

giudice Salvini dal capitano Giraudo in cui si descrive come il Ministero dell'interno avesse organizzato la costituzione fittizia di una fantomatica associazione segreta eversiva di destra denominata «Ordine nero» proprio allo scopo di mettere delle bombe e fare delle provocazioni. Inoltre, abbiamo ritrovato una pagina dell'agenda di Santovito, anche lui direttore del Servizio di sicurezza, in cui si parla di organizzare dei depistaggi.

PRESIDENTE. Scusi, «Ordine nero» nel 1980?

FRAGALÀ. No, lo abbiamo trovato adesso.

PRESIDENTE. Quello è del 1974.

FRAGALÀ. Sì, è comunque precedente al 1980. Abbiamo ritrovato, come dicevo, una pagina dell'agenda di Santovito sui depistaggi organizzati ai danni della Destra. Poi il capo di un Servizio sostiene di inviare delle veline alla stampa per attribuire le stragi, le bombe, eccetera, al mondo dell'eversione di destra in modo da far passare la cosa più facilmente nell'opinione pubblica e nella stampa.

Ancora: abbiamo letto il famoso rapporto del generale Roberto Jucci sul noto caso, che è lo scenario ultimo prima della strage di Ustica. Jucci sostiene cioè che per un anno, su mandato dell'allora presidente del Consiglio Cossiga, era stato a Tripoli presso i suoi amici dei servizi libici, Jallud e compagni, e aveva cercato di bloccare la reazione dei libici rispetto a due richieste fondamentali che il dittatore libico voleva imporre all'Italia: la visita ufficiale e l'autoattribuzione o comunque la richiesta di sopportare l'attribuzione da parte delle autorità italiane della scomparsa dell'Iman e della sua uccisione, di cui era stato chiaramente autore Gheddafi. Ancora Jucci ci parla di quello che ha riferito poco fa il presidente Gualtieri: i nostri Servizi, su pressione dei Servizi libici, avevano dato la lista dei fuoriusciti che erano stati uccisi a casa fra l'aprile, il maggio e i primi di giugno del 1980. Poi dice Jucci: alla fine non ho potuto più resistere su questa posizione e ho dovuto abbandonare il campo, e succede quello che succede.

Ora, rispetto a tutto questo pongo un quesito che ha un preciso significato politico, al di là di questi elementi che sono anche elementi probatori dal punto di vista giudiziario. Voi non avete pensato al delitto Mattarella, altrimenti ne avreste parlato.

SALVI. Sì, ci abbiamo pensato.

FRAGALÀ. Sì, ma non avete analizzato il tipo di depistaggio per fare il raffronto o il confronto con i due depistaggi di Ustica e di Bologna.

La mia domanda è la seguente: rispetto a tutti questi dati, è possibile ritenere che il Governo italiano sapesse tutto. Abbiamo appreso, sempre da Martini, da Parisi e da tutti gli altri, che il Governo aveva «l'amante libica la moglie americana», che aveva la politica estera del doppio bina-

rio, che addestrava i piloti libici e addirittura forniva ai libici le attrezzature di elusione del sistema radar italiano, eccetera. Mi chiedo: è possibile, alla luce di questa politica del doppio binario, che il Governo italiano sapesse tutto, come risulta dal verbale del CIIS del 5 agosto 1980, e avesse invece dato ordine ai Servizi di organizzare e creare i depistaggi una volta per il delitto Mattarella sul solito Fioravanti, una volta su Affatigato, un'altra volta su Bologna, ancora su Affatigato e Fioravanti, perché non potevamo rischiare una compromissione, ma soprattutto il Governo italiano non poteva confessare questi rapporti economici intensissimi con la Libia. Il problema della FIAT, quello dei denari prestati, e via dicendo, che avevamo con la Libia, e quindi scoprire il fianco rispetto ad una censura gravissima della comunità occidentale, della comunità NATO e degli stessi Stati Uniti d'America.

SALVI. Signor Presidente, noi abbiamo esaminato la vicenda dell'omicidio di Piersanti Mattarella e l'abbiamo anche posta in correlazione con un'altra operazione di depistaggio, che lei, signor Presidente, non ha citato, che è quella che va sotto il nome di «terrore sui treni», che si svolge successivamente. Certo, abbiamo anche valutato la possibilità, anche se in maniera del tutto incidentale, delle indicazioni di Fioravanti e Mambro, tenuti presenti anche gli spostamenti fatti da Palermo, Roma, Bologna, in quel periodo.

Non abbiamo affrontato espressamente la vicenda Mattarella perché prima di tutto è ancora *sub judice*, ed è molto complessa. Certamente, qualora quelle fornite fossero indicazioni false, quella cioè del coinvolgimento di Fioravanti nell'omicidio, dovrebbe riflettersi molto seriamente sui collegamenti con l'operazione «terrore sui treni» successiva, nonché su tutto quanto si verifica in quel periodo. Questo però - ripeto - è ancora *sub judice*. Allora furono individuati, a parte quegli elementi che lei indica, furono individuati elementi diversi, anche documentali, come la presenza di De Francisci a Palermo in quei giorni, e altri elementi. È una vicenda estremamente complessa, indubbiamente però la nostra ottica era quella di valutare se fosse possibile da questo dedurre elementi utili per l'individuazione delle cause e dei responsabili del disastro aereo. Quindi, questo ragionamento va ricompreso in quello che abbiamo fatto più in generale sull'attività di depistaggio su Affatigato, in genere su questi soggetti di estrema Destra, in particolare su quello che lei riferiva a proposito di Bologna come anche sull'operazione successiva «terrore sui treni». Però, occorre tenere presente che di questi aspetti si è lungamente occupata l'autorità giudiziaria di Bologna che li ha affrontati anche sotto il profilo delle ragioni del possibile depistaggio.

