

**43ª SEDUTA**

MERCOLEDÌ 7 FEBBRAIO 1996

**Presidenza del Presidente PELLEGRINO**

*La seduta ha inizio alle ore 18,10.*

*COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE*

**PRESIDENTE.** Comunico che, dopo l'ultima seduta sono pervenuti alcuni documenti, il cui elenco è in distribuzione, che la Commissione acquisisce formalmente agli atti dell'inchiesta.

Comunico altresì che il generale Siracusa ha provveduto a restituire il resoconto stenografico della sua audizione del 17 gennaio 1996, apportandovi correzioni di carattere meramente formale.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DEL GENERALE SANDRO FERRACUTI, SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA (1)*

*(Viene introdotto il generale Sandro Ferracuti).*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'inchiesta sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica, la testimonianza formale del generale Sandro Ferracuti, sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica.

Il generale Ferracuti - lo ricordo perchè molti dei colleghi presenti non erano parlamentari all'epoca - è stato lungamente ascoltato in testimonianza formale dalla Commissione nella X legislatura nella seduta del 20 marzo 1991. Personalmente, ho attentamente riletto il resoconto di quella seduta e la documentazione allo stesso allegata e voglio dare atto al generale Ferracuti di aver dato alla Commissione risposte lucide e chiare. Osservo però che quelle risposte, proprio in ragione della loro

---

(1) Per l'autorizzazione alla pubblicazione di passaggi svoltisi originariamente in seduta segreta, si veda il prospetto riportato alla pagina XXV degli indici.

lucidità e della loro chiarezza, come probabilmente confermerà lo stesso generale Ferracuti quando prenderà la parola, pongono in evidenza nella vicenda una serie impressionante di incongruenze e di contraddittorietà e che il complesso delle istituzioni ha affrontato tale vicenda in modo almeno terribilmente deludente. Voglio dire che se la vicenda del Mig libico - che è un capitolo della vicenda Ustica - si è realmente svolta come attestato dalla commissione italo-libica - e vogliamo credere che le cose siano andate in quel modo - dovrei dire che un destino diabolico ha disseminato tale vicenda di tanti elementi che ci rendono dubbiosi sull'evidenza della verità attestata. Se si fosse trattato di un incidente automobilistico su un'autostrada, con una gomma esplosa ed un cadavere a fianco di un'autovettura distrutta, gli accertamenti sarebbero indubbiamente stati più accorti rispetto ad una vicenda, come quella di Ustica, che è di una gravità enormemente maggiore.

Si trattava in particolare di un aereo straniero penetrato abbastanza inavvertitamente nello spazio aereo nazionale, che viene trovato distrutto nel fondo di un vallone non accessibile. Il minimo della prudenza avrebbe quindi consigliato all'autorità giudiziaria di sottoporre a sequestro l'intero vallone, i reperti del Mig ed il cadavere del pilota. Vorrei a questo punto enumerare, per introdurre l'audizione, alcuni degli elementi di dubbio e di incongruenza rimasti privi di risposta anche perchè, ripeto, molti dei colleghi non facevano parte della precedente Commissione.

Inizierò con qualche riflessione sul cadavere del pilota. Questo viene rimosso alle ore 20 dello stesso giorno del 18 luglio, dopo un primo esame. La giustificazione che viene data per questa rapida rimozione è che lo stesso cadavere appariva «in incipiente stato di decomposizione», benchè la morte venisse fatta risalire a qualche ora prima, ossia alle ore 11,30 dello stesso 18 luglio. È vero che il 18 luglio cade nel pieno della stagione estiva; è vero che il cadavere era sul lato nord del costone, quindi più esposto ai raggi solari e conseguentemente ad un processo di decomposizione; però vorrei rilevare, anche in base ai ricordi delle mie scarse nozioni di medicina legale, che è difficile rilevare un processo di decomposizione in base ad un esame esterno. Solo un esame autoptico avrebbe potuto far emergere questo dato.

Il cadavere viene quindi inumato nel cimitero di Castelsilano, su autorizzazione al seppellimento del pretore in data 19 luglio 1980, ma non in una cassa zincata. Il fatto che si parli di inumazione in mancanza di una cassa zincata mi fa pensare che il cadavere sia stato sepolto sotto terra e non messo in una sepoltura muraria del cimitero, per la quale, secondo il regolamento mortuario, avrebbe dovuto comunque essere utilizzata una cassa zincata. Ci si può domandare perchè non fu rispettata in ogni caso tale disposizione del regolamento mortuario.

Dopo cinque giorni dall'inumazione viene deciso di sottoporre il cadavere ad esame autoptico: esumazione del cadavere ed autopsia effettuate il 23 luglio 1980. La ragione della richiesta di un'autopsia è quella di stabilire le condizioni psico-fisiche del pilota al momento dell'impatto. Sembrerebbe che a tale esame si volesse affidare la soluzione del dubbio tra la tesi libica del malore in volo, o addirittura della morte in volo del pilota, e la tesi invece di Sios dell'Aeronautica, secondo cui si sarebbe trattato di una fuga del pilota con esito tragico. Vorrei tuttavia

far osservare che il cadavere era stato rinvenuto completamente privo della massa cerebrale e che è lecito domandarsi come sia stato possibile trovare con l'esame autoptico una traccia di un'eventuale ipossia cerebrale. Da quanto ho capito rileggendo la sua testimonianza resa alla Commissione, generale Ferracuti, è possibile che i piloti possano andare nel pallone, e quindi risentire di un'ipossia, per una scarsa ossigenazione del cervello. Ma, in sostanza, l'autopsia non poteva accertare lo stato di ossigenazione del cervello del pilota, perchè appunto non c'era più la massa cerebrale; mentre, se condotta con metodiche adeguate e soprattutto se effettuata subito, l'autopsia avrebbe potuto chiarire un dato soltanto, sebbene in termini scientifici, ossia la data del decesso del pilota stesso.

All'autopsia il cadavere risulta già in avanzatissimo stato di decomposizione e i periti - devo dire in maniera assai superficiale e sostanzialmente apodittica - proprio in base alla descrizione dello stato di decomposizione fanno risalire la morte alla data del 18 luglio, salvo poi essi stessi porre una serie di dubbi - com'è sin troppo noto - sull'esattezza di questa conclusione. Ad esaminare quel verbale di autopsia cascano le braccia, perchè si tratta di un documento di estrema lacunosità e di scarsa scientificità. Sembrerebbe che il fine ultimo di tale esame fosse quello di confermare la data del 18 luglio come giorno della morte del pilota. Anche in questo caso si può forse parlare di una serie di combinazioni diaboliche, ma non si può non esprimere stupore e perplessità.

