

SENATO DELLA REPUBBLICA

CAMERA DEI DEPUTATI

X LEGISLATURA

ATTI PARLAMENTARI

RESOCONTI STENOGRAFICI

DELLE SEDUTE DELLA

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

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

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

VOLUME VII

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

80ª SEDUTA

GIOVEDÌ 7 MAGGIO 1991

Presidenza del presidente GUALTIERI*La seduta ha inizio alle ore 15,20.**COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE*

PRESIDENTE. Voglio preliminarmente informare la Commissione che il maggiore Del Zoppo e il colonnello Giangrande hanno restituito il testo del resoconto stenografico relativo alla loro audizione apportando solo correzioni di carattere formale.

Sono arrivati sette nastri in cui sono stati fotocopiati i documenti dei primi quattro armadi del Sismi. Tali documenti non sono quelli dichiarati segreti dal Sismi. Di tali nastri si può avere una lettura su video e, in attesa della stampa dei documenti che ci interessano, ho predisposto la formazione di un gruppo di lavoro, formato da funzionari e commissari, che in orari di volta in volta comunicati inizieranno la lettura dei documenti.

Infine, nella giornata di ieri il gruppo di lavoro costituito sul caso Ustica si è recato all'aeroporto di Ciampino per una prova di notevole importanza svoltasi alla presenza dei magistrati. Su tale circostanza, se lo riterranno opportuno, potranno informare la Commissione.

Voglio anche ricordare di aver consegnato ai membri dell'Ufficio di presidenza la bozza di relazione che avevo predisposto. Sempre in sede di Ufficio di presidenza è stata fissata la data per la discussione del documento. Però, dato che sui giornali sono stati pubblicati già alcuni elementi, ritengo opportuno fin dalla giornata di domani mettere a disposizione dei commissari il testo del documento.

BOATO. Signor Presidente, vorrei intervenire su quest'ultimo punto, anche se lei ha anticipato la mia richiesta. Vorrei segnalare che nell'Ufficio di presidenza che si è svolto ieri, si è pervenuti ad una determinazione unanime dei membri. Io sono abituato a non lamentarmi mai con i giornali perchè, se fossi giornalista (e lo sono, ma non in questo momento) farei esattamente la stessa cosa, cercherei cioè di procurarmi le informazioni per fare il mio dovere di giornalista. Invece non mi pare che abbiano fatto il loro dovere quei membri dell'Ufficio di presidenza - che io non conosco - che hanno violato l'impegno che

avevamo preso collegialmente su richiesta del Presidente. Voglio rivolgermi in particolare ai membri dell'Ufficio di presidenza che sanno di aver violato tale impegno e dire che nella prossima occasione sarebbe molto più leale non prendere alcun impegno e che, comunque, anch'io mi riterrò libero di informare i giornalisti che hanno il diritto-dovere di portare a conoscenza dell'opinione pubblica i documenti di cui hanno cognizione. Non capisco perchè qualcuno possa avere il privilegio di violare le norme e altri no, oppure non intendano esercitarlo. Questo fatto diventa particolarmente poco rispettoso nei confronti di tutti i membri della Commissione che non siano membri dell'Ufficio di presidenza e che arrivano spesso a conoscere attraverso i giornali quanto come membri di una Commissione parlamentare di inchiesta non possono conoscere fino ad una certa data, in questo caso ad esempio fino a lunedì prossimo, sopportando così l'umiliazione recata alla Commissione solo a causa del comportamento di alcuni membri dell'Ufficio di presidenza. Tutto ciò è assolutamente grave, va stigmatizzato e non scaricato sui giornalisti che, ripeto, non hanno alcuna responsabilità. La responsabilità è nostra, di alcuni di noi che si comportano in modo offensivo nei confronti di altri, di chi cioè si è attenuto all'invito e al richiamo formale fatto dal Presidente sulla base della legge e del regolamento.

PRESIDENTE. Concordo con le affermazioni del senatore Boato. Devo però anche dire di essere abbastanza soddisfatto perchè la bozza di relazione è stata distribuita ai singoli membri per una settimana e in questo periodo l'embargo ha retto.

BOATO. Però la prossima volta mi riterrò libero.

PRESIDENTE. Lei non sarà libero se prenderemo la stessa decisione.

BOATO. Mi riterrò soggettivamente libero.

PRESIDENTE. Comunque, poichè da lunedì la bozza sarebbe stata diffusa e poichè sui giornali qualcosa è già stato pubblicato, ritengo opportuno che tutti i membri vengano informati.

MACIS. Signor Presidente, tutti siamo d'accordo con le considerazioni del senatore Boato, considerazioni che dunque potevano essere risparmiate. Non vorrei però che qualcuno si sentisse in diritto di accusare altri o che ritenesse che, accusando altri, può porsi al di fuori e al di sopra di ogni sospetto. Purtroppo sono state fornite queste notizie e tutti siamo sospettabili in egual misura.

Mi dispiace e mi duole molto.

PRESIDENTE. Ne prendiamo atto.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sono d'accordo con il senatore Boato, ma non solo: trovo che quanto è successo sia più rilevante del caso ipotetico in cui l'intera Commissione è venuta a conoscenza di

determinati argomenti ed è filtrata qualche notizia sui giornali. Qui al momento attuale alcuni membri della Commissione non hanno ancora potuto prendere visione di quella relazione, mentre dei giornalisti - che non fanno parte della Commissione, anche se fanno il loro mestiere - hanno potuto farlo.

PRESIDENTE. Per ovviare a tale inconveniente ho preso la decisione di liberalizzare immediatamente i documenti.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Immediatamente significa almeno fino a domani.

PRESIDENTE. Bisogna stamparli.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Il discorso è diverso.

TOTH. Vorrei precisare al collega che la decisione che questi documenti rimanessero in possesso per cinque o sei giorni dei soli membri dell'Ufficio di presidenza è stata determinata dal fatto di vedere se era possibile arrivare ad una relazione che si basasse su una concordanza di opinioni. Poichè ieri si è constatato che ciò non sarebbe stato possibile in tempi immediati, proprio per il rispetto globale delle opinioni di ciascuno dei commissari, si è deciso di rimettere i documenti alla Commissione plenaria. Ovviamente per pochi giorni è stato conservato il segreto, a differenza di altre volte in cui questo è stato immediatamente violato, visto che abbiamo spesso riscontrato sui giornali improvvisate notizie coperte, appunto, dal segreto. Non posso fare altro che deprecare tale modo di agire.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Contesto che l'Ufficio di presidenza abbia il potere di cercare un accordo: questo è compito della Commissione. L'Ufficio di presidenza può organizzare i lavori e non altro. Non riconosco all'Ufficio di presidenza che questo compito, perchè non può decidere se sia il caso di trovare o meno l'accordo tra le varie forze politiche. Vorrei che ciò fosse chiaro e risultasse nel verbale.

SU ALCUNE ATTIVITÀ RELATIVE ALL'INCHIESTA SUL DISASTRO AEREO DI USTICA

PRESIDENTE. Prima di introdurre quanti devono essere oggi ascoltati, vorrei domandare agli onorevoli De Julio e Zamberletti se hanno comunicazioni da fare alla Commissione.

DE JULIO. Signor Presidente, vorrei riferire su due aspetti, il primo dei quali riguarda l'incontro che abbiamo avuto con il sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica per chiedere una serie di chiarimenti in merito all'organizzazione di quella forza armata. È stato redatto un verbale dettagliato dell'incontro, sul quale eviterei di entrare nel merito, anche se richiamo l'attenzione dei membri della Commissione. Ricordo soltanto che i contenuti principali concernono la catena di

comando e controllo della forza aerea, la suddivisione della forza aerea in categorie, a seconda della catena di comando a cui afferiscono, e le competenze dei due organismi che hanno attirato la nostra attenzione (il Centro operativo di pace e il Cosma).

Una volta che i membri della Commissione abbiano approfondito i contenuti di questo verbale, si potrà approfittare di una delle prossime riunioni per eventuali dibattiti; inoltre, secondo una prassi consolidata nella audizioni di tutti i capi di Stato Maggiore, quanto ascolteremo il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica potremmo formalizzare alcune domande sulla base di quanto è contenuto nel verbale.

Il secondo punto, come ricordava il Presidente, concerne la visita compiuta ieri a Ciampino, dove era in corso una sperimentazione sul radar intesa a verificare le condizioni in cui due aerei vicini possono essere o meno identificati dallo stesso radar di Ciampino. Si tratta di un esperimento molto interessante che servirà ai periti per definire, spero una volta per tutte, cosa rappresentano tutti i *plot* registrati dal radar di Ciampino. Al riguardo non credo che sia compito nostro anticipare alcune delle valutazioni informali fatte al momento attuale dai periti; seguiremo con attenzione lo sviluppo della vicenda.

PRESIDENTE. Ringrazio i colleghi De Julio e Zamberletti per il lavoro che stanno compiendo.

Prima di introdurre il primo ufficiale, vorrei avvertire i membri della Commissione che le persone che ascolteranno oggi sono state chiamate, su indicazione dei due componenti della nostra Commissione che sono incaricati di questa parte della indagine, per approfondire particolari che non sono emersi negli incontri precedenti. Lasciamo pertanto che a fare le prime domande siano i due commissari che hanno sentito l'esigenza di chiamare questi ufficiali per chiarire alcuni punti rimasti in ombra. Dopo naturalmente, come sempre, potranno intervenire i membri della Commissione.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL TENENTE COLONNELLO IN CONGEDO OLINTO CECCONELLO

(Viene introdotto il tenente colonnello in congedo Olinto Cecconello).

PRESIDENTE. Il tenente colonnello in congedo Olinto Cecconello, attualmente pilota collaudatore dell'Aermacchi di Varese, partecipò alla prima o comunque ad una ispezione del relitto del Mig libico caduto sulla Sila.

Prima di rivolgerle le domande, 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 disposi-

zioni dell'articolo 372 del codice penale che prevedono contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti la reclusione da sei mesi a tre anni.

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

La ringrazio per aver aderito alla nostra convocazione e speriamo che ciò possa dar modo di approfondire alcuni aspetti della lunga e difficile inchiesta che stiamo conducendo. Lei viene interrogato in modo particolare dagli onorevoli De Julio e Zamberletti che la Commissione ha incaricato di presiedere alla parte istruttoria relativa alla vicenda di Ustica e del Mig libico.

ZAMBERLETTI. Colonnello, quando è giunto nella zona e ha preso visione dei relitti?

CECCONELLO. Al tempo ero tenente colonnello in servizio presso il reparto sperimentale di volo e siamo stati informati all'inizio della settimana, molto presto, che un velivolo era caduto sulla Sila. Peraltro avevo appreso il fatto dai giornali durante il *week-end*, perchè mi sembra che il fatto sia accaduto di venerdì. Dal reparto sperimentale di volo, visto che noi eravamo collaudatori, c'è stato detto che sarebbe stato interessante andare a vedere questo Mig 23 per sapere se ci fosse qualcosa di rilevante dal punto di vista tecnologico, visto che al tempo era una macchina di «punta» di forze armate di paesi vicino a noi. Sono andato e in questo frangente devo essere onesto: l'altro giorno mi sono recato a vedere il mio libretto di volo perchè non mi ricordavo esattamente la data e gli orari di decollo, ma ho visto che corrispondevano a quanto mi ricordavo. Il giorno 22, credo che fosse un martedì mattina, sono partito da Pratica di Mare verso le 8,20-8,30 con un velivolo di tipo 808. Siamo atterrati a Crotona. Arrivati a Crotona, ci siamo fermati per un tempo breve (credo una ventina di minuti) in una saletta (forse il circolo ufficiali, ma non conosco l'aeroporto di Crotona) dove il generale Tascio e altre persone che erano lì presenti ci hanno indicato un po' quelli che erano stati i fatti: un Mig libico che era caduto lì, un pilota probabilmente era fuggito o meno, questo non lo so.

Per cui siamo andati con un elicottero dei carabinieri dall'aeroporto di Crotona alla zona dell'incidente e poi abbiamo proseguito a piedi per raggiungere il luogo perchè la zona era molto impervia. Ritengo che siamo arrivati sul luogo dell'incidente all'incirca verso le 10,30; abbiamo fatto prima una ricognizione con l'elicottero e abbiamo visto dall'alto il relitto che era in un posto veramente impervio; poi abbiamo fatto una marcia a piedi abbastanza lunga ed estenuante, perchè era un giorno veramente caldo e afoso, fino alla parte basse di questo monte; poi siccome il relitto si era fermato su una montagna notevolmente inclinata erano state messe anche delle funi dai primi soccorritori, con le quali ci aiutavamo per muoverci da una parte all'altra perchè c'erano dei massi e il terreno era franoso.

Da lì abbiamo cominciato ad osservare questo relitto con vario interesse. Io come pilota collaudatore ho guardato gli elementi che

ritenevo fossero rilevanti dal punto di vista tecnologico di questa macchina che vedevo per la prima volta.

ZAMBERLETTI. C'era anche un ufficiale americano?

CECCONELLO. Se ricordo bene c'era stato presentato dal signor generale Tascio un maggiore americano. Siccome ho avuto la fortuna di fare dei corsi in America sia di pilotaggio che di collaudatore parlavo con questa persona; non sono in grado di confermare se fosse un maggiore perchè vestiva abiti borghesi.

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

... *Omissis* ...

DE JULIO. Questo ufficiale americano volava sul vostro stesso elicottero?

CECCONELLO. Per quanto ricordo ritengo di sì, ma non so se l'elicottero abbia fatto più voli, di questa cosa non sono certo. Tuttavia per quanto mi ricordo ritengo di sì.

(Il commissario De Julio mostra al tenente colonnello Cecconello il libretto di volo dell'elicottero, sul quale sono registrati gli orari di decollo e di atterraggio e i nomi dei passeggeri trasportati).

CECCONELLO. L'elicottero aveva una capienza limitata per cui non ricordo se questo ufficiale americano abbia fatto il viaggio con noi, oppure un volo primo o un volo dopo.

Tuttavia mi ricordo questo signore nel luogo dell'incidente, sicuramente.

(Il tenente colonnello Cecconello consulta il libretto di volo dell'elicottero).

Nel mio volo c'erano Ferracuti, Evengelisti e Lopez che conosco, Cecconello che sono io.

Potrebbe essere questo qui.

DE JULIO. Quello è il nome del pilota.

CECCONELLO. Allora non è completo.

BOATO. Mi pare che il colonnello dica che l'elenco non è completo.

PRESIDENTE. Il colonnello ha dichiarato che non è sicuro che sia andato in quel viaggio o in un viaggio successivo.

ZAMBERLETTI. Cioè se è andato sul posto insieme a loro sullo stesso elicottero, o se è andato con un altro viaggio, oppure se ha utilizzato un elicottero dei carabinieri.

CECCONELLO. Desidero essere più chiaro perchè in queste cose è importante la chiarezza.

Mi sembra di ricordare con chiarezza che abbiamo incontrato questo maggiore americano, che però vestiva abiti borghesi, per cui sul grado non posso dire niente. Poi, sicuramente, siamo stati assieme sul luogo dell'incidente; però se lui sia venuto con noi (cioè con lo stesso volo che ho fatto io) o con un volo precedente o successivo questo non me la sento di dirlo e non me lo ricordo. Però sicuramente sul luogo dell'incidente era con me.

ZAMBERLETTI. Nell'incontro con il generale Tascio l'ipotesi corrente che si era fatta nella fase di prima valutazione era quella della fuga.

A proposito della fuga, nelle discussioni che abbiamo avuto nelle precedenti sedute con altri ufficiali dell'Aeronautica si avanza una perplessità relativa alla eventualità che un pilota che fugge non si getti a fronte di un termine di carburante, essendo cosciente. Quindi, avendo impattato con l'aereo, questa sarebbe la dimostrazione che il pilota era incosciente. Però io le domando, e domando a lei che è un pilota collaudatore, era nel reparto sperimentale ed ha conoscenza della macchina e ha visto i luoghi: se la macchina avesse superato il costone, avrebbe potuto un pilota sensato pensare di effettuare un atterraggio di emergenza oltre il costone con il quale ha impattato?

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

... *Omissis* ...

Se il pilota ha tentato di prendere una rotta per l'atterraggio di emergenza in effetti c'era una piccola piana in cui avrebbe potuto atterrare. All'ultimo momento potrebbe aver visto che non ce la faceva e avrebbe potuto decidere di lanciarsi. Il posto dove è caduto era un luogo veramente impervio, lo dico al pilota.

PRESIDENTE. Lei prima ha detto che ci sono apparecchi abilitati per gli atterraggi fuori campo e altri no.

CECCONELLO. È scritto nei manuali.

PRESIDENTE. Ma quel Mig poteva atterrare o il pilota doveva lanciarsi?

CECCONELLO. Generalmente le macchine dell'Est possono compiere atterraggi fuori campo. Sono mie conoscenze, ma chi è appassio-

nato di Aeronautica mi capisce. Tuttavia può darsi che quella specifica macchina non potesse atterrare.

ZAMBERLETTI. Questo aspetto mi interessava perchè è la prima volta che l'ipotesi del pilota che tenta l'atterraggio di fortuna appare non più fantascientifica, bensì possibile. Questo potrebbe far pensare che il pilota era ancora cosciente nel momento dell'impatto. Lei ha visto il *data recorder* della macchina?

CECCONELLO. Non so se sia il caso di passare in seduta segreta.

DE JULIO. Non credo: questi dati sono stati già riferiti in seduta pubblica.

CECCONELLO. Scusate, ma manco dall'Aeronautica da parecchio tempo.

Comunque quando arrivammo sul luogo ero molto interessato, perchè il primo Mig 23 che vedevo ed aveva parecchie scritte in inglese. Sul lato sinistro in alto del velivolo c'era scritto *crash recorder* e abbiamo riconosciuto di aver avuto fortuna. Decidemmo di smontarlo e l'operazione fu compiuta dal capitano Lopez e dal capitano Scura che si avvalsero del mio cacciavite. Abbiamo avuto qualche difficoltà per smontare un bocchettone, perchè la deriva era stretta. Ci siamo fatti aiutare in quanto la deriva era un po' alta. Poi quel *crash recorder* è stato portato con un volo del pomeriggio a Pratica di Mare e si è proceduto allo sviluppo del nastro in esso contenuto, ma non ho assistito all'operazione.

ZAMBERLETTI. Dal *data recorder* abbiamo ricavato un assetto di volo della macchina in alta quota direzionato, dal momento in cui è stato inserito il pilota automatico, verso la Sicilia orientale fra Catania e Messina. Nell'ultimo tratto di volo si è verificato l'effetto di trascinamento per cui il *data recorder* non avrebbe registrato i dati. È quindi possibile che l'aereo abbia sviluppato il suo volo secondo una quota diversa nell'ultimo periodo, perchè non essendo registrati i dati non conosciamo la quota a cui ha volato nell'ultimo quarto d'ora, nè il suo assetto.

CECCONELLO. Bisogna evidenziare un aspetto importante che forse loro già conoscono. Ogni *crash recorder* ha una sua autonomia: c'è all'interno una volgare pellicola che ha una sua durata. Questi strumenti sono calcolati per la durata media della missione prevista. Se un velivolo prosegue fino all'esaurimento del carburante, che naturalmente è un volo non previsto, cade ed in questo caso la pellicola termina prima della fine del volo. Questo può accadere.

Per quanto riguarda l'osservazione dell'onorevole Zamberletti circa la possibilità di variare la traiettoria di volo, vorrei sottolineare due ipotesi: o il pilota era cosciente e portava la macchina oppure non lo era e quindi non la portava. Se è valido il primo caso ed un pilota conduce la macchina verso un luogo non conosciuto, perchè in effetti non conosceva bene il paese, deve nella maniera più assoluta tenere la

velocità e la quota, perchè altrimenti diminuirebbe l'autonomia del velivolo. Del resto se il pilota era cosciente già sapeva che la sua autonomia era a un punto critico, perchè esiste una spia di segnalazione che indica quando il livello di carburante è basso. Se invece il pilota non era cosciente, al momento dell'inserimento del pilota automatico l'aereo era ad una *x* ed ha proseguito verso quella rotta fino al termine del carburante. Se la macchina si mette in posizione *trim*, essa ha una stabilità di circa un minuto e dieci secondi e poi va giù.