Per ciò che concerne poi gli accertamenti sulla condotta delle autorità politiche, non posso che rifarmi a quello che abbiamo già detto, cioè indubbiamente non vi fu un'attenzione sui fatti di Ustica, se non per quella annotazione in un verbale della riunione del Consiglio dei ministri. La nostra valutazione è che, qualora vi fosse stata un'informazione completa

delle autorità politiche, questo sarebbe risultato non solo dai verbali della riunione del Consiglio dei ministri ma anche da altri documenti.

Vorrei fare poi una sola osservazione incidentale, che non riguarda questo fatto e della quale sono a conoscenza per altra via, per le indagini che ho svolto in passato. La vicenda di Ordine nero sin da allora pose dei gravi dubbi, tanto che ci fu anche un'inchiesta interna all'estrema destra sugli attentati di Ordine Nero. Non va però sottovalutato, se si vuole avere una visione reale della situazione dell'epoca e di come si inseriscono gli eventuali fatti di depistaggio, che contemporaneamente agli attentati dubbi, cioè rivendicati con sigle varie, ce ne sono altri dello stesso tipo compiuti sicuramente da soggetti dello stesso ambito. Questo è molto importante, anzi a mio parere è indispensabile per capire l'eventuale interazione che può esservi stata fra fenomeni disinformativi e di condizionamento della vita politica con la situazione reale.

Questo ci porta subito a Bologna 1980, ed in particolare alla sentenza delle sezioni unite della Cassazione, che ha annullato la sentenza della Corte d'appello di assoluzione di Fioravanti e Mambro, proprio nel riconoscimento dell'esistenza nel 1980 di un progetto stragista all'interno dell'estrema destra ricavabile da elementi processualmente accertati.

PRESIDENTE. È un punto che esponete nuovamente nella requisitoria.

SALVI. Noi vi prendiamo spunto perché è molto importante sotto il profilo della motivazione del nostro provvedimento. Riteniamo che dobbiamo affrontare alcuni aspetti che appaiono non di competenza dell'autorità giudiziaria, come la ricostruzione di un momento politico, però pensiamo che possiamo farlo non con lo strumento dello storico, ma esclusivamente con quello del giurista, quindi utilizzando la sentenza delle sezioni unite, che ha ritenuto utilizzabile quella ricostruzione di contesto perché effettuata con quegli elementi. Io penso che ciò sia molto importante per il lavoro svolto.

FRAGALÀ. Comunque, il nostro codice di rito prevede anche l'istituto della revisione, che per ora è di grande attualità, quindi non attacchiamoci a «maniglie» deboli!

Ad un certo punto, come lei ha detto adesso, come punto di correlazione a favore dell'ipotesi del collegamento tra l'abbattimento del DC9 e la strage di Bologna, a pagina 458 della requisitoria, arrivate a questa – secondo me singolare – conclusione: «nella parziale coincidenza del tipo di esplosivo rilevato sui reperti del DC9 con quello confezionato per utilizzare l'ordigno fatto esplodere a Bologna e per il quale sono stati condannati con sentenza definitiva Valerio Fioravanti ed altri». Poi, in un secondo punto, scrivete ancora: «in quanto è risultato in diversi procedimenti» (segue la citazione delle sentenze) «circa l'esistenza nel 1980 di un'area della destra eversiva che ricomprendeva tra gli strumenti di lotta politica anche il ricorso a stragi indiscriminate. Si badi che questi elementi

non sono di ricostruzione storico-politica ma basati saldamente su fatti aventi dignità di prova»; cioè sulla sentenza – concludo io – più che sui fatti.

PRESIDENTE. Non ho capito perché lei afferma che si basano più sulla sentenza. Si basano su fatti riportati dalla sentenza.

FRAGALÀ. No, perché qui si dice: «è ben riepilogato nella sentenza di primo grado e in quella delle sezioni unite della Corte di cassazione». Quindi non indicano i fatti ma la sentenza. Ho letto la sentenza e non ho ritrovato questi fatti.

Allora, voglio rivolgere ai nostri ospiti la seguente domanda: questo tipo di accostamento sembra voler dire, fra le righe, che se è stata una bomba ad aver abbattuto l'aereo ad Ustica, allora il fatto è da ascrivere all'estrema destra, poiché storicamente in quel periodo questa aveva progetti stragisti. Mi domando quale sia il senso tecnico-giuridico di questa affermazione dal punto di vista del riferimento probatorio e vi chiedo di spiegarmelo.

SALVI. Mi pare di aver già risposto. Non lo diciamo tra le righe, ma in modo palese, che una delle possibili ipotesi su cui abbiamo lavorato è questa. Poi abbiamo lavorato anche su altre ipotesi e in varie direzioni.

Certamente lei non può sottovalutare il fatto, innanzitutto, che c'è una sentenza emessa dalle sezioni unite (anche se poi potrà essere sottoposta a giudizio di revisione, per carità). Inoltre, ricordo molto bene, per la verità, la ricostruzione che la sentenza fa di tutti i passaggi relativi alle ragioni per le quali si ritiene che vi fosse questo progetto stragista.

FRAGALÀ. Sono l'autore dell'interrogazione sul famoso tumore del testimone d'accusa contro Fioravanti. Dopo quindici anni il Ministro ha ammesso che quel tumore era inesistente e che quel signore, Massimo Sparti, fu liberato.

PRESIDENTE. Onorevole Fragalà, noi abbiamo fatto un lungo seminario e abbiamo acquisito una serie di elaborati dei nostri consulenti, uno dei quali, preparato dal dottor Galli, addirittura criticava una mia proposta di relazione nella parte in cui – secondo il dottor Galli – avevo sottovalutato il quadro indiziario che reggeva quella sentenza. Quindi, abbiamo documenti interni alla Commissione che nell'ambito dell'opinabilità...

FRAGALÀ. Abbiamo anche la consulenza del magistrato De Paolis.

PRESIDENTE. Nella relazione mi ero riferito a quella consulenza; in questa legislatura ne ho acquisita una di segno in parte diverso.

SALVI. Per concludere, vorrei chiarire che noi abbiamo condotto l'indagine pensando ad Ustica.

FRAGALÀ. Gli accostamenti che sto citando li avete fatti voi, non io.

