanto un evento così brusco, con la conferma da Marsala che in quel punto era finito tutto, mi ha fatto pensare alla collisione. Era un'ipotesi come un'altra.

MACIS. Prendo atto della risposta. Se questa era l'ipotesi che lei ha immediatamente formulato perchè le sembrava la più logica vista la brusca interruzione dei collegamenti, come mai lei non rilesse la registrazione, non chiese mai di poterla rileggere?

MANGANI. Me la fecero leggere e mi assicurarono che non vi erano altri aerei.

MACIS. Quando?

MANGANI. Probabilmente via telefono.

MACIS. Allora lei si fece dire che cosa leggevano a Marsala, non lesse la registrazione?

MANGANI. Sì, chiesi di controllare accuratamente che non vi fosse alcun altro velivolo coinvolto.

MACIS. Cerchiamo di parlare chiaramente. Siamo partiti dal fatto che il sistema Nadge ha, rispetto agli altri, il vantaggio dell'automatica registrazione dei dati e quindi consente di vedere laddove l'operatore non arriva. Lei formula immediatamente l'ipotesi della collisione. Come mai - avendo la disponibilità di un sistema all'epoca molto avanzato e moderno come il Nadge che si avvaleva come elemento essenziale per la rilettura dei dati della registrazione - lei si è contentato della spiegazione che le hanno fornito per telefono e non è andato a verificare personalmente?

MANGANI. Perchè Marsala non trasmetteva automaticamente sul mio nastro e quindi non potevo leggere quello che Marsala estraeva.

LIPARI. Ma il giorno dopo sì.

MANGANI. Per sapere quello che era successo mi hanno letto quanto era stato registrato e mi hanno assicurato che non vi erano altri aerei.

MACIS. E questi quattro minuti di interruzione del segnale come li spiega?

MANGANI. L'aereo è stato seguito fino a che la traccia non è scomparsa. L'interruzione vera e propria è avvenuta alle 21.04 e non alle 21.00. Nei minuti intorno alle ore 21.00 non c'è stato alcun buco altrimenti la cosa mi avrebbe fatto insospettare; mi è stato soltanto detto che non c'era un altro velivolo. Per questo motivo ho pensato soltanto a mandare i soccorsi.

MACIS. Le faccio osservare che alle ore 21.00 è stato rilevato l'ultimo impulso, dopodichè la registrazione continua senza più alcuna traccia e poi inizia la Synadex, che viene interrotta alle 21.12 con una telefonata da Ciampino.

Tutto ciò non l'ha indotta, quale comandante del 3° Roc, a verificare quanto era successo?

MANGANI. Quando mi hanno assicurato per due o tre volte che non c'era alcun velivolo attorno al DC9, ho dato avvio ai soccorsi. Il giorno dopo poi ho ricevuto conferma attraverso il telex che nulla era cambiato. A quel punto era stato già trovato l'aereo e quello che purtroppo era rimasto. Non c'era motivo di andare oltre: avevo le prove che il velivolo non era stato urtato da nessun altro e che quindi l'incidente aveva coinvolto solo il velivolo dell'Itavia.

MACIS. Le direi che ha agito con piena correttezza se non fosse partito dall'ipotesi della collisione. Per scartare tale ipotesi i suoi accertamenti erano - a mio avviso - del tutto insufficienti, perchè lei non si sarebbe dovuto accontentare di accertamenti così superficiali.

MANGANI. È stato il massimo che si poteva fare. Quando un radar moderno non vede altro, che cosa si può fare?

MACIS. Se ci troviamo in questa situazione di incertezza è proprio perchè allora non vennero condotti quegli accertamenti.

MANGANI. Credo che vennero condotti a sufficienza.

MACIS. Oltretutto il fatto che lei abbia usato certe espressioni (che mi paiono poco riguarde) nei confronti di alcuni periti, è una conseguenza ulteriore di quanto lei sto dicendo.

MANGANI. Io mi convinsi che quell'aereo era solo.

MACIS. Non sto contestando la sua certezza; ma di fronte all'ipotesi, che lei ha formulato essere quella più probabile per l'interruzione

dei collegamenti aerei, non sono stati condotti determinati accertamenti. Lei si è limitato a constatare una situazione e a farsi mandare un telex.

MANGANI. Io ho chiesto più volte di accertare se c'era o meno un altro aereo, dopodichè ho ricevuto il giorno seguente un telex di conferma.

MACIS. L'accertamento è stato così completo che ci troviamo ancora a questo punto.