ZAMBERLETTI. La normale autonomia di volo di un Mig come quello esaminato consentiva di andare dalla Libia fino alle coste calabresi senza bisogno di serbatoi supplementari?

CECCONELLO. Sì. Sarei un bugiardo se non ammettessi che in questi giorni ho verificato le istanze tra Bengasi e il punto in cui l'aereo è caduto. Del resto sono stato convocato domenica scorsa ed ho pensato di controllare anche per passione personale. 550 miglia sono la distanza che può essere coperta da una macchina con parametri di crociera. Se invece la distanza è coperta con parametri «a tutta canna» - come si dice in gergo - la situazione può diventare critica. Il consumo di una macchina a regime di potenza normale, come ad esempio l'F 104, può essere pari al valore 10, mentre al massimo della potenza può essere pari al valore 50. Questi sono i termini proporzionali per indicare quanto si riduce l'autonomia. Con lo stesso aereo si può volare per 80 minuti o per 13 minuti.

ZAMBERLETTI. Lei è un esperto del settore, anche perchè ha fatto parte del centro sperimentale e ha una conoscenza profonda e pratica. Siamo di fronte a due ipotesi. La prima è quella del pilota colto da malore tra bengasi e il punto in cui è caduto, per cui si sono evolute dovute al suo malore e quindi l'inserimento del pilota automatico, come ultimo atto di coscienza, che segue una direzione casualmente scelta in modo perfetto. Infatti, in realtà la direzione di Catania coincideva anche con l'autonomia normale di volo. Se avesse scelto un'altra direzione avrebbe terminato il carburante mentre era sul mare.

E questa è una delle ipotesi. Passiamo all'ipotesi del malore. L'aereo improvvisamente finisce il carburante e da questo momento il pilota non esercita alcuna azione sui comandi perchè è incosciente. Una macchina che arriva ad alta quota - come risulta dalla parte registrata dal *data recorder* - e che improvvisamente subisce l'esaurimento del carburante può proseguire la sua discesa in automatico con un impatto a bassa velocità contro un costone oppure questa può essere considerata un'ipotesi eccezionale? Dico eccezionale, presupponendo che nulla è impossibile.

CECCONELLO. Sulla base della mia esperienza di pilota collaudatore, posso dire che se una macchina vola in crociera con autopilota inserito e on il pilota svenuto, quindi non più in grado di partecipare attivamente, al momento dell'esaurimento del carburante essa continua sull'andamento di volo precedente fino a quando non si esauriscono l'energia elettrica e quella idraulica. Infatti, poichè l'autopilota è

alimentato da vari generatori a corrente alternata, con l'esaurimento di questa esso si disinserisce. Nel momento in cui l'autopilota è disinserito la macchina si stabilizza a velocità di *trim*, al livello in cui l'autopilota l'aveva posto.

Posso dire però che si tratta di un'eventualità piuttosto difficile da realizzarsi, secondo me. Ho visto la macchina non impattata in verticale, molto mal ridotta nella parte anteriore ed in buone condizioni nella parte posteriore: era un incidente estremamente interessante per il compito che ero chiamato a svolgere in quel momento. Si potrebbe essere verificato un fenomeno di natura medica, vale a dire che il pilota potrebbe essere stato colpito dagli effetti della anossia, vale a dire della mancanza di una percentuale di ossigeno in funzione della quota, a causa della rarefazione dell'aria. Esiste una tabella in materia, che purtroppo non ho qui con me, in base alla quale si può stabilire, in funzione delle varie quote, il tempo in minuti o in secondi che il pilota può sopravvivere. Non sono del tutto certo dei miei ricordi, ma mi sembra che attorno ai 18 mila piedi si può sopravvivere per 20-30 minuti, se non ci si agita molto; intorno ai 40 mila piedi, dopo 20-30 secondi si sviene e si ha la paralisi delle estremità. In altre parole, il pilota è ancora cosciente si rende conto di cosa non va, ma non è capace di muovere le braccia per agire sui comandi. Il corpo per sopravvivere in quelle condizioni difficili paralizza le estremità per mantenere il flusso di sangue al cervello. Se quel pilota avesse subito gli effetti dell'anossia per un tempo lungo e la macchina avesse continuato a scendere con raggio non troppo elevato, potrebbe essere avvenuto il fenomeno opposto, per cui egli sarebbe rinvenuto all'ultimo momento e avrebbe potuto tentare delle operazioni. Non so dire cosa si sia verificato.

ZAMBERLETTI. Siamo nel campo delle ipotesi molto improbabili, quindi, parlando di una possibile ripresa di coscienza da parte del pilota e quindi della sua attività.

CECCONELLO. Sì. Bisogna anche considerare la stabilità della spirale: se una macchina è dritta e viene disturbata in rollio lateralmente si stabilizza con una spirale positiva; in casi diversi le conseguenze sono altre, ma in ogni caso è difficile che il pilota possa intervenire.

ZAMBERLETTI. Senza intervento dell'autopilota un impatto di questo tipo fa parte dell'ordine delle improbabilità molto elevato?

CECCONELLO. Come pilota collaudatore, ritengo che un fenomeno del genere sia molto improbabile.

ZAMBERLETTI. Quindi secondo lei era cosciente, perchè quanto è avvenuto si giustifica molto meglio ipotizzando che il pilota abbia manovrato nella fase finale dell'operazione.

CECCONELLO. Secondo me sì.

ZAMBERLETTI. Passiamo ad un'altra questione. Il pilota aveva con sè una cartina redatta manualmente, contenente alcuni punti di riferimento. Non aveva una carta nautica normale. Le pare normale questo?

CECCONELLO. No. Qualsiasi pilota sa di dover andare in volo con parecchie carte, perchè ci sono frequenze, torri di controllo, prue diverse e non si deve interferire ed è molto difficile ricordarsele tutte a memoria. Inoltre bisognerebbe ricordare a memoria le quote e le tabelle di diversione: se io debbo andare in aereo da qui a Milano ed al momento di arrivare a Linate trovo la nebbia per cui debbo atterrare a Genova o a Torino, devo avere le tabelle di diversione che indicano il tragitto da Linate all'altro aeroporto con l'indicazione dell'altitudine da tenere ed il consumo di carburante da mantenere.

PRESIDENTE. Questo in condizioni normali, ma si presume che quell'aereo libico fosse impegnato in una esercitazione in alcune zone della Libia, con l'obbligo di non uscire da un determinato circuito. Anche in quel caso avrebbe dovuto avere carte così complesse? Noi partiamo sempre dalla versione ufficiale di una esercitazione all'interno di un triangolo; quel velivolo volava in coppia con altri due quando improvvisamente uscì e si immise in un'altra rotta. Ripeto: anche per una esercitazione avrebbe dovuto avere con sè carte così complesse?

CECCONELLO. Un pilota deve avere come minimo il *check list* ed un minimo di carta della zona con le frequenze, compresa quella di una pista alternativa, a meno che l'addestramento dei piloti libici, allora effettuato da piloti russi, non prevedesse una memorizzazione completa dei dati. Ma non credo fosse così.

ZAMBERLETTI. In quel caso non c'erano altre carte. Quello era l'unico strumento a disposizione del pilota.

CECCONELLO. Ripeto: l'abitacolo era ridotto piuttosto male, mentre il velivolo era in condizioni abbastanza buone nella parte posteriore, tant'è vero che si poteva ancora far girare il motore. Da questo si può stabilire che l'impatto era avvenuto a bassa velocità, perchè altrimenti le palette avrebbero intaccato il *casing* esterno. Personalmente ritengo che il pilota qualcosa abbia dovuto avere. La frequenza della macchina era scritta di fianco.

ZAMBERLETTI. Lei ha visto questa carta?

CECCONELLO. Aveva una cartina con le frequenze: era delle dimensioni di un biglietto da visita.

ZAMBERLETTI. Nell'ipotesi del pilota che fugge, si può presumere che egli avesse costruito alcuni dati su una carta del genere come punto di riferimento per la sua azione?

CECCONELLO. Non sono mai fuggito e quindi non so risponderle, nè vorrei fare affermazioni imprecise. Posso dire che come minimo egli

doveva conoscere quei dati che noi in gergo chiamiamo «prua e tempo».

ZAMBERLETTI. L'ipotesi che stiamo facendo è quella che può giustificare questa carta, anche se nessuno ha certezza di niente. Lei ha potuto esaminare quanto era scritto su quella carta?

CECCONELLO. Per quanto ricordo, parlammo di questo argomento con Argiolas e discutevamo di un fatto che può sembrare ridicolo: lui diceva che la prua al momento dell'impatto era a 3.3.0 o 3.0.0 gradi e la mia valutazione differiva di un grado. Non so se questa valutazione era scritta lì o era presa come direttrice della macchina al punto di impatto. Comunque è sempre assurdo fare valutazioni simili per un incidente.

ZAMBERLETTI. Non possiamo far esaminare questo documento da esperti perchè non lo abbiamo più. Era l'unico documento che poteva consentirci di capire che cosa il pilota aveva portato con sé in volo.

Ipotizziamo la fuga del pilota il quale ha in mano alcuni elementi e sensatamente sceglie la prua che gli consente di dirigersi verso Catania-Sigonella. Un pilota che fugge deve mantenersi ad alta quota e a velocità costante per ridurre il consumo di carburante, però è ammissibile che, avvicinandosi all'obiettivo, cerchi di scendere di quota perchè la difesa radar può essere per lui pericolosa. È plausibile questa ipotesi?

CECCONELLO. Sicuramente sì. In quota si consuma la metà ed è molto facile essere avvistati dai radar; a bassa quota, invece, si consuma molto di più e si è difficilmente visibili.

ZAMBERLETTI. Quando un pilota in fuga si avvicina ai radar in grado di avvistarlo, ha facilità di comunicare la sua fuga al punto di arrivo? Oppure un pilota in fuga preferisce presentarsi improvvisamente all'aeroporto scelto per l'atterraggio?

CECCONELLO. Non vorrei scandalizzare nessuno, però vorrei dire che ogni forza armata di ciascun paese fornisce delle informazioni e delle notizie ai propri piloti sui paesi vicini.

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

... *Omissis* ...

ZAMBERLETTI. È facile per un pilota che fugge annunciare il suo arrivo nel momento in cui entra in contatto con il sistema di difesa aerea di un altro paese al fine di evitare l'abbattimento?

CECCONELLO. Per entrare in contatto bisogna conoscere la frequenza specifica o entrare nel canale di guardia. Ciò potrebbe essere abbastanza fattibile a patto di conoscere la lingua.

ZAMBERLETTI. Quindi, ipotizzando una fuga è probabile che il pilota abbia scelto di volare ad alta quota quando era lontano dai radar per limitare i consumi e di volare a bassa quota nella fase finale, cosa che potrebbe anche spiegare il mancato avvistamento dell'aereo da parte delle postazioni radar della difesa dello spazio aereo italiano. Un pilota che fugge e che ha come obiettivo la Sicilia orientale, per raggiungere la quale non ha problemi di carburante, volando a vista può, per un errore tecnico, ritrovarsi improvvisamente sulla Calabria?

CECCONELLO. Guardando una carta geografica si può notare come il pilota abbia tenuto sempre una rotta su mare, tranne che nella parte terminale del volo. Sul mare non ci si può orientare perchè l'acqua è uguale dappertutto. Si vola avendo come parametri la prua e il tempo. Il pilota era giovane e se nell'orientare la prua si commette un errore anche minimo, magari di un solo grado, alla lunga distanza ciò può portare molto fuori dalla rotta voluta. Un errore è estremamente facile da commettere anche se il volo viene pianificato bene.

ZAMBERLETTI. Quindi il pilota può aver pianificato la fuga con un ragionato ed intelligente punto di arrivo, può aver volato ad alta quota per ridurre il consumo di carburante ed essere sceso a bassa quota in prossimità della costa italiana per non essere individuato; inoltre può aver sbagliato la rotta, cosa molto facile quando si vola sul mare, ed essersi quindi trovato sulla Calabria al momento in cui è terminato il carburante anzichè sulla Sicilia orientale.

CECCONELLO. È molto facile che ciò sia avvenuto.

ZAMBERLETTI. Il pilota indossava degli stivaletti. Erano di tipo particolare?

CECCONELLO. Desidero precisare che non ho visto nè il corpo del pilota nè il sedile eiettabile nè il tettuccio.

ZAMBERLETTI. A proposito del sedile eiettabile che è stato trovato fuori dall'aereo, è possibile che esso venga espulso indipendentemente dalla volontà del pilota?

CECCONELLO. Sì, nel caso che qualche corpo estraneo vada ad introdursi nel meccanismo di sparo attivandolo. Tuttavia la letteratura in materia ci dice che, in casi come quello dell'incidente di cui stiamo parlando, è facile verificare se il meccanismo di sparo è stato toccato a seguito dell'urto. In una simile ipotesi, infatti, il corpo del pilota deve risultare abbastanza mutilato. I meccanismi di sparo sono in mezzo alle gambe del pilota o di fianco al sedile. Perchè ci sia lo sparo, quindi, la rottura della parte anteriore dell'abitacolo deve arrivare fino ai sedili.

Ricordo che il generale Tascio, che immagino abbia visto il corpo del pilota, mi disse che gli scarponcini che indossavo in quel periodo erano molto simili, se non uguali, a quelli che indossava quel pilota. Ero da poco tornato dagli Stati Uniti dove avevo frequentato il corso per collaudatori alla base di Edwards e, forse per un vezzo, continuavo

ad indossare gli scarponcini che mi erano stati assegnati in dotazione presso quella base.

ZAMBERLETTI. Il pilota dell'aereo libico poteva quindi aver avuto lo stesso tipo di addestramento?

CECCONELLO. Come collaudatore sicuramente no. Noi piloti collaudatori abbiamo un elenco di tutti i colleghi nel mondo e mi risulta che non vi sia alcun pilota libico.

DE JULIO. Quel pilota potrebbe non essere stato libico.

CECCONELLO. Questo non lo so.

ZAMBERLETTI. Effettivamente quel pilota poteva non essere libico ed aver ricevuto quel tipo di addestramento cui lei ha fatto riferimento; avrebbe quindi potuto continuare ad indossare quei particolari scarponcini.

Lei ha esaminato i rottami dell'aereo? A suo parere, considerando la sua esperienza quale membro del centro sperimentale, quei rottami potevano trovarsi lì da molto tempo, diciamo anche da un mese?

CECCONELLO. Secondo me no, almeno alla luce delle condizioni delle lamiere. La superficie esterna dell'aereo è fatta di lamiera e quella dell'aereo specifico non era ancora corrosa ed anzi era molto lucida nei punti dove era avvenuta la rottura.

Poi l'aereo aveva anche dei trafiletti di olio idraulico, non di carburante che era finito. Tanto è che l'ufficiale americano ha fatto dei prelievi di olio idraulico per portarli via. Io dicevo di farlo anche noi perchè sapevo che l'olio idraulico utilizzato da tutti i Paesi dell'Est è molto buono perchè, anche con escursioni termiche molto forti, conserva inalterate le proprie caratteristiche.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ad altri Commissari, vorrei riallacciarmi a questa ultima domanda. Lei si è recato sul posto, più che come pilota (nelle cui vesti ci ha fornito una collaborazione ottima), come esperto per esaminare dal punto di vista tecnico il velivolo e la sua tecnologia. Ha detto di aver trovato sul posto questo ufficiale americano che era praticamente esperto delle stesse cose. Allora, lei ha esaminato la tecnologia del velivolo.

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

... Omissis ...

CICCIOMESSERE. Lei, successivamente al sopralluogo, ha discusso con le altre persone, militari o meno, delle ipotesi di impatto del velivolo? Non faccio una domanda polemica, ma il fatto è che lei oggi ci ha fornito delle valutazioni assolutamente contrastanti con quelle che

ci hanno fornito gli organi preposti all'analisi dell'incidente. Ad esempio, sulla questione del lancio del seggiolino, le persone che abbiamo sentito ci hanno detto con assoluta certezza che il seggiolino è stato eiettato a causa dell'impatto, dimostrandone le motivazioni. Allo stesso modo, circa l'analisi del *flight recorder*, ci hanno detto che essa assolutamente dimostra che il pilota era privo di sensi. Analogamente ci hanno detto con assoluta certezza che quel tipo di velivolo non poteva effettuare un atterraggio di fortuna, e che in caso di malore del pilota esso poteva planare regolarmente. Lei invece, su tutti questi punti, ci ha fornito una versione completamente diversa. Senza alcuna polemica, vorrei allora sapere se lei ne ha discusso con qualcuno, se ha rappresentato ai suoi colleghi queste sue diverse analisi della dinamica dell'incidente. Poco fa ha detto di essere stato più volte interpellato su tali questioni. E allora, dopo aver visto il velivolo, lei se ne è andato oppure ha in qualche modo partecipato all'analisi della dinamica dell'incidente?

CECCONELLO. Quando ci siamo recati sul posto per l'incidente e poi siamo tornati a casa, si parlava unicamente del fatto che questo pilota era fuggito dalla Libia. Questo è quanto ricordo. Ne parlavo (come ho già detto non c'era nulla di scritto nè da parte mia nè da parte dei miei colleghi) perchè il capitano Scura era con noi; ci incontravamo tutte le mattine e quindi egli continuamente ci chiedeva se noi ricordavamo qualche particolare.

Per il resto, in particolare per il seggiolino e il suo lancio, forse prima sono stato poco chiaro. Come pilota collaudatore ritengo che un sedile eiettabile possa essere accidentalmente espulso - ed abbiamo dei casi in cui è successo - perchè il meccanismo di sparo del sedile viene a contatto con un corpo estraneo per cui si innesca e spara. Questo l'ho detto e lo confermo. Vi è però un elemento in più che ho già detto prima e che ripeto per chiarezza. Visto l'angolo d'impatto di quella macchina, e siccome tutto l'abitacolo inferiore era distrutto fino al pilota, come pilota ritengo difficile presumere che sia avvenuto...

CICCIOMESSERE. Mi scusi se la interrompo, ma ci è stato detto che l'impatto dell'aereo non è stato frontale ma di striscio, nel senso che l'aereo ha impattato con un certo tipo di angolo, il che ha consentito al velivolo di presentarsi in certe condizioni.

Personalmente, come tutti noi, ho visto il tettuccio dell'aereo a Pratica di Mare, e questo era assolutamente integro.

CECCONELLO. Quello che dice lei è giusto perchè in velivoli di quella classe (il Mig 23, ma anche il Mig 29 più recente), a differenza dei velivoli europei, il lancio avviene con l'espulsione del tettuccio ad eiezione del sedile con il pilota. Invece, nei velivoli europei (come ad esempio nel G 91), il pilota passa attraverso il tettuccio, per risparmiare tempo alla sequenza di lancio, in modo che il pilota abbia un margine in più. Infatti negli USA ed in Europa abbiamo, come parametro di eiettabilità, sedili 0.0 mentre loro hanno sedili 0.100-0.150 in funzione della dimensione del tettuccio. Pertanto, io personalmente non ho visto il tettuccio, ma può essere benissimo che sia stato trovato intero.

CICCIOMESSERE. Le chiedo se ha discusso con qualcuno delle sue tesi diverse da quelle che ci sono state finora rappresentate.

CECCONELLO. Ricordo che sono passati undici anni. Comunque, allora parlavamo della possibilità che questo pilota fosse fuggito e che si fosse lanciato. Però, non so se nel prosieguo delle indagini e nella relazione della Commissione presieduta dal colonnello Ferracuti sia stato scoperto qualcos'altro. Nelle prime due settimane parlavamo di fuga.

CICCIOMESSERE. È rimasto stupito del fatto che il *flight recorder* era basato su una pellicola fotografica?

CECCONELLO. Per l'epoca era una cosa normale.

CICCIOMESSERE. All'epoca gli aerei italiani usavano il sistema di registrazione magnetica.

CECCONELLO. Bisogna fare una distinzione tra voli di prova e voli normali. Nel primo caso vi può essere una registrazione magnetica e tutti gli altri tipi di registrazione. Per quanto riguarda l'apparato a bordo dell'aereo, consente la registrazione di una parte o di tutto il volo ed era un apparato abbastanza buono per il periodo.

