

44ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 14 FEBBRAIO 1996

Presidenza del presidente PELLEGRINO

La seduta ha inizio alle ore 18,15.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Baresi di dare lettura del processo verbale della scorsa riunione.

BARESÌ, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

PRESIDENTE. Poichè non ci sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: SEGUITO DELLA TESTIMONIANZA FORMALE DEL GENERALE SANDRO FERRACUTI, SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della testimonianza formale del generale Ferracuti sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica e in particolare sulla vicenda del Mig23.

In Commissione i testimoni non giurano, ma vengono ammoniti, quindi lei è sempre soggetto all'ammonimento che le è stato rivolto nella scorsa seduta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonfietti.

BONFIETTI. Generale, io ho letto con molta attenzione la relazione della commissione d'inchiesta italo-libica da lei presieduta. In quale data lei è stato nominato responsabile di questa commissione?

FERRACUTI. Il 24 luglio 1980.

BONFIETTI. Lei aveva competenze specifiche in disastri aerei? È stata questa, o quale altra, la motivazione della scelta?

FERRACUTI. Non avevo competenze specifiche nè esperienze precedenti. Credo che la motivazione della scelta sia stata che io ero dispo-

nibile a Gioia del Colle, che era l'aeroporto che aveva responsabilità sulla circoscrizione, con un incarico, quello di vice comandante, che era propedeutico alla mia assunzione al comando dopo pochi giorni (un mese o due) e che quindi mi lasciava libero da un impegno e da un compito ben preciso. Credo che questa sia stata la motivazione.

BONFIETTI. Io ho letto diverse cose interessanti e la prima che mi viene in mente è la seguente. Chi ha deciso (immagino lei, ma ne vorrei conferma) di prendere per buone le informazioni che sono state fornite dalle autorità libiche, informazioni che avete usato come ipotesi di lavoro per la sua relazione?

FERRACUTI. Certamente io. Ho acquisito le informazioni che ci venivano fornite dai libici attraverso le loro autorità diplomatiche, in una prima fase, e che quindi poi sono state passate a noi, e poi direttamente durante i lavori della commissione. Le ho acquisite, le ho valutate, le ho analizzate, le ho confrontate con tutti gli altri dati che man mano derivavano da quello che vedevamo sul luogo.

BONFIETTI. Vorrei scorrere la relazione che lei ha sottoscritto. Vedo che la sua commissione è stata costituita ed aveva come compito principale quello di stabilire le cause che hanno determinato l'incidente. Quindi soltanto questo era il compito che avevate, non vi è stato chiesto di ragionare, o di pensare, o di lavorare intorno alla data; c'è soltanto questa precisazione: le cause che hanno determinato l'incidente. Quindi voi della data, come lei già ci diceva l'altra volta, non vi siete occupati e avete preso per buono quello che, come lei dice, si vedeva in quel momento.

FERRACUTI. Sì.

BONFIETTI. Andando avanti, mi risulta abbastanza singolare come siano state accettate per buone tutte le indicazioni che venivano dalle fonti libiche. La descrizione del volo di seguito riportata è stata fatta sulla base dei dati forniti dai rappresentanti libici. È singolare che si dica che anche le autorità libiche prevedevano la caduta di questo aereo, di cui loro avevano dato le indicazioni, a 400-500 chilometri da Benina, cioè in mezzo al mare. Anche loro sostengono di averlo cercato in mezzo al mare e soltanto ad un certo punto hanno letto su dei giornali italiani la notizia del ritrovamento del Mig. C'è agli atti una nota libica del 20 luglio, in cui si afferma di aver avuto da giornali italiani notizia del ritrovamento di questo aereo libico sul nostro territorio. Questi sono stati gli unici elementi: vi sono parsi necessari e sufficienti per poter pensare che si parlasse dello stesso aereo? Secondo una loro prima dichiarazione, i libici pensavano di ritrovare quell'aereo di cui davano i connotati (orario di partenza, eccetera) in altro modo e in altro luogo. Anche loro ritenevano che quel loro volo partito alle 9.54, come ci dissero, da Benina, avrebbe dovuto avere un'altra conclusione. Il fatto soltanto di aver letto che noi avevamo ritrovato un aereo in Italia è stato necessario e sufficiente per far pensare a voi che loro pensavano allo stesso aereo?

FERRACUTI. Per risponderle a questa domanda, non siamo stati noi che abbiamo pensato che fosse lo stesso aereo, sono stati loro che hanno verificato che era lo stesso aereo. Cioè loro avevano visto che un loro aereo era partito da una loro base ad una certa ora e che aveva avuto quell'andamento del volo che loro ci avevano descritto in una fase centrale, e pensavano che fosse caduto in un certo posto. Poi hanno visto sul posto che quell'aereo che loro avevano visto partire da Benina era sulla Sila. Quindi non siamo stati noi ad assumere che si trattasse dello stesso aereo; loro ci hanno detto che da loro era partito un aeroplano con un certo numero, che ritenevano, date le prestazioni dell'aeroplano, che avrebbe finito il carburante ad una certa distanza dalle nostre coste e là hanno cercato. Poi hanno appreso che era arrivato sulla Sila. Quindi sono loro che hanno associato le due cose, e questo è abbastanza spiegabile fra l'altro.

PRESIDENTE. Lei conserva memoria e potrebbe dirci con precisione, se c'è stato un riscontro, qual è il momento in cui i libici fanno queste ricerche in mare? Vorrei cioè sapere che cosa ci hanno dichiarato i libici e se c'è stato un riscontro da parte nostra a quanto hanno dichiarato.

FERRACUTI. Non ne ho conoscenza. So che ci hanno dichiarato che secondo loro avrebbe dovuto terminare il carburante ad una distanza di 400-500 chilometri e che in quella zona hanno fatto ricerche.

PRESIDENTE. Quando le hanno fatte?

FERRACUTI. Il giorno stesso in cui era partito. Questo è quello che ci hanno dichiarato.

BONFIETTI. Quindi la sua commissione ha compilato questa relazione senza aver avuto a disposizione dati che secondo me sono molto importanti; i dati del radar di Otranto non sono stati messi a vostra disposizione, quindi la traccia radar della traiettoria del Mig è sempre e solo quella fornita dai libici. Non siete stati - lo dice lei nella sua relazione - neppure coinvolti nel recupero del relitto stesso, perchè è stato fatto dal Sios. In effetti, sappiamo che non era stato trovato il famoso cannoncino rinvenuto poi in seguito dai libici. Quindi in questo recupero che parte avete voi avuto? Vi siete fidati soltanto del recupero effettuato dal Sios? Nella sua relazione lei dice - e non mi pare metodologicamente corretto - che sono stati sinora recuperati i pezzi ritenuti utili alle indagini e rinvenuti in punti accessibili. Metodologicamente non capisco se possa essere corretto decidere *a priori* quali sono i pezzi da ritenersi utili alle indagini.

Anche i testi del *voice recorder*, cioè la traduzione di quanto diceva il pilota alla base o ad altri piloti in volo, non l'avete avuta; si è trattato di una traduzione che avete acquisito fatta dai libici e che avete accettata per buona. Su questo punto mi piacerebbe che lei dicesse come, da così pochi elementi forniti soltanto da altri in maniera anche un po' strana (perchè anche l'individuazione dell'aereo non mi sembra sia stata

delle più precise), può aver concluso in maniera così univoca. Chi ha deciso di scegliere le testimonianze di alcune delle persone che avevano visto o che avevano avuto notizia dell'avvenimento, piuttosto che di altre? Voglio dire che vi erano diverse versioni: quella del Sios, altre del Sismi, che fornivano altre letture della vicenda. Voi ne avete scelta una che - insisto - tende ad escludere qualsiasi indagine suppletiva ma prende per buoni soltanto i dati, molto spesso non tradotti, forniti dai libici.

FERRACUTI. Molti dei dati cui lei ha fatto riferimento ci sono stati inviati dai libici. Però lei non ha ricordato tutti gli altri dati che abbiamo acquisito autonomamente. Per certo l'esame del relitto l'abbiamo fatto noi, non ci è stato descritto dai libici e, se ricordiamo che il mio compito era di stabilire le cause dell'incidente, ciò che di fondamentale abbiamo fatto è successo analizzando il relitto per stabilire le cause dell'incidente. Sapevamo che si era fermato il motore per mancanza di carburante. Tutto questo lo abbiamo stabilito noi, non ce lo ha raccontato nessuno perchè nessuno poteva dircelo.

PRESIDENTE. Non le sembra riduttivo questo inquadramento della vicenda? Non si trattava di un aereo caduto, o di capire le cause. Si trattava di un aereo straniero che era precipitato sul territorio nazionale, avendolo attraversato senza preavviso e senza preannuncio. Non credo che questo evento accada comunemente. Mi sembra un elemento notevolmente importante. Mi sembra anche stranissimo che allora una delle prime potenze industriali del mondo non riuscisse a recuperare in un vallone fino all'ultima particella dell'aereo: successivamente abbiamo speso miliardi per recuperare il DC9 Itavia in fondo al mare.

FERRACUTI. È una situazione riduttiva dal punto di vista generale, ma io mi sono riferito al mio compito che era divisibile in due fasi. Innanzitutto vi era quella di avere informazioni - come è normale in ogni paese - e dal momento in cui fu costituita la commissione ho avuto il preciso incarico di procedere ad una formale inchiesta per un incidente di volo, attenendomi a tutte le norme nazionali e internazionali che regolano queste vicende.

Mi pare che lei, onorevole Bonfietti, abbia accennato alla metodologia. Ebbene, lo schema utilizzato è quello tipico delle nostre inchieste, segue cioè percorsi ben precisi e su quelli mi sono focalizzato. Il fatto che vi fosse un aspetto più generale da valutare lo comprendo, ma la mia relazione per questo motivo è andata a chi forse poteva fare questo lavoro. La mia relazione non si è fermata, come di solito avviene, presso lo Stato maggiore dell'Aeronautica, ma è stata inviata a tutti i ministeri interessati, compreso quello degli Affari esteri. In tale documento erano contenuti i risultati della parte a me affidata. La relazione dunque poteva essere integrata con altri dati per altri usi.

Per quanto riguarda i tracciati radar lei ha detto che ci siamo basati esclusivamente su quelli dei libici. Ciò è esatto per la prima parte, perchè non avremmo potuto fare altrimenti: qualunque cosa fosse avvenuta in territorio straniero era ben oltre ogni nostra possibilità di scoperta; ciò che è accaduto all'aeroplano, dal momento del decollo, con il

giro descritto, solo loro potevano indicarlo. Se posso fare un commento, mi sembrerebbe strano che, dovendo loro descriverci il percorso compiuto da un loro aereo, ne indicassero uno che qualcuno afferma non percorribile. Si può avere una bassissima stima dei libici, ma se loro hanno le carte in mano descrivono il percorso fattibile e non uno non fattibile.

BONFIETTI. Ma anche per loro il percorso si concludeva da un'altra parte.

FERRACUTI. Per i loro calcoli, per le loro tabelle di prestazione, per il tipo di velivolo, quello descritto avrebbe dovuto essere il percorso, essendo finito il carburante. Ciò dimostra con quanta cautela bisogna considerare i dati e soprattutto come sia difficile cercare di ottenere risultati precisi, partendo da dati approssimati. È noto a tutti che quando un pilota compila un piano di volo, si basa sulle tabelle tecniche che la ditta fornisce per le indicazioni delle miglia percorribili con un certo quantitativo di carburante, ad una certa velocità, ad una certa quota, ad un certo regime.

Queste tabelle sono conservative, nel senso che nessuno arriverebbe a credere di correggere tabelle perchè sbagliate: le tabelle riportano dati di autonomia inferiore al reale. Questo è quello che secondo me hanno detto i libici. Però si è trattato di una stima molto approssimata perchè, se si considera il percorso fatto prima di lasciare la costa, si notano molte variazioni di motore e non vi è nessuno al mondo in grado di stabilire il consumo di carburante. La stima libica di 400 o 500 chilometri (e 100 chilometri di differenza non sono pochi) è del tutto approssimata, non farei su questo dato ulteriori considerazioni. L'aereo secondo loro doveva cadere in un determinato punto, ma guarda caso è arrivato più lontano e, oltretutto, dal momento in cui si è spento il motore l'aereo poteva compiere una bella distanza. Inoltre, bisogna considerare il vento (dato del tutto ignoto), la temperatura, l'altezza, anche questi elementi solo stimati, ma molto influenti sulla velocità. Voglio dire che ciò che faceva fede era l'esistenza di un aereo sulla Sila ed io dovevo comprendere le cause di questo incidente.

BONFIETTI. Poteva trattarsi anche di un altro aereo e non di quello partito in quel momento, come qualcuno conclude. Ad esempio, le informazioni fornite dal Sismi, che portavano in tutt'altra direzione, sono state prese in considerazione dalla sua commissione?

FERRACUTI. Non ho avuto alcuna informazione dal Sismi.

BONFIETTI. Voi avete lavorato in una commissione italo-libica senza l'apporto di tutti coloro che si erano peritati di andare in numero infinito sul luogo dell'incidente quel giorno. Chi ha incontrato i primi giorni?

FERRACUTI. Il Sios, i carabinieri, i magistrati, dei dottori...

BONFIETTI. Anche ufficiali americani?

FERRACUTI. Sì, non sapevo chi fossero, poi ho appreso che erano americani, certo vedevo che non erano miei connazionali. Inoltre vi erano i pompieri nella primissima fase del recupero.

BONFIETTI. Per quale motivo non è stato messo in comune il sapere e le informazioni di questi altri enti presenti sul luogo? Non si trattava di istituzioni qualsiasi, ma di militari.

FERRACUTI. Non direi che il lavoro non è stato messo in comune, forse è successo in un solo senso: tutto quello che emergeva dalla mia commissione andava negli altri «serbatoi». Nella mia commissione c'era un ufficiale del Sios e ciò non è normale, costituendo un limite. Proprio da questo limite abbiamo acquisito dati approssimati che abbiamo considerato con molta cautela sia per esigenze di segretezza sia perchè non chiaramente correlabili con quello che cercavamo relativamente ai nostri radar. Io ho saputo che i nostri radar avevano visto qualcosa, però prima non potevo approfondire la cosa con i libici. I libici erano stati dichiarati amici e comunque vi era uno scambio di informazioni.

BONFIETTI. Ma anche considerando questo aspetto, può darsi si tratti di una traccia che va da un'altra parte, nel senso che qualcuno può dimostrare che una traccia porta ad un'altra soluzione, che è quella delle informazioni del Sismi che parla di altri testimoni e di altre informative che portano a pensare, ad esempio, che il pilota abbia dovuto manovrare l'aereo nell'immediatezza dell'evento finale, nel senso che entrando in quel modo nel territorio italiano non si poteva non pensare che, essendo costellato da collinette, non avrebbe potuto manovrare il velivolo.