Per quanto riguarda poi il recupero dell'aereo, i rapporti con la Libia non sono stati ritenuti abbastanza tesi o conflittuali da impedire la costituzione di una commissione bilaterale di inchiesta; poi però tali rapporti sono divenuti sufficientemente tesi da rendere anomalo il funzionamento di tale organo collegiale. I libici sono stati abbastanza riservati da non consentire ai membri italiani della commissione, ad esempio, l'esame dei nastri dove erano registrate le conversazioni tra il pilota ed il gregario. Per inciso, la tesi dei libici era che fossero partiti due aerei e che ad un certo punto uno dei due piloti si fosse sentito male; il pilota gregario avrebbe cercato di seguirlo per qualche tempo, ma poi sarebbe tornato alla base. Tutto questo, però, ci viene detto dai libici senza tuttavia che, ripeto, fosse consentito l'esame dei nastri delle conversazioni tra i due piloti.

Da parte nostra, pur consentendo ai libici di operare il recupero dell'aereo e determinando una sua rapida restituzione alla Libia, ci appropriamo nascostamente di parti del relitto per sottoporle ad attività di *intelligence*. In quella occasione infatti, si attivò il Sios dell'Aeronautica; nel frattempo il Sismi era stato in stretto contatto con i servizi di informazione collegati, francesi, tedeschi e americani, tutti interessati all'esame dei reperti o ad acquisire informazioni sugli stessi.

Sta di fatto che dopo molti anni il giudice Priore, visitando i luoghi dove era caduto il Mig libico, in maniera assolutamente inspiegabile trova nel vallone una serie di pezzi dello stesso, alcuni peraltro in sospetto stato di conservazione da apparire nuovi. In Italia, a Pratica di Mare, inoltre, si trova tuttora gran parte dei pezzi del relitto, di quel relitto in precedenza restituito ai libici. Alcuni di

tali pezzi, all'esame diretto della precedente commissione, sono risultati sfioracchiati da numerosi colpi di arma da fuoco.

A questo punto parlare di un disordine assoluto nella vicenda mi sembra la più benevola delle conclusioni. Personalmente mi chiedo che cosa è stato poi restituito alla Libia, se parte dell'aereo stava nel vallone, parte a Pratica di Mare e parte è stata utilizzata per l'attività di *intelligence*. In realtà, anzichè creare tutto questo pasticcio, mi chiedo se non sarebbe stato più serio fare un accertamento peritale sul relitto per capire se era stato colpito da armi da fuoco oppure se era armato. Tutto così diventa evanescente. Ad esempio il fatto che questo aereo non avesse i serbatoi supplementari e che non li avesse neanche utilizzati è completamente affidato ad affermazioni verbali. Fu il generale Tascio ad affermare che l'aereo non avrebbe potuto avere i serbatoi supplementari poichè mancavano i ganci necessari al loro sostegno (qualora fossero stati già sganciati).

Una serie di altre perplessità riguardano poi il percorso compiuto dall'aereo: non soltanto l'orario del volo ma anche la modalità di penetrazione nel nostro spazio aereo. Se la rotta del Mig è stata quella ricostruita dalla commissione italo-libica, va riconosciuto - in particolare - al generale che da parte italiana c'è stata un'accettazione acritica delle informazioni fornite dai libici.

In sostanza, siccome i libici ci raccontano questa storia e ci offrono questo possibile itinerario, se il giorno e l'ora in cui tale rotta è stata percorsa sono quelli accertati dalla commissione, la conclusione deve essere quella di una clamorosa insufficienza del nostro sistema di radar, perchè il Mig non è stato avvistato o, a voler essere benevoli - è stato avvistato ma confuso con un aereo amico. Infatti una certa traccia che avrebbe potuto corrispondere a questa rotta del Mig è stata identificata come di un aereo amico: detta traccia è annotata con la denominazione *friendly*. Quindi, fra non avvedersi del nemico possibile che entra o avvedersene ma scambiandolo per un amico, mi sembra che il risultato sia lo stesso: uno zero assoluto. Il nostro sistema di difesa aerea, sempre che l'aereo sia arrivato per quella rotta, a quell'ora di quel giorno, ha fatto un «*flop*» totale.

Osservo però a questo punto che l'esame dei tracciati radar fatto dalla commissione risente sempre di questa accettazione acritica di quanto ci dicevano i libici: tale esame è stato limitato ad uno spazio orario ristretto derivante proprio dalle informazioni che i libici ci fornivano.

Se si fosse dubitato di quelle informazioni si sarebbe potuta fare una ricerca a più ampio spettro, per un tempo maggiore: non so se così facendo non si sarebbero potute trovare tracce più esattamente corrispondenti all'ipotetica rotta del Mig.

Malgrado questo, il generale Ferracuti nella sua audizione ha confermato il suo convincimento che l'aereo sia caduto in quel giorno, vale a dire il 18 luglio 1980. Egli ha sottolineato che non sarebbe stato possibile diversamente poichè, all'arrivo dei primi soccorritori, essendosi sviluppato un incendio di dimensioni modeste che aveva in parte attinto il relitto, uno dei pneumatici del carrello risultava ancora bruciare (secondo la ricostruzione, quello fuoriuscito per effetto dell'impatto) a differenza dell'altro pneumatico. Vorrei che il generale tornasse a chiarirci

se questa non è troppo poca cosa per autorizzarci alla conclusione di un'assoluta permeabilità del nostro sistema di difesa aerea. È bastato vedere che la ruota dell'aereo continuava a bruciare per trarre questa che, per me, è una conclusione abbastanza preoccupante e devastante: di fatto, un aereo nemico sarebbe potuto entrare nel nostro spazio aereo senza essere avvistato. Voglio dire a chiarimento che, secondo la ricostruzione in base a quel tracciato, l'aereo sarebbe arrivato ad alta quota: nella ricostruzione della commissione è infatti caduta l'ipotesi originaria secondo cui l'aereo viaggiasse da molto prima delle coste italiane a bassa quota (fatto questo che avrebbe reso normale una perforazione del sistema di difesa aerea). L'aereo invece volava, secondo quella traccia, ad una quota di 12.000 metri, per cui i radar o non l'hanno visto oppure l'hanno scambiato per un aereo amico. Queste sono le mie osservazioni, generale Ferracuti: un aereo privo di carburante può anche impattare con il suolo senza incendiarsi; può incendiarsi perchè bruciano gli olii del sistema di raffreddamento o quelle poche gocce di carburante rimaste nei serbatoi, ma spesso assistiamo a disastri aerei nei quali l'aereo, per fortuna, non si incendia nonostante abbia i serbatoi pieni. Inoltre, le testimonianze sulla caduta sono pochissime: non si riscontrano testimonianze in maniera reciproca e spesso dalla stessa commissione per alcune parti sono state ritenute inattendibili. Il relitto era in un luogo abbastanza inaccessibile e nascosto; l'allarme - *erga omnes* - fu determinato dallo svilupparsi dell'incendio e non dal boato dell'impatto al suolo.