CICCIOMESSERE. Non le risulta che a Pratica di Mare ebbero difficoltà per analizzare i dati del *flight recorder* e che vi riuscirono solo in quanto il sistema veniva ancora utilizzato dalla Fiat?

CECCONELLO. È vero, vi furono difficoltà per decifrare i parametri riferiti ad ogni traccia. Il *flight recorder* registra linee che procedono parallelamente, ad ognuna delle quali corrisponde un parametro (quota, velocità e così via). Per poter decifrare il tracciato occorre una tabella di calibrazione e se il costruttore non fornisce tale tabella, la decifrazione fa diventare matti. Per questo motivo si procedeva per tentativi, si cercava di trovare dei punti certi dai quali procedere per determinare una scala e proseguire di conseguenza.

CICCIOMESSERE. Quindi lei discusse a Pratica di Mare circa questi aspetti?

CECCONELLO. Sì con il capitano Scura e con il capitano Lopez, con i quali ho cercato di interpretare il tracciato.

PRESIDENTE. Ho una certa difficoltà a capire come è stata utilizzata la sua esperienza e quella degli altri specialisti. Avrete pur dovuto riferire le vostre analisi a qualcuno della commissione di inchiesta, ma non risultate essere stati interrogati.

CECCONELLO. Tutti i dati li raccoglieva il capitano Scura che a me risultava far parte della commissione di inchiesta prevista dallo Stato Maggiore, conclusa con la relazione prevista da OP2 e OP3 e presieduta

dal colonnello Ferracuti. Io non ho visto questa relazione ma tutto ciò deve risultare.

PRESIDENTE. Nell'inchiesta lei era un inviato per la parte tecnologica, altri esperti per altri motivi, ma non comprendo dove sia stata riversata la vostra esperienza di quel giorno; non ci risulta nulla della vostra discussione.

ZAMBERLETTI. Da qualche parte vi è una relazione della vostra visita?

CECCONELLO. Ritengo nella relazione del colonnello Ferracuti e attraverso le indicazioni del capitano Scura al quale noi riferivamo.

CICCIOMESSERE. Vorrei ritornare sulla prima questione. Come valuta l'assoluta discrepanza tra le valutazioni che lei ha fatto sul momento dell'incidente e che ha continuato a sostenere nel corso dei colloqui con le certezze che ci sono state rappresentate dai responsabili dell'inchiesta i quali ci hanno detto esattamente il contrario?

CECCONELLO. Onestamente non ho visto le relazioni ufficiali, non le conosco, ho detto ciò che mi ricordo per aver allora visto il relitto.

CICCIOMESSERE. Io le ho elencato i quattro punti fondamentali: il lancio del seggiolino, la questione del *flight recorder*, le modalità di impatto, la possibilità di volo planante. Ebbene, ci troviamo esattamente di fronte al contrario di quanto ci è stato detto.

ZAMBERLETTI. Non possiamo far carico ad un teste di non essere d'accordo con altri. Noi dobbiamo registrare quello che il teste ci dice e poi esaminare i risultati.

CICCIOMESSERE. Poichè ha partecipato all'inchiesta non capisco perchè le valutazioni del teste chiamato per la sua esperienza non siano entrate in nessun ambito di discussione e non siano state tenute in conto.

CECCONELLO. Cercherò di essere il più chiaro possibile. Bisogna tener conto della dipendenza: il reparto sperimentale di volo dipendeva dal quarto reparto ricerca dell'Aeronautica sulla responsabilità e lo sviluppo; la sicurezza del volo dipendeva dal terzo reparto che ha mansioni operative; l'informazione dipendeva dal secondo reparto che ha compiti diversi. Il quarto reparto, interpellato dal terzo reparto, avrà riferito che la macchina in questione - mi si passi l'espressione - era tecnologicamente molto arretrata. Io stesso mi sono chiesto quale utilità vi potesse essere nell'esaminare un velivolo del genere. Era costruito malissimo, aveva ad esempio delle borchie esterne che creavano un attrito mostruoso. Mi ricordo in particolare che facemmo dei paragoni tra la geometria variabile di quella macchina e quella del Tornado.

PRESIDENTE. Quindi secondo il suo parere non vi era nulla da trattenere di quell'aereo in quanto nulla poteva essere utile.

LIPARI. Quando accade un incidente di questo tipo, dal punto di vista militare a chi compete il controllo e il potere di sequestro sugli oggetti e quindi sul velivolo? Nella specie l'incidente era accaduto di venerdì ma lei si è recato sul posto il martedì successivo, quattro giorni dopo l'incidente. In quella data nel potere di controllo di chi stava il velivolo e gli oggetti? Come avrebbe dovuto essere di regola?

Al verificarsi di un incidente, che è un evento piuttosto frequente in Aeronautica si mette in moto la procedura prevista dallo Stato Maggiore, terzo reparto, sicurezza del volo che è scritta in maniera dettagliata nella famosa - se ricordo bene - o P2 o P3. Lì è scritto tutto quanto.

LIPARI. È lì dentro che cosa c'è scritto?

CECCONELLO. Tutto quello che bisogna fare: allertare i carabinieri, fare determinate cose, fare una relazione scritta e strutturata in un certo modo, formare una commissione d'inchiesta con un presidente di grado pari o superiore a quello del pilota, formata da un altro capitano pilota...

PRESIDENTE. Quindi al quarto giorno la commissione d'inchiesta avrebbe dovuto prendere il controllo della situazione.

LIPARI. Quindi doveva esserci già un soggetto - che non sappiamo chi fosse - che aveva questo potere di controllo. Volevo chiederle allora, chiunque fosse questo soggetto (la commissione o lo Stato Maggiore), come è potuto accadere che un gruppo di persone sia pure tecnicamente qualificate, del quale faceva parte lei, sia andato sul posto, abbia potuto svitare il *crash recorder* e se lo sia potuto portar via?

CECCONELLO. Lo sapeva il colonnello Ferracuti che era lì e che era stato già nominato presidente della commissione subito dopo l'incidente, non so se sabato o domenica.

LIPARI. Che lo sapesse è un fatto secondario, colonnello. Il problema è che, se c'è un'istituzione (chiamiamola come vogliamo, usiamo una parola della quale oggi abusiamo molto) che ha un potere di controllo, è evidentemente un organo di quella istituzione che deve provvedere al prelievo e al controllo. Lei, invece, si era recato sul posto sollecitato da un diverso organo semplicemente per esaminare la tecnologia dell'aereo, senza alcuna effettiva responsabilità. Mi dica che cosa sarebbe successo se, essendo in ipotesi questo soggetto una persona diversa da lei, dopo aver svitato il pezzo, lo avesse perso in un qualche gabinetto di aeroporto o in un qualsiasi altro posto. Chi ne aveva la responsabilità? Siamo una Commissione che deve accertare la funzionalità e il modo di funzionare dell'amministrazione e continuiamo a scoprire che l'amministrazione funziona in maniera diversa.

ZAMBERLETTI. La responsabilità era del colonnello che aveva il coordinamento.

LIPARI. No, perchè la decisione di svitare il *crash recorder* non l'ha presa il colonnello, l'hanno presa loro.

CECCONELLO. Un momento, forse mi sono spiegato male. Arrivati sul luogo dell'incidente, abbiamo trovato il colonnello Ferracuti. Siamo andati con il generale Tascio da Crotone al luogo dell'incidente e lì c'era il colonnello Ferracuti che era stato nominato presidente della commissione perchè era vice comandante di Gioia del Colle. Allora, una volta smontato il *crash recorder*, devo pure dire che nel volo di ritorno verso Pratica di Mare con noi è venuto il colonnello Ferracuti.

LIPARI. Allora ci sarebbe dovuto essere quanto meno un verbale di consegna, una presa in carica dell'oggetto.

CECCONELLO. Non so.

LIPARI. Se questo non c'è e non risulta in alcun modo, sappiamo che comunque quello che è successo non è chiaro.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al senatore Boato, vorrei sapere se anche noi abbiamo qualcuno che, come quel maggiore americano, sia dotato di una di quelle borse con quelle fialette.

CECCONELLO. Ritengo di no.

BOATO. Anche lei ha detto di aver notato delle scritte in inglese.

CECCONELLO. Sì.

BOATO. Che interpretazione dà? Le ha notate solo in inglese?

CECCONELLO. C'erano anche scritte in russo, ma la maggior parte era in inglese. Penso che ciò intendesse facilitare i piloti libici che volavano su quegli aerei perchè l'inglese è noto a tutti quanti. Inoltre probabilmente in passato i piloti libici sono stati addestrati in nazioni occidentali e quindi l'inglese risultava più familiare. È risultato che era la prima volta che si vedeva una macchina come ha detto il maggiore americano con la maggior parte delle scritte in inglese.

BOATO. Vorrei soffermarmi sull'interesse del maggiore americano e suo circa le caratteristiche tecniche di cui parlava poco fa il Presidente e che lei mi sembra abbia ritenuto irrilevanti. Lei ha scambiato opinioni con l'ufficiale americano e con il generale Tascio, che immagino fossero i più interessati da questo punto di vista?

CECCONELLO. Non ho parlato più di tanto con il maggiore americano, anche se c'era una curiosità al riguardo. Ne parlavo con il generale Tascio perchè cercavamo di stabilire come era caduta la

macchina, come era arrivata lì. Dalla ricognizione effettuata dall'elicottero abbiamo visto che la prua d'impatto era quella, non mi ricordo se era 300 o 330 (sono passati 10 anni). Abbiamo smontato i filtri del carburante alla presenza del colonnello Ferracuti e di altre persone e abbiamo visto che non c'era carburante. Abbiamo constatato che la macchina aveva un comando delle ali ridicolo e mi è rimasto impresso un particolare: la manetta motore, per quel che mi ricordo, aveva numerosi fermi, il che denuncia un motore molto delicato. Infatti se non posso muovere la manetta liberamente e ci sono numerosi fermi, ciò vuol dire che il motore è molto delicato e devo stabilizzare i vari regimi. Questo non accade per gli aerei europei.

BOATO. Una specie di marcia?

CECCONELLO. Esatto, come le macchine di una volta in cui bisogna passare tra i vari settori e stabilizzarsi per andare avanti.

BOATO. Già il collega Cicciomessere le ha rivolto una domanda sulla possibilità di eiezione. Lei che idea si è fatto esattamente al riguardo?

CECCONELLO. Non conosco quello che ufficialmente è stato detto e non mi interessa, però in base ad una mia personale opinione, avendo visto quel relitto in quel posto, se il pilota è rimasto dentro fino ad avere l'eiezione dovuta all'impatto (quella cioè di un corpo che attiva il meccanismo di espulsione), si dovrebbe riscontrare nel verbale dei medici, la salma doveva essere in pessime condizioni.

ZAMBERLETTI. Spappolato.

CECCONELLO. Se così non è, ritengo che il pilota sia rinvenuto all'ultimo momento e si sia lanciato.

CICCIOMESSERE. Cosa vuol dire «all'ultimo momento»? A quale distanza?

CECCONELLO. All'inizio parlavo di anossia. L'anossia è un fenomeno che si manifesta con salita, paralisi delle estremità e contemporanea coscienza del pilota.

CICCIOMESSERE. Quanti secondi prima dell'impatto si dovrebbe azionare il meccanismo perchè il corpo non subisca quelle lacerazioni? Il seggiolino è stato trovato ad un centinaio di metri.

LIPARI. Molto meno.

CECCONELLO. Il tempo tecnico di tirare, ritengo 0,5 secondi. Forse sono numeri che a voi dicono poco, ma ad un pilota dicono molto. Ritengo nell'ordine di mezzo secondo.

CICCIOMESSERE. Mezzo secondo prima dell'impatto?

CECCONELLO. Sì.

ZAMBERLETTI. Per i seggiolini europei si aziona il meccanismo quando il velivolo è quasi fermo.

CECCONELLO. Basta pochissimo.

PRESIDENTE. Da tutte le esperienze dei caccia italiani - e purtroppo ne sono caduti tanti negli ultimi anni - ci hanno detto che i corpi di coloro che non sono riusciti a lanciarsi, quelli cioè che sono rimasti imprigionati nella cabina, non sono neanche riconoscibili.

CECCONELLO. Ho perso molti cari amici così.

PRESIDENTE. Pertanto se il pilota era dentro non poteva avere solo la mascella e un piede rotto. Se era in quelle condizioni, o si è lanciato o vi è stato messo.

LIPARI. Mi pare ovvio.

BOATO. Signor Presidente, collegandomi a quanto lei dice giustamente, in una testimonianza che adesso non specifico è stato detto: «Abbiamo verificato il sistema di espulsione e abbiamo accertato che una delle cartucce era stata esplosa. Ciò però fu dovuto all'impatto con il terreno giacché la maniglia non risultava azionata e nemmeno il sistema manuale di espulsione del tettuccio risultava messo in funzione».

CECCONELLO. Difatti ho detto prima che non ho visto nè il sedile nè il tettuccio. Ho detto soltanto quello che secondo me, come pilota, può essere successo avendo visto il relitto in quel posto. Cioè, ammesso che si sia sentito male e sia svenuto, ha impattato, oppure è rinvenuto all'ultimo momento oppure è stato sempre bene.

BOATO. Allora si aprono le due ipotesi di cui parlava poco fa il Presidente.

ZAMBERLETTI. Si apre però l'ipotesi della fuga e quindi l'ipotesi che il pilota cosciente, tenta di superare l'ostacolo e che all'ultimo momento manovra comunque per evitare l'impatto e lanciarsi.

BOATO. Ma non c'è l'eiezione e, quindi, o il corpo è sfasciato nei termini terribili che evocava poco fa il Presidente...

ZAMBERLETTI. Ma neanche noi abbiamo visto la maniglia.

BERTOLDI. Qual è la velocità dell'impatto?

CECCONELLO. Apparentemente era molto bassa e vorrei dire un'altra cosa che mi chiedeva poco fa il Presidente: quando ho detto un tempo di 0,5 secondi significa che ci si può lanciare 40 metri prima del

punto di impatto, per cui il corpo è sicuramente a 10 metri. Infatti quando il pilota si lancia va verso il velivolo e poi cade dietro.

Ricordo che il nostro grande problema che abbiamo un tempo di 0,0 è quello di ricadere nelle fiamme: difatti molti piloti sono morti perchè sono caduti nelle fiamme. Poco tempo fa un pilota si è lanciato è caduto nelle fiamme e ha bruciato il paracadute. Il tempo 0,0 crea il vantaggio ma anche lo svantaggio.

Io non ho visto il corpo, ma se è stato trovato a 20 metri di distanza, è perfetto: cioè stava per arrivare all'impatto e si è lanciato.

PRESIDENTE. Il corpo è stato trovato prima e il seggiolino è stato trovato spostato di qualche metro; ma il corpo era vicinissimo all'aereo, credo addirittura con una gamba poggiata all'aereo.

BOATO. Resta però un grosso interrogativo.

Vorrei tornare alla questione di cui parlavo prima, cioè dell'interesse nostro e degli americani per il velivolo. Viene detto in una testimonianza (poi vi dirò di chi è): «Aggiungo che l'aereo fu trovato di grande interesse dagli americani, in particolare per un dispositivo meccanico di frizione diverso da quello che avevano riscontrato in altri modelli e che rappresentava un salto di qualità che poteva denotare la scoperta di tecnologia fino a quel momento in possesso solo degli americani.

Analogo interesse destò l'olio del motore e quello idraulico».

A parte la questione dell'olio che lei ha citato poco fa, tutto il resto mi pare molto divergente dalla impressione che ha avuto lei. E chi dice queste cose è il generale Tascio.

CECCONELLO. Quando si parla di elementi di frizione bisogna vedere quante indagini sono state fatte, perchè io sono rimasto lì dalla mattina alle dieci fin verso le quattro del pomeriggio, ma se poi si va lì a spanellare e si trova che c'è un sistema di *wind sweeping* diverso o valvole cadillac d'oro, io questo non l'ho visto. Però guardando l'aereo dall'esterno, era una macchina che non aveva nessun interesse.

BOATO. Quindi lei non sa se l'ufficiale americano sia rientrato insieme con voi o dopo.

CECCONELLO. Non lo so.

BOATO. Quindi è possibile che sia rimasto lì più a lungo. E il generale Tascio?

CECCONELLO. Non so; con noi è rientrato il colonnello Ferracuti.

BOATO. Il colonnello Bomprezzi lo ha incontrato in quella circostanza?

CECCONELLO. No, almeno non mi sembra di ricordarlo. L'ho visto qui fuori prima, lo conoscevo in Aeronautica, ma onestamente non me lo ricordo.

Vorrei dire una cosa anche se forse sembra ridicola, ma che forse è importante: in ambito aeronautico è più facile ricordarsi di un generale, non per questioni di servilismo, ma perchè sono pochi; il colonnello Bompreszi all'epoca sarà stato tenente colonnello come me, per cui essendo in tanti passa inosservato.

BOATO. Quindi non sa neanche che ruolo avesse.

CECCONELLO. No.

PRESIDENTE. Colonnello, la ringrazio per la collaborazione che ci ha dato e dichiaro così conclusa la sua audizione.

(Viene congedato il tenente colonnello in congedo Cecconello e viene introdotto il tenente colonnello Gianluca Evangelisti).

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL TENENTE COLONNELLO IN CONGEDO GIANLUCA EVANGELISTI

PRESIDENTE. La ringrazio per aver accettato il nostro invito e le leggo la formula di rito:

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

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

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

Colonnello, lei è in congedo e attualmente è pilota collaudatore della Alenia di Capodichino.

Partecipò alla prima ispezione, o a una ispezione - circa quattro giorni dopo - del Mig libico insieme al colonnello Cecconello?

EVANGELISTI. Sì, affermativo.

PRESIDENTE. Arrivaste con lo stesso elicottero?

EVANGELISTI. Andammo con lo stesso aereo da Pratica di Mare a Crotone e da Crotone andammo via elicottero, dopo un sorvolo della zona.

PRESIDENTE. Li incontrò il generale Tascio?

EVANGELISTI. Sì, affermativo. Mi sembra di aver portato il generale Tascio da Pratica di Mare a Crotone quello stesso giorno.

PRESIDENTE. C'era un maggiore di altra nazionalità?

EVANGELISTI. Non me lo ricordo, so che c'era diversa gente, un capitano dei carabinieri, un colonnello dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Lo scopo per cui fu mandato insieme all'altro colonnello ad ispezionare il Mig, qual era?

EVANGELISTI. Gli scopi erano due: il primo in quanto ero uno dei due piloti del velivolo; il secondo è perchè il reparto sperimentale ha come compito istituzionale quello di interessarsi alle cose un po' anomale nel campo dell'aeronautica, quindi tutto ciò che poteva essere una forma di conoscenza in più rispetto a velivoli di altre nazioni, con cui non era così facile venire a contatto.

PRESIDENTE. Dovevate guardare la tecnologia?

EVANGELISTI. La tecnologia, i materiali.

PRESIDENTE. Che valutazione ricavaste da questa visita di alcune ore?

EVANGELISTI. Andammo la mattina e tornammo la sera.

Io rilevai una tecnologia estremamente differente da quella occidentale cui siamo abituati. La robustezza dei materiali era più simile a quella dei trattori che a quella degli aereoalanti. È questa una delle cose che mi è rimasta impressa.

Mi ricordo inoltre che la manetta del motore aveva moltissimi meccanismi di blocco per farla scorrere dalla posizione di funzionamento normale alla posizione di funzionamento in A/B, il che mi aveva fatto pensare che i motori erano decisamente delicati e richiedevano particolari accortezze nell'utilizzo.

PRESIDENTE. A chi interessava questa vostra ispezione e a chi riferiste?

EVANGELISTI. Non riferimmo per iscritto a nessuno, era più una forma di conoscenza a livello personale e a livello interno al reparto sperimentale.

PRESIDENTE. Avete per lo meno riferito al vostro reparto sperimentale che quell'apparecchio era un bidone?

EVANGELISTI. Le devo dire di no; abbiamo detto che la tecnologia era differente da quella occidentale, una tecnologia basata su materiali meno sofisticati.