Quindi ci sono altre ipotesi ed altre soluzioni: Nord-Est, Sud-Est, ma non voglio entrare nel merito. Evidentemente queste sono altre informazioni che se voi aveste avuto credo che probabilmente le avreste analizzate. Invece che farlo con il senno di poi, di cui «sono sempre piene le fosse», se l'aveste fatto già da allora anche lei, immagino, oltre ai dati così incerti o limitati di cui disponevate, avrebbe potuto disporre di dati più plausibili.

FERRACUTI. Noi abbiamo tratto il massimo delle informazioni ottenibili da quelle che di solito si identificano come fonti oggettive, ovvero sia ciò che c'è sul terreno, il motore e gli strumenti, per quanto in questo caso essi potessero considerarsi oggettivi in quanto troppo maneggiati.

PRESIDENTE. Da chi?

FERRACUTI. Da tutti: io sono intervenuto il giorno 24, l'aeroplano è caduto il giorno 18, in quei sei giorni tutti per vari motivi, me incluso, abbiamo agito sul relitto. Quindi, visto che gli strumenti indicavano certi dati occorreva considerarli con un attimo di attenzione. Anch'io personalmente ho visto certe cose, all'inizio, che avevo preso in esame, che potevano dare un'idea, ma che ho considerato con prudenza. Credo di aver già detto alcune cose sulla prua dell'aereo. La prua aveva un

certo valore, ma io non l'ho citata nella relazione semplicemente perchè non la avevamo vista lì, ma l'avevamo vista prima. C'erano altri dati incontrovertibili che mi hanno fatto chiaramente vedere come si deve essere svolto il volo, basandomi su ciò che ho visto e sulla mia esperienza. Nel caso in esame il motore si era fermato in alta quota, mentre il velivolo era in autopilota; ciò è dimostrato in modo molto chiaro anche dal *flight recorder*.

BONFIETTI. Anche in ordine al *flight recorder* credo che sia abbastanza noto come le analisi o le indagini fatte sullo stesso non portino tutte alla stessa conclusione. Questa specie di «encefalogramma» piatto che il *flight recorder* denota da un certo momento in poi sembra anch'esso strano, perchè pur essendo inserito il pilota automatico mi si dice che è sempre possibile che vi siano dei movimenti rilevati dal *flight recorder*, provocati ad esempio dal vento o da altri fattori tecnici. Lei aveva anche detto che il *flight recorder* non lo sapeva leggere e che aveva chiesto la collaborazione di altre persone per acquisirne i dati. Sono quindi tutte acquisizioni che lei ha appreso da altri.

FERRACUTI. Per questo nella Commissione vi è un membro tecnico in grado di leggere un *flight recorder* e di dedurne alcuni elementi come poi sono stati dedotti. Nel 1990 mi è stato poi contestato il fatto che lo stesso tecnico che aveva letto il *flight recorder* a un certo punto avesse smentito la sua stessa lettura. Non è affatto esatto che ciò sia emerso dalla stessa lettura; vi era stata un'ulteriore analisi che aveva evidenziato come chi aveva effettuato la prima lettura avesse preso la parte iniziale del nastro per quella finale. Il nostro tecnico aveva chiaramente detto che questa interpretazione del volo poteva essere solo compresa nel caso in cui si fosse letto il nastro al contrario. Comunque, dal *flight recorder* emerge che in alta quota vi è un motore fermo, il pilota non interviene minimamente sui comandi per risolvere la situazione. Dopo di che si trova un relitto sulla Sila. Ora, se si ipotizza che un pilota che ha una «piantata» di motore a 10.000-12.000 metri scende giù per tentare un atterraggio di fortuna, potrei capire questa manovra con un aeroplano quale il Mig23 solo se sotto vi fosse un aeroporto molto grande con piste lunghe. Non credo comunque che compirei tale manovra con il motore fermo e in ogni caso non la farei con le ali a 45 o più gradi, come lui certamente aveva, perchè ciò è impossibile. Se poi penso che tale manovra è stata effettuata sulle montagne della Sila debbo fare l'ipotesi che il pilota o era matto o aveva un malore, perchè è assolutamente da escludere una manovra del genere. Ciò che un pilota cosciente dovrebbe fare in tale situazione sarebbe invece di continuare la sua discesa, ottimizzando i parametri del suo volo in modo tale da prolungarlo quanto più possibile.

BONFIETTI. Sempre nell'ipotesi che lei fa, cioè che sia corretta la sua ricostruzione. Come le dicevo ci sono altre ricostruzioni che vedono l'aereo arrivare da un'altra parte, con un'altra manovra.

FERRACUTI. Non mi sto riferendo alle testimonianze finali, ma alla lettura del *flight recorder* che, ripeto, mostra chiaramente che vi è stata

un «piantata» del motore in alta quota, che non vi è stata reazione del pilota per un certo tempo, poichè si vede da un altro punto che pur continuando l'autopilota ad essere inserito, l'aereo ha continuato a perdere quota e velocità; quindi da ciò desumo che il pilota, nonostante la «piantata», non ha reagito. Ripeto, tutto è possibile, però io devo trarre delle conclusioni sulla base della logica. Se poi qualcuno mi dice che ciò è normale, io continuerò a non crederci. Quindi, io assumo che questo sia un comportamento anormale.

BONFIETTI. Quindi, per concludere su questo punto, anche se lei lo ha forse già detto l'altra volta, ci conferma la mancanza di alcun tipo di condizionamento esterno nei confronti della sua commissione per arrivare a questo tipo di conclusioni. Devo dire che forse lei appare essere l'unico a pensare che non vi sia stata una direzione, anche politica, diversa, perchè da altri dati che abbiamo emerge come lo stesso generale Nardini non ci creda, sostenendo che senza tabelle di prestazione - nel 1980 non vi erano tabelle di prestazione perchè il Mig23 era un aereo segreto - non si potevano fare dei calcoli precisi. Cioè, quella relazione valeva quel che valeva, con il valore dei dati di cui si disponeva in quel tempo. Poi, dopo dieci anni cade il muro di Berlino e si fanno altre considerazioni.

Un altro elemento che secondo me va nel senso di non aver voluto tener conto di altre informazioni, tipo quelle del Sios o del Sismi e quindi della possibilità che si sia scelto tra più soluzioni, la si può dedurre nel punto della relazione in cui si dice che all'interno del Sios all'epoca si dette tutta una serie di interpretazioni alla caduta del Mig 23; solo all'ultimo si scelsero i documenti. Si nota come lo stesso Sios, il secondo reparto aeronautico, si pone più soluzioni del caso e alla fine sceglie l'ipotesi del disertore che ha una sorta di malore e non pilota più il suo aereo e finisce nel nostro territorio. Dinanzi a questa ricostruzione che gli fa il giudice Priore, Nardini risponde: «Sì, lo so». Voglio dire, quindi, che vi è stata una scelta, qualcuno ha scelto a quale ipotesi attaccarsi, ad una piuttosto che ad un'altra.

Anche Lagorio non era sicuro di questa relazione e della sua correttezza. Nelle audizioni compiute in precedenza dalla Commissione presieduta dal senatore Gualtieri, Lagorio sostiene che fu una scelta politica.

FERRACUTI. Non credo di saperlo. Altrimenti avrei potuto dire qualcosa di diverso.

BONFIETTI. Nardini dice: «Sì, lo so perfettamente».

PRESIDENTE. La inviterei a rispondere non soltanto nella veste di presidente di quella commissione investita di un mandato particolare ma anche nella sua funzione attuale di Sottocapo di Stato maggiore della Aeronautica. In pratica, vorrei sapere se la valutazione dell'Aeronautica è stata quella di utilizzare quella relazione, per quello che poteva valere, o se invece c'erano altre letture. Lei invece oggi si assume in questa veste la responsabilità di asseverarla.

FERRACUTI. Se lei mi chiede oggi una valutazione su come sia stata gestita la faccenda, ritengo di essere la persona meno titolata perchè non so come il Sios abbia gestito la cosa nè come l'abbia gestita il Ministero degli affari esteri. Sono cose che non conosco e non vorrei fare voli di fantasia.

Certamente comprendo che all'epoca tante persone se ne occupavano e comprendo anche che sia normale chiedersi cosa hanno fatto queste persone, però non lo so. Non vorrei poter dire o dover dire che è giusto che gli altri abbiano tratto questa conclusione, che abbiano fatto una cosa o che non ne abbiano fatto un'altra. Non sono in grado di saperlo, neanche nella mia posizione.

BONFIETTI. È stato trovato il *transponder IFF* di questo aereo? Lei lo ha visto?

FERRACUTI. Non ricordo. Se è stato trovato ciò è avvenuto nella primissima fase.

BONFIETTI. Anche questa non era un'indicazione non rilevante. A me risulta che sia stato affidato per la decodifica agli USA e che il risultato sia parte di una delle rogatorie internazionali fatte dal giudice Priore per averne copia.

Lei quindi non ha idea, dal momento che ognuno di voi lavorava per suo conto, se gli ufficiali americani lì intervenuti, abbiano potuto essere messi nella condizione di portare...

FERRACUTI. È certamente possibile perchè l'elettronica di un aeroplano è uno degli oggetti di interesse.

PRESIDENTE. Tra tutti coloro che avrebbero maneggiato i resti dell'aereo c'erano sicuramente uomini dell'*intelligence* americana?

FERRACUTI. Penso di sì.

PRESIDENTE. Le risulta che alcuni di essi abbiano dichiarato che nel momento in cui sono intervenuti sul relitto si era in una fase in cui non era ancora noto che il relitto stesse lì? Si era in un momento in cui non era ancora stata data questa notizia? Nessuno ne era a conoscenza perchè altrimenti avrebbero avuto delle riserve nell'intervenire in territorio aperto.

BONFIETTI. Un uomo della Cia sostiene di esserci andato prima perchè altrimenti, se tutti gli altri vi fossero già stati non avrebbe mandato un suo uomo.

Non sapendo le date sostiene che in ogni modo se lui ha mandato un suo uomo è solo perchè sapeva che la notizia non era ancora ufficiale.

FERRACUTI. No, non sono a conoscenza di questa notizia.

BONFIETTI. Sempre in quest'ambito un tenente colonnello del reparto sperimentale di volo, Ceconello, si meravigliò molto di questo

fatto. Lei non rimase stupito del fatto che visionando il relitto la maggior parte delle scritte fossero in inglese?

FERRACUTI. Non particolarmente. I velivoli di esportazione usano le scritte più strambe. In questo momento non ricordo di aver visto scritte in inglese. Ricordo che nella precedente audizione alla quale ho partecipato qualcuno mi ha fatto osservare che c'erano delle scritte in inglese e numero 23. Ho associato questo numero, come ipotesi, a qualcosa che avesse a che fare con il cannone di bordo di calibro 23. La scritta sul casco era in caratteri latini ma in ogni caso non ricordo altre scritte in inglese.

PRESIDENTE. Non si sarebbero potuti fotografare meglio tutti questi relitti? Sarebbe stato utile avere almeno una relazione fotografica completa dei resti dei relitti nei luoghi in cui si trovavano.

FERRACUTI. Per quanto ne so il Sios ha scattato moltissime fotografie.

BONFIETTI. Sì, alcune le abbiamo.

PRESIDENTE. Le foto che sono state fornite alla Commissione sono abbastanza scarse.

GUALTIERI. In queste foto manca l'ora in cui sono state scattate.

PRESIDENTE. Oltre a mancare l'ora sono abbastanza incomplete.

FERRACUTI. Credo che il magistrato le abbia tutte.

PRESIDENTE. Ho avuto modo di visionare le foto in possesso del giudice Priore. Per la verità, ho avuto un'ulteriore conferma di grande superficialità e incompletezza al riguardo.

Ho avuto sempre l'impressione di un'enorme sottovalutazione che, a mio modo di vedere, il fatto non giustificava.

BONFIETTI. Il numero di matricola di questo aereo è stato ritrovato?

FERRACUTI. Sì, c'era.

BONFIETTI. È quello che appare in queste foto?

FERRACUTI. Il numero di matricola che abbiamo riportato sulla relazione è quello che risulta dalle foto.

BONFIETTI. È tutto molto singolare. Il numero compare su un'ala.

FERRACUTI. Su un timone se non vado errato.

BONFIETTI. Comunque, l'unica cosa che risulta con chiarezza sono questi numeri.

FERRACUTI. Non capisco perchè sia qualcosa di singolare.

BONFIETTI. È singolare perchè pensavo che si potesse trattare di una numerazione all'interno del velivolo. Invece è da considerare proprio come una targa.

FERRACUTI. Anche sui nostri velivoli, come del resto sui velivoli americani in genere, è presente il distintivo di nazionalità, in varie forme, la matricola militare...

BONFIETTI. Non so se stiamo parlando della stessa cosa. Questa matricola serviva per identificare l'aereo, da chi fosse stato comprato o prodotto? È questo il numero di matricola a cui lei si riferisce? Questo numero viene scritto in forma estesa?

FERRACUTI. Sì, è proprio come per una macchina.

BONFIETTI. Pensavo che si trattasse di un numero del telaio o comunque di un numero che servisse per il riconoscimento della casa di produzione.

FERRACUTI. Il numero a cui lei si riferisce è assimilabile alla targa di un veicolo. Poi, sulle varie componenti sono indicati i cosiddetti *part numbers*. Ogni pezzo dell'aeroplano è identificabile con un numero di questo genere.

BONFIETTI. Si tratta dello stesso numero di cui stiamo parlando?

FERRACUTI. No, in un aeroplano sono presenti anche diecimila *part numbers*.

Ogni singolo pezzo è identificabile con questi numeri per esigenze di manutenzione. Se si rompe una certa parte il meccanico fa riferimento a quel *part number* per avere dal magazzino la parte di ricambio.

BONFIETTI. Allora dal numero che noi abbiamo o dagli altri numeri di cui lei parla siamo risaliti al tipo di aereo o a chi lo aveva prodotto?

FERRACUTI. Non io. Ho semplicemente raccolto il suo numero e i documenti che mi sono stati forniti dai libici relativi a quel tipo di aeroplano. Da chi fosse stato acquistato o in che epoca non lo so. Non ho mai fatto un'indagine in questo senso.

BONFIETTI. I dubbi rispetto alla provenienza di questo aereo continueranno a rimanere.

FERRACUTI. Rimane il dubbio su quale fosse il suo luogo di origine.

BONFIETTI. Non solo, ma anche il suo utilizzo o da parte di chi fosse stato utilizzato.

FERRACUTI. È probabile.

BONFIETTI. Anche altri piloti dell'Aeronautica, come il colonnello Evangelisti, sostengono che il pilota poteva essersi abbassato per cercare un aeroporto e che potesse trattarsi di uno dei piloti addestrati in Italia che pensava di andare a Lecce. Che cosa vuol dire andare a Lecce?

FERRACUTI. Mi pare che si tratti di un'ipotesi eccessivamente fantasiosa.

Un pilota che si trova sulla Sila per andare a Lecce è come una persona che per andare a Trento da Roma dovesse passare per Catanzaro. Mi pare un'ipotesi fantasiosa.