Faccio un'osservazione che mi sembra anche un po' banale: l'aereo poteva essere caduto dieci ore prima, un giorno prima, due giorni prima e poi qualcuno, per dare l'allarme, potrebbe aver gettato una piccola quantità di carburante intorno al relitto appiccandogli il fuoco, forse nella speranza che un incendio potesse distruggere una maggiore parte del relitto di quanto non sia in realtà avvenuto. Ecco perchè non mi sorprende di fronte a tutto questo, che nella indagine che sta conducendo il giudice Priore tutta la ricostruzione fatta dalla commissione è stata posta in discussione: c'è stata una perizia tecnico-scientifica (poi contraddetta ovviamente nella dialettica processuale dalle perizie di parte imputata, a loro volta originatrici di controdeduzioni del collegio peritale nominato dall'autorità giudiziaria) che pone fortemente in dubbio le conclusioni alle quali era giunta la commissione italo-libica. Le discrepanze tra i due documenti riguardano, in particolare: la quota di navigazione dell'aereo; l'abbigliamento del pilota; la data di venerdì, giorno di riposo nei paesi islamici, come quella di una esercitazione di *routine*; la compatibilità tra la traccia radar ipotizzata dalla commissione italo-libica e la traiettoria presumibile del Mig.

La stessa perizia fa proprie tre osservazioni formulate dall'Aeronautica militare fin dal 29 luglio 1980: dubbi sull'autonomia di volo del Mig 23 per coprire il tratto Benina-coste calabresi; perplessità sul mancato avvistamento da parte del sistema di difesa aerea; scarsa attendibilità del rientro alla base del gregario, come dichiarato dai libici. Secondo questi ultimi, quando il gregario vola davanti all'aereo del *leader* e vede che questi è con la testa immobile, capisce che non può fermarlo e quindi non fa nient'altro che tornarsene alla base, non allerta neanche qualche unità navale (il Mig presumibilmente sarebbe caduto in mare).

In ogni caso il gregario avrebbe potuto avvertire noi dicendoci che c'era il rischio che quel Mig si abbattesse sulle nostre coste.

Queste sono, ad un primo impatto, le incongruenze che avvolgono l'intera vicenda.

Ringrazio il generale Ferracuti per aver accettato di essere con noi e gli domando innanzi tutto se intende precisare o correggere quanto già dichiarato alla Commissione. In seguito i commissari potranno rivolgergli alcune domande, a partire dall'onorevole Bonfietti.

Eventualmente anche io porrò al generale qualche ulteriore domanda che non sia già coperta dagli interventi effettuati.

Vorrei avvertire il generale che l'Ufficio di presidenza ha deciso di risentirla in sede di testimonianza formale, come abbiamo fatto l'altra volta, anche perchè abbiamo accertato che lei è estraneo alla vicenda processuale ed è stato sentito dal giudice come persona informata sui fatti, come testimone e quindi non come indagato.

Le faccio pertanto presente la responsabilità che ella si assume, come l'altra volta, nel deporre in sede di testimonianza formale davanti alla Commissione, perchè in questa sede si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988, richiamata dall'articolo 1 della legge 23 dicembre 1992, n. 499 e successive modificazioni, (che sono le norme che prorogano i poteri di questa Commissione), le disposizioni dell'articolo 372 del codice penale contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti.

L'avverto che, qualora dovessero ravvisarsi (come non mi auguro) gli estremi di alcuni dei fatti di cui al citato articolo 372 del codice penale la Commissione dovrebbe trasmettere il processo verbale all'autorità competente. Lei conosce queste formalità perchè le sono già state fatte presenti la volta scorsa.

Pertanto, se ritiene di dover precisare o chiarire quello che ci ha detto la volta precedente, le do senz'altro la parola.

**BARESI.** Signor Presidente, prima che intervenga il generale Ferracuti vorrei fare alcune precisazioni ed alcune domande. Non avendo potuto partecipare all'Ufficio di presidenza perchè impegnato in votazioni alla Camera dei deputati, ho sentito nella sua ricostruzione iniziale che sono stati citati documenti pervenuti a quanto pare ieri.

**PRESIDENTE.** Sì, non avevamo acquisito quella perizia perchè era stata formata in sede processuale durante il periodo in cui la Commissione non era costituita. Una volta ricostituita la Commissione il giudice Priore non ce l'ha mai trasmessa.

**BARESI.** Vorrei chiedere, signor Presidente, se lei non ritiene più opportuno consultare questa perizia del maggio 1993.

**PRESIDENTE.** È in due fasi: l'aggiornamento è del 1995.

**BARESI.** Se ci fosse stata inviata prima sarebbe stata più utile; anche questo va ad aggiungersi ad una serie di disfunzioni che l'autorità giudiziaria ha messo in moto fin dall'inizio di questa vicenda. Vorrei

pertanto chiederle se non ritiene più utile darci la possibilità di leggere la perizia prima di porre le domande.

**PRESIDENTE.** Potremmo fare nel seguente modo, onorevole Baresi: innanzitutto dare la parola al generale e, prima di passare alle domande della Commissione, poichè ho detto che desidererei fosse voi a porle per primi, possiamo decidere un aggiornamento dei lavori. Mi sembra tuttavia giusto, poichè il generale Ferracuti è qui, dargli la parola.

**FERRACUTI.** La ringrazio, signor Presidente, ritengo che rispetto a quanto ho detto nella precedente audizione non ci sia da aggiungere nulla. Le copie che ne ho avuto riflettono correttamente, tranne piccole discrepanze, quello che avevo detto.

Potrei iniziare a fare qualche commento su quanto lei ha detto in apertura, cercando di ricordare i punti di cui ho preso nota.

Una delle prime cose che lei ha citato riguardava il problema dello stato del cadavere e l'autopsia che in effetti lei ha definito non essere stata una vera e propria autopsia ma essersi limitata ad un esame esterno. Credo che in effetti non sia stata un'autopsia, perchè è stata fatta *in loco* immediatamente dal dottore del paese; che però si trattasse di un semplice esame esterno, ritengo di no, perchè purtroppo per quel signore c'era poco di esterno da vedere. Il cadavere era, come ben descritto nel suo verbale, smembrato, non c'era l'encefalo, la testa era aperta, e se ricordo bene quello che era scritto, si riscontrava l'assenza dell'addome, un braccio ed una gamba erano staccati. In pratica era a pezzi e quindi non si è trattato solo di un esame esterno, anche se certamente non è stata un'autopsia.