PRESIDENTE. Se non sbaglio all'epoca il Mig 23D era un apparecchio considerato avanzato dello schieramento avversario. Quindi si è sempre saputo che da varie nazioni si erano fatte carte false per acquisire Mig intatti. E voi dall'impatto di un Mig che a parte la distruzione della prima parte della carlinga era abbastanza integro vi

sieti limitati ad una ispezione così sommaria? Adesso non le sto domandando del pilota.

Lei è andato sul posto come membro del reparto sperimentale che doveva fare una valutazione della qualità del velivolo?

EVANGELISTI. Non avevo neanche il compito definito e stabilito di tornare a riferire le mie valutazioni. Era una forma di conoscenza sulla quale poi si sarebbe parlato all'interno del reparto fra piloti. In quel periodo ero nel programma Tornado e mi interessava avere una conoscenza di parti di quel velivolo.

PRESIDENTE. Le ho rivolto queste domande iniziali perchè collegate alla prima testimonianza. Ora proseguirà il collega Zamberletti.

ZAMBERLETTI. Voi siete andati sul luogo con un obiettivo limitato e particolare all'interno dell'indagine complessiva, che si proponeva di individuare le caratteristiche tecniche e le eventuali novità della macchina. Tuttavia vi sarete scambiate delle impressioni: eravate piloti, facevate parte del reparto sperimentale e quindi avrete avuto delle idee su quanto era accaduto, se si trattava di una macchina finita fuori rotta che aveva terminato il carburante e il cui pilota tentava di farla atterrare sperando di scavalcare lo scoglio di fronte a cui si trovava oppure se si trattava di un incidente dovuto a malore - come emerso dalla valutazione ufficiale italo-libica - che aveva costretto il pilota ad arrivare in quel luogo e l'aveva portato a terra a bassa velocità, facendo sì che i danni alla macchina e allo stesso pilota (anche se ci ha lasciato la pelle) fossero praticamente irrilevanti.

Quale opinione vi siete fatti in quel momento? Un pilota se lo domanda cosa è successo, anche se è andato a conoscere la tecnica di un aereo dell'altro campo.

EVANGELISTI. Non ci siamo posti criticamente il problema di sapere esattamente quanto era accaduto. Siamo andati con l'idea di un aereo caduto in Sila e sapevamo che questo può avvenire per i motivi più disparati. Più che altro siamo andati per vedere il velivolo a terra. La mia idea personale era che avesse finito il carburante e quindi fosse caduto.

ZAMBERLETTI. Lei ha visto il *data recorder* della macchina?

EVANGELISTI. Ho visto dove era. Sulla coda c'era la scritta *data recorder* e provammo a smontare l'apparecchio. I risultati non li abbiamo visti, perchè il *data recorder* fu portato al centro sperimentale e ci furono difficoltà per ricavarne i parametri perchè mancava la scala dei tempi.

ZAMBERLETTI. Ha saputo che era stato esaminato?

EVANGELISTI. Ho saputo che si trattava di un volo iniziato a bassa quota, poi proseguito ad alta quota ed inoltre, che nel momento più

interessante, c'era stato un blocco del *data recorder*, in particolare negli ultimi istanti prima dell'impatto a terra.

ZAMBERLETTI. Dalle valutazioni fatte si ha la sensazione che la macchina abbia preso la direzione più o meno verso Catania, che invece poi sia caduta in Sila e sia arrivata a terra a bassa velocità. Mi rivolgo alla sua esperienza di pilota e di collaudatore per sapere se è possibile o se ha un alto grado di probabilità il fatto che una macchina, come risulta dagli elementi forniti dal *data recorder* per la parte registrata (perchè manca una parte del periodo di volo), sia arrivata al termine del carburante ad alta quota e si sia trovata nel luogo dell'incidente a così bassa velocità da salvare il corpo del pilota e più della metà della macchina stessa oppure se è più logico pensare che una macchina in quelle condizioni ci si possa trovare perchè il pilota ha manovrato cercando un punto di atterraggio.

EVANGELISTI. Penso che cercasse di atterrare e per questo ha ridotto la velocità. È un'idea che mi è venuta sul luogo vedendo l'aereo. È una mia supposizione. Mi sarei comportato allo stesso modo se mi fossi trovato in quelle condizioni in un territorio diverso dal mio, forse sapendo che c'era un aeroporto nelle vicinanze. Avrei cercato di ridurre la velocità e di atterrare. Certo non sarei arrivato a terra ad alta velocità.

ZAMBERLETTI. Ma questa ipotesi esclude una macchina senza guida a causa del pilota privo di conoscenza, che ha terminato il carburante ad alta quota e ha il pilota automatico disinserito in assenza di energia. Infatti in tal caso il velivolo non potrebbe giungere a terra in quelle condizioni senza la manovra dell'uomo.

EVANGELISTI. Non lo escludo, perchè a volte l'aeroplano può essere in un equilibrio tale...

ZAMBERLETTI. Ma nel calcolo delle probabilità?

EVANGELISTI. Non so cosa rispondere, comunque non è del tutto impensabile. Si sono verificati casi di aeroplani fuori controllo in cui il pilota si è lanciato e poi hanno planato per 200-300 miglia.

ZAMBERLETTI. Si tratta poi di vedere l'impatto finale.

EVANGELISTI. Certo, è abbastanza strano, però potrebbe essere una possibilità.

ZAMBERLETTI. Ma è abbastanza strano.

EVANGELISTI. Che un aereo arrivi a terra con una velocità molto bassa è possibile e non lo escluderei.

ZAMBERLETTI. Ma non è probabile.

EVANGELISTI. Capisco che le parole sono importanti. Affermare che non è probabile vuol dire escluderlo del tutto. Diciamo allora che è un'ipotesi.

ZAMBERLETTI. Parliamo delle probabilità.

EVANGELISTI. Un aereo si può muovere come lungo una sinusoide: può aumentare la velocità, poi ridurla e così via.

ZAMBERLETTI. In quel momento vi sarete fatti una opinione. Essendo piloti, non eravate così asettici da non chiedervi cosa era accaduto.

EVANGELISTI. In quel momento la mia opinione era che il pilota si era abbassato per cercare un aeroporto o perchè aveva sbagliato zona e pensava di trovare Crotone oppure perchè aveva scambiato una parte dell'Italia con un'altra e, avendo finito il carburante, è arrivato a terra a bassa velocità.

ZAMBERLETTI. Poteva essere direzionato sulla Sicilia ed aver quindi sbagliato rotta terminando il carburante, perchè infatti il tragitto verso la Calabria è più lungo. Potrebbe quindi aver tentato alla fine di atterrare.

EVANGELISTI. Poteva essere uno di quei piloti addestrati in Italia che pensava di andare a Lecce e ha scambiato la Calabria per il Salento. Potrebbe aver voltato un pò nel tentativo di trovare un posto in cui atterrare.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. È il famoso elenco di piloti addestrati in Italia che pare introvabile.

ZAMBERLETTI. Torniamo al problema del seggiolino. L'espulsione automatica, senza volontà da parte del pilota del seggiolino può avvenire solo nel caso in cui la violenza dell'impatto comprometta la base del seggiolino provocando l'esplosione degli espulsori.

In assenza di questo fatto, assenza accertata perchè il pilota ed anche la parte della macchina ritrovata non erano così compromessi da lasciar ipotizzare questo evento, è possibile che l'espulsione del pilota stesso possa essere avvenuta automaticamente, sempre a causa di un urto ma non per una azione fortissima sulla macchina dovuta ad un impatto rovinoso?

EVANGELISTI. Personalmente non ho visto il seggiolino: a me hanno detto che era stato portato via il giorno prima. Nella mia esperienza in Aeronautica so di seggiolini che sono saltati nel corso di impatti al suolo pur non essendo stati azionati volontariamente dal pilota. In questo caso non so cosa sia avvenuto. Quando mi hanno detto che il pilota era ancora legato al sedile e che era stato portato via il giorno prima, ho pensato che si fosse lanciato a bassa quota. Ma queste sono supposizioni di una persona che si pone di fronte ai fatti e si fa

delle idee. Ho pensato che si fosse lanciato troppo basso e che non ce l'avesse fatta ad uscire. Che poi mancassero le cariche sul seggiolino lo ricollegai a quanto si diceva sul fatto che i libici evitavano di mettere tutte le cariche al fine di non dare la possibilità ai piloti di lanciarsi in territori stranieri.

ZAMBERLETTI. Nel corso dell'esame dei rottami avete valutato se essi potevano essere in quel luogo da un tempo superiore a tre o quattro giorni?

EVANGELISTI. I rottami erano molto puliti e non c'erano tracce d'erba tra le camere di combustione e le prese d'aria. Se avessi trovato queste avrei potuto pensare ad un'ipotesi diversa, ma allora non mi posi il problema. Mi hanno detto che i rottami erano caduti tre o quattro giorni prima e ci ho creduto.

ZAMBERLETTI. Ma, ripensando a quanto detto successivamente e a quel che lei ha visto di persona, si sarà posto questa domanda!

EVANGELISTI. L'aereo era rotolato, così ci hanno detto, dopo aver picchiato sulla cima. Se fosse rimasto lì da più tempo...

PRESIDENTE. «Rotolato» non è il termine esatto: è rimbalzato, come fosse un sasso sull'acqua.

EVANGELISTI. Ad ogni modo, secondo me era lì dal tempo che hanno detto. Ripensandoci ora potrei dare una risposta differente ma non avrei dati per supportarla. Non c'era erba tra i rottami e quindi mi sembrava un aereo caduto proprio tre o quattro giorni prima.

LIPARI. Del resto, come si fa a porsi simili domande a distanza di tempo?

EVANGELISTI. L'unico aspetto che ho notato era che il carburante era esaurito completamente, visto che i filtri erano puliti. Peraltro non c'erano tracce d'incendio e questo significava che l'aereo non era bruciato successivamente al primo impatto.

DE JULIO. Ha notato comunque tracce d'incendio attorno all'aereo?

EVANGELISTI. Quando siamo andati da Crotone al punto dove abbiamo cominciato a camminare, il pilota dell'elicottero ha fatto un giro sulla zona dove era caduto l'aereo per farci vedere la situazione generale. Sulla parte alta del crinale si vedevano tracce di bruciature, ma non sulla parte dove l'aereo era rotolato o rimbalzato, che dir si voglia.

DE JULIO. Che giustificazione deste di quest'incendio?

EVANGELISTI. Qualunque aereo cada ha un minimo di sostanze che bruciano, ad esempio olii di qualsiasi natura.

LIPARI. La bruciatura era nella parte a monte?

EVANGELISTI. Era nella parte dove l'aereo ha impattato e non in quella dove era rotolato.

DE JULIO. L'aereo ha un primo impatto sulla parte alta del costone, almeno così sembra, dopo di che in qualche modo arriva altrove. Dove si sviluppa l'incendio? Dove l'aereo porta con sé la massa d'olio che fuoriesce o nella zona dell'impatto nella quale esso non ha stazionato?

EVANGELISTI. Sicuramente dove l'aereo impatta ci sono dei segni; poi, se ha carburante e questo rimane con la parte principale dell'aereo che si sposta, l'incendio lo segue. A me il fatto sembrò logico perché non c'era più carburante e quindi non mi posi il problema dei motivi per cui non si era sviluppato un incendio anche in basso.

DE JULIO. L'olio che l'aereo portava con sé avrebbe dovuto bruciare anche in basso.

EVANGELISTI. Può darsi che questo olio non si sia incendiato, mentre abbia preso fuoco qualcosa uscito al momento dell'impatto.

PRESIDENTE. Per maggiore precisione, devo dire che non è bruciata soltanto la parte alta. I primi che sono arrivati sul posto hanno trovato una ruota ancora in fiamme. Quindi qualcosa è bruciato anche nella parte bassa. Sempre coloro che sono arrivati per primi avevano paura che qualcosa esplodesse e sostengono che era difficile toccare il velivolo perché era ancora molto caldo. Pertanto, un incendio, anche se limitato, si è sviluppato pure nella parte bassa.

Piuttosto non riesco a comprendere bene dalle carte che abbiamo noi ed anche dalle deposizioni precedenti, compreso quanto detto dal suo collega poco fa, un aspetto importante. Il suo collega ci ha detto che l'aereo si era schiantato più o meno perpendicolarmente al crinale di questo colle brullo. Noi sappiamo che per strisciare l'aereo deve aver impattato su un punto alto per poi slittare e cadere verso il basso, magari con il muso. Un'ipotesi diversa non coinciderebbe con la natura del terreno perché la strisciata è in alto.

EVANGELISTI. Sì, l'impatto è avvenuto in alto.

PRESIDENTE. È certo che il pilota non era dentro l'aereo, perché tutti ci hanno confermato che un uomo, all'interno di un abitacolo infilato un metro e mezzo nel terreno, non può essere ritrovato in quelle condizioni, con una semplice uscita di una mascella e la frattura di un piede. Se egli si è lanciato - ipotesi sulla quale mi sembra ci si stia orientando - nel corso della strisciata sulla cima del colle, allora si deve presumere che egli sia stato espulso, volontariamente o meno, nella

parte della scivolata. Ma poichè ci è stato detto che l'aereo aveva un certo tipo di seggiolino eiettabile che richiedeva innanzitutto l'apertura completa del tetto - manovra che necessita di certo tempo anche se infinitesimale -, allora possiamo continuare a dire che egli si è lanciato durante la strisciata iniziale considerando che questa a sua volta inizia soltanto cento metri prima del luogo in cui è stato ritrovato l'aereo?

EVANGELISTI. Personalmente, se mi fossi dovuto lanciare, l'avrei fatto prima dell'impatto.

PRESIDENTE. C'è stato sempre detto che l'istinto dell'uomo che cade con un aereo è quello di lanciarsi, che lo fa automaticamente. Tuttavia ci è anche stato detto che quel pilota si trovava in uno stato di incoscienza e che l'eiezione è avvenuta non volontariamente al momento dell'impatto. Ciò però deve essere avvenuto in occasione della prima strisciata e non della seconda, altrimenti il pilota sarebbe stato ritrovato all'interno dell'abitacolo e il suo corpo si sarebbe trovato in condizioni ben peggiori.

EVANGELISTI. Mi ricordo soltanto una macchia sulla parte alta ed il relitto sulla collina.

PRESIDENTE. Com'è possibile prevedere l'eiezione del seggiolino e quindi del pilota sulla base di questi due elementi, cioè la strisciata in alto ed il relitto 100 metri più in basso? Lei dice che se si fosse trattato di un atto volontario, il pilota si sarebbe lanciato prima, mentre se il pilota non fosse stato cosciente, l'eiezione sarebbe avvenuta al momento dell'impatto. Tuttavia l'impatto prevede un tempo di eiezione molto diverso dallo 0.0.

EVANGELISTI. Ciò potrebbe spiegare perchè il pilota era ancora dentro o comunque attaccato.

PRESIDENTE. Non ho molto chiaro questo punto.

EVANGELISTI. Ricordo che una volta un F 104 uscito fuori pista perse il carrello e, strusciando, perse anche parte della copertura della fusoliera; in quell'occasione vi fu l'eiezione del sedile.

PRESIDENTE. Rispetto all'ipotesi da lei avanzata poco fa di un impatto avvenuto in modo perpendicolare, lei ora ci dice che ha visto una strisciata in alto e l'aereo infilato nella collina più in basso. Questo è un dato che mi interessa acquisire.

CICCIOMESSERE. Lei ha esaminato il cruscotto dell'aereo?

EVANGELISTI. Mi è molto dispiaciuto proprio il non aver potuto vedere la parte anteriore dell'aereo perchè mancava quasi totalmente. Era la parte che poteva maggiormente interessare.

CICCIOMESSERE. Mancava perchè era già stata prelevata?

EVANGELISTI. No, mancava perchè non vi erano resti; probabilmente erano nel terreno e comunque non visibili.

PRESIDENTE. Nel terreno hanno trovato persino il cannone.

CICCIOMESSERE. Non comprendo questo dettaglio del cruscotto. Risulta infatti agli atti che parte del compressore, parte del cruscotto e una parte dell'ala erano già nella sala operativa dell'Aeronautica per essere esaminate il giorno prima che lei si recasse sul posto dell'impatto (testimonianza del colonnello Nobili). Perchè quindi lei non ha visto questi reperti?

EVANGELISTI. L'ho attribuito al fatto che la parte anteriore mancava quasi totalmente a causa dell'impatto.

Ricordo di aver visto la manetta.

CICCIOMESSERE. Nessuno le ha detto che una parte del materiale era già stata prelevata per essere esaminata?

EVANGELISTI. No, a me dissero che era stato spostato il seggiolino del pilota.

CICCIOMESSERE. A suo parere, un aereo di questo genere, mi sembra simile al Tornado, può effettuare, in mancanza di carburante, un atterraggio di fortuna o invece questa è una possibilità assolutamente esclusa e quindi il pilota deve lanciarsi con il paracadute?

EVANGELISTI. Fuori pista escluderei totalmente la possibilità di un atterraggio di fortuna; io non lo farei assolutamente. Credo che sia previsto che con quel tipo di aereo ci si deve lanciare essendo escluso l'atterraggio fuori pista.

CICCIOMESSERE. Quindi lei esclude che il pilota del Mig abbia potuto in qualche modo valutare la possibilità di atterrare in quella zona o comunque in qualsiasi altro punto senza l'ausilio del motore?

EVANGELISTI. Sarebbe stato molto strano da parte di quel pilota sperare di cavarsela atterrando in quel punto.

LIPARI. Quando siete arrivati sul posto era presente anche il generale Ferracuti?

EVANGELISTI. Non ricordo quando arrivò il generale Ferracuti.

LIPARI. Probabilmente, oltre alla vostra squadra arrivata appositamente quella mattina da Pratica di Mare, sul posto vi erano anche altre persone.

EVANGELISTI. Ricordo il generale Tascio che venne con noi. Anzi era compito nostro condurre il generale Tascio a Crotone e nello stesso tempo avevamo il compito di dare un'occhiata al velivolo.

LIPARI. Chi conduceva sul posto le operazioni nel corso dei vostri accertamenti? Vi era un responsabile dell'intera operazione oppure ciascuno operava per proprio conto?

EVANGELISTI. Ciascuno operava per proprio conto.
Non ho dovuto aspettare istruzioni.

LIPARI. Quando avete deciso di svitare la scatola del *data recorder*, lo avete fatto di vostra iniziativa?

EVANGELISTI. Sì, l'unico modo per saperne di più era quello di esaminare il *data recorder*.

LIPARI. E lo avete portato con voi a Pratica di Mare?

EVANGELISTI. Sì.

LIPARI. Formalmente a chi lo avete consegnato?

EVANGELISTI. So soltanto che lo abbiamo portato a Pratica di Mare. Una volta analizzato non so a chi sia stato consegnato.

LIPARI. Non le sembra che tutto ciò, da un punto di vista formale, sia alquanto grave? Vi era un apparecchio certamente oggetto di un incidente e quindi sottoposto al controllo di una normativa che determina una serie di responsabilità e di controlli. Il fatto di prendere materialmente un elemento certamente decisivo ai fini dell'indagine, senza effettuare un verbale di prelievo e senza aver ricevuto istruzioni per poi consegnarlo a persona che in ipotesi poteva non essere particolarmente adatta ad effettuare decrittazioni ed altri esami determinava un problema; se in ipotesi il generale Ferracuti, in qualità di responsabile della commissione di indagine, fosse giunto successivamente ed avesse chiesto chi aveva prelevato il *data recorder*, non avrebbe ricevuto risposta. Il fatto poi che esso sia stato in realtà trovato ci può da una parte tranquillizzare. Tuttavia mi chiedo che cosa sarebbe accaduto se nessuno vi avesse incaricato di andare ad effettuare questo controllo esclusivamente tecnico sulla natura dell'apparecchio. Quella scatola avrebbe potuto essere prelevata da chiunque altro, cioè da chiunque, investito di un diverso ruolo, fosse passato da quelle parti ed avesse deciso di svitarla.

EVANGELISTI. C'era il generale Tascio...

LIPARI. Che non aveva poteri da questo punto di vista.

EVANGELISTI. Tra militari il più alto in grado è quello che dirige.

LIPARI. Infatti non imputo nulla a lei personalmente.

EVANGELISTI. Desidero precisare che non abbiamo asportato il *data recorder* in segreto.

LIPARI. Avete fatto una cosa ragionevole.