SALVI. Sì, ma gli accostamenti li abbiamo fatti pensando ad Ustica e partendo da quello che riteniamo probatoriamente accertato. Non credo che si possa poi partire da questo per rivedere gli altri fatti, perché non l'abbiamo fatto con quell'ottica. Quindi, penso che se ciò si dovesse fare, bisognerebbe partire con ben altro approfondimento rispetto a quello che noi abbiamo dedicato alla revisione del giudizio su Bologna. Noi abbiamo – e non possiamo fare diversamente – considerato una sentenza della Cassazione che afferma dei fatti che per noi costituiscono prova.

FRAGALÀ. Un'ultima domanda. A pagina 229 della requisitoria avete scritto: «l'ipotesi che il DC9 sia stato colpito da missili è dunque priva di supporto probatorio per ciò che concerne gli elementi desumibili dall'esame del relitto». Allora, è vero che il relitto parla, cioè è vero che avere il 94 per cento dei residui del relitto vi porta a questa affermazione, che mi pare categorica, nel senso che esclude l'ipotesi del missile.

A pagina 404, poi, avete scritto: «l'esplosione all'interno dell'aereo in zona non determinabile di un ordigno è dunque la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro. Certamente, invece, non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una testata». Queste due affermazioni portano a rilevare, dalla vostra intera requisitoria, alcune certezze ferme che potrebbero portare ad una conclusione univoca. Perché, invece, nella vostra esposizione, sia della settimana scorsa sia in questa occasione, la rappresentazione è di assoluta incertezza su tutte le cause possibili del disastro?

SALVI. Onorevole Fragalà, noi abbiamo diviso l'esposizione in due parti: i dati ricavabili dal relitto e quelli ricavabili dal radar. Come ho detto la volta precedente il problema è quello dell'integrazione dei due diversi tipi di informazione. Quindi se dovessimo badare ai dati radar avremmo una certezza di tipo opposto; se dovessimo badare ai soli dati del relitto avremmo quella. È per questa ragione che sia la volta precedente che questa ribadiamo questo elemento di incertezza, che d'altra parte – ripeto – abbiamo lungamente e dettagliatamente rappresentato.

FRAGALÀ. Per quanto riguarda i dati radar, siete in grado di affermare che al momento del disastro non vi erano tracce di aerei attorno al DC9-Itavia per almeno 50-60 miglia? C'è il problema dei famosi nove minuti.

PRESIDENTE. La conclusione a cui loro giungono è molto probabile: sulla base dei tracciati radar, nel luogo e nel momento del collasso, la traccia del DC9 è interferita da una traccia ortogonale di un aereo molto veloce che lascia i due *plots* noti e probabilmente qualche altro *plot* all'interno dello sciame. Ho capito bene?

SALVI. Sì, è la nostra ipotesi.

FRAGALÀ. Siccome quando c'è stata l'audizione sui tracciati radar è stato affermato dai consulenti che negli ultimi 8-9 minuti di volo non vi sono tracce di aerei secondi o terzi rispetto alla traccia dell'aereo dell'Itavia, volevo sapere da quali elementi nasce questa diversa interpretazione.

SALVI. Non è una diversa interpretazione. I periti che voi avete auditato avevano avuto un incarico diverso da questo e hanno espressamente rifiutato – come è scritto nella loro relazione – di esprimere una posizione su questo aspetto. Loro hanno esclusivamente esaminato i dati relativi agli altri elementi, diversi da questi.

Siccome noto – mi dispiace dirlo – una sorta di pregiudizio riflesso rispetto al nostro lavoro, posso anche dire che quei periti che lei ha citato hanno affermato la presenza di aerei, o meglio l'interpretabilità di tracce intorno al DC9, come derivanti dalla presenza di aerei reali. Invece noi l'abbiamo escluso nella requisitoria; noi invece abbiamo ritenuto, rispetto a quei periti (il cui lavoro evidenziava due tracce correlabili con i punti meno 17 e meno 12, a formare la traccia di un aereo che si andava a riconnettere con la vicenda del DC9, che loro affermavano essere generati da un aereo), che quelle tracce fossero dipendenti da effetti dei lobi laterali.

FRAGALÀ. Questo è quanto lei ha affermato la volta precedente e da qui nasce la mia domanda: com'è possibile che su elementi che non dovrebbero avere più opinabilità invece vi è questo contrasto netto?

SALVI. Se volete lo rispiego, sarei molto contento di farlo, ma abbiamo spiegato in 200 pagine le ragioni per le quali riteniamo che è possibile interpretare i *plots* meno 17 e meno 12 e quelli successivi come derivanti da anomalie del radar soltanto a prezzo di forzare, molto oltre i limiti teoricamente individuati dai periti, le modalità di funzionamento del radar. Abbiamo anche individuato le ragioni per le quali riteniamo che quei limiti, individuati in via teorica, siano sbagliati, perché è stata considerata la documentazione incompleta; se si fosse considerata la documentazione completa alcuni di quei dati sarebbero stati ancora più anomali.

Ciò nonostante noi accettiamo per buona tale ricostruzione, accettiamo per buoni i parametri teorici che sono stati fissati, ma questi parametri teorici sono violati nell'interpretazione di questi dati. Abbiamo anche scritto che siccome noi non siamo dei tecnici radaristici non sappiamo se quelle interpretazioni sono giuste o sbagliate; sappiamo solo che dal punto di vista logico non sono coerenti, perché violano i presupposti di fatto e i presupposti logici che erano stati indicati nelle premesse.

PRESIDENTE. Tutto ciò è scritto con grande chiarezza e lo avete ben spiegato.

Volevo ora fare un'osservazione: data la dinamica del collasso, se ci fosse stata un'esplosione interna, il luogo più probabile sarebbe stato la *toilette*, perché è il posto più vicino all'attacco del motore destro. Voi invece escludete un'esplosione della *toilette*.