Lo stato del cadavere mi porta a riprendere quello che lei più tardi ha detto, cioè che fermo restando che era un vallone esposto a sud, che era il mese di luglio e che il cadavere vi è rimasto per alcune ore, non ci si spiega come mai potesse essere in questo stato di decomposizione che è stato definito più tardi avanzatissimo. Bisogna considerare anche quello che capita a chi ha una morte traumatica: la velocità di decomposizione di un corpo, per quel poco che so di medicina, varia enormemente con le condizioni del corpo stesso. Chi muore nel proprio letto e viene pulito, lavato e rivestito e messo in una bara certamente si decompone con una velocità molto inferiore a quella con cui si decompone un corpo smembrato. Questo è quel poco che so io ma è anche ciò che la Commissione per certo ha saputo dagli esperti che ha interrogato. Non ritengo quindi di meravigliarmi per il fatto che dopo cinque giorni si fosse trovato un cadavere in avanzatissimo stato di decomposizione. Tuttavia, ripeto, questo è ciò che ho appreso da chi ha fatto le autopsie ed i primi esami; io posso farmene una mia idea e lo reputo assolutamente normale.

**PRESIDENTE.** Signor generale, io facevo riferimento ad un disordine complessivo. Se i resti del pilota fossero stati trasportati in una camera mortuaria, dopo cinque giorni si sarebbe potuta fare un'autopsia che avrebbe messo in condizione di stabilire scientificamente e non presuntivamente la data della morte.

**FERRACUTI.** Ritengo che non sia possibile non concordare. Io le posso dire soltanto quello che ho visto e fatto lì. Io sono arrivato e ho visto che stavano tirando su qualcosa che poi si capiva essere il corpo del pilota. Il tutto era già stato preso sotto le ali protettive della magistratura che aveva disposto di comportarsi in un certo modo. Io non avevo alcun ruolo al momento, per cui non avevo nè veste, nè capacità, nè - confesso - ho minimamente pensato se quello che si stava facendo era opportuno o meno. Osservavo quanto succedeva e questa è stata la decisione presa.

**GUALTIERI.** Mi scusi se la interrompo, ma altrimenti perdiamo il filo del discorso. I primi rilievi avvengono la sera, come ha detto il Presidente. Quindi lo stato di decomposizione rilevato non era al quinto giorno ma alla sera stessa ed era relativo ad una persona che doveva essere morta la mattina alle undici e mezzo circa.

**PRESIDENTE.** L'espressione esatta del verbale è: «in incipiente stato di decomposizione».

**GUALTIERI.** Vi è poi una differenza che abbiamo notato: quando l'autorità giudiziaria stabilisce un'autopsia vi è differenza fra l'esame autoptico e l'autopsia vera e propria. L'autopsia richiede l'esame degli organi interni del cadavere, in qualsiasi condizione essi siano, stomaco, fegato, reni, in modo che in una vera e propria autopsia anche fatta al terzo giorno le condizioni e l'ora della morte vengono determinate non dallo stato esterno del cadavere ma dallo stato degli organi interni.

**LA VOLPE.** Ma era il medico condotto del luogo.

**GUALTIERI.** No, chi ha fatto l'autopsia al terzo giorno erano il primario anatomo-patologo e il primario cardiologo dell'ospedale di Crotona. Un medico ospedaliero anatomo-patologo sa fare un'autopsia ed in quel caso non è stata fatta un'autopsia bensì una ricognizione esterna del cadavere. La sera c'era il medico condotto e tre giorni dopo hanno fatto l'autopsia che, ripeto, non era una vera e propria autopsia.

**FERRACUTI.** Per quanto riguarda il cadavere posso dire soltanto quello che ho letto su quanto hanno fatto i medici. Il primo medico ha compiuto questo esame.

**STANZANI GHEDINI.** Quando si è recato sul posto?

**FERRACUTI.** Sono arrivato la sera mentre stavano tirando su il corpo. Esattamente la sera del 18.

**PRESIDENTE.** Il generale ha già raccontato alla Commissione che è arrivato all'imbrunire con un elicottero insieme al generale Tascio e che ha visto che avevano calato le corde.

**FERRACUTI.** Sono arrivato la sera con il comandante di stormo; era già presente il generale Tascio.



**PRESIDENTE.** Quindi c'era già il generale Tascio e lei è arrivato mentre stavano facendo salire con le corde il cadavere.

**FERRACUTI.** Il medico è andato lì e ha fatto questo esame e ha stabilito che il cadavere era in incipiente stato di decomposizione. Quindi il pretore ha pensato bene di suggerirne l'immediata inumazione.

Dopo, su sollecitazione del Ministero degli Esteri, è stata richiesta una autopsia (quindi non su sollecitazione mia: in quel momento io c'entravo come i cavoli a merenda). Ed un'autopsia è stata fatta. Io non sono un tecnico e quindi non posso sapere se essa è stata fatta bene o male; so però che è stata fatta una ricognizione interna del cadavere e che quindi non ci si è limitati a vedere che cosa c'era. Certamente non è stato fatto un esame dell'encefalo perchè hanno dichiarato che la scatola cranica era aperta e che l'encefalo non c'era. Un carabiniere, uno dei primi tra coloro che si sono recati sul luogo dell'incidente, ha dichiarato di aver osservato un sasso intriso di sangue e materia cerebrale, la qualcosa - lo dico per inciso - mi sembra strana soprattutto se il tutto fosse avvenuto molti giorni prima. Un sasso non rimane intriso di sangue e di materia cerebrale per molto tempo, come un caschetto di pilota di cuoio. Comunque i due medici hanno fatto un'autopsia, poi se fosse esame autoptico o autopsia io non lo so.

**DI ORIO.** Ma è la stessa cosa!

**PRESIDENTE.** Generale, se lei me lo consente, si tratta di un documento scoraggiante: per esempio non si fa un esame chimico. Se questo pilota fosse stato avvelenato si sarebbero trovate le tracce arsenicali?

Sul cadavere di Mattei si è riusciti a fare un esame scientifico dopo trenta anni. Allora possiamo dire che la scienza è restata ampiamente fuori dalla sala in cui è stata fatta questa autopsia o esame autoptico. Mi sento di poter dire ciò in piena serenità. Si tratta di un documento di dieci righe; hanno aperto questo cadavere e dopo aver visto che era tutto marcio e liquefatto dicono che è morto da qualche giorno, quindi il 18 luglio. Però, aggiungono, che non è morto di infarto, cioè escludono che la morte fosse dovuta a questa causa, anche se affermano che il tessuto dell'epicardio era abbastanza sottile. Generale, l'ho letta con molta attenzione e le assicuro che tutte le altre autopsie che ho visto per ragioni di lavoro (anche quelle effettuate a seguito di incidenti automobilistici) sono molto più accurate.

**FERRACUTI.** Su questo tema dell'autopsia, l'unica cosa che posso aggiungere che forse può essere di una qualche utilità, è che essa era stata richiesta su sollecitazione del Ministero degli esteri, credo a seguito di una richiesta libica, per poter vedere se era possibile verificare le cause della morte, ovverossia stabilire se il pilota era morto in volo o nell'impatto, quindi non è stata fatta per stabilire la data. In quel momento a noi non era proprio passato per la mente di andare ad indagare sulla data. Io sono arrivato lì il 18 perchè quel giorno mi è stato detto che era cascato un aeroplano. Sono andato lì e c'erano carabinieri, medici, pretori e pompieri che dicevano «oggi è cascato un aereo».