Le ipotesi sono belle e doverose nel tentativo di trovare la verità ma poi bisogna anche trovare una pezza d'appoggio da cui partire per una prima verifica per poi approfondire ulteriormente la faccenda.

L'ipotesi che quello fosse un pilota partito dalla Libia per andare a Lecce passando sulla Sila è perfetta ma priva di qualsiasi pezza d'appoggio.

BONFIETTI. Forse si riferiva ad altre ricostruzioni sulla caduta. Altri testimoni parlavano di un'altra traiettoria e quindi, per il modo in cui la caduta aveva avuto luogo, ipotizzavano anche altri tipi di soluzione.

Sono ipotesi del Sismi, che considerava possibili altri due tipi di ipotesi.

FERRACUTI. Abbiamo fatto un rilievo sul relitto ed è su quella base che si può risalire alla provenienza dell'aeroplano. Non si tratta di ipotesi. Quell'aeroplano veniva da quella prua.

BONFIETTI. Questo è quanto ci hanno detto i libici.

FERRACUTI. I relitti sul terreno non li hanno visti i libici, ma li abbiamo visti noi.

BONFIETTI. Lei sa bene che anche i relitti sul terreno sono stati visti da molte persone; anche voi ne avete recuperato una parte, mentre un'altra parte è stata spedita...

FERRACUTI. Il rilievo della posizione dei relitti al suolo è stato fatto da noi, e non dai libici nè da nessun altro. La ricognizione dei vari pezzi al suolo è stata fatta da noi e quella è.

BEDONI. Le varie componenti che costituiscono un aereo sono state ritrovate tutte?

FERRACUTI. Alcune più o meno integre ed altre completamente sfasciate ed irrecuperabili; in altre parole, l'aereo non si sarebbe potuto assemblare.

BONFIETTI. Generale Ferracuti, quando lei afferma che l'aereo è caduto con una velocità piuttosto bassa, cosa intende con l'espressione «velocità bassa»? 10 o 200 chilometri l'ora? Infatti, una velocità bassa per una macchina potrebbe essere 10 chilometri l'ora, mentre per un aereo cosa si intende per velocità bassa?

FERRACUTI. Potrei stimarla intorno ai 200-300 chilometri l'ora; più bassa no perchè l'aereo non poteva reggersi in aria, ma più alta certamente avrebbe ridotto l'aereo in condizioni molto peggiori una volta impattato con il terreno.

BONFIETTI. Impattando e sfracellandosi contro una roccia a 200 chilometri l'ora, la cabina di pilotaggio sarebbe stata rinvenuta in quelle condizioni, abbastanza buone, così come è stata ritrovata?

FERRACUTI. La cabina di pilotaggio non è stata ritrovata in condizioni ottime.

BONFIETTI. No, volevo dire il cruscotto.

FERRACUTI. Il muso dell'aereo era praticamente scomparso, il cruscotto ancora esisteva, sebbene alquanto danneggiato, mentre dalla parte motore alla coda l'aereo era più integro, anche perchè si era staccato il troncone di coda ed era precipitato.

La disposizione dei rottami dell'aereo è anch'essa indicativa di un rotolamento a valle rispetto al punto di impatto, perchè il pezzo più pesante, e cioè il motore, è quello che è caduto più a valle, mentre vari pezzi sono rimasti disseminati lungo il tragitto che ha percorso l'aereo dopo l'impatto.

BONFIETTI. Anche per quanto concerne il cadavere, per come è stato ritrovato, a molti militari e ufficiali che lo videro (a parte le solite disquisizioni sulle autopsie) è sembrato che, se si fosse trattato di un impatto a 200 chilometri l'ora, il corpo sarebbe stato ritrovato in condizioni ben peggiori. In altre parole, era un cadavere ancora intatto rispetto...

FERRACUTI. Onorevole Bonfietti, questa è un'affermazione che sento dire da diverso tempo, e penso che sarebbe bene tornare ai documenti di cui la commissione dispone, a quanto hanno dichiarato i medici in due diverse occasioni. Il cadavere era smembrato.

PRESIDENTE. Ho visionato le fotografie, ma questa impressione dello smembramento del cadavere non si ha.

BONFIETTI. Che poi il cervello non c'era più e quindi era uscito drammaticamente dal corpo così come le viscere...

FERRACUTI. Io ho «visto» soltanto quello che i medici hanno dichiarato nei loro referti.

BONFIETTI. Le ho voluto far parlare di una velocità a 200 chilometri l'ora, perchè un impatto a tale velocità per tutti noi vuol dire un accartocciamento tale per cui anche il pilota doveva drammaticamente risultare in condizioni ben più pietose.

FERRACUTI. Per quel che mi risulta lo era...

BONFIETTI. Non credo, perchè si vede solo un cadavere...

FERRACUTI. ...altrimenti sono stato ingannato da chi ha scritto talune cose.

PRESIDENTE. Poichè si tratta di una questione importante, prego i collaboratori della Commissione di farmi avere le fotografie del cadavere.

FERRACUTI. Vorrei ripetere quello che è stato scritto sui referti.

BEDONI. La meccanica di quell'incidente può consentire che il cadavere venga privato completamente del cervello?

PRESIDENTE. Non è vero che il cadavere era privo delle viscere, perchè è solo un po' sviscerato.

DI ORIO. Ma non si vede!

BEDONI. Questo è importante.

FERRACUTI. Ce lo siamo spiegato leggendo la descrizione che i medici hanno fatto del cadavere, che tutto dicono meno che fosse intatto. Queste sono le dichiarazioni rese dai medici, e su queste non metto bocca. Ripeto che io non ho potuto vedere il cadavere.

BEDONI. Lei conferma che mancavano il cervello e le viscere?

FERRACUTI. So che non è stato refertato il contenuto della cavità addominale.

BEDONI. Quindi, mancavano le viscere: questo è un punto importante.

FERRACUTI. Vorrei attenermi ai fatti che conosco e non fare deduzioni.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Bonfietti di continuare il suo intervento.

BONFIETTI. Possiamo anche visionare le foto!

PRESIDENTE. Le mostreremo tra breve al generale.

BONFIETTI. Generale Ferracuti, lei ha prestato servizio presso la base aerea di Gioia del Colle: è in grado di dirci se il radar di Otranto «copriva» la Calabria e se era in grado di vedere il disastro di Ustica?

FERRACUTI. Non sono in grado di dirlo; potrei fare delle assunzioni, ma preferisco che parlino i tecnici, perchè non credo sia il caso di fantasticare su tale questione.

BONFIETTI. Quindi, lei non conosce l'ampiezza del radar di Gioia del Colle.

FERRACUTI. Non di Gioia del Colle ma di quello di Otranto.

BONFIETTI. Sì, di Otranto.

FERRACUTI. No, ripeto che non conosco l'ampiezza di quel radar.

BONFIETTI. Invece, nella base di Gioia del Colle, dal momento che vi sono stati molti sconfinamenti, avete intercettato qualche aereo libico?

FERRACUTI. Se ben ricordo non per sconfinamenti, ma spesso e volentieri inviavamo i piloti del gruppo di intercettazione a controllare questi velivoli che passavano prevalentemente sul canale di Otranto, quando la loro rotta si avvicinava troppo alle nostre acque territoriali. Tali piloti andavano anche per farne un'identificazione; ciò è accaduto diverse volte.

BONFIETTI. Le rivolgo un'ultima domanda. Lei è stato anche adde-
detto militare negli USA?

FERRACUTI. Sì.

BONFIETTI. In questa veste si è occupato anche della vicenda di Ustica?

FERRACUTI. Forse ci è stato richiesto di domandare qualcosa ma non ne sono certo.

BONFIETTI. Sempre nelle carte del generale Nardini abbiamo appreso che vi era stato un interesse abbastanza sospetto intorno al fatto che il quotidiano «L'Europeo» chiedesse ufficialmente della documentazione su Ustica agli USA. È a conoscenza di questo episodio specifico?

FERRACUTI. Assolutamente no.

(Il Presidente mostra al generale Ferracuti un documento).

PRESIDENTE. Su questo documento che è stato sequestrato al generale Nardini, c'è scritto: «In data 12 dicembre 1990 il generale D.A.

Capizzano ha inviato in via informale al II Reparto alcuni documenti predisposti dalle autorità USA relativi all'evento in oggetto».

Le sembra normale che questi documenti vengano inviati direttamente al Sios?

FERRACUTI. Sì, assolutamente; sarebbe stranissimo il contrario, perchè l'addetto aeronautico dipende direttamente dal Sios. Quindi, è al Sios che deve inviare qualunque documento, perchè poi è il Sios che provvede alla distribuzione.

PRESIDENTE. Il documento continua: «In seguito alla citata comunicazione, il Capo del II Reparto ha rappresentato all'addetto per la Difesa a Washington l'opportunità di inviare ufficialmente a Difegabinetto tali documenti».

Sembrirebbe che se non interviene un'approvazione del Sios, tali documenti non vengono inviati al Difegabinetto. È come se il Servizio avesse la possibilità di controllare e di valutare preventivamente documenti che noi avevamo invece richiesto ad uno Stato estero proprio per avere una fonte diversa di informazione.

FERRACUTI. Certamente, l'addetto aeronautico fa per istituto capo al Sios; quindi, qualunque cosa faccia deve essere disposta e comandata da tale Servizio. Questa è la trafila normale.

BONFIETTI. Ultima domanda: noi abbiamo avuto in Commissione molti documenti, come lei sa, dal giudice Priore e in alcuni di essi ormai figura abbastanza chiaramente il riferimento alla caduta del Mig libico non il 18 luglio ma nel mese di giugno, tanto che addirittura Spadolini, sentito in Commissione, riferendo di un suo incontro con Martini disse: «Mi ricordo che quella volta mi disse che non aveva elementi nuovi e cominciò a sorgere l'ipotesi che il Mig libico non fosse caduto in luglio». Insisto, perchè molti politici del nostro Parlamento nutrivano grandi dubbi. Tra l'altro noi oggi li abbiamo riscontrati perchè abbiamo delle carte che parlano del giugno 1980, come data possibile, per la caduta del Mig.

FERRACUTI. Posso solo osservare in primo luogo che quando sono stato informato di questo evento era il 18 luglio e in quella data mi sono recato *in loco* e tutti quelli che ho visto hanno dichiarato questo: carabinieri, pretore, dottore, eccetera; questa è una prima parte. Una seconda parte che mi piace veramente ricordare è che se tutti questi dubbi c'erano all'epoca, mentre io lavoravo, e subito dopo aver mandato la mia relazione a tutti (ripeto, assolutamente a tutti) e dopo averla resa disponibile a tutti alla fine di settembre, come mai nessuno ha alzato un dito per dirmi che avevo preso fischi per fiaschi?

BONFIETTI. Quindi, sempre col senno di poi, ma con tutte queste ricostruzioni e letture che oggi possiamo dare, anche diverse, non credo per malavoglia, ma perchè leggiamo altre carte e proviamo a confrontarci (questo è il lavoro purtroppo della nostra Commissione),

lei può dire che le hanno lasciato scrivere quella relazione avendo pure altri dati?

FERRACUTI. Con il senno di oggi dico che tutto quello che ho scritto sulla relazione è ciò che è emerso da quanto ho appreso in quei giorni. Da tutto ciò che è emerso in seguito non ho mai avuto dubbi su quello che ho scritto. Non ho avuto dubbi sulla data perchè mai mi sono posto il problema della data.

BONFIETTI. Oggi, se potesse, leggerebbe in un altro modo tutti i dati?

FERRACUTI. No, sulla base di tutto quello che oggi so, anche se recentemente so che il problema si è posto. Tutti quelli che, secondo me, avanzano questi dubbi, ebbene, sarebbe opportuno spiegassero il perchè. Per me sarebbe una curiosità, per voi certamente una informazione necessaria.

BONFIETTI. In effetti lo stanno spiegando al giudice Priore.

FERRACUTI. Se qualcuno mi fornisse un elemento che possa illuminarmi o dirmi qualcosa, non avrei difficoltà a dire ok, tutti i dati di cui disponevo così mi dicevano, prendo atto di questo e rivedo la mia posizione. A tutt'oggi non si è verificato tutto questo.

BONFIETTI. Con i soli dati, quasi tutti libici, lei continua a pensare che quella ricostruzione sia l'unica possibile.

FERRACUTI. Sì, con una variante che ho già espresso. Infatti, l'unico dubbio che avevo, e l'ho riportato nella relazione, era se si fosse trattato di un malore o di un tentativo di fuga. Per quanto riguarda la simulazione di un malore, certamente tutta la fase iniziale del volo, quando si vede che lui manovra dal *flight recorder* quella potrebbe benissimo essere una simulazione. Non c'è dubbio: lui può fare manovre non previste, non rispondere alle sollecitazioni esterne, non rispondere alla radio, ad un certo punto inserisce l'autopilota, mette la testa tranquilla e va via dritto. Nessuno può escludere che abbia simulato, assolutamente nessuno.

BONFIETTI. Ricordo che anche nell'altra audizione lei disse che non si era posto il problema, ma poteva anche essere stato ammazzato in volo.

FERRACUTI. Ripeto che tutte le ipotesi son belle, ma bisogna trovare un punto a cui agganciarle per convalidarle, altrimenti potremmo veramente ipotizzare di tutto e in questo caso non credo che la Commissione riuscirebbe mai ad arrivare a nulla. Ad un certo punto, quindi, bisognerà stringere.

Pertanto, io riesco ad ipotizzare che lui abbia simulato un malore, ma fino ad un certo punto. Lui deve essersi reso conto poi, se simulava, che era ormai oltre ogni possibilità di reazione da parte libica e a que-

sto punto per arrivare dove voleva arrivare, sul nostro territorio presumibilmente, avrebbe dovuto assolutamente rendere prioritario ciò che prima prioritario non era, cioè l'autonomia, mentre prima era la velocità. Quindi avrebbe dovuto aggiustare il suo volo, cosa che non ha fatto. Poi avrebbe dovuto provare a contattare la nostra difesa aerea per evitare guai, o enti del nostro traffico aereo per chiedere qualcosa, cosa che non ha fatto. Avrebbe dovuto cominciare ad aggiustare il suo arrivo, per esempio cercare un aeroporto. No, va invece giù continuando a simulare fino ad ammazzarsi. Questo, ripeto, non lo trovo razionale, per cui tra le varie ipotesi avanzate privilegio quella del malore. Così ho scritto nella relazione. Non escludo la fuga, però se si considera questo e questo, secondo me... Lei prima mi ha detto una cosa che non conoscevo, e cioè che il generale Nardini avesse parlato di un tentativo di fuga e poi di un malore. È possibile, ma non lo so.