SALVI. Ciò lo riteniamo non soltanto sulla base di valutazioni nostre, ma perché tutti i colleghi serventi rispetto a quello principale, compreso quello esplosivistico che ha avuto un incarico specifico, escludono che nella *toilette* vi sia stata un'esplosione.

FRAGALÀ. Poi c'è la questione della bambola nella cabina di pilotaggio.

SALVI. Esattamente. Quindi ci sono contrasti che noi non riusciamo a superare.

MANCA. La maggior parte delle mie domande è superata sia dai quesiti posti dal senatore Gualtieri sia da quelli posti dall'onorevole Fragalà. Comunque, prima di porre qualche domanda, vorrei partecipare ai pubblici ministeri alcune considerazioni da me fatte quando ho finito di leggere – le ho lette tutte, senatore Gualtieri – le 800 pagine della requisitoria.

In primo luogo ho riconosciuto e continuo a riconoscere che al di là di tutto, della quantità o della qualità del lavoro, delle difficoltà di acquisire familiarità con un mondo non solo molto tecnico ma per certi versi anche atipico come quello del volo, bisogna certamente sottolineare e riconoscere con favore soprattutto l'impegno e – può darsi che voi non lo accettiate – il coraggio giuridico che ha caratterizzato tutta l'opera. Infatti, dobbiamo riconoscere (perché siamo tutti uomini) che nella vicenda di Ustica non era facile non essere influenzati, anche se si è giudici esperti, dalle tesi portate avanti in tanti anni dai *mass media* e dalle convinzioni, che sembravano assolute, da parte di una larghissima parte dell'opinione pubblica.

Mi riferisco, ad esempio, alle certezze che sembravano acquisite sull'esistenza di un cielo infuocato di altri aerei, quasi da far invidia alla battaglia di Inghilterra, oppure alla sicura connessione tra il giorno del disastro di Ustica e quello della caduta del Mig libico, oppure alla manomissione – data per certa – dei dati radar del sito di Marsala, oppure all'ipotesi del missile (ho quintali di giornali che dicono che certamente l'aereo è caduto per effetto del missile quando ciò è adesso escluso, lo si voglia dire direttamente o indirettamente, quasi al 100 per cento).

Detto questo, debbo riconoscere che bisogna avere capacità, forza d'animo e coraggio per poter scrivere quella requisitoria in cui praticamente si abbattono tutti questi miti e questi teoremi che hanno convinto il 99 per cento degli italiani, compresa mia figlia, che la causa della perdita del DC9 fu un missile; tutti gli italiani per 18 anni sono stati convinti, per effetto dei *mass-media*, che si è trattato di un missile.

GUALTIERI. L'Aeronautica per prima ha contribuito a creare questa situazione!

MANCA. Qui non siamo in Commissione difesa, presidente Gualtieri; in quella sede tra me ed il presidente Gualtieri è istituzionalizzato un simpatico dibattito, qui invece qui c'è una situazione un po' diversa, altrettanto simpatica.

Veniamo ora alla prima domanda e cercherò di fare in fretta anche se vorrei soddisfare esigenze che si accumulano da mesi; d'altra parte il caso è così clamoroso e per certi versi scandaloso che è bene che un commissario approfondisca dei dubbi. A pagina 15 della parte prima della requisitoria si legge che i pubblici ministeri hanno guardato con spirito aperto ai contributi delle parti private, rilevando che molto spesso proprio dagli elaborati tecnici dell'una o dell'altra parte sono venuti aiuti molto rilevanti, pur dopo le perizie disposte dall'ufficio. Ecco, ci potete dare qualche esempio di questi contributi? Direi che quelli più significativi sono venuti dalla parte imputata, cioè mi riferisco al perito Giubbolini.

SALVI. Lei citava Giubbolini che ha fatto un lavoro molto interessante sui dati radaristici. Però, ad esempio, le parti civili hanno fatto un lavoro altrettanto interessante sulla ricostruzione del punto di caduta del DC9, ricostruendo al contrario la rotta di caduta dei frammenti a partire dal punto di rinvenimento in mare e utilizzando una strumentazione a mio parere più sofisticata rispetto a quella impiegata dai periti. Quindi, effettivamente dei contributi vi sono stati da una parte e dall'altra.

Devo dire che qualche osservazione siamo riusciti a tirarla fuori persino noi, ad esempio quella sull'errata localizzazione spaziale delle coordinate del radar rispetto al nord geografico e non al nord magnetico che abbiamo individuato attraverso l'esame delle carte e dei documenti.

MANCA. Ricordo male oppure Giubbolini ha dato un notevole contributo per interpretare quegli echi che sono comparsi attraverso Siena?

SALVI. Su questo c'è stata una forte divergenza interpretativa tra parti civili e consulenti degli imputati. I periti del giudice istruttore si erano orientati per una interpretazione nettamente favorevole alla presenza di un secondo aereo nella rotta del DC9. Noi abbiamo ritenuto che molte delle anomalie individuate dai periti non fossero interpretabili come echi di un aereo effettivo.

PRESIDENTE. Di un aereo che volava nascosto.

SALVI. Sì, però purtroppo non è tutto così semplice, perché dobbiamo anche dire che nonostante l'interpretazione fosse più favorevole agli imputati, per dirla in termini molto semplici, rimangono alcuni dati non interpretabili. Per alcuni di questi è stata offerta da parte dei consulenti degli imputati una prospettazione che va però veramente molto al

di là dei limiti teorici ammissibili. In particolare, l'allungamento dell'impulso che dovrebbe ammettersi per poter riconoscere che alcuni punti paralleli alla rotta del DC9 non sono generati da un altro aereo ma da riflessi anomali dello stesso derivanti appunto dal meccanismo particolare di funzionamento del radar Marconi. Si richiede cioè di superare di molto questi limiti.

Poi rimane un dato di fatto: almeno uno di questi *plot* risulta visto anche dai radar militari. Qui allora dovremmo avere una coincidenza, e qui purtroppo le coincidenze sono tante, di un'anomalia del radar di Ciampino che determina un'eco in un certo punto, che però viene visto anche da radar che sicuramente quell'anomalia non hanno.