Tutte le dichiarazioni che ho messo agli atti sono dichiarazioni ufficiali che io ho ricevuto. Ripeto: in nessun momento mi è venuto in mente di mettere in dubbio questa data perchè tutto l'ambiente intorno a me parlava, scriveva e dichiarava il 18 luglio.

L'autopsia, lo ripeto, non è stata richiesta dal Ministero degli esteri per stabilire la data della morte, ma per vedere se si poteva avere qualche elemento in merito alle cause della morte. Ciò non è stato possibile perchè - se ricordo bene - mancando l'encefalo non si poteva verificare non so quale patologia.

**PRESIDENTE.** Per esempio, se c'era stato un ictus.

**FERRACUTI.** Fatto sta che a quel fine non si è arrivati ad alcun positivo risultato.

**PRESIDENTE.** Mi può chiarire quest'aspetto: il pilota sentiva che stava per «partire oppure il pilota era andato in pallone»? Ciò in che tipo di patologia rientra? Lei ha detto che un paio di volte le è successo.

**FERRACUTI.** Purtroppo, perchè è poco piacevole.

**PRESIDENTE.** Che cosa succede?

**FERRACUTI.** Si tratta di un malessere che a me è capitato una volta quando stavo seguendo la Messa in chiesa.

**PRESIDENTE.** Allora è un malessere normale?

**FERRACUTI.** Si tratta di un malessere, di uno svenimento. Per quanto riguarda il mio caso ad un certo punto mentre ero in volo ho iniziato a sentire quel tipico sudore che precede gli svenimenti e un restringimento della vista.

**PRESIDENTE.** Dipende dal volo?

**FERRACUTI.** Dipende da tante cose e da molte condizioni. Potrebbe dipendere dallo stress, dall'impianto dell'ossigeno, da una scarica di adrenalina e da ciò che lascia come strascico. Non ne conosco esattamente le cause. So che è capitato anche a me, non avevo autopilota, però mi è passato. Ci sono casi notissimi di piloti a cui invece purtroppo non è passato. Un caso, per esempio, estremamente simile a questo è quello di un norvegese che su un F104 ha inserito l'autopilota e gli sono corsi dietro fino al Polo Nord. Si tratta, quindi, di un malessere. A mio avviso (ma non sono un medico) probabilmente se si fosse potuto esaminare il cervello non si sarebbe trovato nulla lo stesso. Credo che nel mio cervello non c'è rimasta traccia di quel malessere; si tratta di un mancamento.

**PRESIDENTE.** Quindi non è un fatto specifico del pilota, ma un accidente che può capitare anche al pilota.

FERRACUTI. Può essere un accidente. L'unica patologia che potrebbe essere legata direttamente al caso tipico del pilota è la mancanza dell'ossigeno e su questo si è investigato. Ricordo che i libici premevano su questa ipotesi, noi abbiamo preso le cose con le pinze perchè volevamo avere qualche evidenza. C'era un regolatore dell'ossigeno, un manometro, che segnava zero; peccato che il tubo che portava l'ossigeno si fosse rotto per cui era evidente che segnasse zero. Resta il fatto che da questa autopsia (se così la vogliamo chiamare) non si è riusciti ad avere certezza che la causa per cui era caduto fosse un inconveniente di carattere fisico.

Signor Presidente, poi lei ha parlato di una sorta di duplice modo di comportamento all'interno della Commissione una certa diffidenza, ampia fiducia invece nei rapporti esterni.

PRESIDENTE. Sì, disponibilità. Il problema è soprattutto il fatto che all'interno della Commissione da parte vostra sia stato accettato tutto ciò che i libici raccontavano, sull'esercitazione e via dicendo.

FERRACUTI. Direi che questo è abbastanza importante. Noi abbiamo accettato senza un minimo di esame critico quello che non avevamo possibilità di verificare. Farò un esempio particolare. Secondo le dichiarazioni dei libici l'aeroplano sarebbe partito da là ad una certa ora, avrebbe fatto un certo percorso (ben al di fuori di qualunque possibilità dei nostri radar di essere rilevato); quello hanno detto e quello abbiamo preso. Però tutto quanto hanno detto e poteva in qualche modo essere verificato da noi, poi è stato verificato. Loro ben prima che la Commissione fosse istituita, ben prima che arrivasse sul luogo del disastro e ben prima che venisse verificato il *flight recorder* avevano fatto già sapere, tramite la nostra Ambasciata o l'addetto militare (non ricordo bene), quale era stato l'andamento del volo. Quell'andamento del volo poi è stato riscontrato su *flight recorder* e loro non l'avevano mai visto. Quello noi l'abbiamo potuto verificare. Un'altra verifica che abbiamo potuto fare riguarda proprio questo discorso dei tracciati radar. Non abbiamo potuto verificarlo con loro nonostante l'avessero chiesto: io ho cinciato finchè un membro della mia Commissione o io stesso ci siamo resi conto che in effetti si trattava di un qualche cosa che noi formalmente eravamo tenuti a richiedere. Non avevamo dei buoni motivi per rispondere ai libici che non chiedevamo quello che aveva visto la difesa aerea. È chiaro che non glielo volevamo dire.

Oggi si potrebbe tranquillamente dire perchè i sistemi radar di cui disponiamo sono tutt'altra cosa. Quindi, ho chiesto queste cose e dai tracciati radar della nostra difesa esiste una traccia che in quel momento, in quell'area (più o meno), con quella rotta, era lì. Si tratta di una traccia che poi, come lei ha detto, è stata classificata *friendly* (e mi dispiace perchè personalmente non capisco su che base) che dimostra, con un andamento assai erratico, una decisa imprecisione del rilevamento, il che coincide con il limite della portata del radar che la rilevava. In sintesi, vorrei dire che non è corretto pensare che noi abbiamo preso la tesi libica acriticamente; noi abbiamo preso acriticamente ciò che non poteva in alcun modo essere verificato.

Per il resto abbiamo verificato tutto ciò che potevamo verificare: abbiamo confrontato le testimonianze...

**PRESIDENTE.** Se non foste stati determinati dall'orario, che nasceva soprattutto dalle informazioni dei libici, l'esame dei nostri tracciati radar, seppure riservatamente, senza riferirlo ai libici, avreste potuto farlo a spettro più ampio, per sapere se prima o dopo dell'orario stimato vi fosse una traccia che corrispondeva più esattamente, non più o meno, al tracciato del Mig e che non veniva identificata come *friendly*.