PRESIDENTE. Senza ripetere le cose che lei ci ha già detto almeno un paio di volte, il problema è che è poi difficile scartare le ipotesi nel momento in cui, per esempio, la perizia necroscopica non ha fatto fare un esame radiografico del cadavere per vedere se c'era nelle ossa una pallottola. Quanto allo stato del cadavere, questo era il suo stato. Non si trattava di un cadavere smembrato: aveva le braccia, le gambe e poi, come può osservare, era parzialmente sviscerato.

(Il Presidente mostra al generale Ferracuti le fotografie del corpo del pilota libico).

FERRACUTI. Sì, si vede che ci sono le braccia e le gambe, ma non si vede se sono attaccate al corpo. Il referto medico diceva che il braccio sinistro e la gamba erano staccati dal corpo. Ripeto, questo dice il medico, io non ho visto il cadavere ma ho letto quello che diceva il medico. Non vedo come si possa dire che il corpo era integro.

PRESIDENTE. Non era un corpo fatto a pezzi, come mi sembrava di aver capito l'altra volta. Da una foto, per esempio, si vede lo stomaco e si vede che non era completamente sviscerato.

FERRACUTI. Ripeto: non avendo visto il cadavere posso unicamente basare le mie considerazioni su quello che ho letto nel referto medico.

DI ORIO. Vorrei partire da una serie di considerazioni importanti, a cominciare da quello che stavamo dicendo ora sullo stato del cadavere. Vorrei innanzitutto dire che il corpo, in quanto tale, è stato visto esclusivamente da tre medici che avevano questa competenza. Se non sbaglio si trattava dell'ufficiale sanitario, di un patologo e di un cardiologo. Quindi dal punto di vista dello stato di conservazione del cadavere, le uniche che possono parlare sono queste tre persone. Ho visto negli atti della Commissione che c'è stato tutto un dibattito successivo in cui costoro vengono ascoltati, si contestano questi dati e quant'altro. Partiamo però dal dato di queste tre persone che hanno comunque competenza tecnica. Il primo, questo dottor Scalise, tra le altre dice cose dette molto

male, perchè parla di brandelli di carne, eccetera, cose che non hanno nessun senso. Però fornisce un dato importante: incipiente stato di decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento del cadavere per spappolamento delle viscere addominali. Le due cose non sono fra loro legate perchè non c'è nessuna esigenza di sepoltura anche a fronte di uno spappolamento delle viscere addominali.

Quindi questo è comunque un dato importante. E l'autopsia svolta il 22 luglio (ho qui gli atti) dà un giudizio medico-legale largamente approssimativo. Comunque anche in quel caso vi erano indicazioni circa la decomposizione del cadavere. Il dato importante che però colpisce è che Rondanelli e Zurlo, i due primari ospedalieri dell'ospedale di Crotone, il giorno dopo hanno sostenuto di aver mandato una rettifica dell'autopsia. Così almeno è scritto nella deposizione di Rondanelli, il quale dice di averne parlato con Zurlo, di essersi consultati e di aver capito che non era possibile il giudizio espresso. Pertanto il giorno dopo era stato rettificato il giudizio dato. In tal senso, era stato inviato un documento di rettifica.

Le chiedo allora, visto che io non l'ho trovato agli atti, se lei conosce e ha avuto questo documento che i due periti sostengono di avere inviato e che, a quanto risulta, non è mai stato trovato.

FERRACUTI. Io non l'ho mai visto e non credo comunque fosse stato mandato a me.

DI ORIO. Stiamo alle deposizioni, perchè in realtà vi è poi tutto un dibattito intorno alla datazione della morte. Però, gli unici che hanno visto il cadavere ed hanno svolto l'esame autoptico, anche se poi hanno mancato nella raccolta dei materiali, comunque stabiliscono, e lo dicono a deposizione, che il cadavere analizzato quattro giorni dopo andava invece riferito, a loro giudizio, ad una morte intervenuta quindici giorni prima.

Questo è allora un po' il problema. Innanzitutto vi è questo documento che non si trova, questa perizia scomparsa inviata a non si sa chi, non si sa dove, nè come, nè quando, nè perchè. Credo che la commissione dovesse essere in possesso di tutti i documenti e invece questo non lo aveva e lei mi dirà il perchè. In secondo luogo, vi è questo fatto denunciato dal dottor Zurlo, il quale, in modo del tutto inopinato e credo mai verificatosi dal punto di vista delle perizie medico-legali, è stato contattato da un ufficiale dell'Aeronautica, il quale ha cercato di convincerlo che quello che aveva scritto nella perizia precedente, cioè nella nota aggiuntiva, non era vero considerando il sangue, i depositi ematici, i depositi di materia grigia eccetera. Ed allora, questo ufficiale medico dell'Aeronautica, che ha convocato lo stesso Zurlo presso la caserma dei carabinieri, era inviato dalla commissione? Era inviato da altri apparati dello Stato? Chi ha autorizzato questo ufficiale medico dell'Aeronautica ad esercitare questa vera e propria pressione sul dottor Zurlo?

Come è possibile che viene svolta una perizia (lasciamo perdere le modalità, comunque viene svolta) e poi vi sono i due periti che danno una informazione attraverso questa nota aggiuntiva, scomparsa nello stesso giorno, successivamente arriva questo ufficiale dell'Aeronautica

che dice a Zurlo che si è sbagliato perchè il sangue è rosso e così via? Chiedo allora: si è saputo chi era questo ufficiale dell'Aeronautica, chi lo aveva mandato e quale era esattamente l'obiettivo? A lui interessava proprio dimostrare che invece la morte fosse avvenuta il 18 luglio? Egli cioè voleva assolutamente confermare questa data? Questo ufficiale, secondo la deposizione, non aveva visto il cadavere e quindi era andato lì soltanto per dire che doveva essere confermata la data del 18 luglio. Io chiedo allora: per quale motivo? Voglio poi capire da chi era stato inviato questo ufficiale, peraltro medico, dell'Aeronautica e quale motivo aveva di contattare Zurlo, il quale ha detto di essersi trovato di fronte questa persona all'interno della stazione dei carabinieri e di non sapere neanche il perchè questi gli poneva delle domande.

FERRACUTI. La mia risposta è brevissima: non ne ho la più pallida idea. Non so se, non so quale ufficiale dell'Aeronautica, non so chi lo abbia mandato e per quale obiettivo. Credo che tutta questa materia più che a me possa essere chiesta alla procura di Crotona, che ha gestito la cosa. La rettifica di cui lei parla sicuramente è stata inviata alla procura, che ha dato l'incarico di fare la perizia.

DI ORIO. Ma l'ufficiale dell'Aeronautica doveva essere sotto il suo comando!

FERRACUTI. Non so chi sia.

BONFIETTI. Si tratta di un certo Simini.

FERRACUTI. Non so chi sia, ma tutto questo non rientrava nella mia attività. Della vicenda della perizia e della rettifica si è occupata certamente la procura di Crotona, e immagino che la Commissione ne abbia notizia e che vi sia documentazione agli atti. Non posso far altro che dire questo.

PRESIDENTE. Voi come commissione non ne foste informati?

FERRACUTI. Assolutamente no.

DI ORIO. Lei diceva prima che non le è stato mai contestato un dato diverso rispetto alle sue valutazioni e si chiedeva perchè tutto è venuto fuori soltanto dopo. Credo che questo documento sostiene in maniera incontrovertibile qualcosa di diverso, e quindi se lo trovassimo... Infatti, il problema è proprio che è stata fatta tutta letteratura. Chi ha visto il cadavere sono solo tre persone, perchè poi è stato mandato in Libia. L'unico dato vero è questa aggiunta di perizia che retrodata la data a quindici giorni prima. Questo rappresenterebbe la contestazione di quello che lei diceva prima.

L'unico documento in grado di contestare la sua certezza sulla data non è stato mai trovato, non è stato mai trasmesso o quant'altro.

FERRACUTI. Io non dico di essere sicuro della data, ma di essere sicuro di quella che mi è stata fornita. In secondo luogo, voglio dire che

questa precisazione deve essere in mano alla procura di Crotona, la quale, da quanto apprendo dalla stampa, ha istruito un processo, una causa, una indagine. Presso quella procura vi sono tutti gli atti. Pertanto la domanda va certamente rivolta alla procura di Crotona per capire che fine ha fatto questa rettifica, come mai non si trova e quale sia stato l'esito dell'indagine svolta. Immagino che la Commissione abbia questi dati.

PRESIDENTE. Questo è però un rimpallo di responsabilità che alla fine perde di senso. Questa è una vicenda in cui bisognerebbe capire chi deve essere processato, non chi ha fatto i processi. È una vicenda in cui un capitano dei carabinieri ha fatto un rapporto (che io ho letto l'altro giorno) in cui dice di essere arrivato sul posto dove gli sono stati consegnati pezzi dell'aereo (o il casco, non ricordo bene) da un militare, non si sa neanche di quale Arma. Non si capisce chi è che è sceso nel vallone in cui vi era una cosa del genere e ha cominciato a muovere i pezzi! Lo dico da italiano: è una storia che fa vergogna nel suo insieme per la leggerezza, la superficialità e l'approssimazione con cui è stata gestita. Ma come, succede una cosa di quel genere, con un aereo straniero precipitato in un vallone e un capitano dei carabinieri, non competente territorialmente, che peraltro non si capisce bene neanche perchè si sposti, fa un rapporto in cui dice di essere arrivato, di aver trovato dei militari e anzi che uno di questi risaliva affannosamente dal vallone e gli ha dato un pezzo ritrovato, che quindi aveva preso spostandolo da dove si trovava? Sono tutte cose che potrebbero essere importanti: lei ci dice che l'aereo era caduto in un certo modo perchè i pezzi sono stati trovati in una certa posizione e invece un rapporto dei carabinieri ci dice che i pezzi venivano amenamente spostati. C'era un'atmosfera di *happening*! Ripeto, è una vergogna istituzionale. Mi scuso per il tono, ma qui si tratta del problema di fare il processo a chi non ha disposto il sequestro dell'intero vallone, perchè si doveva recingere la zona e nessuno avrebbe dovuto potervi accedere fino all'arrivo del giudice. E non c'erano libici che tenessero! Qui vi sono grosse deficienze anche dell'autorità giudiziaria, e su questo non c'è dubbio.

GUALTIERI. Signor generale, non ho in questo momento interesse sulla data: accettiamo la data del 18 luglio. A me interessano, anche per quello che ha detto or ora il Presidente, le responsabilità per il modo in cui sono state condotte le operazioni relative alla caduta di questo aereo e all'accertamento delle cause. Lasciamo perdere per un momento quando lei ha cominciato a presiedere la commissione d'inchiesta, cioè il 24, cioè cinque giorni dopo. Lei dal 18 sera al 24 aveva un'altra funzione. Vorrei cominciare di qui. Lei non era il comandante del 36° stormo, che era il colonnello Cherubino Brancaleoni; lei non era neanche il vice comandante. Dall'interrogatorio di Brancaleoni risulta che Brancaleoni aveva un vice comandante, ma che lei era l'associato in attesa di comando, quindi era in una posizione forse un po' più alta di vice comandante. Lei doveva prendere il comando dello stormo, come avvenne, dopo due mesi circa; quindi era assegnato al comando, o qualcosa del genere. Però si reca assieme al colonnello Brancaleoni immediatamente. Quindi i cinque giorni precedenti a quando lei è diventato

presidente della commissione, il responsabile non è lei, ma Brancaleoni. Lei era nel 36° stormo da otto giorni, perchè era arrivato il 10.

Rileggendo l'interrogatorio del colonnello Brancaleoni, risulta una cosa che io ho domandato questa mattina al giudice Priore e che anche lui non ricordava. Dice Brancaleoni: «Io ero il comandante del 36° stormo, quindi ero anche comandante della circoscrizione aeroportuale, che era costituita da una vasta area che comprendeva anche la zona dell'incidente. In tale veste ero ufficiale di polizia giudiziaria e comandante di tutti quanti gli enti circoscrizionali, quindi ero sicuramente preposto ai contatti con l'autorità giudiziaria, sia ordinaria che militare». In seguito dice: «Avevo due fini fondamentali. Il primo, quello di soccorso eventuale al personale ferito e il piantonamento del relitto per assicurare sia la salvaguardia della sicurezza delle persone (mi riferisco ad armamenti, cariche esplosive ancora non disinnescate) e soprattutto degli elementi di prova da preservare per la successiva commissione d'inchiesta». Questo lo dice alla nostra Commissione quando lo abbiamo interrogato. Allora, voi arrivate sul posto verso le 7-8 di sera. L'aereo era caduto alle 11 della mattina e quindi esso è sotto la vostra giurisdizione perchè voi, come ufficiali di polizia giudiziaria, siete i responsabili preposti a tutto. Nel momento in cui cade un aereo militare straniero, voi siete i primi responsabili e dovete sorvegliare l'aereo e preservare le prove, e insisto su questi due aspetti. Non lo potevano piantonare i carabinieri quell'aereo, nè l'esercito: lo dovevate piantonare voi con i vostri uomini dell'Aeronautica militare, come faceste in una fase successiva. Posso capire che ciò non sia avvenuto sin dal primo momento, però da quando arrivaste sul luogo dovevate prendere in mano quanto meno la situazione, isolando l'aereo e lasciandolo nelle condizioni in cui era stato trovato, senza spostare una vite, perchè questo era il vostro compito. E avevate il compito di controllare l'armamento e la sicurezza di quelli che si avvicinavano a quel luogo, perchè avrebbero potuto esserci munizioni o armamenti - poi tornerò su questo - ed il cadavere, che fa parte delle prove che devono essere preservate. Invece, quando voi arrivate il cadavere stavano per issarlo su e voi non avete fatto in modo che rimanesse sul posto. Già lo spostamento del cadavere è dal punto di vista delle regole una delle scorrettezze più gravi. Voi come polizia giudiziaria avete il compito di preservare le prove e fate spostare il cadavere da degli incompetenti e il primo incompetente - dirò dopo quello che dicono i magistrati di Crotone - è il medico condotto il quale alle cinque del pomeriggio, cioè poche ore dopo il ritrovamento, si inventa l'incipiente decomposizione del cadavere. Il che, avendo noi interrogato altri medici, è un'enorme sciocchezza. Quando il cadavere è stato issato - ripeto, scorrettamente - lo dovevate quanto meno preservare; invece di prenderlo, di metterlo in una cella frigorifera o in una cassa zincata, addirittura avete consentito che venisse sepolto, inumato.

PRESIDENTE. Qui voglio correggere un errore, perchè ho esaminato meglio le carte: dicono inumato, ma viene invece sepolto, messo in un loculo. Quindi il fatto che non c'era la cassa zincata è una violazione clamorosa del regolamento di polizia mortuaria.