Quindi, in conclusione, per rispondere alla sua domanda, riteniamo che la rotta del DC9 presenti anomalie molto superiori rispetto a quelle di qualunque altro aereo che vola quella sera. È possibile interpretare la maggior parte di queste secondo i meccanismi di funzionamento del radar quali ipotizzati dai collegi peritali che si sono succeduti, però solo a prezzo di forzarne gli strumenti interpretativi; ciò nonostante alcuni fatti rimangono inesplicati.

MANCA. Mi si consenta solo una constatazione tecnica: di tre radar si dà più rilevanza a quello più vecchio e meno ai due più nuovi; il radar Marconi era il più vecchio, il Selenia e quello di Marsala i più nuovi. Non mi riferisco solo al fatto di Siena, perché Marsala non vedeva fino a Siena.

SALVI. Anche su questo ci siamo posti il problema del perché il radar Selenia non dovrebbe aver visto le cose che ha visto il radar Marconi. Per questo dicevo l'altro giorno che è importante la relazione Pratis. Innanzi tutto, vi sono delle ragioni per le quali il Selenia potrebbe non aver visto e sono relative alla diversa portata sia in altezza che in distanza dei due radar. Per esempio, noi sappiamo con certezza che una delle tracce cosiddette «PR», cioè quelle che non hanno la risposta del *transponder*, del secondario, e che si è cercato di interpretare come tracce anomale del radar di Ciampino, quindi Marconi e Selenia assemblate, corrispondono invece ad un aereo reale che è poi atterrato a Pratica di Mare. Ora questa traccia viene vista in prevalenza dal Marconi e in maniera molto saltuaria dal Selenia e cioè dal radar più moderno, per cui evidentemente dipende dal luogo e dalle condizioni in cui si trova l'aereo, l'oggetto o il bersaglio rispetto al radar, se l'uno o l'altro dei due radar lo vede di più.

Dicevo che la relazione Pratis è importante per capire questo, perché nella Pratis, nella parte omessa della documentazione, quella cioè che non abbiamo mai avuto e che come pubblici ministeri abbiamo visto a giugno di questo anno, si riproduce una situazione molto simile a quella del 1980. Ciò non è irragionevole perché voi dovete sempre tener presente (cosa cui noi siamo arrivati con molta difficoltà a capire con il tempo) che il radar di Marsala funziona con una logica completamente diversa da quella di Ciampino, per cui se la visione che, al limite massimo di portata, il radar

di Marsala ha avuto dell'aereo ipotizzato attaccante è stata tale da non consentire la correlazione – secondo i parametri automatici di correlazione di cui il radar dispone, e che sono diversi da quelli di Ciampino, di un aereo non dotato di *transponder* – questo aereo non è stato registrato perché non ha dato luogo ad una traccia ma soltanto a dei ritorni radar che potevano essere visti dagli operatori ma che non necessariamente erano registrati. Di questo avremo, secondo la nostra ipotesi, una conferma nei dati radaristici della Pratis che non sono allegati alla relazione, perché ci sembra di capire che l'aereo attaccante simulatamente nel 1989 viene visto e considerato una traccia da Marsala solo perché vi sono delle azioni manuali a *console* da parte degli operatori che correlano, da parte loro, dei ritorni *radar* che altrimenti non sarebbero correlati.

Pertanto, abbiamo ritenuto che, se non vi fossero state queste azioni manuali a *console* e se non ci fosse stata la trasmissione in automatico da Licola dei dati – non c'era nel 1980 – visti da Licola stessa, Marsala non avrebbe visto se non dei punti, dei ritorni singoli, saltuari e non correlati tra di loro; non avrebbe registrato la traccia. Di conseguenza, molta importanza avrebbe assunto il disporre del DA1 di Licola, cioè del documento di Licola nel quale gli operatori manuali del sito fonetico manuale di Licola stessa annotavano ciò che avevano visto, perché loro dovrebbero aver visto. Purtroppo, il DA1 è stato soppresso e i dati che furono trasmessi con il telex successivamente sono diversi da quelli che risultano dalle conversazioni telefoniche; da esse risulterebbe la presenza di un altro aereo. Anche di ciò abbiamo dato ampia contezza nella requisitoria, cercando di ricostruire anche la traccia sulla base di *plots* che vengono indicati nei plottaggi inviati telefonicamente e che sono diversi da quelli inviati con la trascrizione del DA1 soppresso. Vi è una traccia di un aereo parallelo al DC9, che non è correlabile all'*Air Malta*, che segue a dieci minuti di distanza e che invece veniva poi correlato a questo.

Spero di essere stato chiaro.

MANCA. È stato chiarissimo e ciò conferma tutto l'aspetto tecnico. Comunque, questo avrebbe soltanto attinenza con la semicollisione, perché la traccia del missile sul relitto non c'è.

SALVI. Onorevole senatore, anche su questo siamo al solito; il nostro compito sarebbe quello di dare certezza ma purtroppo, se non siamo riusciti, non possiamo inventarci le cose.

La ragione del turbamento nel dare la risposta è data dal fatto che riteniamo non ci sia nessuna traccia d'impatto di missile sulla fusoliera del DC9. Ribadiamo che – secondo tutte le sperimentazioni fatte e secondo i modelli elaborati al *computer* e via dicendo – se vi fosse stata un'esplosione, per la quantità di materiale che abbiamo dovrebbero esservi delle tracce sulla fusoliera del DC9. D'altra parte, è anche vero che le tracce ricostruibili dal *radar* porterebbero a ritenere una traiettoria di attacco missilistico sia pure anomala, non di quelle di tipo tradizionale

che vengono scelte, per cui rimane un contrasto di fondo tra i dati radaristici e quelli del relitto, che «parlano» ma non ci dicono tutto.

GUALTIERI. Se utilizziamo la requisitoria perché una parte di noi dica con sicurezza che è stata una bomba e un'altra parte dica che è stato invece un missile, contraddiciamo in questo modo tutto quello riportato dalla requisitoria. Il mio amico generale sta dicendo che è escluso categoricamente questo. La relazione che c'è stata portata non ci dà certezze.