**FERRACUTI.** Questo è vero, avremmo potuto estendere l'intervallo su cui investigare e difatti questo è stato fatto, non da me ma dal II reparto. Io ho fatto un telegramma in cui effettivamente ho stabilito un intervallo di tempo abbastanza limitato, una rotta piuttosto circoscritta (da Bengasi a Crotone, senso Sud-Nord) perchè volevo limitare il raggio di inchiesta, era inutile che mi dicessero cosa era accaduto in tutto il mondo. Il giorno dopo il Sios ha fatto un medesimo messaggio, però con intervalli molto più ampi. Quindi la ricerca è stata più ampia, tant'è che nei tracciati notificati ve ne sono alcuni che nulla hanno a che vedere con la mia richiesta e che coprono un'area assai più ampia.

Vorrei precisare che personalmente non ho dato quell'intervallo di tempo sulla base dei dati forniti esclusivamente dai libici, ma anche sulla base delle testimonianze. I testimoni non avevano visto solo un incendio, ma avevano sentito un botto, avevano visto un aeroplano scomparire dietro un monte molto basso; si aspettavano di vederlo uscire ma non è più uscito e si è udito un botto.

**PRESIDENTE.** Questa però è una testimonianza che voi stessi non prendete per intero per buona giacchè escludeva il pilota automatico; sembrava la testimonianza di chi avesse visto un aereo che cercava di manovrare.

**FERRACUTI.** Non la testimonianza a cui io mi riferisco, e cioè quella di una certa signora Carchidi che è stata l'unica che ci ha potuto fornire, almeno tra coloro che ho sentito, una indicazione più o meno consistente; un dato che invece era apparso poco consistente concerneva l'orario: la testimone ha detto che non disponeva di orologio e che comunque l'ora era da collocarsi tra le 10,30 e le 11.

**PRESIDENTE.** Quindi ritenete inattendibile questa testimonianza quanto all'orario; mentre l'altra testimonianza la ritenete inattendibile relativamente al fatto che l'aereo sembrava manovrare.

**FRAGALÀ.** E a motore acceso.

**FERRACUTI.** Non ricordo la testimonianza circa il motore acceso.

**MATTARELLA.** Signor Presidente, vorrei avere un chiarimento. Vorrei sapere se, una volta finita l'esposizione del generale Ferracuti, aggiorneremo i nostri lavori per porre le domande in altra seduta.

PRESIDENTE. Così vorrei fare: finita questa esposizione, fatte salve le mie brevi interruzioni, potremmo aggiornare i nostri lavori.

BONFIETTI. Signor Presidente, tuttavia durante l'esposizione del generale, sorge spontaneo interloquire ed il non poterlo fare sposta in qualche modo tutto.

PRESIDENTE. Ritengo sia più utile poter leggere con attenzione l'esposizione del generale. Quindi, se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

... omissis ...

PRESIDENTE. Lei allora disse di ritenere inspiegabile il fatto che dopo tanti anni il dottor Priore trovasse ancora parti di questo aereo.

FERRACUTI. Non ho detto esattamente così. Ho detto che mi meravigliavo molto che avesse trovato questi pezzi con estrema facilità. Se le cose erano come le avevo lasciate io, con estrema facilità non sarebbe stato trovato proprio niente, glielo garantisco. In quei giorni sono diventato matto per trovare quello che abbiamo trovato ed altro con estrema facilità non si sarebbe trovato. Sono andati con ruspe, con camion...

PRESIDENTE. Fu fatta una mappa dei vari punti in cui trovavate i pezzi?

FERRACUTI. Sì.

PRESIDENTE. Però non riusciste ad identificare il punto preciso d'impatto?

FERRACUTI. Possiamo avere delle idee. Secondo me, guardando il costone, è avvenuto più in alto a sinistra, lungo la direzione di provenienza dell'aereo; lì è avvenuto il primo impatto, che non è stato certamente frontale altrimenti lo avrebbero trovato in quel punto, ma comunque ha provocato la rottura dell'aeroplano in più pezzi. Questi pezzi sono poi caduti a valle, infatti la loro distribuzione non segue affatto quella che è la normale distribuzione dei pezzi quando un aeroplano impatta; in questo caso i pezzi proseguono secondo la loro inerzia: avendo masse diverse di solito si trovano prima le code, poi il motore molto più lontano, il seggiolino in un certo posto. In quel caso la distribuzione dei rottami era chiaramente quella che deriva da un rotolamento a valle.

STANZANI GHEDINI. Quindi l'impatto non è stato molto forte.

FERRACUTI. Non fortissimo, infatti, l'aereo non era rotto in maniera eclatante, in caso contrario i pezzi sarebbero stati conficcati o comunque il velivolo sarebbe andato in mille pezzi.

I pezzi erano abbastanza consistenti, quindi non si è trattato di un impatto violentissimo o quantomeno non è stato proprio frontale, come io presumo.

**PRESIDENTE.** Su tutti i dubbi che sono stati poi sollevati in sede giudiziaria, sui risultati cui è giunta la Commissione lei, che non ha un ruolo di indagato o di imputato nel processo, cosa può dirci?

**FERRACUTI.** Non so se è lecito, ma io potrei dire ciò che ho detto al giudice Priore, però si tratta di segreto istruttorio. Comunque, posso dire ciò che penso.

Per quel che mi riguarda, per i dati che ho avuto andando lì, ci sono alcune cose su cui sono più certo, altre su cui sono meno certo.

Le cose su cui non ho alcun elemento di dubbio sono: innanzitutto la data. Nulla mi è stato detto in contrario, nulla ho rilevato sul posto che potesse far pensare diversamente. In altre parole, in quei giorni non ho minimamente pensato ad accertare la data in cui era avvenuto quell'incidente, perchè era assolutamente evidente ai miei occhi. Mi era detto da troppe persone e io l'ho presa come una cosa assoluta, un dato di fatto, non ci ho minimamente pensato sopra. Devo anche aggiungere che, negli anni, leggendo i giornali e sentendo notizie, mi sono di nuovo interrogato e a tutt'oggi, per quello che io ho potuto apprendere, ancora dubbi sulla data non ne ho.

Poi, le altre certezze: l'aeroplano è caduto perchè non aveva più carburante; è caduto perchè gli si è fermato il motore e questo è avvenuto perchè non aveva più carburante. Questo ci è apparso evidentissimo dal primo istante in cui siamo andati lì e abbiamo visto il relitto.

Le palette del motore non mostravano segni di danni da rotazione: questo è uno dei primi indizi che permettono di vedere se il motore stava girando ad un regime che non fosse quello del semplice trascinamento.

Le ciglia del cono di scarico, cioè i coni di scarico di questi aeroplani ad alte prestazioni, non sono a geometria fissa, cioè un tubo di un dato diametro: si tratta di un diametro che può variare a seconda della potenza che si dà. Quindi, sono più chiuse quando c'è potenza, sono del tutto aperte quanto il motore è a regime minimo e queste erano in completa apertura. Quindi c'erano tutti i segni chiari di un motore non in funzione e questa è una certezza.

Altra certezza: non c'erano serbatoi, non potevano esserci.