GUALTIERI. Poi tornerò sul cadavere, ma esso non doveva essere spostato. Poi, se vogliamo andare a vedere, signor generale, le condi-

zioni in cui era il cadavere prima di essere spostato non sono così traumatiche come lei sostiene che i medici le hanno detto. Dalla relazione dei medici il primo, il dottor Scalise, parla di «un cadavere di sesso maschile, di razza bianca, dell'apparente età di 25 anni, che indossava una tuta *avion*, una maglietta bianca, scarponi a gambaleto e un guanto di pelle scura, nonchè parti di tela da paracadute». Fra parentesi, nel verbale di interrogatorio di questo medico, che possiamo anche interrogare, si dice: «Quando lo spogliammo aveva un così bel paio di mutandine che io le volevo prendere per quanto erano belle». Non doveva essere tanto spappolato se gli voleva prendere le mutandine! Poi dopo dice che aveva soltanto la mascella fratturata e un occhio fuori dall'orbita. Questa è la descrizione che c'è nei verbali.

Quindi, il cadavere era in quelle condizioni. Passiamo però all'altro aspetto della preservazione dei pezzi dell'aereo. Come ha detto il Presidente, intorno all'aereo vi era molta gente: dove era la sorveglianza che dovevate garantire perchè l'aereo rimanesse nelle condizioni intatte in cui era caduto? Fino al giorno dopo, quando lei e Tascio avete sorvolato con l'elicottero la zona, non sapevate la nazionalità dell'aereo che poteva provenire da qualsiasi paese. Il rapporto con la Libia è successivo, la sera del 18 non sapevate nulla.

Veniamo all'armamento. In tutte le relazioni anche di questa commissione inizialmente è scritto quanto riferito in quel momento e cioè che l'aereo era disarmato e non aveva le taniche di carburante perchè mancavano gli agganci per i missili. In realtà l'aereo non era disarmato, perchè un caccia Mig di quel tipo ha incorporato il cannoncino di bordo che fa parte dell'armamento e che voi, in veste di ufficiali di polizia giudiziaria eravate per primi autorizzati a cercare. Avete anche detto di non aver cercato munizioni. Non avete cercato il cannoncino nè nei cinque giorni successivi nè come commissione d'inchiesta. Soltanto nel mese di agosto, una volta arrivati i libici che costruiscono una strada e prendono i pezzi dell'aereo, che avete lasciato, questi ultimi trovano un cannoncino del tipo binario da 23 millimetri. Dunque l'aereo era armato e poteva aver compiuto atti di guerra, tanto più che nei rottami trovati vi sono tracce di colpi sulla carlinga.

Avendo voi questa funzione di polizia giudiziaria, le faccio una prima contestazione: perchè l'avete esercitata in questo modo? Cosa avete fatto per preservare le prove in quei primi giorni? Nei primi cinque giorni non c'era ancora la commissione d'inchiesta, non c'erano i libici, c'era solo l'Aeronautica italiana. Ho chiesto al giudice Priore se un pretore può prendere decisioni nel momento in cui una commissione militare ha poteri su un aereo militare caduto sul nostro territorio. Mi ha detto che è un problema grave quello posto, perchè non sapeva neppure che vi fossero ufficiali di polizia giudiziaria competenti su tutti i disastri aerei della zona del 30° stormo.

FERRACUTI. Lei ha fatto una prima fondamentale domanda. Per prassi (è dimostrato ogni giorno) il primo a gestire un aereo è il magistrato. Solo dopo la sua autorizzazione ci possiamo avvicinare al relitto. Questo è ciò che succede. Il magistrato è intervenuto per primo.

PRESIDENTE. Non è così, un capitano dei carabinieri ha detto di essere stato lui il primo e che vi erano altri militari nel vallone.

FERRACUTI. Io sono arrivato alle ore 20. Il pretore aveva disposto la rimozione del cadavere. Il primo ad avere avuto in custodia il relitto è stato il magistrato. La rimozione del cadavere è stata disposta o autorizzata dal magistrato su proposta del medico che ha fatto le sue osservazioni, sulle quali non commento. Dopo siamo intervenuti noi. All'inizio non vi erano avieri con cui potessimo procedere alla sorveglianza che è stata affidata ai carabinieri.

PRESIDENTE. Il presidente Gualtieri ha fatto una domanda. Se un pretore pazzo avesse deciso di bruciare il cadavere sul posto penso che avreste protestato. Comunque, pur essendo stata autorizzata la rimozione, perchè, nella vostra funzione, non vi siete posti il problema di preservare il cadavere, di metterlo in una cella frigorifera per consentire una autopsia fatta bene. Se fosse stato confermato che l'aereo era caduto il 18 luglio, pensi quale spreco istituzionale avremmo evitato. Tutto è accaduto perchè non vi è stata questa cautela. Se il cadavere fosse stato portato in una cella frigorifera, sarebbe potuta intervenire una perizia per stabilire anche al minuto la morte del pilota. Tutti i problemi, tutto il lavoro della commissione, tutti i soldi dei contribuenti che si stanno spendendo sarebbero stati risparmiati. La domanda del senatore Gualtieri era questa: perchè siete rimasti passivamente ad assistere alla prosecuzione di questo scempio istituzionale?

FERRACUTI. La risposta è difficile. Indubbiamente c'era un pretore che ha disposto certe cose. Non abbiamo pensato di agire in questo modo e questa è la risposta che posso dare adesso.

GUALTIERI. La vostra era una commissione militare munita di determinati poteri. Oltretutto si trovava di fronte non ad un aereo qualsiasi ma ad un Mig23, cioè ad un aereo che nel 1980 era ricercato da tutte le potenze della Nato. Il Mig23 era ancora un aereo interessante per i servizi segreti. Ho già detto che nei primi giorni non era lei il comandante ma il generale Brancaleoni. Però, devo dire che proprio questo è il delitto commesso: il Mig23 era un aereo di interesse aeronautico, tanto che a vederlo in quei primi giorni vi erano anche gli uomini del Sios, del Sismi e della Cia. Voi dovevate preservare quel posto proprio perchè non ci andasse nè il Sismi, nè il Sios, nè la Cia, invece non avete fatto nulla.

FERRACUTI. Convengo con lei sul discorso del cadavere, ma proprio per quello che sta dicendo, ritengo che le regole che avrebbero dovuto ispirare l'esame di un relitto ai fini della sicurezza volo sono state infrante perchè ha avuto premio l'interesse informativo, sull'accertamento delle cause dell'incidente di volo. Questa è la spiegazione che do e che ricordo. È stato consentito anche a me di recuperare dei pezzi e non certo ai fini della sicurezza del volo.

GUALTIERI. L'interesse della sicurezza informativa sarà stato del secondo reparto. Il vostro interesse di commissione munita di poteri giudiziari era quello di preservare le prove e garantire la sicurezza, nonchè di accertare l'armamento. Probabilmente non c'erano i missili,

ma dell'esistenza di un cannoncino dovevate sapere. Perché per un mese non è stato trovato? Ho letto che il generale Brancaleoni ha detto di non aver controllato se c'erano munizioni. Il Presidente ha detto che sono state fatte delle cose con leggerezza, io dico con responsabilità gravissime. Non si può ammettere che una nazione come la nostra non si accorga di un cannone su un aereo militare e debba essere trovato dai libici che sono arrivati con una ditta privata, in tre giorni hanno costruito una strada e hanno preso e portato via tutto. Non potevamo fare anche noi questa operazione?

FERRACUTI. Per quanto riguarda la custodia del relitto, è stata data priorità ai fini informativi. Personalmente, con altri, ho preso dei pezzi che dunque non abbiamo lasciato nello stesso posto...

GUALTIERI. Una volta accertato che l'aereo era libico, i fini informativi potevano essere perseguiti anche da Roma o da qualsiasi altra parte. Una volta accertato che l'aereo era libico, cosa stavate cercando a fini informativi?

FERRACUTI. Quello che abbiamo preso per le analisi, cioè gli IFF, gli apparati elettronici, tutto quello che poteva essere importante per avere informazioni sull'aereo e sulle sue capacità.

GUALTIERI. Dati informativi sull'aereo?

FERRACUTI. Certamente.

GUALTIERI. Ma l'elenco delle parti asportate non esiste. I ritrovamenti dei pezzi successivi avvengono in tre fasi: i pezzi che si sono portati via i libici, e non sappiamo quali siano stati portati a casa da questi poveretti, forse solo il cadavere; i pezzi principali che aveva preso il Sios, il secondo reparto, ed altri pezzi che ha trovato Priore dieci anni dopo; infine altri pezzi li avevamo mandati a Londra o in giro per il mondo. Vi è un'elencazione dei pezzi di interesse che avete asportato? Per asportarli avrete pure girato intorno all'aereo?

FERRACUTI. Certo.

GUALTIERI. E il cannoncino?

FERRACUTI. Non lo abbiamo trovato. Di questo mi sono occupato personalmente. Io ho girato intorno all'aereo molto e con fatica; l'ho cercato ma non l'ho trovato. L'ho già detto l'altra volta, mi sembra di ricordare; è stato un grosso problema perché il non averlo trovato ha creato nei libici il sospetto che noi stesso recuperando dei pezzi a loro insaputa per tenerceli.

GUALTIERI. Arriviamo alla commissione di inchiesta. Lei viene nominato presidente della commissione di inchiesta italo-libica, anche se in prima battuta è una commissione di inchiesta solo italiana.

FERRACUTI. No, la commissione è italo-libica sin dall'inizio, nasce come tale.

GUALTIERI. Ho però una nota che dice che i libici si aggregarono alcuni giorni dopo.

FERRACUTI. No, questa commissione è stata costituita il 24; la prima riunione non mi ricordo in che giorno è stata fatta ma già il giorno 24 erano noti i nomi.

GUALTIERI. Il generale *Brancaleoni* afferma che i libici si aggregarono alcuni giorni dopo. Comunque lasciamo stare questo aspetto. Adesso vorrei sapere in particolare perchè fu costituita una commissione italo-libica. La Libia non era un paese Nato. Era un paese ostile?

FERRACUTI. No, non è mai stata dichiarata paese ostile.

GUALTIERI. La Libia non era un paese ostile?

FERRACUTI. No.

GUALTIERI. L'ammiraglio *Martini* nell'ultima deposizione che ci ha reso ha affermato che mentre noi lo consideravamo un paese nemico, gli altri, sotto, trattavano con i libici.

PRESIDENTE. La Libia forse non era ostile, però ogni tanto si esercitava a spararci contro i suoi missili.

GUALTIERI. Poi arriverò anche a questo aspetto, signor Presidente. In quei giorni i libici uccidevano a Roma sette loro oppositori. Noi eravamo in una conflittualità notevole con i libici su Malta: dove era l'amicizia per creare una commissione mista?

FERRACUTI. Non so dove fosse; so che vi è stata una richiesta.

GUALTIERI. Poi lei ha affermato che per alcuni argomenti vi riunivate separatamente.

FERRACUTI. Certamente, ma lei mi ha specificamente chiesto se si trattava di un paese ostile e la risposta non può che essere negativa. Il paese ostile è solamente quello che viene chiaramente definito come tale, che poi noi avessimo qualche motivo, come lei ha ricordato, per prestare un attimo di attenzione, credo sia fuori discussione. Così è stato; però lì vi era stata una richiesta precisa.

GUALTIERI. Voi vi riunivate anche separatamente per effettuare le vostre valutazioni; i libici, come si sa, non vi hanno fornito gli originali di alcunchè, cioè non vi hanno dato i nastri originali ma delle traduzioni. Quindi la collaborazione di questa parte libica è stata molto limitata.

FERRACUTI. Aveva certi limiti, come la nostra nei loro confronti.

GUALTIERI. Il problema è proprio questo: che credibilità può avere complessivamente una commissione di inchiesta nella quale le due parti tendono a ingannarsi a vicenda?

FERRACUTI. Non a ingannarsi, ma a proteggere alcune cose. Ad esempio noi proteggevamo l'area di copertura della nostra difesa aerea. Non avremmo potuto certamente mettere lì sul tavolo e discutere con loro i dati relativi alla nostra difesa aerea, perchè ciò gli avrebbe fornito i dati in ordine alla nostra copertura radar.

GUALTIERI. E loro non vi avevano dato i nastri?

FERRACUTI. Sì, però normalmente una persona fornisce una cosa in corrispondenza a ciò che gli si dà e la mia richiesta della copertura della difesa aerea è stata fatta prima ed è stata negata. È chiaro che non potevamo trattare dati classificati.

PRESIDENTE. Vorrei fare pacatamente un'osservazione. L'impressione netta che si ha è che tra gli interessi che la componente libica e la componente italiana tutelavano non vi era tanto quello di accertare la verità quanto quello di trovare una versione che andasse bene a noi e a loro.

GUALTIERI. Lei stesso, nel corso della sua audizione, ha poi affermato che la commissione di inchiesta non chiese i tracciati radar di Otranto. La commissione non poteva avere accesso ai dati classificati; ma che commissione di inchiesta è se neanche sui nostri dati classificati ha accesso?

FERRACUTI. La commissione non poteva avere accesso ai dati classificati, non io. La commissione italo-libica non poteva avere accesso ai dati, ma io ho chiesto i dati della mia difesa aerea, vi è agli atti un telegramma, reiterato il giorno dopo dal II reparto.

GUALTIERI. Quindi lei e la parte italiana potevate avere i dati classificati?

FERRACUTI. Certo, non li potevamo discutere con la parte libica e non potevamo quindi usarli e documentarli nella relazione.

GUALTIERI. In conclusione, allora, la parte libica non vi dava i tracciati originali; voi gli nascondevate i nostri dati classificati: che risultato poteva venir fuori da tale commissione?

FERRACUTI. È venuto fuori ciò che ho riportato nella mia relazione, a cui credo.

GUALTIERI. Signor generale, già noi nella passata legislatura avevamo fatto delle proposte affinché le commissioni di inchiesta venissero

formate in altro modo e avessero dei sentieri da seguire ben specificati. Soprattutto questa al nostro esame non è una commissione di inchiesta. Oltretutto non ho ancora capito come si sceglie il presidente di una commissione di inchiesta. Il generale Brancaleoni dice che si guarda il grado del pilota morto: se il pilota era un tenente, può essere nominato un capitano; se era un maggiore, può essere nominato un colonnello; se il pilota era un sergente può essere nominato un maresciallo. Ma si possono formare le commissioni di inchiesta con questi criteri?

FERRACUTI. Non sono questi i criteri. L'unico criterio è che il presidente sia di un grado superiore al pilota morto. Non necessariamente se muore un sergente si prende un maresciallo, ma si può prendere un colonnello.

GUALTIERI. Ma io dico che per fare delle commissioni di inchiesta ci vuole personale specializzato e addetto a queste funzioni. Gli americani dispongono di strutture specifiche.

FERRACUTI. Le abbiamo anche noi, infatti nella commissione vi è anche un membro sicurezza volo.

GUALTIERI. La nostra commissione di inchiesta non rientrava in questi requisiti?

FERRACUTI. Sì, perchè era composta dal sottoscritto come presidente responsabile del coordinamento generale, da un membro sicurezza volo, l'ufficiale che, avendo effettuato dei corsi in materia viene considerato un esperto, da un membro tecnico, vale a dire l'ingegnere che conosce i sistemi, da un altro membro tecnico, un ingegnere libico che conosceva il sistema specifico e altri ancora.