TARADASH. È l'unica certezza che ci da.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Gualtieri, le devo dire che la requisitoria è chiara. Dall'esame del relitto sembrerebbe in prevalenza da escludere che sia stato un missile; i tracciati *radar* darebbero invece un'indicazione di senso contrario. Questo è il punto.

MANCA. No: la presenza di un aereo e non del missile. Sono due cose diverse.

PRESIDENTE. Ho capito: è una quasi collisione. Se dobbiamo ritenere, nell'ambito del calcolo delle probabilità, che sia scoppiata la bomba mentre l'aereo passava ortogonale sotto il DC9, mi sembrerebbe di dover ritenere che era un aereo che si trovava...

GUALTIERI. Il nostro compito non è questo.

PRESIDENTE. Lo so, ma non posso impedire al senatore Manca di rivolgere delle domande, dal momento che ho lasciato all'onorevole Fraga la possibilità di chiedere agli auditi una revisione della sentenza di Bologna!

MANCA. D'altra parte, sulle stranezze delle domande che ho sentito in questa e in altre sedute potrei scrivere un romanzo. Ho lasciato perdere, perché è la dialettica della democrazia. Io stesso approfitto della sede istituzionale, dal momento che non posso andare a trovare gli auditi in privato per chiarire i dubbi che ho.

Per quanto riguarda le tesi, devo dire che non hanno importanza perché abbiamo capito adesso la piega presa. Non c'entra niente la causa. Se vuole essere accontentato, signor Presidente, l'attenzione della Commissione si poggerà su altri settori e non tanto sulla causa.

Più che domande di chiarimento sulla requisitoria, ciò che sto per ricevere appartiene alla categoria dei pareri. Questo c'entra, perché alla fine la Commissione stragi dovrebbe indicare al Parlamento il da farsi per evitare in Italia il ripetersi di depistaggi o di quelle situazioni verificatesi che hanno portato alla vicenda di Ustica.

Vorrei sapere dai pubblici ministeri, i quali dopo anni di lavoro hanno molta confidenza con il problema relativo agli incidenti aerei civili,

se non ritengano in particolare che la vicenda di Ustica avrebbe avuto uno sviluppo molto più semplice e soprattutto più rapido se nel nostro paese fosse stata presente – peraltro non lo è ancora – un'organizzazione o un organismo deputato stabilmente e in forma autonoma (quindi, non dipendente da politici o da istituzioni) ad indagare sui disastri aerei civili. Oltre questo, su cui peraltro c'è stato un accenno sia questa sera che in sede di presentazione del documento, vorrei conoscere il loro parere in merito al fatto che il Ministero dei trasporti, dopo la rinuncia della Commissione Luzzatti a proseguire i lavori, non ha provveduto a nominare un'altra Commissione – come previsto peraltro dalla legge – lasciando poi tutto e solo nelle mani della magistratura.

PRESIDENTE. La domanda mi sembra pertinente.

ROSELLI. Si tratta ovviamente di pareri del tutto personali.

Mi sembra, come già ha accennato il collega Salvi, ovvia la risposta alla prima domanda. Sarebbe sicuramente augurabile la presenza di un organismo quale quello indicato dal senatore Manca, anche se bisogna tenere presente che – grazie a Dio – in Italia fino al 1980 non si sono verificati tanti incidenti aerei da dover giustificare l'istituzione di quest'organismo. La maggior parte degli incidenti si è verificata proprio negli anni immediatamente antecedenti al 1980 e soprattutto a Palermo.

Quanto alla seconda questione, se non sbaglio, lo scioglimento della Luzzatti precedette di poco l'affidamento degli incarichi di carattere peritale da parte della magistratura, determinando così un problema di coordinamento che poteva facilmente sfociare in un intralcio. Soprattutto è da tenere presente che la commissione Luzzatti non si sciolse per mancanza di volontà di lavorare (anzi sotto vari profili la sua attività fu encomiabile e utilizzata dalle perizie successive) ma proprio per l'impossibilità di avere strumenti operativi, primo tra tutti, come detto chiaramente dalla commissione stessa, quello rappresentato dall'aereo (tra l'altro difficilmente recuperabile). Il relitto, infatti, fu recuperato solo vari anni dopo. Per non parlare del rilievo di certi strumenti di indagine, quali audizioni testimoniali, sequestri, perquisizioni, che sono strumenti tipici dell'autorità giudiziaria e che la commissione amministrativa non poteva avere.

MANCA. Dottor Roselli, ho fatto la domanda non per farmi dire i motivi per cui la Luzzatti rinunciò al suo mandato, ma soprattutto per portare il discorso sul fatto che ci potrebbero essere responsabilità anche al di là del settore aeronautico, mi riferisco a responsabilità istituzionali, alle quali tuttavia non accennerò.

Veniamo ad un'altra domanda. Le conclusioni cui è giunto il collegio peritale Santini sono riportate a pagina 18 della requisitoria come non del tutto unanimi. Possiamo sapere dove e perché non si è verificata una identità di parere? Le chiedo questo perché sul punto ci sono delle forzature interpretative e perché secondo me una spaccatura non c'è stata. Vorrei sapere veramente come è andata in quel collegio.

SALVI. Senatore Manca, lei ha ragione, non c'è stata una spaccatura del collegio. Abbiamo infatti distinto tra la spaccatura del collegio Blasi e la non unanimità del collegio Santini, perché due componenti molto stimati del collegio, Casarosa e Held, arrivarono a conclusioni diverse circa la possibilità di ricostruire come ipotesi possibile, non necessaria, la dinamica e quindi la causa del sinistro. Quello che invece abbiamo rilevato con maggior forza è il netto contrasto, questa volta sì lo scriviamo, che si è venuto a determinare tra il collegio principale e quelli sussidiari. Questi ultimi sono infatti giunti tutti a conclusioni che quanto meno non corroborano quelle del collegio Santini.