**PRESIDENTE.** Perchè mancavano i ganci?

**FERRACUTI.** Perchè c'erano i ganci, ma erano chiusi. Mancava soprattutto la possibilità di trasportare armamento, perchè, per esempio, per portare una bomba non basta avere quello che in inglese si chiama *pylon*, cioè un supporto che si trova sotto le ali a cui si appende la bomba, su questi ganci; ma per tenere in equilibrio quella bomba, ci vogliono delle specie di forcelle (*swybrace*) che, con delle viti, fissano al centro la bomba ed evitano che cada. Queste non c'erano.

**PRESIDENTE.** Queste non c'erano, però poi non trovate il cannone. Non può essere che anche questi pezzi non siete riusciti a trovarli?

**FERRACUTI.** No, perchè i pezzi su cui avrebbero dovuto essere montati li abbiamo trovati: erano lì, evidenti, sull'ala. Il cannone, invece, era parte del muso che non c'era.

Non c'erano i *launchers*, cioè quelle particolari rotaiette, piccole guide, su cui vengono montati i missili per poter essere trasportati e lanciati, quindi non potevano esserci missili. Queste sono le prime evidenze certe.

Altre certezze (e vado sempre diminuendo in affidabilità) sono che lui venisse da laggiù. Le dichiarazioni libiche, per il conto che ci vogliamo fare; i tracciati della difesa aerea: la corrispondenza tra le dichiarazioni libiche prima che iniziassimo i lavori, prima che loro arrivassero sul relitto, prima che vedessero il *flight recorder*, le corrispondenze tra le loro descrizioni del volo e quello che poi abbiamo verificato, con quello di cui potevamo disporre, ci sono. Quindi, secondo me, quell'aeroplano veniva da laggiù. Se poi venisse esattamente da Bengasi, se poi avesse fatto esattamente quel giro che ci hanno detto loro su questo ho molte meno certezze perchè non ho verifiche. Ma che da un certo punto in poi lui avesse seguito quella rotta di ritorno a nord, intorno a tre-cinque-zero, una cosa di questo genere, su quello sono molto sicuro. Che lui fosse in alta quota sono altrettanto sicuro, lo dice il *flight recorder* e non ho motivo di metterlo in dubbio. Che poi lui avesse un malore o che fosse fuggito di questo si può ancora discutere.

Per quanto riguarda la prima fase del suo volo, là dove si vede che lui manovra il velivolo (il *flight recorder* indica molto chiaramente quando uno manovra perchè ha una linea molto incerta come tipico di un pilotaggio manuale), che quelle strane manovre, definite strane dai libici, fossero dovute ad un malore che stava arrivando o alla simulazione di un malore, non si può dire: è possibile, poteva simulare. Quando a un certo punto è arrivato con la prua verso nord, che gli avrebbe consentito di scapparsene...

**PRESIDENTE.** Poniamo l'esempio di un espertissimo pilota: il programma di esercitazione di cui parlano i libici, ove avvengono questi comportamenti anomali dovuti al malore o che simulavano un malore, era comunque, se non sbaglio, un programma di volo ad alta quota. Sul dato dell'abbigliamento che cosa ci dice?

**FERRACUTI.** Non so esattamente a che cosa si riferisca parlando di abbigliamento.

**PRESIDENTE.** L'abbigliamento del pilota, secondo la commissione peritale giudiziaria non era quello tipico dell'alta quota, perchè era vestito con una maglietta.

**FRAGALÀ.** Non era idoneo all'alta quota.

**FERRACUTI.** Non capisco, perchè io faccio i voli ad alta e bassa quota e vesto sempre lo stesso identico equipaggiamento. Su che base

sia stato detto questo non riesco a capirlo. Non cambia l'equipaggiamento, almeno di noi piloti occidentali, a seconda che il volo sia a bassa o alta quota, anche per un semplicissimo motivo: passare da una bassa quota ad alta quota con un velivolo ad alte prestazioni è questione di un minuto o due e questo può doversi fare improvvisamente, per esempio per evitare il cattivo tempo. Quindi, nessuno va in volo vestito da bassa o da alta quota. Se i periti intendono riferirsi a dei particolari vestiti da alta quota, come quelli usati dai piloti degli U2, o di altri aeroplani di questo genere, che vanno nella stratosfera, si tratta di un altro discorso: è un tipo di scafandro, ma certo non si applica ad un Mig23, assolutamente. In Italia questo non esiste, nessuno ha un equipaggiamento del genere, eppure voliamo ad alta quota. Questo non riesco a comprenderlo.

**FRAGALÀ.** Il generale ha ragione, il dato della perizia giudiziaria è molto più preciso: dice cioè non che il pilota avesse un abbigliamento da bassa o da alta quota, ma che il pilota non aveva un abbigliamento idoneo all'alta quota.

**LA VOLPE.** Il generale ha detto che questo problema non esiste.

**FRAGALÀ.** Il generale ha detto che i piloti occidentali hanno un unico abbigliamento sia per l'alta che per la bassa quota. Però hanno un abbigliamento che ha determinate caratteristiche, adatto all'alta quota.

**LA VOLPE.** Questo lo ha escluso.

**PRESIDENTE.** Faccio una domanda banale: questi aerei sono pressurizzati, sono riscaldati?

**FERRACUTI.** Questi aerei sono pressurizzati e riscaldati, cioè condizionati, se vogliamo usare un altro termine. Quindi, si può aver freddo o caldo a prescindere dalla quota. Molti di noi volano con un giubbotto altri senza, a seconda di come si sentono più o meno goffi dentro l'aeroplano, ma non per questioni di temperatura, assolutamente.

**PRESIDENTE.** Siccome questa è un'altra delle incertezze che si registrano sulla vicenda le chiedo: l'aereo era monoposto o biposto?

**FERRACUTI.** Su questo non avrei il benchè minimo dubbio: l'aereo era, per quello che ho visto lì, assolutamente monoposto.

**PRESIDENTE.** Quindi non ci poteva essere un secondo passeggero.

**FERRACUTI.** Decisamente no. Su un solo seggiolino si sta seduti in uno.

**PRESIDENTE.** Dipende dal fatto che c'era un solo seggiolino o si tratta di un aereo che può essere attrezzato per trasportare un secondo pilota o un passeggero?



FERRACUTI. Del Mig23 esistono, credo, anche versioni biposto, ma devono avere un secondo tettuccio, una seconda cabina, un secondo cruscotto, una seconda *cloche*, un secondo seggiolino.

PRESIDENTE. Però sembra che lì i tettucci fossero due: uno lo avete trovato voi, l'altro lo ha trovato il giudice Priore.

FERRACUTI. Io ho trovato un pezzo di tettuccio, non so che tettuccio abbia trovato Priore.

Per certo lì vi era un seggiolino, un cruscotto e su questo tipo di oggetti che io ho visto non possono alloggiare passeggeri.

PRESIDENTE. Quindi lei ci dà questo come certezza?

FERRACUTI. Esatto.