EVANGELISTI. Abbiamo pensato che fosse logico prelevarlo.

LIPARI. Non si è chiesto come mai, a quattro giorni di distanza da un incidente che in qualche modo doveva determinare l'interesse delle autorità militari, viste le modalità con cui era avvenuto e il fatto che nessuno aveva avvistato l'aereo, fossero stati prelevati il seggiolino e forse anche il cruscotto mentre il *data recorder*, che era l'elemento più indicativo ai fini dell'accertamento delle cause dell'incidente, era ancora lì?

EVANGELISTI. Non era molto usuale la presenza del *data recorder* sugli aerei di un certo periodo.

LIPARI. Però che si trattasse di un *data recorder* era facile capirlo perchè era scritto sulla scatola.

EVANGELISTI. Infatti noi lo abbiamo trovato tranquillamente andando ad ispezionare la coda. Può darsi che chi ha ispezionato per primo l'apparecchio non sapesse che vi era il *data recorder*.

PRESIDENTE. Da un punto di vista formale siete andati a caccia di *souvenirs* come i contadini.

EVANGELISTI. Dato che noi siamo stati mandati dal Comandante del Reparto sperimentale...

PRESIDENTE. Ed allora, se vi ha mandato il Comandante del Reparto sperimentale, questo Reparto dovrà anche aver prodotto una relazione un rapporto, una memoria alla commissione d'inchiesta! Perchè altrimenti noi ci troviamo ad un fatto di curiosità scientifica, anche lodevole, ma formalmente abbastanza improprio. C'era un maggiore americano che aveva tutti i mezzi tecnici per acquisire degli elementi che noi, come commissione d'inchiesta italiana, noi ci siamo neanche preoccupati di avere. Noi non siamo certamente dei tecnici, ma degli esperti di procedure legislative e di regole di comportamenti in questi casi. Noi ci troviamo in una situazione per cui di un aereo, che in altri paesi verrebbe guardato a vista, dopo 10 anni una parte si trova in Libia (mentre doveva esserci tutto), una parte è in Italia e altre parti, peraltro notevoli, sono state trovate dopo 10 anni, perchè qualcuno ha preso dei pezzi senza poi analizzarli. Per questo motivo noi diciamo che questa inchiesta mette dei dubbi sul complesso della serietà con cui si è operato.

EVANGELISTI. Comunque il *data recorder* è stato preso dal Reparto sperimentale, analizzato e ripresentato al comandante. A quel punto io già non mi interessavo più del fatto, in quanto uno degli obiettivi fondamentali era quello di portare giù l'aereo.

PRESIDENTE. Colonnello Evangelisti, nessuno le ha rimproverato quella che ha fatto lei o il collega che l'ha preceduta. Noi stiamo cercando di capire se la vostra attività, sicuramente lodevole, è poi in qualche modo confluita in qualcosa.

ZAMBERLETTI. Signor Presidente, se lei mi consente, vorrei fare alcune domande. Colonnello Evangelisti, lei si è recato sul posto insieme al colonnello Ceconello ed altri colleghi. Il colonnello Ceconello ci ha parlato di un ufficiale americano che ha attirato la sua attenzione anche per le caratteristiche della strumentazione che portava con sé; siccome questo era decisamente attinente alla vostra professionalità, perché anche lui si occupava delle caratteristiche tecniche dell'aereo, come fa lei a non ricordarlo? Ciò sarebbe stato possibile se si fosse trattato, ad esempio, di un ufficiale dei carabinieri che svolgeva un altro servizio: sono invece un po' perplesso perché si trattava di un collega di un altro paese, che svolgeva praticamente lo stesso tipo di indagine, parlava anche un'altra lingua, e aveva con sé degli strumenti che certamente dovevano incuriosire la vostra professionalità. Lei dice di non ricordarselo?

EVANGELISTI. Mi dispiace ma io non me lo ricordo: si vede che sono stato colpito da cose differenti oppure che in quel momento non ho parlato con questa persona. Non avrei d'altronde alcun motivo di negarlo se invece così fosse.

DE JULIO. Colonnello Evangelisti, lei ha avuto qualche incontro nell'ambito dell'Aeronautica militare prima della sua deposizione presso di noi?

EVANGELISTI. Sì, mi hanno telefonato a casa dicendomi che il mio nome era stato fatto nell'ambito della commissione riguardante il caso di Ustica e che quindi, se per caso volevo avere qualche chiarimento o qualche rinfresco di memoria su qualcosa che non ricordavo, avrei potuto passare dallo Stato Maggiore perché loro sarebbero stati a disposizione. Io ci sono andato 12-13 giorni dopo, per un altro motivo, ma anche perché in realtà non ricordavo molto dell'episodio del Mig libico; non ricordavo neanche esattamente la data: ricordavo che faceva caldo, che era una data vicina a quando io assunsi il comando di Gruppo, che era il 27 luglio, però esattamente non la ricordavo. Pertanto ho chiesto se mi potevano far sapere la data in cui era avvenuto il fatto, e loro me la hanno comunicato.

PRESIDENTE. Ha saputo solo la data, oppure ha anche letto le relazioni?

EVANGELISTI. No, mi è stato detto se volevo leggere determinate relazioni e io ho risposto che, obiettivamente, preferivo ricordarmi le cose che ricordavo.

DE JULIO. Quindi non ha avuto nessun'altra indicazione in merito a questo episodio?

EVANGELISTI. No.

DE JULIO. La nostra non è una malignità. Siccome però nei documenti dell'aeronautica abbiamo trovato una posizione unica a livello di Forza armata, cioè di dare tutti gli elementi a coloro che venivano interrogati in modo da fornire una versione unica, questo contrasta certamente con la deposizione in buona fede di chi è chiamato a farla. Volevamo quindi sapere se lei ha avuto una sorta di «indottrinamento».

EVANGELISTI. Mi è stata sicuramente sottoposta la relazione, chiedendomi se volevo leggerla. Dato che io in realtà non avevo partecipato in alcun modo alla relazione e non ne conoscevo il contenuto, ho detto che mi sarebbe sembrato strano se, dovendo recarmi a parlare di questi argomenti, avessi detto cose in più di quelle che in realtà ricordavo.

BOATO. Il collega De Julio le ha fatto una domanda che io vorrei riprendere, sempre dandole atto della sua correttezza. Con chi ha avuto queste comunicazioni e questo incontro di cui stiamo parlando?

EVANGELISTI. Con il maggiore Scura che faceva parte del Reparto sperimentale, che era uno dei tre che era venuto con me.

BOATO. Cioè era uno dei tre che all'epoca aveva partecipato?

EVANGELISTI. Esatto, perchè della Sperimentale all'epoca andammo in cinque, di cui il pilota e copilota eravamo il colonnello Ceconello ed io.

BOATO. Quindi la comunicazione che lei ha avuto qualche giorno fa le è stata fatta dall'allora capitano, oggi maggiore, Scura?

EVANGELISTI. Sì, egli mi ha telefonato dicendo di sapere che il mio nome era inserito nell'elenco delle persone che la commissione avrebbe ascoltato e offrendomi la possibilità di un rinfresco di memoria.

BOATO. Quindi lei al Comando ha avuto rapporti soltanto con il maggiore Scura?

EVANGELISTI. No, anche con il colonnello Marani del IV reparto, il quale mi ha telefonato chiedendomi se avevo bisogno di qualcosa o di qualche assunzione di dati che avrei potuto aver dimenticato. E infatti, recandomi presso lo Stato Maggiore, ho parlato anche con il colonnello Marani.

BOATO. A cosa corrisponde il IV reparto?

EVANGELISTI. È il Reparto logistica, cioè quello da cui dipendeva il Reparto sperimentale. Esiste quindi una logica connessione. In quella

occasione c'era anche il maggiore Scura e abbiamo parlato insieme per pochissimo tempo. C'era questo fascicolo che io ho aperto e, guardandolo sommariamente, ho detto le cose di cui ho parlato prima. Non mi sono attardato a leggere nulla per il motivo di cui sopra, perchè ho cercato di ricordarmi da solo le cose.

BOATO. Tornando all'epoca del fatto, in quella circostanza lei ha avuto occasione di scambiare impressioni, informazioni, valutazioni con gli ufficiali del Sios?

EVANGELISTI. No.

BOATO. C'era il generale Tascio?

EVANGELISTI. A parte il generale Tascio che era lì, non sono più stato interrogato.

BOATO. No, io mi riferisco proprio a quel giorno: con il generale Tascio vi scambiaste delle impressioni, delle informazioni o delle valutazioni?

EVANGELISTI. Sì, essendo pilota anche lui, ed essendoci recati insieme sul posto, chiaro che nel tornare avremo, e avrò sicuramente, espresso quanto veniva da pensare in quel momento.

Desidererei però far presente che in quel momento, quando ho vissuto quella particolare situazione, non era quello un caso particolarmente anomalo se non per il fatto che quel pilota - che io a quel tempo ho definito un «poveraccio» - cercando di andarsene dalla Libia, era venuto a morire in Italia. Questo è tutto quello che dentro di me ho pensato. Dopo di che ho guardato il velivolo per vedere se aveva qualche tipo di attinenza con il velivolo Tornado, del quale mi stavo interessando.

BOATO. Lei quindi, almeno in linea di ipotesi, ha dato per scontato che fosse uno che sfuggiva dalla Libia?

EVANGELISTI. Io sì, perchè altrimenti non avrei capito perchè si trovava lì.

BOATO. Quindi si può capire che uno che fuggiva cercasse anche di evitare di essere intercettato dalla copertura radar italiana?

EVANGELISTI. Penso di sì, a parte che credo non sia un mistero che un tempo la copertura verso Sud non era eccessivamente buona.

BOATO. Su questo ci sono dati e interpretazioni diverse.

EVANGELISTI. Io dico le cose basandomi sulle mie esperienze.

BOATO. Come vede, le sto chiedendo semplicemente quello che lei può sapere e che ricorda.

EVANGELISTI. Lo dico perchè in determinate circostanze avevo riscontrato di non essere visto pur cercando di essere individuato e ciò pur volando ad una quota non bassissima. In genere il Sud risultava più sguarnito ed era meno potenziato come sistema radar di quanto si poteva riscontrare andando verso Nord.

BOATO. In quei giorni poi vi era anche una esercitazione. E per quanto riguarda il colonnello Bompreszi?

EVANGELISTI. L'ho visto qui e gli ho anche chiesto il nome perchè non me lo ricordavo. Gli ho chiesto poi se era qui in attinenza al caso perchè anche questo non lo ricordavo.

BOATO. Per quanto riguarda le caratteristiche del Mig, lei ha riscontrato qualcosa di particolare interesse? C'era qualcosa che suscitò la sua curiosità perchè poteva interessare la nostra aviazione o i nostri alleati?

EVANGELISTI. Ho pensato al motore perchè ottenevano determinate prestazioni sfruttandolo molto con quel tipo di controllo che avevano architettato. Era un aspetto da trattare con molta attenzione e dato che l'aereo aveva caratteristiche molto spinte, ho pensato che, usando i materiali all'estremo, cercavano di cautelarsi e ho pensato che questo estremo uso fosse attivato solamente in caso di vero bisogno.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lei ha ricordato di essere stato avvisato e sentito dallo Stato Maggiore: potrei sapere i tempi?

EVANGELISTI. Mi sembra sia avvenuto subito prima o subito dopo Pasqua e credo di essermi recato allo Stato Maggiore il 10 o il 12 aprile.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Quando siete tornati a Pratica di Mare chi è venuto con voi?

EVANGELISTI. Purtroppo il pilota stà davanti e le persone che stanno dietro le conta solo come numero e difficilmente se le ricorda. Non ricordo comunque neanche il numero.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. C'era il colonnello Ferracuti?

EVANGELISTI. Ricordo solo che siamo passati per Montescuro con un elicottero dell'Aeronautica. Dato che a Montescuro non c'ero mai andato, ho ricollegato le cose successivamente e probabilmente c'era il colonnello Ferracuti. Però è una circostanza che non ricordo molto bene.

PRESIDENTE. Vorrei farle un'ultima domanda. Inizialmente abbiamo asportato dei pezzi dell'aereo e numerosi ne abbiamo ancora. Se questi pezzi sono stati asportati per esaminare le caratteristiche tecniche dei metalli, il suo reparto era competente per questa valutazione, oppure vi erano altri reparti dell'Aeronautica ad essere competenti?

EVANGELISTI. Il mio era il reparto sperimentale.

PRESIDENTE. C'è qualche reparto dell'Aeronautica con competenze specifiche per questo tipo di esame?

EVANGELISTI. Sì.

PRESIDENTE. È il suo?

EVANGELISTI. Io sono del reparto sperimentale, non sono nè del quarto reparto nè dello Stato Maggiore.

PRESIDENTE. Quale reparto allora poteva esaminare i pezzi dal punto di vista tecnologico?

EVANGELISTI. Ci sono i laboratori che svolgono indagini sui materiali qualora si reputino necessarie.

PRESIDENTE. E allora, per studiare la tecnologia dell'aereo, non era opportuno inviare qualcuno del laboratorio che avrebbe dovuto esaminarlo?

EVANGELISTI. In quel momento non si voleva sapere se l'aereo era di alluminio o di altro materiale, volevamo studiare la tecnologia in senso generale.

PRESIDENTE. Il 24 luglio 1980 i componenti libici della commissione di inchiesta italo-libica protestarono formalmente con la parte italiana della commissione perchè a loro avviso erano stati asportati molti pezzi dell'aereo. I libici che avevano preso in consegna i resti dell'aereo dichiararono di essere in grado di fare un elenco dei pezzi mancanti dei quali chiedevano la restituzione. Il 2 ottobre dello stesso anno venne compilato dall'Aeronautica un elenco dei pezzi da restituire alla Libia e che furono poi restituiti, anche se non tutti. Fra i pezzi contenuti nell'elenco sono indicati: il materiale di sopravvivenza, la scarpa del pilota, l'apparato di erogazione dell'ossigeno, il sedile, l'incartucciamento di eiezione del sedile ed altre parti. Ciò significa che vi è stata un'attività di valutazione dell'aereo che lei prima ha dichiarato essere una specie di trattore grezzo. Chi può avere esaminato l'aereo?

EVANGELISTI. L'Aeronautica avrà nominato una commissione, ma io non so.

CIPRIANI. Non sarà per caso il generale Giorgieri, il capo del laboratorio che doveva esaminare l'aereo?

EVANGELISTI. Non lo so.

CIPRIANI. Ha mai conosciuto il generale Giorgieri?

EVANGELISTI. Personalmente sì, in quanto qualche volta è venuto presso il reparto sperimentale per essere trasportato in qualche località:

ogni tanto trasportavamo dei personaggi in quanto preferivano volare con noi in quanto dipendevamo dallo Stato Maggiore. Però, non so assolutamente rispondere alla sua domanda. Francamente devo dire di essere stato un pilota collaudatore e di essermi interessato al lavoro che svolgevo. Ho cercato di ricordare chi fosse il capo di Stato Maggiore ma sono rimasto nel dubbio se già era il generale Bartolucci.

PRESIDENTE. La ringrazio per la sua collaborazione.

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

... *Omissis* ...

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL TENENTE COLONNELLO UMBERTO NOBILI

(Viene introdotto il tenente colonnello Umberto Nobili).

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

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

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

Il colonnello Umberto Nobili attualmente presta servizio presso la scuola di guerra Aeronautica di Firenze come capo sezione del corso di aggiornamento.

Noi la interroghiamo perchè nel 1980 lei era addetto al secondo ufficio del II reparto dell'Aeronautica, cioè il Sios, che se non sbaglio era diretto dal generale Tascio.

NOBILI. Affermativo.

PRESIDENTE. Con l'incarico particolare di seguire i paesi del Nord Africa e segnatamente la Libia.

NOBILI. Affermativo.

PRESIDENTE. Quindi lei oggi sarà interrogato in primo luogo e soprattutto dagli onorevoli De Julio e Zamberletti e poi dai colleghi che vorranno intervenire in questa sua specifica posizione, che si lega alle vicende sia della caduta del Mig libico sia di Ustica.

DE JULIO. Colonnello, vogliamo iniziare in maniera molto generale. Le chiedo pertanto cortesemente se ci può parlare del giorno del 18 luglio 1980, una giornata ovviamente che le restò scolpita nella mente.

NOBILI. Io ero stato trasferito di autorità al II reparto nel gennaio del 1980. A causa di questo sopravvenuto provvedimento nei miei confronti mi trovavo ad essere pendolare avendo mantenuto il mio nucleo familiare a Firenze.

Ricordo di aver appreso della caduta del Mig dal telegiornale e di essermi immediatamente preoccupato perchè rientrando la Libia nell'ambito della mia competenza istituzionale pensavo che forse la mia presenza a Roma sarebbe stata necessaria.

DE JULIO. Dal telegiornale già si desumeva che si trattava del Mig libico?

NOBILI. No, non so essere molto preciso su questo tema. Non ricordo se la notizia fu data immediatamente la sera, o se invece al telegiornale dell'ora di pranzo del giorno dopo, cioè del sabato. Era sicuramente il *week-end* perchè mi trovavo a casa.

Il telegiornale che ho ascoltato io parlò di un Mig libico e ricordo di aver detto a mia moglie che dovevo telefonare in ufficio. E così feci; telefonai in ufficio per chiedere se c'erano novità e chiesi anche se c'era necessità di me e se qualcuno mi avesse cercato. Mi risposero di no, che non mi aveva cercato nessuno. Aggiunsi che conoscevano il mio recapito di casa e dissi di chiamare se ci fosse stato bisogno.

Ricordo di essere stato un tantino in ansia per il *week-end* e diversamente da quello che facevo normalmente - in quanto ero autorizzato ad arrivare un tantino in ritardo stante le difficoltà dei collegamenti - la mattina del lunedì presi un treno precedente a quello che normalmente prendevo e arrivai puntualissimo al II reparto. Al II reparto, in sala operativa, erano assemblati dei rottami.

DE JULIO. Fin dal lunedì successivo?

NOBILI. Sì, il lunedì 21. Entrai nella sala operativa e vidi questi reperti.

PRESIDENTE. Il lunedì successivo è quindi il giorno «+ 3», precedente il sopralluogo.

LIPARI. Quali reperti, di quali pezzi si trattava?

NOBILI. Quando c'è un incidente aereo è difficile stabilire quali sono i reperti; solo dopo si riesce a intravedere un *flap*, un alettone, qualcosa di un cruscotto. Ho visto sicuramente il cruscotto.

PRESIDENTE. Erano numerosi questi reperti?

NOBILI. Abbastanza numerosi, anche se non certamente tali da costituire l'interrezza del velivolo; comunque abbastanza numerosi.

DE JULIO. Quindi non solo strumentazione?

NOBILI. Non solo strumentazione, ma anche parte della struttura del velivolo.

CICCIOMESSERE. C'erano delle casse?

NOBILI. No. Erano materiali posati sul tavolo, altri sul pavimento e altri sparsi ma non vidi casse. Vidi invece il casco del pilota che era bianco.

DE JULIO. Con la scritta che conosciamo?

NOBILI. La scritta me la ricordo perchè mi sorprese un po' sapendo l'atteggiamento del colonnello Gheddafi per tutto quello che era occidentale in genere, non islamico. Mi sorprese che un militare dentro il casco avesse una scritta con una Dymo azzurra, con il nome in carattere latini.

Questo mi sorprese un pò come mi sorprese un tantino un pacchetto di *chewingum* di marca Fliberts. Mi sorprese perchè conoscevo l'atteggiamento del colonnello Gheddafi.

PRESIDENTE. Vide una scarpa o del vestiario in genere?

NOBILI. No, non lo vidi, anche se può darsi che del vestiario ci fosse perchè sono stato pochissimo, veramente pochissimo tempo in quella stanza. E quindi fui allontanato.

DE JULIO. Cosa l'ha colpita in particolare? Vide qualche pezzo che attrasse la sua attenzione?

NOBILI. Mi corre l'obbligo di fare una precisazione: non sono un ufficiale pilota, sono in Aeronautica e quindi mi intendo di aeroplani ma non sono un ufficiale pilota e non sono in grado di stabilire delle dinamiche o di fare delle ipotesi immediate dai reperti.