Può dirci comunque il nome delle società di cui è stato consulente dal momento in cui è stato collocato a riposo?

MANGANI. La società di cui faccio parte è la Sonix: abbiamo rappresentanze straniere e italiane e operiamo nel campo dell'elettronica e delle comunicazioni. Ho sempre lavorato per quella società.

ZAMBERLETTI. La prima questione riguarda il problema del soccorso. Come lei sa, di questo tema mi sono anche occupato personalmente.

Tra le domande più volte poste c'è quella riguardante il famoso *Breguet Atlantic* in volo. Mi corregga se sbaglio: il Sar, l'organizzazione del soccorso, non muove genericamente tutti i mezzi in volo o a disposizione dell'Aeronautica, ma i mezzi dedicati messi a disposizione dal Sar sia nei suoi centri di Milano, Rimini, Ciampino e Martina Franca, sia i mezzi dedicati messi altrimenti a disposizione. Pertanto, generalmente il soccorso non sa, perchè non fanno parte della sua dotazione, di mezzi in volo anche dell'Aeronautica militare per compiti di istituto e non dedicati all'iniziativa del Sar. Secondo lei questo spiega perchè il famoso *Breguet Atlantic*, non essendo dedicato al soccorso aereo, non è stato attivato dall'organizzazione del Sar?

MANGANI. Non spiega soltanto questo ma spiega anche perchè la Marina, attivata per il soccorso, non ha ritenuto quel velivolo più pronto di altri per il soccorso. E infatti il centro di Sigonella della Marina ha considerato tale impiego solo eventuale e non opportuno nell'immediato.

PRESIDENTE. Ma il centro di soccorso, una delle agenzie del 3° Roc, nel momento in cui viene attivato non si informa se ci sono altri aerei in volo?

Se in quella zona fosse stata in corso una esercitazione aerea, il soccorso poteva in parte non saperlo; ma dal momento in cui doveva muovere degli aerei, è possibile che non si informi presso il comando che ha a fianco per sapere se in zona ci sono altri aerei?

ZAMBERLETTI. Signor Presidente, le vorrei fare un esempio. Quando l'aliscafo che collegava la Sicilia alle isole Eolie andò a fuoco, organizzammo l'operazione con il soccorso aereo e quindi il Sar mosse i mezzi in sua dotazione. Una base della Guardia di finanza, che aveva a

disposizione degli elicotteri e che si trovava nelle vicinanze, non entrò in azione.

Emanai allora un'ordinanza in base alla quale tutti i centri di volo avrebbero dovuto comunicare al Sar preventivamente quali aerei si trovavano in volo. Tuttavia questo mio sogno non è stato mai realizzato. Questo mi spiega perchè la Marina non ha dato la disponibilità dell'aereo in volo; quindi il Sar non può essere ritenuto responsabile del movimento generale, non essendo a conoscenza di tutti i velivoli in volo in una certa zona.

MANGANI. Concordo pienamente perchè la Marina, che invece sapeva tutto, non ha ritenuto di poter muovere quell'aereo perchè forse non lo ha ritenuto idoneo al soccorso. Però ne ha mosso un altro.

ZAMBERLETTI. L'osservazione del Presidente è molto opportuna perchè chi vede la cosa dall'esterno, non si spiega facilmente queste cose.

Seconda domanda. Lei ha ricevuto dal Sios la disposizione di mettere su cartine tutto il traffico aereo verificato, quindi tutti i *target*, dai centri di controllo di Licola e Marsala verificando la velocità e le altre caratteristiche. Lei ha fatto questo lavoro con una serie di cartine e schede che indicavano tutto il traffico non fino alle 19 «zulu» ma oltre, perchè ci sono alcune tracce delle 19.05, 19.10, 19.15 che derivavano non tanto dal nastro ma dal fonetico-manuale di Licola e Marsala anche perchè, indipendentemente dal blocco del nastro, il fonetico-manuale ha continuato a funzionare.

Quello che mi stupisce è che non sia stato fatto uno sforzo (lei dirà che molti non erano nella zona o non erano significativi) per indicare nelle schede la identificazione di tutti i velivoli: per alcuni ci sono delle indicazioni (come DC9, 747) anche se solo sommarie relativamente al tipo di velivolo; per altre non vi è alcuna indicazione, cosa che era possibile ricostruire.