MANCA. Non mi riferivo a quello, bensì solo al fatto che due componenti abbiano detto di sottoscrivere le conclusioni, ma anche che se un domani fossero uscite fuori le prove della presenza di altri aerei, allora la cosa sarebbe stata diversa. Ma forse è una sfumatura.

SALVI. Senatore Manca, non è solo una sfumatura, perché quello che noi scriviamo in un'altra parte della relazione è la risposta ai quesiti a chiarimento. Quando fu depositata la relazione peritale noi pubblici ministeri già da allora manifestammo la nostra preoccupazione per l'orientamento espresso dal collegio peritale perché ci sembrava ci fossero cose non ben spiegate, così chiedemmo al giudice istruttore di chiedere ai periti alcuni chiarimenti. Formulammo in tal senso 20-25 richieste sugli accertamenti fatti dal collegio peritale. Ci fu proprio una separazione nelle risposte, perché mentre la parte principale del collegio forse si limitò a trasformare le risposte dubitative, sulle quali noi avevamo delle perplessità, in assertive, e quindi si limitò a dire che riteneva che quel tale pezzo doveva essere considerato prova di esplosione, mentre in precedenza aveva utilizzato un percorso logico molto più incerto, Casarosa e Held accettarono il contraddittorio e in qualche maniera, supportarono le nostre preoccupazioni (tanto è vero che poi quando abbiamo ripreso quelle risposte ai chiarimenti, abbiamo utilizzato quel lavoro).

Lei ha ragione nel dire che Casarosa e Held hanno condiviso la relazione peritale e che non vi è stata alcuna spaccatura; non vi è dubbio però che il loro contributo, non solo nella relazione, ma anche nel lavoro successivo, sia stato molto più problematico e abbia fornito elementi di valutazione che sono quelli che poi in parte hanno contribuito a fondare il convincimento negativo rispetto alla conclusione della perizia Santini.

MANCA. Quindi, su undici, due avevano una certa visione e nove un'altra.

ROSELLI. Sì, è così.

MANCA. E tra i nove c'era Taylor, considerato come uno delle massime autorità sugli incidenti aerei.

SALVI. Anche Protheroe (ausiliario molto bravo nonché collaboratore di Taylor), che non faceva parte del collegio peritale, sostanzialmente condivise questa impostazione. Non c'è dubbio che per noi è stato molto difficile esaminare questi aspetti, però mi farebbe piacere se lei mi indicasse, visto che lei ha anche delle competenze tecniche, se ci sono state delle valutazioni errate o non condivisibili, perché sarei pronto a discuterne con lei.

Nel nostro lavoro abbiamo utilizzato cognizioni tecniche non in nostro possesso, ma tutto il materiale dei periti. A volte ci sono dei meccanismi, anche mentali, che scattano in noi come in tutti quanti, e io credo che la volontà di dare una risposta positiva, a volte possa portare a forzature interpretative. Credo, per esempio, che l'esperienza dell'Istituto, nel quale lavoravano alcuni dei periti, che aveva esaminato il caso Lockerbie, sia stata determinante per il giudizio del collegio peritale perché si è ritenuto di dover utilizzare lo stesso meccanismo logico e gli stessi elementi utilizzati per il caso citato per dare una risposta ai nostri quesiti. Per esempio, Protheroe individua il fenomeno del *quilting*, e cioè delle deformazioni che si determinano nei punti di incrocio tra le ordinate e i correnti e le deformazioni che la lamiera presenta, come sicura individuazione della presenza di una sovrappressione interna. Ciò probabilmente in analogia con quanto si verificò nel caso Lockerbie dove l'effetto disastroso, e cioè l'improvvisa apertura dell'aereo, derivò dalla canalizzazione della forza dell'esplosione, avvenuta nel portabagagli, nei condotti di aerazione dell'aereo, che determinò lesioni in luoghi completamente diversi da quello da dove era situata la bomba. Quindi, l'ipotesi che fu fatta sulla base delle analisi delle deformazioni strutturali riportate dall'aereo, aveva portato in un primo momento alla ferma convinzione di questi esperti della localizzazione dell'esplosivo all'interno della fusoliera in una determinata posizione. Quando furono recuperati gli altri pezzi della fusoliera, fu necessario riconsiderare questa ipotesi. Noi abbiamo valutato attentamente questo percorso logico che poi si è riprodotto, esattamente nella stessa maniera, per ciò che concerne l'interpretazione degli elementi tecnici derivanti dall'esame della *toilette*, ed abbiamo concluso che questo metodo di indagine, che sicuramente è molto importante e corretto e che è fondamentale per la ricostruzione, non è di per sé sufficiente; deve portare dei riscontri di carattere diverso, come nel caso di Lockerbie fu il rinvenimento di tracce dirette di esplosivo – perché l'aereo cadde a terra e quindi fu possibile trovarle – e che invece, lo ripeto, sono escluse nella *toilette* da tutti coloro che hanno effettuato degli accertamenti tecnici. Abbiamo anche valutato una cosa che il collegio peritale non aveva valutato: che l'unico caso per il quale abbiamo avuto nozione di una esplosione nella *toilette* di un ordigno in una posizione che poteva essere corrispondente a quella ipotizzata dal collegio peritale su di un aereo di tipo diverso, ma di struttura analoga (perché la *toilette* si trovava collocata in corrispondenza del motore destro che a sua volta si trovava collocato, così come quello del DC9, sulla fusoliera) reca all'interno della *toilette* e sul motore esattamente quel tipo di danno che era stato ipotizzato nelle

simulazioni all'elaboratore e verificato nel corso degli esperimenti effettuati facendo esplodere una vera *toilette* posta vicino ad un simulacro di motore. Abbiamo quindi ritenuto di avere un ulteriore elemento, per così dire, sperimentale delle valutazioni fatte dal collegio peritale. È vero dunque che siamo andati in direzione di un avviso contrario rispetto alle opinioni espresse da alcuni dei maggiori esperti mondiali in materia di aeronautica; riteniamo di averlo fatto sulla base di elementi che ci sono stati forniti da persone altrettanto esperte, come il collegio chimico, quello metallografico, quello frattrografico e quello esplosivistico, nonché sulla base degli elementi che sono stati forniti anche dal R.A.R.D.E. (che poi ha cambiato denominazione), che a mio parere per ciò che concerne la localizzazione nel posto indicato dai periti, e cioè nei pressi del lavandino del DC9, ha fornito delle interpretazioni contrastanti. Quindi abbiamo fatto questa verifica della coerenza logica interna, abbiamo posto a confronto questi risultati con quelli di persone altrettanto qualificate e ne abbiamo tratto le nostre conclusioni.