È chiaro che istintivamente un ufficiale dell'Aeronautica va a guardare certi parametri fondamentali in un cruscotto: se l'altimetro è a cabrale, se c'è il variometro, che è uno strumento che indica l'assetto del velivolo in quel momento e quindi se il velivolo è in salita o in perdita di quota. Tuttavia si può vedere molto poco perchè da un elemento totalmente frantumato, con strumenti addirittura deformati, si può vedere molto poco. Normalmente dà una certa attendibilità la lettura dell'altimetro perchè negli incidenti normalmente si schiaccia la capsula barometrica e ne consegue il blocco della lancetta sul parametro di riferimento di quel momento. Normalmente, non è detto che sia la regola ma in genere succede così: l'impatto violento determina lo schiacciamento e quindi l'arresto dell'indice su questa posizione.

Mi attrasse questa cosa; c'erano delle fotografie e a me interessava chiaramente la dinamica dell'incidente; il come e il quando questo signore era morto, cosa aveva fatto negli ultimi momenti della sua vita, è un qualcosa che umanamente interessa sapere come un collega di un paese diverso dal nostro è morto.

Mi interessava inoltre un altro aspetto dal punto di vista professionale. Eravamo molto interessati alla questione libica perchè nei giorni precedenti l'incidente, probabilmente nel periodo maggio-giugno (chiedo scusa se non sono preciso sulle date), venivano riferiti costanti sconfinamenti o comunque un notevole incremento dell'attività di volo libica. Chiedo ora di passare in seduta segreta.

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

... *Omissis* ...

Un aspetto che mi interessava moltissimo era l'etnia di quell'ufficiale, essendo a conoscenza, per canali diversi da quelli del secondo reparto dell'Aeronautica militare, di presenze in Libia di addestratori italiani. Mi interessava quindi qualche elemento circa l'etnia di questa persona. Ebbene, c'erano delle fotografie in bianco e nero, ma non so essere preciso sul loro numero, e mi sorprese il loro bordo o almeno la parte impressa sul cartoncino bianco, la quale era leggermente arrotondata e faceva pensare a delle Polaroid. In quelle fotografie si vedeva in maniera molto limitata un corpo. Notai perfettamente una mano, una parte del cranio e segnatamente un orecchio; poteva essere l'orecchio sinistro, anzi lo era. Si notava un grosso telo bianco, che non so se fosse un lenzuolo o una parte del paracadute parzialmente aperto. Da quanto si poteva vedere da una fotografia in bianco e nero non molto dettagliata si notavano inequivocabilmente due cose. La prima mi interessava nell'immediato ed era il fatto che sicuramente il pilota era di etnia semitica, nè slava nè europea: era sicuramente di etnia araba. Si evinceva dalla pigmentazione della pelle rispetto alle unghie, anche se la valutazione era fatta a braccio, perchè si trattava della mano di un cadavere su una fotografia in bianco e nero. Era quindi una valutazione estremamente imprecisa, però inequivocabilmente il pilota era di razza semitica.

PRESIDENTE. Non può dire inequivocabilmente, se la valutazione era imprecisa.

NOBILI. Diciamo allora presumibilmente. Le unghie più chiare dell'epidermide specialmente in un cadavere non fanno pensare ad un siciliano o almeno è difficile. Notai inoltre che su questa mano e sul cranio non c'era nessun segno (siamo sempre di fronte ad una fotografia in bianco e nero) di degenerazione cadaverica. Mi sorprese quindi moltissimo apprendere dal telegiornale un paio di sere dopo della necessità di una immediata inumazione stante l'avanzato stato di decomposizione del cadavere.

Siccome sapevo, sempre per informazioni di provenienza diversa dal secondo reparto dello Stato Maggiore...

CIPRIANI. Era il Sismi.

NOBILI. Lo dice lei: non c'è nulla di strano.

CIPRIANI. Allora può dirlo benissimo.

NOBILI. Prendiamola come deformazione professionale.

BOATO. È molto meglio che lei dica tutto quello che sa e, laddove lo ritenga, chieda al Presidente di passare in seduta segreta.

NOBILI. Sono tranquillissimo, non ci sono problemi.

Da altri ambienti sapevo di una saldatura in atto, che poteva risalire addirittura al 1978-79, tra mafia, servizi segreti libici e movimenti eversivi; il tutto sponsorizzato o quanto meno coordinato, diretto e seguito attentamente dalla P2. Quindi la prima reazione che ebbi spontaneamente, quando seppi di questa inumazione rapida, fu di pensare che era la mafia che tentava di sottrarre la salma ad un corretto controllo, ad una corretta indagine necroscopica. Infatti si cominciò a parlare di infarto.

PRESIDENTE. Perché la mafia voleva sottrarre il cadavere all'indagine?

NOBILI. Pensai alla mafia, perchè la versione di comodo che doveva passare...

PRESIDENTE. Parla della mafia vera e propria o della mafiosità di altri enti?

NOBILI. Parlo di mafiosità, così come quando si parla di P2 si dovrebbe parlare di piduismo.

PRESIDENTE. Lei si rende conto di quanto sta dicendo?

NOBILI. Mi rendo perfettamente conto. Pensavo che era scorretto passare all'inumazione così rapidamente, perchè poteva essere strumentale fornire una certa spiegazione di quell'incidente. L'infarto del pilota è un'ipotesi assolutamente ridicola, anche se questa evenienza si può verificare, perchè la cardiopatia ischemica può determinare un grave malore in volo non controllabile e quindi la morte o comunque uno stato di incoscienza del pilota. In tal caso il velivolo può continuare a vagare. Tuttavia l'incidenza di un tale caso è così remota e limitata che, pur non potendo citare le statistiche, posso però dire che in 30 anni di attività in Aeronautica credo di aver sentito riferire un tale accidente solo in una occasione relativa ad un pilota - mi sembra - tedesco finito in Svezia. Questo in 30 anni di aeronautica: vi lascio immaginare.

Infatti il personale navigante, dal punto di vista fisiologico e neurologico; è estremamente selezionato.

Infatti il personale navigante, dal punto di vista fisiologico e neurologico; è estremamente selezionato.

Anche in un paese dalla struttura sociale estremamente diversa dalla nostra quale poteva essere la Libia dell'epoca, certamente il personale navigante, specialmente quello abilitato a macchine altamente sofisticate e di alta velocità, che richiedono riflessi e processi mentali estremamente rapidi, doveva essere assolutamente valido. Ciò escludeva l'evenienza di un infarto.

PRESIDENTE. Allora cosa poteva essere capitato. Lei ci ha detto che volevano inscenare qualcosa.

NOBILI. L'ho pensato. Al primo collega che incontrai nella sala situazioni dove c'era il reparto ho domandato se il velivolo fosse armato: la risposta fu negativa. Chiesi allora se erano state trovate apparecchiature di controllo delle contromisure elettroniche, per acquisire dati riferiti alla resistenza e alla copertura radar del territorio che si vuole sorvolare: infatti mi venne in mente l'idea che questo signore non fosse capitato sul nostro territorio peregrinamente o colpito da malore, ma vi fosse entrato per acquisire elementi sulla nostra copertura radar e per segnalare alla propria *Intelligence* il livello di penetrabilità della nostra rete radar. Qualora fosse stato scoperto egli si sarebbe consegnato alle autorità italiane dichiarandosi prigioniero di guerra.

LIPARI. Chi avrebbe avuto interesse ad accreditare questa versione del malore? Semmai lo Stato Maggiore italiano aveva interesse a rendere esplicita una simile azione.

NOBILI. Non mi riferisco allo Stato Maggiore. Sto parlando di un periodo storico nel quale si verificarono una serie di rapporti estremamente ambigui con la Libia: una sorta di rapporto amore-odio.

PRESIDENTE. Vorrei capire per quale ragione accredita la versione di una nazione che sacrificerebbe un Mig 23 volontariamente per saggiare le difese aeree di una nazione che poco fa abbiamo saputo essere stata penetrabile come il formaggio gruviera. A tale scopo lo avrebbero mandato qui con una quantità di carburante tale da impedirgli il ritorno e quindi destinandolo a consegnarsi prigioniero!

NOBILI. Siamo nel campo delle ipotesi.

PRESIDENTE. Credevo avesse degli elementi più validi.

NOBILI. Penso che l'argomento si esaurisca perchè sono stato pochissimo dentro la sala situazioni e poi ne sono stato allontanato.

DE JULIO. Ricorda se c'erano reperti strutturali dell'aereo in quella sala?

NOBILI. Sì, come è stato già detto, c'erano dei reperti.

DE JULIO. A parte il cruscotto e le altre parti cui è stato fatto riferimento, intendo chiederle se c'erano reperti strutturali che potessero eventualmente recare i segni di un conflitto aereo.

NOBILI. Non ho potuto assolutamente notare la presenza di simili reperti perchè sono rimasto in quella sala per troppo poco tempo.

CICCIOMESSERE. Per quanto tempo?

NOBILI. Per non più di tre minuti.

DE JULIO. Dato l'incarico da lei ricoperto all'interno del Sios, come giustifica il fatto che non fu coinvolto negli accertamenti relativi alla caduta del Mig?

NOBILI. Me lo sto chiedendo da quella data. Ufficialmente e molto banalmente, il fatto fu giustificato con i cattivi rapporti intercorrenti tra me e il generale Tascio.

DE JULIO. È un fatto che abbiamo tutto l'interesse ad accertare perchè potremmo dire che lei fu estromesso da queste indagini.

NOBILI. In una parola, sì.

DE JULIO. Dobbiamo comprendere il motivo di questo contrasto con il generale Tascio che ha portato ad una decisione piuttosto grave, quella di estrometterla dalle indagini su un fatto certamente di sua competenza.

NOBILI. Dobbiamo fare un passo indietro: nell'aprile-maggio del 1979 venni avvicinato dal generale Tascio dentro la scuola di guerra aerea, a seguito di un colloquio che egli aveva avuto con il generale Cottone, all'epoca comandante l'istituto stesso. Il generale Tascio in maniera abbastanza brusca e sorprendente mi disse di non essere assolutamente contento del mio operato. Io non riuscii a comprendere come potesse dare questi giudizi, atteso il fatto che egli aveva assunto l'incarico di dirigere il II Reparto da neanche un mese: siamo nel maggio del 1979 ed il generale Tascio era stato chiamato a dirigerlo nell'aprile dello stesso anno.

DE JULIO. Anche nel Sios c'erano fazioni in contrasto come nel Sismi a suo tempo?

NOBILI. Le fazioni contrapposte, onorevole De Julio, sono una costante di certi organismi. Anzi, le posso dire che regola prima dell'*Intelligence* - lo dico per chi non è esperto di queste specifiche problematiche - non è tanto quella di fare le fotografie dei documenti, come si vede nei film, quanto di penetrare nell'organizzazione avversaria creando o portando in superficie contrasti, opposizioni interne, fratture e rivalità, minandola alla base.

DE JULIO. Ritiene che questa situazione fosse determinata da interessi estranei al paese?

NOBILI. Personalmente ne sono convinto.

DE JULIO. Se questa era la sua valutazione della situazione, quali erano le azioni da lei compiute che potevano non essere di gradimento del neo-capo del reparto?

NOBILI. Forse non è neanche esatto dire che queste azioni non erano di gradimento del capo del II Reparto. Innanzitutto va ricordato che questo è un organismo di *Intelligence* consultivo, assolutamente collaterale. Esso è un organismo di Forza armata e quindi non entra nel merito specifico di indagini che possano riguardare aspetti di ordine politico-militare, ma si limita all'acquisizione ed alla valutazione che provengono o dal Sismi o da altri organismi simili su materie di interesse specifico dell'Aeronautica.

Nell'ambito dell'Aeronautica militare dirigevo un nucleo Sios. Il nucleo Sios territoriale si occupa di *Intelligence* e di sicurezza il che potrebbe essere impropriamente scambiato per controspionaggio. Non è così: l'*Intelligence* di sicurezza riguarda l'affidabilità del personale per determinati incarichi e l'affidabilità, per quanto riguarda l'assegnazione di commesse, di ditte la cui componente direttiva non dà garanzie di serietà sempre ai fini della sicurezza.

DE JULIO. È un ruolo estremamente delicato.

NOBILI. Certamente; chi riveste quel ruolo, a quanto ebbi modo di vedere nella direttiva che mi fu fatta leggere al momento della mia assunzione, offre la più ampia collaborazione, ove richiesta, all'organo di sicurezza nazionale che all'epoca si chiamava Sid e che poi a partire dal 1977 assunse la denominazione di Sismi. Personalmente quindi ho offerto, in quanto richiestomi, la più ampia collaborazione specifica al Sismi. Questa collaborazione riguardava, tra l'altro, il tentativo di stabilire - era ed è come cercare l'ago nel pagliaio - il livello di penetrazione dell'organizzazione P2 nell'ambito dei corpi armati dello Stato e delle organizzazioni ricadenti sotto la giurisdizione militare.

STATI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Era come cercare il pagliaio nell'ago.

NOBILI. Ero investito della responsabilità di questa indagine che era e, per taluni aspetti, è ancora talmente coperta che personalmente avevo l'ordine specifico di non parlarne ai miei diretti superiori di Forza armata.

Quando l'onorevole Stati di Cuddia delle Chiuse parla di pagliaio nell'ago, sono d'accordo, però bisogna operare tanti discrimini. Vi era chi era entrato nella P2 all'inseguimento di un sogno di gloria a basso costo, chi vi era entrato per cercare determinate scorciatoie, chi vi era entrato *tout court* per imbecillità ed infine forse anche chi vi era entrato per equivoco. Ancora oggi in molti settori si considera la P2 un

movimento eversivo o quanto meno un momento di coordinamento di attività eversive dell'estrema destra.

PRESIDENTE. Quando è entrato nel II Reparto?

NOBILI. Nel 1971.

PRESIDENTE. E nel II Ufficio?

NOBILI. Sono entrato nel II Reparto assegnato a vari uffici, a disposizione del capo reparto *po tempore* e successivamente incaricato di dirigere un nucleo esterno.

PRESIDENTE. In che data?

NOBILI. Il 10 settembre 1971.

PRESIDENTE. Che cosa ha fatto fino al 1980?

NOBILI. Fino al 1° gennaio 1980 sono stato a capo del nucleo di Firenze dal quale sono stato estromesso dal generale Tascio. Sono riuscito poi, anche con sacrifici personali facendo il pendolare, a mantenermi nell'ambito del II Reparto, cosa che consideravo importantissima. Afferrando al balzo la proposta di un ufficiale e con gravissimo risentimento da parte del generale Tascio, sono poi riuscito a farmi inserire nel II ufficio del II reparto che trattava la Libia. Il generale Tascio mi aveva proposto anche l'Unione Sovietica che è un grande paese ma molto lontano da noi. La Libia invece si trova nel Mediterraneo ed avevo motivo per ritenerla molto interessante.

PRESIDENTE. Lei è stato chiamato a Firenze nel 1980?

NOBILI. Nel 1979 il generale Tascio mi ha manifestato ostilità; poi mi ha richiamato verso ottobre. Nel frattempo mi vennero abbassate le note caratteristiche con una strana, singolare e un po' fumosa argomentazione secondo cui svolgevo attività e prendevo iniziative rivelatesi controproducenti per l'attività del Reparto. Ancora oggi sono in attesa di sapere di che tipo di iniziative si trattasse; anzi lo so, ma vorrei che qualcuno me lo dicesse.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Lo dica a noi.

NOBILI. Lo domandi lei al generale Tascio.

PRESIDENTE. In che anno è uscito dal II Reparto?

NOBILI. Materialmente nel giugno del 1981.

PRESIDENTE. E poi dove è andato?

NOBILI. Sono tornato alla Scuola di guerra aerea di Firenze dove ho di nuovo indossato la mia divisa ed ho cominciato a godermi il crepuscolo della mia carriera.

PRESIDENTE. Lei ha detto che negli anni 1980 e 1981 nel II Reparto lei si occupava di sicurezza.

NOBILI. No, mi sono occupato di sicurezza dal 1971 fino al 1° gennaio 1980. A partire dal 15 gennaio 1980 mi sono occupato della Libia.

PRESIDENTE. Nel 1980, pure occupandosi soltanto della Libia, lei però continuava a collaborare con il Sismi per dare la caccia ai piduisti. Chi le affidò questo incarico? Le ricordo che la scoperta della lista dei piduisti a Castiglion Fibocchi risale al periodo a cavallo tra il 1979 e il 1980. Lei ha detto che nel 1979 fu incaricato di dare la caccia ai piduisti.

NOBILI. No, ho detto che, durante la mia permanenza al nucleo di Firenze, tra le altre cose mi occupavo anche di questo.

PRESIDENTE. Prima o dopo il suo ingresso nel II Reparto dove si occupava della Libia?

NOBILI. Prima.

PRESIDENTE. Quindi lei a Firenze, prima del maggio 1979 era sempre nel Sios ma collaborava con il Sismi?

NOBILI. Sì.

PRESIDENTE. Pertanto, prima di quella data, qualcuno le aveva dato l'incarico di dare la caccia ai piduisti della Aeronautica?

NOBILI. Sì.

PRESIDENTE. Chi le ha dato questo incarico, il Sismi o l'Aeronautica?

NOBILI. Il Sismi che si serviva della collaborazione di un ufficiale del Sios.

PRESIDENTE. Ciò significa che il Sismi, quanto meno un anno prima della scoperta della lista, dava la caccia ai piduisti?

ZAMBERLETTI. Il Sismi di Santovito?

NOBILI. Non ho nulla da nascondere. Modestamente ritengo di aver operato dalla parte giusta.

La verità non mi fa paura.

BOATO. Ma molte di queste cose lei le ha già dette al magistrato.

NOBILE. Esiste un'amplissima documentazione procedurale e quindi le potenzialità eversive della P2, e segnatamente del suo capo (perchè va fatta questa doverosa precisazione), erano note ed oggetto di indagine in alcuni settori del Sismi. Pertanto, quando l'onorevole Zamberletti mi chiede molto sorpreso se mi riferisco al Sismi di Santovito, io rispondo di sì, perchè la P2, o il piduismo come abbiamo convenuto di chiamarlo, era in grado di determinare le nomine di comandanti generali dei Carabinieri, di capi di Stato Maggiore, di responsabili dei servizi di sicurezza. Pertanto, quando parlavo di inquinamenti e di infiltrazioni nei servizi di sicurezza da parte di altri organismi, parlavo *ad hoc*, perchè non è casuale - e voi me lo potete insegnare - che nei periodi più bui e più oscuri della nostra Repubblica e della nostra storia si sia verificato un signolare abbuaiamento nei servizi di sicurezza.

PRESIDENTE. Io però le ho domandato un'altra cosa: io voglio sapere quale parte del Sismi le ha dato l'incarico in anni precedenti, cioè quando ancora si sapeva poco, di fare questo. Chi le aveva dato l'ordine?

NOBILI. Signor Presidente, mi dispiace ma le devo chiedere di rispondere in segreto.

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

... *Omissis* ...

DE JULIO. Io vorrei tornare all'origine della mia domanda. Lei ha fatto certamente una illustrazione di estremo interesse su quale era il livello di collaborazione tra i nuclei Sios e il Sismi.

NOBILI. Esattamente.

DE JULIO. Lei ha illustrato questo collegamento in risposta ad una domanda molto specifica, cioè quali erano i motivi in base ai quali c'era questa avversione da parte del generale Tascio nei suoi confronti. Immagino che questa costruzione era pertinente al quadro che lei stava descrivendo.

NOBILI. A parte il documento scritto di queste note caratteristiche, in cui si parla in maniera abbastanza vaga facendo riferimento a non so bene quali iniziative, a tutt'oggi non mi è stato contestato il benchè minimo addebito nell'ambito dell'esercizio dei miei doveri, da me rigorosamente svolti nell'ambito dei compiti di istituto, pur essendomi io ritrovato con una carriera distrutta con note caratteristiche inferiori alla media e perseguitato fino ad adesso quando, andando in fase di valutazione, mi si dice che me ne posso anche andare perchè la mia carriera è terminata avendo come unica spiegazione, da parte del

generale Tascio, l'affermazione che io non devo fare attività informativa in Toscana per motivi di opportunità. Questo lo voglio segnalare al Parlamento italiano!