La commissione rispondeva a tutti i crismi che lei ha citato.

GUALTIERI. Vorrei affrontare adesso la questione se la Libia era o meno un paese a rischio per l'Italia in quel periodo. È importante stabilirlo per il prosieguo dell'indagine.

Il 15 aprile 1980 due caccia *Mirage* dell'aeronautica libica attaccano a più riprese, a colpi di cannoncino, un *Breguet Atlantic* in volo a nord del Golfo della Sirte. C'era quindi una situazione di tensione molto alta in quel periodo con i francesi.

Il 13 e il 14 maggio si svolge un'esercitazione nucleare mista con la partecipazione della Francia, degli USA e dell'Italia in funzione anti-libica.

Il ministro della difesa Lagorio il 7 giugno parla di un pericolo imminente di guerra nel Mediterraneo davanti alla scuola di guerra aerea di Firenze.

La portaerei USA *Saratoga* dopo una visita del capo delle operazioni navali americane salpa da Napoli per dirigersi verso le coste libiche il 10 giugno.

La forza di battaglia della *Saratoga* è scesa a metà strada tra Malta e la costa africana, a 200 miglia nautiche da Tripoli. Sono sparati alcuni razzi contro aerei sconosciuti. Questo avviene il 17 giugno.

Il 19 e il 20 giugno la porterei Saratoga e l'incrociatore Dahlgren, allontanatisi dalla Libia, entrano nell'esercitazione multinazionale «Tridente».

Sono tutti fatti che avvengono nei giorni precedenti e successivi ai fatti di Ustica.

Il 30 giugno scade l'*ultimatum* di Malta.

Il 2 luglio un *commando* dei reparti operativi dei servizi segreti francese, inglese ed italiano, attaccano con esplosivi alcuni obiettivi libici a Malta, tra cui la sede della compagnia aerea libica. Gli attentati vengono rivendicati da un fantomatico Fronte nazionalista o di liberazione maltese.

Vi sembra un momento pacifico?

Nei giorni tra il 15 ed il 18 luglio la *Saratoga*, che trova tra le Isole Baleari e la Sardegna, partecipa alla «*Demon Jam*», *Natinads 2*. La esercitazione del comando meridionale della Nato ha per oggetto un attacco marittimo e la difesa da questo tipo di attacco. Nell'Italia meridionale partecipano all'esercitazione, intercettatori e radar di terra italiani. Il primo giorno dell'esercitazione, un bombardiere a capacità nucleare A-6 *Intruder* americano viene danneggiato da un cattivo atterraggio sulla pista di Sigonella. Il secondo giorno arrivano sulla *Saratoga* l'Ambasciatore americano...

Questo era il clima esistente il 18 luglio 1980. Le sembra che i rapporti tra la Nato, gli USA, l'Italia e la Libia fossero corretti e tali da presupporre una commissione mista italo-libica?

MATTARELLA. Nella relazione da lei presentata, in due punti lei ha ricordato che, dopo aver volato ad una quota di 12.000 metri, il Mig nell'ultimo tratto volò a 10.000 metri. Tra queste due fasi c'è una interruzione della pellicola del *flight recorder*. Anche se lei non c'entra sembra strano che nella vicenda che ruota intorno ad Ustica ogni tanto sparisca qualche pezzo di nastro e questo proprio nel momento in cui si ferma il motore, secondo quanto è indicato nella relazione.

Infatti, secondo la relazione nell'ultimo tratto a 10.000 metri di altezza il motore è inequivocabilmente fermo.

La domanda, dopo aver sottolineato questa singolare circostanza del nastro interrotto, è la seguente. A questa altezza che tratto può percorrere un Mig con quell'assetto in volo? Che lunghezza di planata può avere? A che distanza dalla costa italiana è iniziata la planata?

FERRACUTI. Non è facile dare una risposta. Dipende da come è stata effettuata la planata e se è stata effettuata con una velocità ottima di planata. Ci sono velocità che consentono un maggior tempo di permanenza in aria.

MATTARELLA. Stiamo parlando di un'altezza di 10.000 metri a motore spento.

L'aereo aveva le ali aperte...

FERRACUTI. Le ali dovevano essere a 45 gradi.

MATTARELLA. Nella relazione della sua commissione si è parlato di più di 45 gradi.

FERRACUTI. Al momento dell'impatto dovevano essere almeno a 45 gradi.

MATTARELLA. È facile calcolare grosso modo quanto possa planare?

FERRACUTI. A spanne, sì. Può percorrere 6 miglia al minuto per ogni miglio di quota. Il rapporto è di 1 a 6 o di 1 a 7. È una misurazione a occhio.

PRESIDENTE. Può percorrere 6 miglia per ogni miglio di quota che l'aereo perde.

FERRACUTI. Lo ripeto, avrei bisogno di fare dei calcoli più precisi.

MATTARELLA. Avete considerato questo fatto al momento di stendere la relazione?

FERRACUTI. No.

MATTARELLA. È evidente che se l'aereo era a motore spento a 10.000 metri è sceso in planata.

FERRACUTI. Sì. Avremmo dovuto sapere qual era il punto in cui il motore si è fermato, cosa che non era possibile stabilire.

MATTARELLA. Questo perchè mancava quella parte del nastro. Proprio in quel punto finisce il nastro...

FERRACUTI. Non esattamente in quel punto.

MATTARELLA. Non sto facendo una questione con lei. Mi stupivo soltanto della coincidenza.

FERRACUTI. Vorrei precisare che non si tratta di un'esatta coincidenza. Non è vero che nel momento in cui finisce il nastro il motore si ferma.

MATTARELLA. Il motore si ferma nel tratto in cui manca la registrazione.

FERRACUTI. Sì.

MATTARELLA. È peggio ancora. Tanto da non far capire a che punto inizia la planata.

FERRACUTI. Sì, è esatto. Sulla base del nastro risulta che a un certo punto il motore girava ed era ad una certa quota. Dopo l'interru-

zione il motore era al minimo ed era più basso. Per quanto tempo si sia prolungata la interruzione, e quindi il momento dell'arresto del motore, non è determinabile.

MATTARELLA. In pratica, in coincidenza con l'interruzione del nastro, in questo intervallo, è avvenuto l'arresto.

FERRACUTI. Sì.

MATTARELLA. Vi siete domandati se la planata sia grosso modo identificabile e compatibile con la ricostruzione...

FERRACUTI. La planata era compatibile.

MATTARELLA. Una domanda ulteriore. La denominazione di aereo amico «*friendly*» è trasmessa con un certo dispositivo. Pertanto un Mig libico non può trasmettere con un codice Nato.

FERRACUTI. Non si basa solo su quello. L'identificazione fatta con le procedure di una volta - quelle di oggi sono classificate e quindi non ne posso parlare anche perchè non avrebbe senso parlarne oggi - si basava su diversi elementi: direzione di provenienza, velocità di provenienza...

MATTARELLA. Le possibilità sono due. O viene inviato un codice, che l'aereo Mig non poteva conoscere trattandosi di un codice Nato, oppure è fatta manualmente, a terra.

FERRACUTI. L'identificazione viene fatta associando diversi parametri: la presenza o meno del codice, la direzione di provenienza. Ad esempio, un aeroplano che proviene da nord, ad esempio dalla Svizzera, ed è sprovvisto di codice, viene gestito e considerato ben diversamente da un altro proveniente dalla Russia.

MATTARELLA. Lo comprendo, però non vi è venuto il dubbio che, essendo stata attribuita da terra questa definizione e non inviata in codice dal Mig che non poteva farlo, quella registrazione di volo indicata come *friendly* fosse in realtà un vero aereo amico e quindi non si riferisse a quel Mig?

FERRACUTI. Certo. Si era in presenza di una traccia che per posizione, orario e quote era assimilabile ai dati di cui noi già disponevamo. L'impossibilità di associarlo con certezza deriva proprio da questo: in primo luogo, perchè non eravamo lì a vederlo, e quindi bisogna essere un po' più cauti, ed in secondo luogo perchè tale traccia era identificata come *friendly*, quindi non era lecito garantirne l'associabilità.

MATTARELLA. Le ho rivolto questa domanda perchè anche tale fatto induce ad avere dubbi sulla data reale.

FERRACUTI. Mi permetta una piccola impertinenza. Si tratta di quella coincidenza di cui lei parlava prima. È difficile che in quel momento vi fosse un altro aereo amico con quelle stesse caratteristiche.

MATTARELLA. Il problema è che poteva non essere quello il vero «momento» del Mig. Che sia stato registrato da terra un aereo amico in quel giorno e in quell'ora poteva essere vero, ma non era il Mig, perchè quest'ultimo può essere caduto in altro momento ed in altra circostanza.

PRESIDENTE. Il problema è asseverare la tesi libica anche a prezzo di riconoscere un errore nella identificazione da terra dell'aereo. La cosa drammatica è che poi recentemente una delle persone che avrebbe commesso quell'errore si è impiccato, ma stranamente ha un grande bernoccolo sulla nuca che non è tipico dell'impiccato. Questo è il punto, perchè si tratta di una vicenda in cui sembra che diabolicamente venga disseminata sempre di elementi che ci portano al dubbio e non alla certezza: questa è la verità. Poi, tra lo scegliere nel dire che Parisi e Iacotenente non avevano sbagliato, il che però significava contestare la versione dei libici, e che quest'ultima era esatta e che Parisi e gli altri avevano sbagliato avete optato per questa seconda; ma Parisi si è poi impiccato. Questi sono i fatti.

FERRACUTI. Senza entrare nella vicenda di Parisi, non è corretto ciò che lei afferma. Infatti, in primo luogo, non ho asseverato la versione dei libici sulla base di questa traccia; in secondo luogo, il fatto che quella traccia potrebbe essere amica non esclude affatto che vi fosse il Mig. È una prova *a contrario*.

PRESIDENTE. Sì, ma lascia aperto il problema del perchè il Mig non è stato visto dai radar a 10.000 metri di quota.

MATTARELLA. Proprio questo volevo dire. Considerato che si tratta di un aereo che a 10.000 metri di altezza inizia a planare, non può fare molta strada in queste condizioni, per cui non è possibile che a quella quota non sia stato visto. Di conseguenza, può essere ritenuto che è stato visto ma è stato erroneamente classificato come aereo amico, come lei ci ha detto l'altro giorno, anche se non comprendo su quali basi è stato classificato come *friendly*.

FERRACUTI. Per quello che le dicevo prima: non aveva l'IFF, proveniva da un certo settore...

MATTARELLA. Lo comprendo benissimo, ma a me viene il dubbio che chi a terra ha classificato quella traccia come aereo amico non avesse torto, solo che non vedeva il Mig ma un altro aereo.

FERRACUTI. Certo, anche questa è un'ipotesi, però mi rifaccio a quanto ho detto poc'anzi. Un'ipotesi deve essere un attimo verificata. Se prendo questa traccia e riscontro che compare ad un certo punto, non ho piani di volo che me la facciano assimilare ad un mio aereo amico,

scompare ad un dato momento dalle parti della Sila, non so dove è andata a finire e non so quale era questo aereo amico, credo anch'io alle coincidenze ma incontro delle difficoltà. Se qualcuno potesse dirmi questa traccia, che termina sulla Sila, dove è andata, quale era il velivolo amico vero a cui questa traccia era associata, allora la sua ipotesi inizia ad avere molta più consistenza. È un ragionamento che faccio in questo momento.

MATTARELLA. Le ho rivolto questa domanda perchè mi ha detto che non capiva su che base avevo fatto una certa congettura. A me era venuto il dubbio che in realtà potesse anche non essere un errore quello di chi da terra lo ha identificato. Comunque, ho capito che si tratta di una congettura e allo stato senza elementi di supporto.

PRESIDENTE. Nella risposta del generale Ferracuti vi è però questo elemento: si trattava di una risposta che doveva fornire l'Aeronautica, perchè solo quest'ultima poteva sapere a quale aereo si riferiva quella traccia: non gliela possiamo fornire noi una tale risposta. Costatiamo solo che quella traccia è stata attribuita al Mig benchè identificata *friendly*.

FERRACUTI. Questo è quello che ho saputo io. Anzi, quello che ho conosciuto è che vi era una traccia in quella zona e con quelle caratteristiche di volo che era stata definita *friendly*. Nessuno mi aveva detto: quello è il Mig. Questo assolutamente no. Ciò che ho assunto chiedendo alla difesa aerea è che tra le varie tracce ce n'era una che ben si sposava con le registrazioni del *flight recorder* in mio possesso e sui dati che mi erano stati forniti dai libici nonchè sui dati rinvenuti *in loco*.

PRESIDENTE. Chi aveva recuperato il *flight recorder*?

FERRACUTI. Nei primissimi giorni, non ricordo bene se lo stesso capitano Scura o chi altri. Mi pare che ciò fosse avvenuto durante il primo sopralluogo.

MATTARELLA. Nella scorsa audizione, ho letto dai resoconti stenografici che tra le testimonianze di persone che hanno visto l'aereo e che quindi hanno contribuito a datare la caduta del Mig vi è una certa signora Carchidi, che ha fornito una testimonianza più o meno consistente. Se ben ricordo questa signora non è quella che ha detto di aver visto transitare un aereo in direzione opposta una o due ore dopo?

FERRACUTI. Sì.

MATTARELLA. Quindi, tanto attendibile forse non era!

FERRACUTI. Se due ore dopo è passato un altro aereo in un'altra direzione lei lo ha testimoniato. Non ha detto di aver visto lo stesso aereo ritornare; ciò che lei ha riferito è di aver visto un aereo scomparire dietro un monte, ha pensato di vederlo uscire ma ciò non è accaduto...

MATTARELLA. E che dopo due ore lo ha rivisto!

FERRACUTI. Non «lo ha rivisto» ma che dopo un' ora ha visto un altro aereo che proveniva in direzione opposta; non mi pare che un'affermazione contraddica l'altra.

MATTARELLA. E c'era stato un aereo....

FERRACUTI. Non lo so, perchè questo lo ha detto lei.

MATTARELLA. Vorrei ora rivolgere al generale Ferracuti un'altra domanda che mi è venuta in mente mentre è intervenuto il senatore Gualtieri.

A proposito del cannoncino, lei afferma - e naturalmente debbo crederle - che lo avete cercato con attenzione, perchè naturalmente non poteva non esserci: di questo non dubito. Poi, lo hanno rinvenuto i libici, che dubito possono aver avuto maggiore scrupolo di quanto abbia avuto una commissione d'inchiesta. Come è possibile? Lei si è data una spiegazione di questo? Non vi è stato per caso un fatto nuovo nel tempo intercorso tra i vostri lavori e l'arrivo dei libici?