MANCA. La ringrazio per questa abbondanza di informazioni, però debbo chiederle ancora qualcosa. A pagina 18 della vostra requisitoria si accenna alle difficoltà molto gravi – così sono definite – avute a motivo dell'opposizione formale ed informale, cioè di fatto, del segreto su elementi molto importanti dei dati *radar*. Vorrei sapere da chi era operata detta opposizione del segreto e comunque se era una opposizione arbitraria oppure era dovuta a regole che vigono in campo nazionale ed alleato sul grado di riservatezza da attribuire ai dati *radar*. In poche parole, sono da biasimare o al limite da lodare uomini che hanno opposto il segreto?

Sempre a proposito di opposizione di segreto, da più parti si è parlato, e anche questa sera se ne è fatto cenno, di una opposizione di fatto di un segreto di Stato oltre a quello formalmente opposto e con modalità diverse da quelle legittimamente previste. Ricordo che un simile modo di procedere in una materia di estrema delicatezza quale quella oggetto dell'indagine aveva come destinatari o alti funzionari dello Stato (quelli che facevano parte delle commissioni peritali) oppure addirittura magistrati che erano tutti, per la preparazione posseduta, in grado di apprezzare compiutamente la correttezza o meno di simili anomali comportamenti. Desidererei avere al riguardo qualche puntualizzazione o chiarimento. A proposito dell'atteggiamento dei militari, come valutate – lo avete accennato nella requisitoria, ma vorrei sentirvelo dire in questa occasione – la collaborazione offerta dall'Aeronautica militare, specialmente negli ultimi anni? Si è parlato di una simulazione, e io ricordo che la simulazione fu fatta a seguito di richiesta da parte dell'Aeronautica: mandiamo un F104 a ripercorrere la rotta. Questo per inciso, perché tutto si inserisce in un quadro complessivo.

SALVI. Rispondo sempre io perché le domande riguardano questi aspetti tecnici. Anzitutto, sopprimeremo la pagina 18... (*Ilarità*).

MANCA. Le chiedo scusa, ho cercato di fare presto, volevo porre le mie domande con più grazia. (*Interruzione del senatore Gualtieri*). Senatore Gualtieri, l'Aeronautica ne ha avute tante di medaglie ed ha un medagliere che lei non può neanche immaginare!

PRESIDENTE. Sentiamo la risposta del dottor Salvi.

SALVI. Innanzitutto abbiamo ripreso le osservazioni formulate dalla Commissione Luzzatti e dalla perizia Blasi, che hanno osservato che i dati a loro comunicati erano stati incompleti e che non avevano potuto effettuare con chiarezza il loro lavoro per tale mancanza di dati. Sono convinto che il segreto politico-militare sia uno degli elementi fondamentali della vita dello Stato, quindi non ho dubbi sul fatto che sia giusto opporre il segreto; ritengo però che ci siano meccanismi, che sono previsti dalla legge, tali per cui l'opposizione del segreto sia sottoposta a controllo di carattere politico. Quello che noi lamentiamo è che non vi è stata sempre l'opposizione formale del segreto di Stato, ma vi è stata quella che noi chiamiamo una opposizione di fatto, informale, intesa nel senso di non comunicare l'esistenza di informazioni che noi non potevamo conoscere. È vero che siamo persone avvertite, che abbiamo studiato e possiamo sapere che esistono delle informazioni; però, siccome queste informazioni non sono a disposizione della collettività e nemmeno dei nostri periti, a volte non era possibile sapere che tali informazioni esistevano né era possibile domandarlo, perché la domanda presuppone la conoscenza: se lei non sa che esiste una certa cosa non la può nemmeno domandare. Noi abbiamo espressamente indicato in una pagina della nostra requisitoria che quando, per le note vicende, il dottor Priore divenne giudice istruttore e noi diventammo i sostituti procuratori addetti al procedimento, una delle prime cose che facemmo fu cercare di capire come funzionavano questi dati *radar*. Ci recammo in una sede dell'Aeronautica militare, mi pare a Mortara, dove – risulta a verbale, lo abbiamo citato – chiedemmo se le trascrizioni fino a quel momento fatte, la stampa delle informazioni contenute nei nastri di Marsala effettuata fino a quel momento era tutta, oppure se vi fossero altre informazioni. La risposta fu: è completa, non esistono altre informazioni. Abbiamo dovuto imparare – con il tempo, con molto tempo, perché nessuno ce l'ha detto e lo abbiamo scoperto noi, passo dopo passo – che quei nastri contenevano moltissime altre informazioni la cui pertinenza al processo non toccava valutare a chi faceva la stampa di quei *radar*, ma esclusivamente all'autorità giudiziaria. La risposta corretta sarebbe stata: esistono altre informazioni che sono coperte dal segreto militare. Al che, noi avremmo interpellato il Presidente del consiglio e gli avremmo chiesto se si assumeva la responsabilità politica dell'opposizione del segreto. Tra queste informazioni nascoste ve ne erano alcune che sono state importanti. Certo, non c'è l'informazione dell'esistenza o meno di un altro aereo, ma per esempio c'è lo stato di allarme delle diverse basi, la prontezza degli intercettatori, l'armamento dei singoli intercettatori sulle diverse basi; ci sono le operazioni a *console* dei diversi operatori, c'è la possibilità di lo-