DE JULIO. Mi meraviglierei, in base al quadro che lei ci ha fatto, se il generale Tascio le avesse messo per iscritto i motivi di questa avversione. Quello che mi permetto di chiederle è di darci la sua interpretazione. Mi sembra chiaro infatti che la ragione non la potremmo mai trovare nei documenti ufficiali. D'altronde, se trovassimo tutte le spiegazioni nei documenti ufficiali, non dovremmo ricorrere alle testimonianze.

NOBILI. La mia interpretazione è la seguente. Mi corre innanzi tutto l'obbligo di dire che il generale Tascio probabilmente è semplicemente un fedelissimo esecutore di ordini. Non avendo prove, non posso certamente chiamare in causa la malafede o la buona fede del generale Tascio. È certo che, nel porre in essere questo atteggiamento, il generale Tascio deve aver ricevuto precise e specifiche disposizioni da qualcuno che forse si sentiva messo un po' «sotto il microscopio» dal sottoscritto.

DE JULIO. Ci espliciti questa ipotesi.

CIPRIANI. Basilio Cottone!

NOBILI. Ho reso ampia testimonianza su queste cose ed esiste ormai un carteggio ponderoso su tutto questo. Non posso che riconfermare quanto ho detto ai magistrati...

DE JULIO. Ma questa sede è diversa!

NOBILI ... anche se poi mi vedo oggetto, forse doveroso, di interrogazioni parlamentari alle quali peraltro la Forza armata dal 1989 non risponde: non devo rispondere io, ma qualcuno responsabile della Forza armata per fornire spiegazioni, per confermare e smentire se il tenente colonnello Nobili (o il maggiore Umberto Nobili) è per caso un piduista. Da un certo momento in poi sembra che la P2 sia diventata un sodalizio per gente che si infiltrava. Non so se gli altri signori si siano veramente e falsamente infiltrati (i nomi sono noti), o abbiano detto di essere entrati nella P2 allo scopo di infiltrarsi. Di certo c'è che io non ho chiesto mai di entrare nella P2 al signor Licio Gelli: certamente ho chiesto di entrare nel suo *entourage* perchè mi interessava moltissimo. E su questo impegno la mia parola d'onore. Spero di aver risposto, se per caso in questa Aula ci fosse l'estensore della interrogazione, in parte ai suoi dubbi.

DE JULIO. Questo argomento lo riprenderà probabilmente qualche collega.

Lei sapeva che da tempo era nella lista di coloro che sarebbero stati convocati da questa Commissione?

NOBILI. No, ma lo immaginavo.

DE JULIO. È stato contattato da ufficiali dell'Aeronautica o dei Servizi in merito a questo interrogatorio?

NOBILI. No, nella maniera più assoluta, anche se io - devo essere sincero - ho chiesto dei lumi. Quando mi hanno comunicato questa cosa, ho pregato la segreteria di indirizzare una lettera anche al mio Comando, sperando che quest'ultimo rompesse determinate riserve nei miei confronti e mi desse qualche suggerimento, cioè che si riuscisse a capire il perchè sono considerato in Aeronautica una mina vagante, perchè sono un emarginato, un paria o cose del genere. Non ho avuto risposta, ma un atteggiamento molto corretto, distaccato.

In effetti, mi corre l'obbligo di fare un grande distinguo. La Forza armata è degna del massimo onore, perchè è pulita e onorata, e le persone che ne fanno parte, nella stragrande maggioranza, sono persone pulite e onorate. Purtroppo, come capita in tutte le famiglie, in questo contesto si possono essere inseriti in un determinato momento della sua storia personaggi forse non degni o non perfettamente all'altezza della situazione. Questo mi corre l'obbligo di dirlo e di chiedere che sia verbalizzato.

Io sono un ufficiale dell'Aeronautica e mi corre l'obbligo di dire che l'Aeronautica nella sua globalità è pulita.

DE JULIO. Ci può dare una sua valutazione in merito all'affidamento alla ditta dei fratelli Argento delle operazioni di recupero del relitto?

NOBILI. Non la conosco.

DE JULIO. Come valuta il fatto che fu deciso di vietare qualsiasi ripresa fotografica o cinematografica delle operazioni di recupero del relitto del Mig?

NOBILI. Trattandosi di un velivolo militare probabilmente per un atto di correttezza nei confronti dell'autorità libica. Prima di giungere ad avere elementi conclusivi ottenibili soltanto attraverso una inchiesta formale, fare fotografie poteva essere fuori luogo.

DE JULIO. Lei che, da quanto ci ha confermato, è un attento conoscitore di fatti libici e anche di costumi e abitudini, poichè si è da più parti sostenuto la inverosimiglianza di una esercitazione libica data l'ora, il giorno e il particolare periodo di festività, trattandosi di venerdì 18 luglio, come valuta questa circostanza?

NOBILI. Non ho una esperienza specifica. Da modestissimo conoscitore del mondo islamico, particolarmente integralista, rigoroso ed osservante, come quello libico, effettivamente mi trovo in una posizione di perplessità pensando ad un pilota che si alza in volo di venerdì. Però la guerra del Golfo ci ha dimostrato che si è combattuto anche di venerdì.

DE JULIO. Non stiamo parlando di guerra, ma della verifica dell'ipotesi che il veivolo fosse coinvolto in una normalissima esercitazione e non in un evento bellico di aggressione o di difesa.

NOBILI. Non le so rispondere, bisognerebbe conoscere la missione assegnata al pilota.

DE JULIO. Avendo cercato di seguire, senza diretta responsabilità, questa vicenda, è in grado di dirci quale evidenza vi fu che il pilota fosse realmente un pilota libico e che l'aereo fosse realmente da poco decollato da un aeroporto libico?

NOBILI. Posso dire di aver appreso tutto attraverso la stampa, come tutti voi, perchè dall'ambito del secondo Reparto non ho appreso assolutamente nulla.

DE JULIO. Vorrei passare all'altra vicenda che interessa la Commissione, la vicenda del disastro del DC9 Itavia. È a conoscenza della «rivendicazione» dei Nar? Cosa ne pensa?

NOBILI. Allora ci credetti, salvo essere smentito dal responsabile del Centro Cs di Firenze il quale mi disse che la rivendicazione era - cito letteralmente - «una grossissima bufala» e che non era assolutamente vera.

DE JULIO. Quando glielo disse?

NOBILI. Qualche tempo dopo, mi pare di ricordare - in quanto portavamo l'impermeabile - che fosse autunno e mi disse precisamente che tra il DC9 e il Mig esisteva relazione.

DE JULIO. Aveva un'idea, dati i suoi legami con il Sismi, su chi poteva aver fatto la telefonata di rivendicazione ai Nar?

NOBILI. Di ipotesi se ne possono fare tante.

DE JULIO. Le chiedo quelle che potevano circolare tra addetti ai lavori.

NOBILI. Non si parlò di ipotesi a proposito di questa telefonata. Lo stesso Marco Affatigato la smentì.

DE JULIO. Per questo ho chiesto chi poteva aver fatto la telefonata al posto di chi non la fece. Non c'era un'ipotesi?

NOBILI. Poteva averla fatta un organismo, qualcuno, un movimento eversivo interessato ad accreditare una certa ipotesi.

BOATO. Questa è una risposta tautologica: è ovvio che se qualcuno l'ha fatta era falsa. Il collega De Julio le ha chiesto se lei aveva un'ipotesi.

NOBILI. No.

DE JULIO. Vorrei sfruttare la sua esperienza nel controspionaggio a Firenze: il 18 luglio 1981 - lo stesso giorno della vicenda del Mig - vi fu un appunto del Centro di controspionaggio di Firenze in cui si mise in relazione il Mig con l'eventuale attentato al DC9 e con la presenza programmata sull'aereo - che poi non si verificò - del giudice istruttore di Firenze, dottor Tricomi. Lei era a conoscenza della segnalazione?

NOBILI. Non lo fui nell'immediatezza e in realtà la vicenda si svolse in maniera abbastanza banale. La segnalazione del capo del Centro fu doverosa su qualche elemento che poteva significare allarme e poteva essere interessante ai fini conoscitivi: «Incontrai il magistrato che mi disse di essere vivo per miracolo perchè doveva trovarsi a bordo di quell'aereo». Sapendo che si stava occupando di certe indagini, vedi caso ad un certo punto anche in Sicilia, disse doverosamente che tra le tante ipotesi formulabili esisteva anche quella della presenza a bordo del magistrato.

DE JULIO. Non la ritenne quindi un'azione di depistaggio?

NOBILI. Nella maniera più assoluta.

DE JULIO. A parte quelli che abbiamo citato prima, aveva contatti con altri ufficiali dei Servizi, in particolare a Firenze?

NOBILI. Conoscevo tutto il personale del Centro.

DE JULIO. Intratteneva rapporti frequenti?

NOBILI. Di grande cordialità, che però dovetti smentire in presenza del signor Gelli che me lo chiese esplicitamente. Segnatamente dovetti glissare abbondantemente - nella pianificazione dell'incontro - e dire che vi era un po' di ruggine e una situazione di attrito, stante l'atteggiamento elitario degli elementi del Sismi e la situazione di parente povero del sottoscritto. Purtroppo la costruzione non funzionò, perchè qualcuno, immediatamente contattato dal Gelli, riferì che tra noi vi era una grossa consuetudine, una grossa familiarità, ed era vero. Chi sapeva di questa familiarità ci aveva fortuitamente incontrati in una manifestazione aerea alla quale eravamo presenti con i nostri bambini, il che sottolineava un rapporto più ampio e più personale di un semplice rapporto di servizio e di ufficio. Questi due signori, non so se in buona fede, in mala fede o strumentalmente, ebbero a dire al signor Gelli: «i due si amano o quasi».

DE JULIO. In base a questa familiarità, che andava al di là del rapporto di fiducia professionale, avrete certamente avuto occasione di scambiarvi idee, impressioni, informazioni su tutta la vicenda del DC9: quali informazioni?

NOBILI. Nessuna informazione specifica, perchè nel periodo in cui si verificò questo episodio io ero a Roma ed ero preso da grossi problemi di ambientazione nell'ambito del Sios: c'era una cappa di piombo rappresentata dalla manifesta ostilità del generale Tascio nei miei confronti, c'era il problema del pendolarismo, c'era una grande incertezza. Mi rendo conto, sono tutti piccoli problemi umani ma ugualmente importanti. C'era una serie di incerteze per il futuro e la nera previsione di quello che sarebbe successo. Infatti ero predestinato - ed era in corso la relativa documentazione - a transitare nel Sismi, ma mi fu impedito senza che nessuno mi abbia fornito una risposta. Sono venuto a sapere di informative totalmente false e caluniose nei miei confronti provenienti dall'Aeronautica e dirette al Sismi.

DE JULIO. Quindi, nonostante fosse un problema «caldo», non lo avete mai affrontato?

NOBILI. No. ci vedevamo, quando capitava, nei brevissimi momenti in cui rientravo a casa il venerdì pomeriggio o il sabato sera quando ero di turno. Ripartivo poi la domenica. Certamente ci potevamo vedere, ma in questo momento non posso affermare in maniera categorica che non ne abbiamo mai parlato. Era il caso del giorno e quindi ne avremo parlato, ma non ricordo come è andata.

DE JULIO. Aveva rapporti, e di che tipo, con ufficiali dei Sios delle altre armi?

NOBILI. Avevo dei rapporti normali. Innanzi tutto con gli ufficiali dei Sios di altre armi non si parlava dell'argomento principale del mio lavoro, che in quel momento concerneva l'indagine sul fenomeno della P2, e poi i Sios delle altre Forze armate sono più marcatamente interessati al settore economico industriale. A Firenze avevo dei rapporti con un collega presso il Comiliter e qualche volta abbiamo compiuto delle ispezioni congiunte in qualche ditta, ma niente di più.

DE JULIO. E quindi nemmeno con esponenti del Sios della Marina ha avuto modo di scambiare informazioni sulla vicenda del DC9.

NOBILI. Nossignore.

PRESIDENTE. Abbiamo parlato molto dei periodi prima e dopo l'incidente del Mig, di Firenze, del controspionaggio, di Gelli. Vorrei terminare la parte che interessa più specificamente il Mig libico.

Lei, pur con l'ostilità di alcuni dei suoi superiori, assume la responsabilità di seguire i paesi del Nord Africa.

NOBILI. Non la responsabilità, io sono addetto a questa sezione aeronautica.

PRESIDENTE. Il suo superiore, colonnello Bomprezzi, aveva invece la valutazione dell'intera minaccia aerea di altri paesi e si occupava della Libia per suo tramite.

NOBILI. Non proprio tramite me, ma attraverso il *team* di persone del quale facevo parte anch'io.

PRESIDENTE. Che rapporti aveva con il suo superiore?

NOBILI. Il mio superiore è quello che, involontariamente attirandosi gli strali del generale Tascio, lamentando una carenza organica all'interno della sezione Libia, mi consentì, nel primo colloquio che ebbi con il generale Tascio, presente appunto il colonnello Bomprezzi, di afferrare al balzo una possibilità che mi interessava moltissimo e mi permise di inserirmi all'interno di quella sezione. Se ne pentirà amaramente.

PRESIDENTE. Non voglio sapere se si è pentito o no. Lei aveva un preciso incarico che ha coperto per un anno e più.

NOBILI. Non c'era un incarico preciso.

PRESIDENTE. È stato lei che ha detto di avere il compito di seguire il Nord Africa.

NOBILI. Insieme al capitano Francesconi e ad altre persone.

PRESIDENTE. Però per il Nord Africa era il «numero uno».

NOBILI. Non ero il «numero uno», non c'era stata un'investitura ufficiale in questo senso. Era una sezione che lavorava in *équipe*.

PRESIDENTE. Però di questa *équipe* era il più alto in grado.

NOBILI. Io ero il più anziano, ma ero piuttosto «oscurato».

PRESIDENTE. Colonnello, renda più semplice il mio compito. Voglio semplicemente dire che lei nell'anno in cui non era più a Firenze e prima ancora di tornarvi di nuovo aveva una specie di incarico per il Nord Africa ed in particolare per la Libia.

NOBILI. Ha fatto bene a definirlo una specie di incarico.

PRESIDENTE. Però in quel periodo avvengono in Libia o attorno alla Libia delle operazioni che lei stesso in vari interrogatori ed anche prima ha definito «interessanti». Infatti nei mesi precedenti la caduta del DC9 dell'Itavia vi erano stati dei tentativi di sovvertire il regime di Gheddafi, soprattutto con la partecipazione di ufficiali dell'Aeronautica libica. A tale riguardo che informazioni aveva sull'Aeronautica libica?

NOBILI. Avevo informazioni sullo schieramento e sul tipo dei velivoli, sulle basi in cui erano schierati, sulla linea di comando e di controllo.

PRESIDENTE. Poteva sapere quanti Mig c'erano in Libia?

NOBILI. Sì, con una buona approssimazione.

PRESIDENTE. Poteva anche conoscere il numero dei piloti e degli addestratori? Era compito suo approfondire questi aspetti. C'erano anche gli italiani, c'erano i russi. Chi addestrava i piloti libici sui Mig?

NOBILI. Presumibilmente piloti russi o comunque piloti di paesi dell'Est.

PRESIDENTE. Come lei dichiara in una testimonianza, quando si cominciano a chiamare coloro che potevano dare informazioni sulla Libia, non chiamano lei; anzi lei viene escluso e viene chiamato un altro. Vorrei sapere perchè.

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

... *Omissis* ...

NOBILI. Mi sembra di aver risposto puntualmente alle domande che mi sono state poste.

PRESIDENTE. Adesso risponda a queste.

NOBILI. Certamente, mi sembra quasi quasi di capire che io avessi da nascondere qualcosa.

PRESIDENTE. Le sto chiedendo delle spiegazioni.

NOBILI. La catena di comando del II Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica era la seguente: il generale Zeno Tascio; colonnello Bomprezzi; tenente colonnello Bertocchini; capitano Nobili, all'interno di una sezione dove c'è un altro capitano ed altre persone.

Il capitano Nobili, per motivi che non sono in grado di precisare, sostanzialmente - in maniera più o meno elegante - viene sistematicamente estromesso da qualsiasi contatto.

PRESIDENTE. Mi permetta, vorrei trovare il pezzo, perchè se è esatto questo sunto noi come Commissione siamo interessati a sapere se lei aveva un appunto che non ha potuto consegnare sui movimenti eversivi di quel momento in Libia, perchè in quel momento...

NOBILI. No, no.

PRESIDENTE. Perchè in quel momento sia per il DC9 Itavia sia per il Mig...

NOBILI. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Era lei che seguiva i movimenti e le esercitazioni degli aerei libici?

NOBILI. Li seguiva l'ufficio dove ero io.

PRESIDENTE. Quindi avevate anche il quadro delle forze aeree nel Nord Africa?

NOBILI. Avevamo dei tabulati.

PRESIDENTE. Li aggiornavate ogni giorno?

NOBILI. Quando eravamo in condizione di farlo.

PRESIDENTE. Quindi eravate informati quando c'erano delle manovre libiche?

NOBILI. Certamente.

PRESIDENTE. Da qualche parte si devono trovare i tabulati che indicano la situazione di quei mesi lì; oppure sono stati distrutti per sfooltimento?

NOBILI. Trattandosi di documentazione classificata non dovrebbero essere stati distrutti.

PRESIDENTE. La Marina ci ha detto che teneva la carta di quel periodo aggiornata nave per nave.

Il suo ufficio aveva il compito di aggiornare dei tabulati e per noi sarebbe di estremo interesse avere questi tabulati.

NOBILI. Per quanto mi concerne penso che questo materiale dovrebbe esserci.

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

... *Omissis* ...

PRESIDENTE. Lei riconosce di aver detto, parlando con Mannucci Benincasa, che fece un breve riferimento sul legame tra Ustica e il Mig?

NOBILI. Affermativo.

PRESIDENTE. Qual era il collegamento che il Benincasa vedeva tra Ustica e il Mig libico?

NOBILI. Non me lo ha precisato, tanto è vero che dissi che si era parlato di Marco Affatigato. E lui mi rispose: «Ma per carità, è una grossa bufala».

ZAMBERLETTI. Lei è stato al II ufficio Sios dal gennaio 1980 e ci ha fatto lo scenario dei rapporti tesi tra Libia ed Egitto, e tra il Ciad (cioè la Francia) e la Libia.

Però, pur essendo al Sios nell'ufficio dei rapporti Nord Africa, ha liquidato con una definizione di amore-odio i rapporti tra Italia e Libia; ma dal gennaio 1980 in avanti, fino al 2 agosto, si sviluppa un rapporto delicato con la Libia essendovi in corso il negoziato per la garanzia militare della neutralità di Malta, avversato politicamente - legittimamente dal punto di vista politico - dalla Libia. Tutto questo non è mai stato oggetto della vostra attenzione?

NOBILI. Onorevole, lei ha fatto una disquisizione di alta dottrina politica di fronte alla quale dichiaro assolutamente *forfait* in quanto all'epoca - capitano e neanche godente di buona stampa - ero totalmente all'oscuro di questa situazione. Quello che potevo sapere lo deducevo dalla lettura dei giornali; sembrerà ridicolo ma è così.

ZAMBERLETTI. La contezza dei voli militari del reparto di volo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, con destinazione Malta e ritorno (che portavano a bordo insieme a delegazioni per la trattativa anche uomini del Sismi) non faceva parte delle informazioni riguardanti il Sios che deve vigilare sulla organizzazione interna delle Forze armate?

NOBILI. Al mio ufficio non è mai pervenuto nulla di simile.

Le posso dire, come *boutade* un po' distensiva che quando da qualche settore del Sismi si chiese ragione di uno stranissimo fenomeno di esodo massiccio di piloti e specialisti italiani verso la quarta sponda fu risposto che la gente è pagata male e quindi si rivolge alla Siai Marchetti e tramite la Siai Marchetti, con una ditta di *leasing* finisce in Libia a fare gli addestratori.

ZAMBERLETTI. Quindi in uno stato di tensione italo-libico, in un momento estremamente delicato di questi rapporti, al punto che si arrivò alla messa in stato di allerta in agosto dell'Aeronautica italiana, non sapevate niente?

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

... *Omissis* ...