FERRACUTI. No, per quanto è a mia conoscenza, nè posso immaginare a quale fatto lei alluda. Però, evidentemente vi è stata una differente enfasi sulla ricerca, fermo restando - perchè in piena coscienza so di poterlo affermare - che abbiamo letteralmente penato per trovarlo. Ma la nostra enfasi nel cercarlo era quella non per la sicurezza del volo, perchè ai fini dell'incidente e della sicurezza del volo a me del cannoncino interessava poco o nulla. Ovviamente ci sarebbe piaciuto poterla vedere quest'arma a fini *intelligence*, ma non siamo stati in grado di rinvenirla. I libici lo volevano e quindi, una volta che il relitto dell'aereo era stato rilasciato dagli Esteri, hanno avuto il tempo per cercarlo con ruspe, camion, eccetera. Oggettivamente loro avevano un maggior interesse del nostro.

MORANDO. E dove l'hanno trovato?

FERRACUTI. Non lo so.

MATTARELLA. Le rivolgo l'ultima domanda. Nel mio intervento ho toccato tre argomenti che suscitano dubbi. Lei ha ragione che la signora Carchidi potrebbe aver visto un altro aereo; forse era il caso di preoccuparsi se realmente un aereo era passato dopo un'ora o due per vedere se era attendibile ciò che questa testimone aveva raccontato; però, mi rendo conto che è stato tutto normale e poteva essere ritenuto normale il cannoncino che prima non si trovava e così la traccia amica e il nastro che proprio in un punto cruciale e decisivo risulta illeggibile.

La domanda mi è venuta in mente mentre parlava il Presidente, che ne faceva una considerazione: vi sono tanti motivi di dubbio. Mi rendo conto che oggi è più facile leggerli come tali di quanto non fosse nell'immediato, certamente c'erano anche nell'immediato, ma teniamo presente che cade un aereo militare straniero che dopo poche ore im-

magino si identifichi come aereo libico, quindi con qualche allarme; non era un paese ostile, ma era un paese nei cui confronti c'era diffidenza e preoccupazione. Comunque, era caduto un Mig che, se non fosse stato libico, avrebbe potuto essere del Patto di Varsavia, cosa che forse poteva essere anche peggio.

La domanda che io le rivolgo è questa: se fossi stato il comandante dell'aeronautica o della difesa, avrei mandato gli alti ufficiali e poi la commissione d'inchiesta, con un intenso grado di allarme perchè non si trattava di un fatto, come ricordava il Presidente che capitava tutti i giorni, per cui avrebbe dovuto creare allarme trovarsi in casa un aereo militare modernissimo straniero. Siccome tutto l'andamento - come il Presidente ha sottolineato - sembra essersi svolto all'insegna di una particolare fretta, o per lo meno di una condizione di normalità di avvenimento, per come poi è stato maneggiato in tutto l'iter procedurale che lo hanno riguardato da parte delle nostre autorità locali, anche di esame e di accertamento, le rivolgo la seguente domanda: da quando lei è stato nominato ed è stato mandato lì insieme al colonnello comandante *pro-tempore*, e poi come presidente della commissione di inchiesta, le è stato trasmesso questo senso di allarme da parte dell'aeronautica oppure la si è mandata lì come fosse un evento normale da affrontare? Se così fosse, mi viene il dubbio che non fossero sorpresi, ai massimi livelli, che ci fosse un aereo libico lì in Sila. Presumo che (tranne che lo sapessero prima, cioè che fosse caduto precedentemente) avessero un qualche allarme: con che senso le fu conferito l'incarico?

FERRACUTI. Col senso di darmi da fare quanto più possibile per cercare di trarre informazioni da questo aeroplano. Questo è sicuro. Non c'è stato certo detto di andare lì e vedere un po' così, ma c'è stato detto di darci da fare e di cercare di tirar fuori tutto quello che potevamo da quell'aeroplano.

MATTARELLA. Se è così, le cose che il Presidente ricordava come obiezioni assumono più valore perchè l'eccessiva fretta, la intemperatività dell'inumazione del pilota, un'approssimazione nella cura, nella custodia e nel rinvenimento e nel prelievo dei pezzi non si concilia molto con un senso di allarme da parte delle nostre autorità militari, ma piuttosto con un atteggiamento quasi di normalità dell'evento, come se fosse caduto in una disgrazia deprecabile un aereo da turismo, in cui si vanno ad esaminare le cause, eccetera.

PRESIDENTE. Vorrei che chiarisse ciò che ha detto prima che significava tirare il più possibile fuori da quell'aereo? Si trattava di informazioni sull'aereo o su ciò che era successo?

MORANDO. Erano interessati al sistema dell'aereo.

FERRACUTI. Esattamente.

PRESIDENTE. Quindi, è come se in qualche modo sapessero già che cosa era successo.

MATTARELLA. Non il generale Ferracuti, ma era come se sapessero già che lì, da quelle parti, era caduto un Mig libico.

FERRACUTI. Non ho avuto affatto questa sensazione, anzi, posso dire, perchè veramente mi ha colpito...

MATTARELLA. Non voglio essere convinto, le stavo chiedendo soltanto una risposta.

GUALTIERI. Se l'aereo fosse stato trovato vicino Milano vi sareste occupati allo stesso modo di come è avvenuto in questo caso? Non vi interessava il luogo di provenienza dell'aereo?

FERRACUTI. Non dico che non ci interessava, io dico quello che a me è stato detto. A me è stato detto di tirar fuori il massimo di possibili informazioni da quell'aereo.

GUALTIERI. Non si sapeva che fosse libico?

FERRACUTI. No, è stato scoperto il giorno dopo.

GUALTIERI. Quindi non vi hanno parlato di *intelligence*, vi hanno detto di andare a vedere sul posto. Pertanto non ha avuto un preciso mandato di *intelligence*.

FERRACUTI. Certo, il giorno che sono arrivato sì di certo. Il primo giorno siamo andati lì perchè, ripeto eravamo a Gioia del Colle, e abbiamo avuto la notizia della caduta di questo aeroplano, siamo andati a vedere che cosa fosse. Siamo andati prima a verificare se per caso fosse un nostro aeroplano. Abbiamo visto quelli che avevamo in volo, per cui non era così. Quando siamo andati a vedere non avevamo la più pallida idea se fosse civile o militare. L'unica cosa che sapevamo è che era mimetizzato e quindi abbiamo presunto fosse militare. Non avevamo la più pallida idea nè di che tipo di aeroplano si trattasse nè di che nazionalità esso fosse. La prima indicazione l'abbiamo avuta la sera arrivando, quando i carabinieri ci dissero che c'erano queste cartine della Libia, eccetera.

Il giorno dopo, con il generale Tascio, sono andato in volo: dall'elicottero ho chiaramente distinto un Mig 23. Il generale Tascio mi ha chiesto come facessi a sapere che si trattava di un Mig 23 e io gli ho descritto il timone, ben distinguibile e ben specifico di quel tipo di aeroplano. Questa è la prima volta in cui ho avuto la sensazione e la conoscenza che era un Mig 23. Non riconoscevo i segni di nazionalità, per mia ignoranza, che erano verdi, mentre io me li aspettavo di tutt'altro colore, se fosse stato libico. Mi hanno detto invece che i segni verdi erano libici, al che io dicevo di no, che erano bianchi rossi e neri con delle stelline, più o meno come la RAU, l'unione tra l'Egitto e la Libia ma invece erano cambiati ed erano verdi. La prima nozione che si trattasse di un aereo militare, che fosse un Mig 23 e un aereo libico l'ho avuta il 19 luglio mattina dall'elicottero e lì, ovviamente, è cominciato l'interesse per prenderne informazioni.

MATTARELLA. Alla luce di quel che è avvenuto, lei mantiene ciò che ha detto l'altra volta, cioè che sulla data tutt'ora non ha dubbi?

FERRACUTI. Sì, sulla data, a tutt'oggi, non ho alcun elemento che mi faccia venire dubbi. Ho sentito parlare di giugno, ho sentito parlare del 14 luglio: vorrei chiedere a chi ha detto giugno e a chi ha parlato del 14 luglio di spiegarlo anche a me, così potrei togliermi questi dubbi, per quel che vale il fatto che io abbia o meno dubbi. Per me, a tutt'oggi, non è emerso alcun elemento, di cui sia a conoscenza, che mi faccia sorgere dubbi, assolutamente, per quanto mi interroghi leggendo i giornali. Non ho dubbi su questo: se qualcuno mi può fornire elementi in contrario, va bene.

PRESIDENTE. Dopo la sua audizione, qui, in Commissione, sul quotidiano «Liberazione» c'è stata tutta una contestazione delle cose che lei ha detto. Lei avrà letto sicuramente questo articolo: che cosa ci può dire sul problema delle ali mobili e quindi della collocazione dei piloni che avrebbero dovuto sostenere i serbatoi?

FERRACUTI. Vorrei dire che chi scrive è bene che si documenti. Sono forse impolitico, ma sostenere ciò che è stato scritto su quell'articolo è per lo meno leggero. Tutti quanti sanno che esistono al mondo velivoli con le ali a geometria variabile; tutti quanti sanno che i velivoli con ali a geometria variabile possono portare carichi appesi sotto le ali con diversissimi sistemi; il Tornado li porta nella parte mobile e, per far questo, i *pylon* si orientano nella direzione del vento, ovviamente. Non è questo il caso del Mig 23 libico che ha le ali che si imperniano a metà della loro lunghezza. I carichi alari cui io facevo riferimento, guarda caso, siccome non hanno *pylon* orientabili sono piazzati sotto la parte fissa dell'ala e così via.

FRAGALÀ. Signor generale, sono convinto che lei non avrebbe la necessità di un doppio protagonismo di fronte a questa Commissione se i lavori di quella prima commissione che lei ha presieduto per l'accertamento delle cause dell'incidente aereo del Mig libico, non avessero lasciato tanti spazi al dubbio.

Ed allora, riconoscendo ed attestando la sua completa buona fede, sia quando allora ha presieduto quella Commissione, sia quando oggi rispondeva all'onorevole Mattarella dicendo di essere ancora convinto che il Mig libico è caduto il 18 luglio perchè non la convincono le ipotesi diverse che si fanno, io le voglio porre un problema diverso. Noi come Commissione abbiamo l'esigenza, oltre che il compito istituzionale, di accertare quali siano state le cause che in Italia hanno sempre impedito che si facesse luce sulle innumerevoli stragi che vi sono state. Quindi noi siamo già un paese anomalo, in cui vi è una Commissione parlamentare di inchiesta che svolge questa attività da tantissimi anni (lei è stato interrogato nel 1991 sullo stesso tema), e che a tutt'oggi non riesce, ad esempio, a far luce sulle cause della terribile strage di Ustica. Le voglio allora porre il problema circa il fatto che i lavori della Commissione di inchiesta da lei allora presieduta siano stati - e su questo credo convenga - quanto meno affrettati o privi di una caratteristica di appro-

fondimento particolare, problema dato sempre dal fatto - ripeto - che noi viviamo in un paese anormale. Per citare un esempio, circa la storia del perchè il pilota abbia perduto il controllo dell'aereo e sia andato a schiantarsi, lei nelle conclusioni della sua relazione all'epoca ha scritto quello che volevano i libici, cioè che il pilota ha avuto uno svenimento, ha perso il controllo, ha planato dall'altezza di 10.000 metri, non è stato avvistato e così via. Però noi viviamo, signor generale, in un paese anormale dove ancora ci sono, viventi, alti ufficiali delle forze dell'ordine che portano sul petto le medaglie per il conflitto a fuoco, inventato, avuto nei confronti del bandito Giuliano: a Palermo, nella mia città, esistono ancora personaggi che hanno sul petto queste medaglie e nessuno gliele ha mai revocate perchè siamo appunto in un paese anormale dove ancora ufficialmente il bandito Giuliano è morto in un conflitto a fuoco con i carabinieri nel cortile di casa dell'avvocatichio Di Maria di Castelvetro! Si figuri quindi se adesso io mi meraviglio che ufficialmente sopravvive la tesi libica del malore o dell'aereo che faceva esercitazioni di venerdì (che è la domenica islamica, in cui non si esercita nessuno), che è partito alle 10 di mattina di luglio, con un caldo torrido, con cui non si è fatta mai alcuna esercitazione (nonostante che lei abbia attestato il contrario); le esercitazioni, e non le azioni di guerra, generale Ferracuti, si fanno in condizioni ottimali, mentre per le azioni di guerra si può anche partire alle 10 di mattina con il caldo torrido ed in condizioni anche estreme ed esasperate, di venerdì e durante il *ramadam*. Questo però non avviene per le esercitazioni: lei è uno dei più brillanti piloti italiani e quindi sa benissimo quali sono le consuetudini e le eccezioni.

Qual è allora il tema della nostra indagine? Noi stiamo vagliando, e non solo noi per motivi di accertamento istituzionale sulla strage di Ustica, ma anche un magistrato della Repubblica, il giudice Priore, l'ipotesi che questo Mig libico non sia caduto il 18 luglio 1980, ma invece sia caduto, perchè abbattuto, il 27 giugno 1980 essendo uno dei tre Mig libici che hanno partecipato all'abbattimento del DC-9 Itavia nel cielo tra Ponza ed Ustica. Noi stiamo cercando di vagliare se questa ipotesi ha un minimo di fondatezza o no.

Le ho allora dato un quadro chiaro anche perchè io sono convinto che l'Aeronautica italiana sia l'ottantaduesima vittima dell'abbattimento di quell'aereo civile; io non ho assolutamente il dubbio che l'Aeronautica italiana sia complice. Sono convinto che ne sia vittima e poi le spiegherò il perchè. Lei può allora dire alla Commissione se quel pilota può essere stato abbattuto perchè mitragliato?

FERRACUTI. Non ho alcun elemento che mi abbia dato il minimo dubbio di un'ipotesi del genere. Non ho riscontrato alcun elemento che mi portasse ad avere dubbi che questo fosse successo.

FRAGALÀ. Quindi lei lo esclude?

FERRACUTI. Non lo escludo, ma nessun elemento mi ha fatto venire questa idea in testa.

FRAGALÀ. Siccome in quell'esempio storico che le ho fatto delle medaglie e del conflitto a fuoco inventato per l'uccisione del bandito

Giuliano vi fu un illustre clinico dell'Università di Palermo, il professor Ideale Del Carpio, che fece una perizia necroscopica in cui attestò che il bandito Giuliano era stato proprio ucciso in un conflitto a fuoco, si può immaginare cosa questo significhi.

PRESIDENTE. Benchè alcune ferite sulla canottiera non avessero sanguinato! E anche questo pilota sembra aver sanguinato pochissimo!

FRAGALÀ. Ed allora, riprendendo quell'esempio, riconsiderando lei con il senno di oggi il fatto che non si sia accertato, nè con la perizia necroscopica, nè attraverso l'indagine della Commissione italo-libica che il pilota fosse stato mitragliato, ritiene questo una casualità, una coincidenza sfortunata oppure una insufficienza inescusabile dell'accertamento della Commissione da lei presieduta? D'altronde, tra le ipotesi della caduta di un aereo, vi è anche quella che sia stato mitragliato: come mai nessuno di voi si è posto il problema di accertare o di far accertare, in sede autoptica o in sede di rilievi sulla carlinga dell'aereo, se questo era stato mitragliato oppure no?