PRESIDENTE. Lei ci dà come certezza il giorno e l'ora dell'incidente?

FERRACUTI. Sull'ora ho dei dubbi.

PRESIDENTE. Ci dice che su ciò che è avvenuto al di là della portata dei nostri radar il grado di certezza diminuisce, ma che tutto sommato quello che dicevano i libici ha trovato un certo riscontro, soprattutto nel fatto che loro lo hanno dichiarato prima di leggere il *flight recorder*. È così?

FERRACUTI. Sì, quello che si può aggiungere si riferisce a quanto già stavo dicendo prima. Ad una certa fase iniziale, in cui si denota un pilotaggio manuale, che possiamo anche pensare fosse simulato, segue una fase ad autopilota. Anche questa si può pensare ancora che sia una simulazione perchè uno può inserire l'autopilota, non rispondere alle comunicazioni radio per cui tutti possono pensare che stia male mentre in realtà sta fingendo. Quello che però non credo, per la mia esperienza e per tutto il buon senso che ci si può mettere, è che sia possibile che uno spinga la simulazione fino a morire davvero. È infatti fuori da qualunque ipotesi di un pilota che abbia un minimo di raziocinio l'idea che, nel momento in cui il motore si pianta ad oltre 10.000 metri di quota, possa non reagire in alcun modo, continuare a mantenere i parametri di volo come prima, non intervenire sull'autopilota, non fare nulla per stabilire il miglior rateo di discesa e così via. Ma farei anche un passo indietro: per un pilota che voglia fuggire, che abbia simulato sino a quel momento, che - come si diceva - vedeva il gregario «sfarfallare», che ad un certo punto vide il gregario andare via e capì che non aveva più a quel punto rischi di essere seguito, la priorità non era più quella di scappare, ma quella di arrivare; e se uno sa di essere al limite del carburante, deve fare qualcosa, deve ottimizzare i parametri del suo volo per poter consumare meno carburante.

PRESIDENTE. Questo lei lo ha già dichiarato l'altra volta. Sul comportamento del gregario riferito dai libici non emerge una certa dose di

irrealità? Io capisco il fatalismo degli arabi, ma che questo gregario ad un certo punto abbandoni il collega al suo destino, che questi due non diano allarmi, non vi avvertano, non allertino la difesa marina non è strano?

FERRACUTI. Il comportamento del gregario può essere discutibile, ma bisognerebbe conoscere esattamente lo stato del suo addestramento, le condizioni psicologiche in cui si trovava, la distanza esatta, il carburante che aveva, le procedure in vigore eccetera. È però sicuro che lui ha avvertito; cioè, non è stato neanche lui esattamente, perchè in realtà loro erano già in contatto radio da tempo con la terra; da terra si stava seguendo perfettamente quello che succedeva.

PRESIDENTE. E cosa hanno fatto allora i libici? Se avesse finito prima il carburante, sarebbe caduto in mare!

FERRACUTI. E infatti questo è quello che all'inizio hanno detto. Proprio alla nostra Ambasciata, uno o due giorni dopo del 18, loro hanno detto che a quel punto avevano presunto che il pilota avesse finito il carburante e che erano andati a cercarlo in una certa zona in mare perchè pensavano che lì lo avrebbe portato l'autonomia. Questa è un'altra cosa interessante, a mio avviso, perchè se si mette in dubbio che il pilota sia potuto arrivare, con il carburante di cui disponeva, in Sila e lo si fa sulla base dei dati, occorre considerare che da dati approssimati non si può pretendere di avere un risultato preciso. Se i dati considerati sono quelli che si rilevano da un *flight recorder*, bisogna anche considerare il fatto che un certo tipo di *flight recorder* registra i dati in un certo modo e che i parametri vengono registrati comunque in modo estremamente approssimato. Si può dire che volava «intorno ai 10.000 metri», che volava «intorno a 0.90 o a 0.92», ma quello è il limite di approssimazione. Da quello ad arrivare a stabilire se sia caduto in un punto o cinque miglia prima io non farei una bella figura di tecnico se pretendessi di assumerlo. Se poi per valutare dove sia potuto arrivare si considera anche il vento, bisogna pensare che anche il vento è stimato, e quindi è comunque un dato impreciso; se poi ci si basa sulle tabelle di prestazioni del velivolo, tutti i piloti sanno perfettamente che queste tabelle per quanto riguarda il consumo del carburante fortunatamente sono conservative.

PRESIDENTE. Questo non avrebbe dovuto spingere i libici ad ipotizzare, ad esempio, un ammaraggio in acque territoriali italiane e quindi ad allertare la nostra Marina piuttosto che nuocere mezzi loro per soccorrere il pilota?

FERRACUTI. Questo rientra nelle loro valutazioni. Loro però hanno sicuramente ipotizzato che fosse caduto in mare.

PRESIDENTE. No, loro ci hanno sicuramente detto di averlo ipotizzato. Il punto è proprio questo: la mia impressione è che forse abbiamo dato un credito eccessivo a quanto dicevano i libici.

FERRACUTI. No, a questa cosa non abbiamo dato alcun credito perchè lo abbiamo trovato a terra. Loro hanno ipotizzato, sulla base della loro conoscenza sul velivolo...

PRESIDENTE. Ma il fatto che non vi avessero allertati, che non avessero dato comunicazione, può mettere in dubbio tutta la ricostruzione e far pensare che invece, ad esempio, si fosse trattato di un fuggiasco, oppure che era un pilota che aveva una missione completamente diversa da quella che i libici ci hanno raccontato!

FRAGALÀ. O che invece che venire dal Sud veniva dal Nord!

PRESIDENTE. Queste sono cose ulteriori. Io voglio stare a ciò di cui avrei dubitato io se fossi stato al posto del generale Ferracuti sulla base delle informazioni che lui aveva quel giorno.

FERRACUTI. Io però non mi sono basato solo sulle loro dichiarazioni per cui sarebbe dovuto cadere in mare. Ho correlato diversi pezzi di informazioni, tutte con un loro grado di attendibilità prese unitariamente, e ne ho fatto un *collage* cercando una soluzione razionale. Il singolo elemento non può fornire alcuna certezza, ma vi era un complesso di elementi che collimava, sulla base della mia esperienza.

PRESIDENTE. Le faccio un'ultima domanda: lei non ci può dire niente su quali attività di *intelligence* siano state messe in atto sui pezzi del relitto che non sono stati restituiti dai libici? A cosa sono servite concretamente?

FERRACUTI. Su questo non le posso dire niente. Non me ne sono occupato.

FRAGALÀ. Se non se ne è occupato lei, chi se ne è occupato?

FERRACUTI. Presumo il Sios o il Sismi; questi sono i due organismi di *intelligence*.

PRESIDENTE. Interrompiamo a questo punto l'audizione del generale Ferracuti che riprenderemo mercoledì 14 febbraio alle ore 18.

*La seduta termina alle ore 19,20.*