NOBILI. Alla domanda dell'onorevole Zamberletti posso rispondere che, come ufficiale del secondo Reparto, del secondo ufficio e della seconda sezione con competenza sulla Libia, apprendo da lei in questo momento per la prima volta certi fatti. Invece, come comune mortale attento lettore di giornali e con occhi aperti, sapevo qualcosa.

PRESIDENTE. Che vuol dire che sapeva qualcosa?

NOBILI. Sapevo di questo stato di tensione in atto, sapevo che c'era una situazione di estrema delicatezza a causa dei nuovi rapporti con Malta e che il Mediterraneo a quell'epoca poteva veramente considerarsi in una situazione esplosiva o comunque di estrema delicatezza.

Tuttavia lo sapevo come privato cittadino e come persona che legge i giornali; segnatamente il mio ufficio non se ne occupava.

Quando ho parlato di rapporto amore-odio, mi riferivo al fatto che mi sorprendevo la situazione in cui il colonnello Gheddafi tuonava contro di noi e profferiva minacce nei nostri confronti, mentre un contingente di nostre persone lasciava l'Aeronautica per andare in Libia e lo Stato Maggiore la sapeva benissimo. Ecco perchè ho parlato di rapporto di amore-odio.

ZAMBERLETTI. In realtà i giornali all'epoca non parlavano di quei rapporti che con molta discrezione si tenevano tra il Governo italiano e quello maltese; il che significa che lei non sapeva niente.

NOBILI. I giornali non parlavano dei dettagli della situazione, ma c'era notizia di uno stato di oggettiva tensione nell'area, al punto da farmi ritenere anche con una certa preoccupazione estremamente pesante e defatigante il compito assegnato, atteso anche il clima interpersonale esistente nell'ambito del secondo Reparto.

CIPRIANI. Lei ci ha detto che da un certo periodo in avanti la sua carriera è stata una serie di sventure.

Leggo dalla sua deposizione alla commissione Moro che lei indagò sul generale Basilio Cottone, perchè si rese conto che girava negli ambienti della P2 un tale Coppetti...

NOBILI. Non credo di averlo detto.

CIPRIANI. Invece richiamò all'attenzione il fatto che Coppetti aveva preso contatti con il comandante della Scuola aerea. Lei sapeva inoltre che il Coppetti era in contatto con il Gelli, tanto è vero che lei poi chiese al Coppetti stesso di farla incontrare con Gelli. Vorrei allora sapere se lei indagò sul generale Cottone.

NOBILI. Il signor Coppetti richiamò la mia attenzione in occasione del disastro di Monte Serra.

CIPRIANI. La prego di non ripetere quanto ha già detto in altra sede. Le ho chiesto se indagò su Basilio Cottone e perchè frequentava personaggi in contatto con Gelli.

NOBILI. Non ho capito la sua domanda.

CIPRIANI. Lei in questo verbale ha affermato di aver notato che Coppetti girava attorno a Cottone e che quindi si preoccupò.

NOBILI. Essere in contatto non vuol dire essere piduista.

CIPRIANI. Sono capace di leggere i verbali. Risponda alla domanda nel merito. Come mai ad un certo punto si preoccupò del fatto che Coppetti girasse attorno a Cottone? Ha indagato sul generale e a quali conclusioni è arrivato?

NOBILI. Ero preoccupato, perchè ritenevo che Coppetti fosse uno dei tanti reclutatori della P2, sospetto poi rivelatosi infondato. Lei sa che all'epoca ero iscritto alla massoneria, alla Loggia Ombrone. Non mi sarebbe stato difficile (e mi era stato proposto da qualche personaggio della mia Loggia) essere coperto e farmi presentare Gelli. Le pare che avrei utilizzato Coppetti, un non iscritto alla massoneria, per questo scopo?

Le posso comunque dire in maniera categorica che Coppetti non era un reclutatore.

CIPRIANI. Indagò sul generale Cottone?

NOBILI. Ho indagato su Cottone nel momento in cui riuscii a capire che tipo di interessi poteva avere e in che cosa stava mirando. Lei sa che l'ambiente in cui un membro del servizio informazione deve attingere è tale che si devono prendere in considerazione anche chiacchiere e pettegolezzi. A volte si deve setacciare nell'immondizia: non è un mestiere piacevole, mi creda.

Successivamente Cottone diventò capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. L'espressione immondizia è legata a questo nome?

NOBILI. No, parlo dei confidenti e delle fonti informative.

CIPRIANI. Le risulta che Cottone era in contatto con ambienti legati a Gelli?

NOBILI. L'indagine fu interrotta dalla visita del generale Tascio a Firenze, quindici giorni dopo la sua nomina, il quale mi annunciò che mi avrebbe rimosso dal mio incarico con la motivazione che non dovevo svolgere attività investigative in Toscana.

CIPRIANI. Lei prima ha detto di questa ostilità del generale Tascio nei suoi confronti. Finora non abbiamo avuto altri elementi se non quelli su una ostilità di tipo personale. Poi però lei ha detto che probabilmente Tascio agiva per conto di qualcun altro. Poichè in seguito Basilio Cottone è diventato capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e poichè uno più uno fa due si può dire che quella ostilità potrebbe essere dovuta proprio alle indagini a suo tempo svolte.

NOBILI. Ho motivo per ritenere tutto ciò estremamente probabile, anzi possibile. La sera stessa del mio incontro con Gelli, il generale Cottone fece delle battute anche pesanti che mi inducono a ritenere una simile interpretazione veritiera.

CIPRIANI. Lei parla più volte dei traffici di armi che in quel periodo erano in corso; scoprì anche che c'era una saldatura tra la mafia, la P2 e i traffici d'armi tra l'Italia e la Libia. Come lei sa nell'agosto del 1980 in Libia ci fu un tentativo di *golpe*. È in grado di

dire se questo traffico di armi, questo rapporto tra la P2 e la Libia era collegato a questa vicenda?

NOBILI. Non posso affermarlo documentatamente.

CIPRIANI. Parlando con Mannucci Benincasa ha mai saputo del «capitano Manfredi»?

NOBILI. No e del resto questa storia è abbastanza strana. Non si sorprenda se tutta la vicenda è costellata anche da episodi che possono sembrare inquietanti ma che poi nella sostanza si rivelano estremamente banali. Nel corso di una operazione che si doveva svolgere congiuntamente - incontrare una persona nella *hall* di un albergo - gli chiesi se dovevo presentarlo con un nome di copertura. Egli mi disse che sarebbe stato meglio e mi chiese di trovarlo io perchè così mi sarebbe risultato più facile chiamarlo con quel nome. Pensando al fatto che egli era di casata gentilizia, mi venne in mente di chiamarlo Manfredi. Lui mi disse che non andava bene ed alla fine tirammo fuori il solito banalissimo Marini. Quando andai da Gelli che voleva che gli dicessi il nome di questo personaggio mi elencò qualche nome. Dinanzi al giudice Priore ho ricordato questo discorso e per un *lapsus* ho fatto il nome di Manfredi: il giudice Priore ha fatto un salto perchè io sapevo il nome di copertura di Mannucci Benincasa. In realtà io non conoscevo il nome di copertura di Mannucci e men che meno posso confermare che me l'abbia fatto Gelli. Ammetto di aver avuto un *lapsus memoriae* che mi ha indotto a sovrapporre i nomi. Si è trattato di una circostanza piuttosto banale.

CIPRIANI. A lei non risulta che il Mannucci fosse in contatto con Gelli?

NOBILI. Lo smentisco nella maniera più categorica. Le posso dire di essere venuto a conoscenza parecchio dopo l'inizio del nostro rapporto che Gelli aveva cercato di mettersi in contatto con Mannucci dopo che egli era subentrato a Viezzer nella carica di capo centro. Questo fatto allarmò non poco Mannucci che, non conoscendo Gelli, avviò doverosamente un'indagine per sapere chi fosse questo signore. Molto evidentemente era venuta a mancare a Gelli la «porta aperta».

CIPRIANI. Lei ha conosciuto il generale Notarnicola?

NOBILI. No, non ho avuto questo piacere, se così si può dire.

CIPRIANI. Sapeva che era superiore di Mannucci?

NOBILI. Sì.

CIPRIANI. Perchè non lo considera un onore?

NOBILI. Da quanto ho saputo e potuto leggere, anche dalla sua interrogazione che mi piacerebbe approfondire, non mi sembra che

questa persona abbia tutte le carte in regola. Del resto io non ho motivo per dubitare di quanto da lei riportato, anche perchè in taluni casi viene riportato tra virgolette il testo di sue affermazioni, come quelle a proposito dei poteri occulti pericolosissimi perchè non venuti fuori sulle liste. Su questo concordo pienamente con lui, però dico che sarebbe bene sapere dove sono e chi sono queste persone con esattezza: forse lui dovrebbe saperlo perchè esistono innumerevoli documenti dettagliati e protocollati che sono finiti sul suo tavolo. A questo punto i casi sono due o lui non lo sa perchè è difficile appurare questi elementi, ed allora tanto meno può farlo l'allora capitano Nobili; oppure il generale Notarnicola ha motivi per negare questa possibilità di approfondimento. Lo sa che Mannucci Benincasa sta lasciando il suo incarico? Ebbene è un uomo che ha caratteristiche e doti di professionalità tali da far sì che un accantonamento di un uomo di una simile esperienza lasci davvero perplessi.

CIPRIANI. Secondo lei, se ne va per conto suo o è stato rimosso?

NOBILI. Secondo me è stato rimosso.

CIPRIANI. Lei sostiene che Mannucci le disse di essere entrato in possesso di una agenda di Semerari e che questi era coinvolto in un traffico con la Libia. Le disse nulla di più?

NOBILI. No.

CIPRIANI. Non le disse come aveva fatto ad entrare in possesso dell'agenda?

NOBILI. Avevamo l'abitudine di parlare soltanto di ciò che sapevamo poteva essere detto; se uno di noi taceva qualche cosa, in base ad un rapporto di grande correttezza reciproca instauratosi tra di noi, evitavamo qualsiasi approfondimento per non mettere in difficoltà l'altro.

CIPRIANI. Lei ha detto di essere stato massone. Ha conosciuto Lex Matteo, in Toscana?

NOBILI. No.

CIPRIANI. Mannucci non le disse che Semerari nel periodo a cavallo tra il disastro di Ustica e il tentativo di *golpe* contro Gheddafi fece un viaggio in Libia?

NOBILI. Mi parlò di contatti di Semerari in Libia, ma non mi disse quando si erano verificati. Mi confidò che il fatto era estremamente inquietante. Qualche tempo dopo, quando Semerari venne sequestrato dalla camorra e poi fu ritrovato decapitato, ebbi la conferma che la criminalità organizzata nazionale aveva dei contatti con la P2 e che - anche se tutto era da dimostrare, ma questi fatti potevano benissimo testimoniare - contatti esistevano anche con i servizi libici.

CIPRIANI. Lei ha detto che si occupava della Libia. Non ha mai sentito parlare del capitano Era?

NOBILI. No.

CIPRIANI. Non ha mai sentito parlare di una clinica, Villa Mafalda, nella quale i nostri Servizi facevano ricoverare cittadini libici per utilizzarli allo scopo di assumere informazioni su quel paese?

NOBILI. No.

CIRIANI. Lei sa che nella stessa clinica è stato ricoverato Semerari perchè si pensava che avrebbe potuto rivelare cose che non era il caso che si venissero a sapere?

NOBILI. È una notizia che apprendo da lei in questo momento e la trovo estremamente interessante.

CIPRIANI. Lei afferma che il generale Tascio e il colonnello Bomprezzi si incontrarono con emissari iracheni per discutere di una grande partita di armi. È in grado di fornire ulteriori precisazioni?

NOBILI. Fu un atto di millanteria da parte di un collega capitano. Sembra che egli fosse coinvolto in questa partita ed ebbe a vantarsi di questo fatto. Tutto ciò mi sorprese non poco perchè sapevo che, pur non essendoci un vero e proprio *embargo*, esisteva una clausola che vietava comunque l'esportazione di armi verso paesi non appartenenti all'ambito dell'alleanza atlantica. Questo mi risultava data la mia pregressa attività nell'ambito dell'organizzazione periferica in cui mi occupavo di rapporti con le ditte. Comprendete che apprendere che qualcuno si incontra e che da tale incontro nascano grandi affari per certe ditte italiane mi ha sorpreso non poco.

CIPRIANI. Lei fu escluso dalla vicenda del Mig libico; fu escluso anche da quella di Ustica?

NOBILI. Certamente, nella maniera più assoluta.

CIPRIANI. Non si è mai chiesto il perchè?

NOBILI. Mi sono chiesto tante cose.

CIPRIANI. Potrebbe forse tutto risalire a quella vicenda fiorentina?

NOBILI. Penso proprio di sì.

CIPRIANI. Ha mai avuto rapporti o intrattenuto contatti con il generale Giorgieri?

NOBILI. No.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor capitano, lei deve consentirmi di chiederle ancora alcune spiegazioni. Le devo dire con estrema franchezza, giunti quasi al termine della sua audizione, che mi sto domandando se lei sia un furbo di quattro cotte o un inguaribile ingenuo. Nelle varie vicende di cui è stato in qualche modo partecipe lei ha sempre rivendicato, come risulta dai verbali a nostra disposizione, la sua appartenenza alla massoneria e segnatamente alla «confessione» di Palazzo Giustiniani della quale faceva parte anche la P2 in momenti in cui essa non era ancora criminalizzata e demonizzata. Malgrado ciò lei in quel periodo si è occupato, con animo abbastanza ostile, della P2. Lei ha fatto parte dei Servizi di *Intelligence* e tuttavia ci ha offerto uno spaccato della vita all'interno di tali servizi da cui risulta una situazione un po' contrastata tanto per usare un eufemismo. Lei si è occupato anche di Semerari e ormai abbiamo le prove che questi faceva parte dei Servizi tanto è vero che, prima di sparire, telefonò ad Era affinché avvertisse i suoi referenti dei Servizi di mettersi urgentemente in contatto con lui.

Le confesso che sono molto prevenuto nei confronti della massoneria, ma questo è un problema mio.

NOBILI. Da una certa data in poi, devo dire che condivido la sua scelta.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. La mia è una scelta ideologica ma questo non c'entra con quanto voglio chiederle. Lei ha parlato di saldatura tra mafia, eversione e servizi segreti libici, più o meno controllata dalla P2. Mafia è un termine, come sappiamo, in Italia molto vago; eversione esprime un concetto un pò a fisarmonica; i servizi segreti libici in quanto tali non li conosciamo a fondo; la P2, invece, è una, entità ben precisa nella quale lei ha detto che possono essere entrati tanti personaggi con motivazioni tra loro diverse, forse persino dei patrioti. Ma questo è un altro discorso.

Ritengo che un servizio di *Intelligence* si attivi sempre su un'ipotesi di lavoro. Ci potrebbe raccontare qualcosa di più su questa eventuale ipotesi di lavoro?

NOBILI. No, per il semplice motivo che si tratta di una delle tante conversazioni molto in superficie che ci sono state tra me e il capo del Centro CS di Firenze. Per quanto riguarda l'area dell'eversione, è legittimo parlare dell'estrema sinistra e segnatamente di Prima linea.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Questa è l'ipotesi del magistrato di Firenze Tricomi.

Dicevo prima che non so se lei sia un furbo di quattro cotte o un inguaribile ingenuo perchè nel suo parlare, molto argomentato e spesso molto dispersivo, a volte fa delle affermazioni concrete. Nel 1982, deponendo di fronte alla Commissione Moro, lei ha parlato delle carte di via Monte Nevoso scomparse e successivamente ricomparse. Ha parlato poi di Mannucci Benincasa dicendo e non dicendo, facendo cioè affermazioni che però non è riuscito a suffragare con elementi più precisi. Lei ha anche fatto riferimento ad un'affermazione di Mannucci

Benincasa - che auspico venga al più presto ascoltato dalla nostra Commissione - sulla vicenda Affatigato. Ha mai sentito parlare di una relazione esistente non soltanto tra il Mig libico e la vicenda di Ustica, ma anche tra quest'ultima e la strage di Bologna?

NOBILI. No, anche se l'ipotesi è tutt'altro che peregrina; ma questa è una valutazione del tutto personale.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Non le chiedo valutazioni personali.

Lei che si è occupato della Libia è per caso venuto a conoscenza di un tentativo di *golpe* interno a quel paese di cui era parte attiva anche un ministro dell'interno che si chiamava Spatola o Spadola o un nome del genere?

NOBILI. No, nella maniera più assoluta.

PRESIDENTE. Onorevole Staiti di Cuddia delle Chiuse, al termine del suo interrogatorio che idea si è fatta del capitano Nobili: è un furbo di quattro cotte o un inguaribile ingenuo?

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ho l'impressione che sia un furbo di quattro cotte.

BOATO. Capitano Nobili, lei ha affermato che quella di un collegamento tra Ustica e Bologna è un'ipotesi tutt'altro che peregrina. Anche se ha precisato che è una sua valutazione personale, vorrei saperne di più perchè si tratta pur sempre di un elemento di considerazione.

NOBILI. Qui lo affermo e qui lo nego...

BOATO. Capitano Nobili, noi non usiamo questo linguaggio. È chiaro che è una sua opinione. Ne abbiamo sentite altre in questa Commissione.

NOBILI. Si mette in relazione il DC9 con il Mig 23 . Da più parti, decisamente più qualificate di me , si afferma che la vicenda del DC9 di Ustica adombri qualcosa di molto molto grande. Chiudere questo ingombrante scheletro in un armadio giustifica bene una strage così comoda , che giunge in un momento così favorevole per mettere al buio sia il DC9 sia il Mig 23 e per portare sulle prime pagine 81 poveri disgraziati che, per mano ignota, hanno lasciato la pelle in una stazione ferroviaria.

Spero con questo di essere stato esauriente. Questo è l'abbraccio che a titolo assolutamente personale ritengo di individuare fra tutte le cose, e mi duole pensare che, dopo tanti fatti, si continuino a etichettare ancora altri avvenimenti. Questa mi sembra una cosa un pò superata.

PRESIDENTE. Da cosa?

NOBILI. Storicamente, ad un certo punto tutto quello che ci passa sotto gli occhi ogni giorno attraverso i giornali e quello che vediamo, le connessioni, queste stragi e questi avvenimenti mi sembra ci possano far capire qualcosa di più. Io prima ho parlato di un rapporto di amore-odio. Ci si dice che siamo sull'orlo di una situazione di grave tensione, quasi di conflitto, con un paese e poi gli mandiamo degli addestratori attraverso uno strano *escamotage* che passa attraverso una società di aeroleasing! Si tratta di cose stranissime. E Gheddafi, che è armato dai paesi dell'Est, per coprire determinati giochi di potere e determinate responsabilità, avrebbe potuto utilizzare presumibili terroristi di destra. Sto facendo delle valutazioni personali, e a questo proposito, penso possa essere illuminante andarsi a leggere un libro di un certo professor Renato Risaliti, storico, con incarichi presso l'Università di Firenze, libro che sta andando a ruba e che si intitola: «Gelli a carte scoperte», edizione Brancato. Credo sia un libro molto istruttivo e interessante.

CIPRIANI. Lei prima ha detto di non aver mai chiesto l'iscrizione alla P2.

NOBILI. Lo confermo.

CIPRIANI. Vorrei capire allora a quale titolo lei portò il *curriculum* a Gelli quel determinato giorno, quando lui le disse di non salire sorridendo perchè c'era già Forlani. Per quale motivo lei, visto che non aveva chiesto l'iscrizione, si decise a portare il suo *curriculum* a Gelli.

NOBILI. La domanda mi fa piacere perchè credo che lei non sia iscritto alla Massoneria.

CIPRIANI. Non mi prenderebbero.

NOBILI. In Massoneria non si presenta il *curriculum*, ma si riempie una scheda. Il *curriculum* era una richiesta che ho ritenuto di dover assecondare per i miei fini consegnandola al signor Gelli; ma non era finalizzata ad un ingresso nella P2. Non ne avrei avuto francamente bisogno, perchè l'iscrizione sarebbe dovuta avvenire tramite il Gran Maestro, ed io lo potevo contattare tranquillamente perchè ero già massone.

PRESIDENTE. Ringrazio il tenente colonnello Nobili della sua partecipazione e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle ore 19,55.