FERRACUTI. L'autopsia è stata disposta dall'autorità giudiziaria, è stata effettuata e non è stato rinvenuto alcun segno (altrimenti ritengo sarebbe stato menzionato) di ferite di arma da fuoco o di altre ferite attribuibili a battaglia. Sui relitti non abbiamo registrato alcuna indicazione di questa ipotesi. Tutto quello che abbiamo verificato portava chiaramente ad individuare le cause della caduta ad un fermo del motore per mancanza di carburante: ecco perchè non ho alcun elemento che mi possa dare la minima conferma del fatto che questa ipotesi del mitragliamento possa avere un qualche valore.

FRAGALÀ. Però, nella audizione del 1991, su una domanda del parlamentare Cipriani, che le aveva chiesto appunto se il pilota poteva essere stato mitragliato e ucciso, lei aveva risposto: «Sì, certo». Lei cioè nel 1991 ha risposto in modo reciso che la possibilità del mitragliamento era fondatissima, tanto è vero che dice: «Sì, certo».

FERRACUTI. Io non ho detto che è una possibilità fondatissima, ma che anche quella è una ipotesi. Ripeto, posso formulare tutte le ipotesi che voglio, però ho il dovere di sostenerle a fondo quando riesco ad avere un elemento, anche uno solo, che mi possa condurre verso quella ipotesi. Ora, perchè si mitragli qualcuno occorre che vi siano altri aerei che mitragliano, che devono essere arrivati da qualche parte ed essere andati da qualche altra parte: io non ho nulla di tutto questo, per cui circa quello che è successo a quell'aereo io potrei dire che è successo tutto. Se mi si chiedesse se il pilota potrebbe essere stato violentato da qualcuno, io dovrei rispondere che è possibile, però dovrei avere qualche elemento che mi spinge verso tale ipotesi. Tutto quello che io ho accertato mi spingeva, tra le varie ipotesi fatte, ad andare verso quella che io ho scritto nella mia relazione; che non è l'accettazione delle tesi libiche, come lei ha detto all'inizio, onorevole Fragalà.

È quello che io ho verificato dopo aver sentito le dichiarazioni libiche, dopo aver verificato quello che trovavo sul suolo e dopo aver applicato il mio metro di giudizio, il che è diverso dall'aver accettato le tesi libiche.

FRAGALÀ. Sì, però, signor generale, lei ha detto e ha riferito che i libici hanno affermato che l'aereo era partito alle 10 dalla base vicino a Bengasi, e nessuno ha contraddetto; che era venerdì (e non c'era problema: il venerdì in Libia si fanno le esercitazioni) e voi avete detto va bene, che il Mig aveva avuto una traiettoria di volo ad una quota di diecimila metri senza essere avvistato dal nostro scudo radar, e voi avete detto va bene; poi i libici hanno detto: il pilota ha avuto uno svenimento, ha messo il pilota automatico, è andato avanti fin quando non si è spento il motore, e voi avete detto va bene, poi i libici hanno detto che l'aereo, nonostante volasse a diecimila metri, e quindi ad una quota che avrebbe addirittura consentito una traiettoria più lunga rispetto alle montagne della Sila, è caduto lì, non si sa perchè, e voi avete detto va bene. Allora, scusi, forse io sono stato poco cortese a dire che voi avete recepito la tesi libica; dovevo forse dire che voi non avete opposto nessuna critica, nessuna eccezione ad una tesi libica che era basata soltanto su asserzioni.

FERRACUTI. Mi perdoni, non è assolutamente così. Loro ci hanno esposto alcune tesi, e vorrei sottolineare che la tesi del malore, ma soprattutto la descrizione del volo, è stata fatta dai libici almeno due giorni prima che si costituisse la commissione, il che significa almeno due giorni prima che loro avessero accesso al relitto e che potessero avere una minima idea di quello che noi già sapevamo. Loro l'hanno fatta questa descrizione, due giorni prima.

FRAGALÀ. E questo la meraviglia?

FERRACUTI. No, non mi meraviglia.

FRAGALÀ. Scusi, gli unici che sapevano perchè il Mig libico era caduto lì, in che giorno e a che ora erano i libici.

FERRACUTI. Sì, però tutto quello che loro hanno descritto è puntualmente risultato dalla lettura di un *flight recorder*. Se non si crede neanche a questo...

FRAGALÀ. Su questo c'è una perizia giudiziaria che dice che invece le cose non sono andate così, ma che i libici sapevano perchè il Mig fosse lì e avessero interesse a mistificare il motivo della caduta del loro aereo; è normale nei rapporti tra stati nemici, perchè Martini e Siracusa ci hanno detto che la Libia era il *target* dell'Italia nel 1980, cioè era il nemico.

FERRACUTI. E quale avrebbe dovuto essere la missione originariamente pianificata di questo Mig?

FRAGALÀ. Fra le ipotesi che la Commissione sta valutando per capire la causa della strage di Ustica, vi è che questo Mig facesse parte di una squadra di tre Mig che hanno operato l'attentato terroristico, l'atto di guerra contro il DC 9 Itavia, e che questi tre Mig sono stati oggetto a loro volta di una rappresaglia difensiva da parte di aerei della Nato o della squadra francese, la *Clemenceau*: due Mig sono stati abbattuti sul Tirreno, uno invece è stato inseguito ed è caduto sulla Sila, ma perchè mitragliato, signor generale. Io le sto chiedendo perchè, rispetto ad una ipotesi di mitragliamento, che è un'ipotesi normale nel caso in cui un aereo nemico cada sulle nostre montagne della Sila, si fa una autopsia che adesso non io, che non sono un clinico, ma l'attività investigativa del giudice Priore dice che è stata fatta in modo da cancellare praticamente qualunque tipo di reperto utile a capire perchè il pilota era morto. Questo è il problema.

FERRACUTI. A quest'ultimo proposito io credo che questa Commissione abbia già sentito come suoi periti ed esperti persone che hanno già parlato di come è stata fatta quell'autopsia, dei giudizi che quei medici hanno dato e del come hanno potuto pensare di postdatare. Credo che agli atti della Commissione ci sia già quello che gli esperti, nominati come tali da questa Commissione, hanno detto di quei medici e dell'ipotesi che fosse corretta la loro postdatazione. Quindi io non credo di poter dire altro a questo riguardo.

BONFIETTI. Lei non l'ha mai visto questo cadavere?

FERRACUTI. Assolutamente no.

BONFIETTI. Lei si è basato su dati forniti dai libici e continua a dire che questo va bene, non ha visto il cadavere del pilota, e continua a sostenere che comunque va bene. Sono tutte contraddizioni.

FERRACUTI. Non ho visto il cadavere del pilota, ma ho visto quello che i medici hanno scritto, non i libici, i medici italiani.

BONFIETTI. Ma con tante contraddizioni, come lei vede.

FERRACUTI. Con tutte le contraddizioni di cui questa Commissione ha preso atto con i suoi esperti qui dentro, che riconfermano una data, se non sbaglio.

BONFIETTI. Non mi pare che confermino una data.

PRESIDENTE. Diciamo che gli esperti della Commissione avrebbero detto che ciò di cui riferivano i periti poteva effettivamente non essere in contraddizione con uno stato putrefattivo, determinato dalla mancanza della cassa zincata, dalla temperatura, eccetera; però, come giustamente diceva Di Orio, non è che loro hanno visto il cadavere e ci hanno detto che effettivamente era morto il 18 luglio.

FRAGALÀ. Generale, richiamando la sua rinomata esperienza nel campo dell'Arma aerea, le chiederei di riferire alla Commissione se è a

conoscenza del fatto che altri aerei appartenenti a potenze nemiche, o comunque non amiche, siano caduti sul suolo italiano negli anni precedenti al 1980 e anche negli anni susseguenti. Lei è conoscenza di questa circostanza?

FERRACUTI. Sì.

FRAGALÀ. Lei può dire alla Commissione se in nessuna di queste circostanze, a tamburo battente, nel giro di quattro giorni, si è formata una commissione italo-sovietica, o italo-polacca, o italo-rumena, o italo-jugoslava, per stabilire il motivo per cui era caduto l'aereo?

FERRACUTI. Non lo so.

FRAGALÀ. Glielo dico io. Mai in Italia prima del 1980 e dopo il 1980, in occasione di quegli incidenti aerei, di cui lei è naturalmente a conoscenza per la sua esperienza aeronautica, si è formata una commissione come quella da lei presieduta.

FERRACUTI. Questo mi lascia abbastanza perplesso perchè le nostre direttive che datano forse uno o due anni prima del 1980 (e questo spiegherebbe il perchè non si sono costituite commissioni miste prima) dovevano essere applicate. Se non lo sono state è strano.

FRAGALÀ. Noi abbiamo svolto attività di cooperazione solo nel caso di incidenti aerei di aviogetti appartenenti a nazioni amiche. Ma poi questo è logico. Il problema della incredibilità della vicenda di cui noi oggi parliamo è che due direttori del Sismi, quello degli anni 1989-91 e quello attuale, cioè l'ammiraglio Martini e il generale Siracusa, sono venuti a dirci che appunto nei confronti della Libia vi era uno stato di ostilità, concreta o palese, e poi c'era invece la politica del doppio binario, cioè la guerra sul piano formale, sul piano diplomatico, o sul piano militare, e poi gli affari - il doppio binario - sul piano più o meno segreto.

Il problema è questo: visto che allora era un altissimo e apprezzatissimo ufficiale dell'Aeronautica, non le ha fatto meraviglia che, rispetto alla caduta di un Mig, di un aereo strategico sia successo tutto questo? Queste domande le sono già state fatte, le ripeto sulla base delle ultime valutazioni. Adesso sappiamo cose che escludono il caso, la coincidenza. Non le sembra strano che solo per questo aereo sia stata concessa cooperazione internazionale con un paese nemico, mentre poi non è avvenuta la stessa cosa con la Polonia, la Jugoslavia, l'Unione Sovietica, ma soltanto con la Libia? Tutto ciò non le sembra anomalo, per cui fino alle 9 di sera, dopo sedici anni, stiamo ancora discutendo di quegli eventi?

FERRACUTI. Certamente la commissione italo-libica non ha facilitato il mio compito. Ero conscio di questo aspetto. Si è trattato di una decisione governativa alla quale era difficile opporsi, perchè formalmente non c'era stato atto di guerra, ma la richiesta di un paese che sosteneva che un proprio aereo era caduto per un errore o per un malore.

Formalmente il nostro governo non poteva rifiutarsi o comunque ha valutato che non fosse opportuno. Vorrei esimermi da valutazioni sulla politica del tempo. Non vorrei dire se mi piaceva o no quel che accadeva. Certo, gestire una commissione con una controparte di cui non mi fidavo completamente non mi ha facilitato.

BONFIETTI. Lei si è fidato totalmente.

FERRACUTI. Non è così.

FRAGALÀ. Lei ha centrato il problema. La commissione fu nominata non per iniziativa dello stato maggiore o dell'Aeronautica civile che voleva scoprire perchè sulla Sila vi fossero vuoti d'aria che facevano cadere gli aerei, non per rispondere alle assicurazioni essendovi state delle vittime; la commissione è nata per iniziativa del governo italiano. Allora, di fronte ad una iniziativa così eccezionale del governo italiano che consente ai libici di curare in casa nostra i propri interessi su un Mig precipitato violando uno spazio aereo, di fronte alla richiesta di un paese straniero e nemico, mi pare strano che lei non abbia avuto alcun contatto o ricevuto alcuna richiesta da parte di ambienti governativi rispetto ad un incarico particolarmente eccezionale, particolarmente anomalo (non essendo mai successo prima) quale quello a lei affidato, cioè la nomina per un incidente di questo genere a presidente di una commissione italo-libica. Nessun contatto o richiesta da parte di ambienti governativi, di personaggi della politica sul tema della sua indagine le è mai pervenuta?

FERRACUTI. Assolutamente.

FRAGALÀ. Prendo atto della sua risposta perchè non posso fare altrimenti. Però lei converrà con me sulla singolarità del fatto che il governo italiano abbia deciso singolarmente ed eccezionalmente di consentire ad un paese nemico di far parte di una commissione interna per la caduta di un suo aereo che aveva violato il nostro spazio e sulla singolarità del fatto che nessuno che ha chiesto come andavano le cose, cosa stava succedendo, perchè il Mig era caduto, nonostante che gli stati maggiori non avessero preso in proposito alcuna iniziativa. Lei ha saputo che una perizia tecnico-scientifica sul Mig disposta dal giudice Priore il 12 ottobre 1990 e depositata il 4 maggio 1993, con ulteriori osservazioni aggiuntive depositate il 21 marzo 1995, contraddice le conclusioni della commissione italo-libica per quanto concerne una serie di punti di cui le ho accennato l'altra volta: la quota di navigazione dell'aereo, l'abbigliamento del pilota, la data di venerdì, della compatibilità tra la traccia fornita dai libici quale traiettoria del Mig e l'autonomia di volo, il mancato avvistamento della difesa aerea. Dalle notizie di giornale o eventualmente da contatti avuti con il giudice Priore per motivi processuali, conosce il contenuto di questa perizia, le contraddizioni e i rilievi che pone alle conclusioni della sua commissione?

FERRACUTI. No, non le conosco.

FRAGALÀ. Allora non posso rivolgerle altre domande.

PRESIDENTE. Prima di concludere vorrei fare un commento. Se lo scenario cui accennava l'onorevole Fragalà fosse vero o, se comunque fosse vero che il Mig è caduto lo stesso giorno del DC9, dovremmo pensare che siamo in presenza di una macchinazione di dimensioni tali da non essere impossibile, ma da situarsi al limite dalla verosimiglianza. Ciò che emerge è che di tutte le contraddizioni e i dubbi su questa vicenda non ci viene mai fornita una spiegazione. Dico francamente che nemmeno della sua audizione ci si può ritenere soddisfatti e dire che effettivamente una verità accertata regge. Se la macchinazione fosse di dimensioni minori, se l'aereo non fosse caduto il 18 luglio ma ad esempio il 14, sarebbe più verosimile. Vorrei rivolgerle una domanda alla quale credo che risponderà dicendo di non sapere, però una spiegazione di tutte le disgrazie che troviamo in questa vicenda all'interno di una spiegazione ormai forse potrebbe essere data. Invece, nel momento in cui ciò non avviene, effettivamente l'ipotesi maggiore è quella che in qualche modo si rafforza pur ripetendo - me ne assumo la responsabilità - che si tratta di una ipotesi che si situa ai limiti della verosimiglianza, perchè la macchinazione dovrebbe essere di dimensioni tali da domandarsi come uno Stato poi non riesca a ritrovare i pezzi di un aereo in fondo ad un canale.

La seduta termina alle ore 20,55.