Infatti, se rispondevano solo con il *trasponder* e non erano nei piani di volo erano aerei militari (perchè se un aereo militare vola sui corridoi normali ha il dovere di presentare un piano di volo nella marcia di trasferimento come un qualsiasi aereo di linea) e quindi il controllo civile conosce l'aereo militare che viaggia nel corridoio aereo alla stregua di un aereo civile. Se è un aereo militare che viaggia fuori e che comunque non è in fase di trasferimento, allora attraverso il *trasponder* avete la risposta elettronica e non è difficile risalire al tipo o ad altro. Quel che mi stupisce è che nelle schede, anche perchè la domanda del Sios e del Sismi era quella di identificare, per alcune c'era la giustificazione della macchina civile, per altre non vi è alcuna indicazione di macchina se civile o militare, nè che macchina era. Questo buco relativo ad un certo numero di macchine non completa il quadro della identificazione del traffico nella zona.

MANGANI. Non ho più rivisto questa cartina ma immagino che, se lo dice lei, sia così.

ZAMBERLETTI. Fra l'altro, siccome fornite la quota, dovrebbero essere tutti velivoli con *trasponder*.

MANGANI. Senza dubbio, molti di questi hanno anche il codice. Può darsi che il tipo di velivolo non sia noto, conoscevano la compagnia ma non l'hanno indicata. Senza dubbio potevano arrivarci.

ZAMBERLETTI. Il quadro sarebbe stato ben più chiaro e intellegibile per tutti se insieme alla indicazione dell'ora, della rotta e della velocità ci fosse stata l'identificazione della provenienza della macchina distinta tra civile e militare e altro.

MANGANI. Concordo senza dubbio.

PRESIDENTE. Lei concorda sul fatto che l'onorevole Zamberletti si stupisca che dopo tanti anni siamo ancora alle prese con la conoscenza di cose che a mio giudizio si dovevano conoscere due giorni dopo.

MANGANI. Mi dispiace, queste cose potevano essere completate prima di darle alla Commissione.

PRESIDENTE. Facciamo fatica a trovare tutti gli elementi di conoscenza di un aereo che parte a una determinata ora, non arriva, due radar lo avvistano e non riusciamo a conoscere gli orari di questi avvenimenti dopo nove anni che abbiamo in mano i nastri, i dati delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche. In nove anni non riusciamo ancora a sapere gli orari precisi e la identificazione di queste 22-23 tracce.

MANGANI. Non posso che concordare con lei che hanno fatto male a non fornire alla Commissione dati più completi. Non ero certo io a prepararli.

PRESIDENTE. Deve capire che il nostro avvicinamento ci innervosisce perchè tutti i giorni apprendiamo brandelli di verità.

ZAMBERLETTI. Questo lavoro lo avete fatto voi.

MANGANI. Sì, ma allora.

BOSCO. Praticamente questa documentazione venuta dal Roc parte da Martina Franca.

MANGANI. Fu mandata al Sios per il Sismi.

BOSCO. Come mai l'altro documento si blocca alle ore 19?

MANGANI. Anche questo si blocca alle 19.

TOTH. No, quello di Licola continua.

MANGANI. Vorrei far presente che nel documento precedente che mi è stato mostrato ho l'impressione che sia stata fermata anche Licola alle 21 perchè poteva essere così in accordo con le tracce passate

all'altra. Penso sia stato questo il malinteso di Licola, non altro: tu parli delle 21, fai questo buco, lo facciamo anche noi.

PRESIDENTE. Parliamo per ipotesi che vanno tutte confermate.

TOTH. Praticamente il generale ha già risposto a quello che volevo domandare. Volevo però rilevare che il radar di Licola, da quanto risulta dai documenti che lei mandò sia il 29 luglio che il 14 agosto, ha continuato a registrare manualmente anche dopo le ore 19 perchè c'è una traccia con un avvistamento iniziale delle 19,04 e un avvistamento finale delle 19.13: molti minuti dopo l'incidente.

BOATO. Allora non vale più la spiegazione di poco fa.

TOTH. Non c'è corrispondenza tra Licola e Marsala.

PRESIDENTE. Ho già detto che di tutte queste differenze cercheremo di renderci conto se volete attraverso anche un gruppo ristretto di tecnici perchè dobbiamo uscire da questo *impasse*, altrimenti non capiamo più niente.

L'audizione del generale Mangani è terminata. La ringrazio del contributo che ha potuto darci.

MANGANI. Mi riprometto di fornire gli elementi di cui si è parlato.

*La seduta termina alle ore 21.05.*