

sione – mi rendo conto inconcludente – ma che noi riteniamo essere quella corrispondente ai risultati processuali.

Senatrice Bonfietti, lei ha poi elencato moltissimi elementi, che noi stessi abbiamo posto in evidenza, per cui non ci ritorno sopra. In particolare, lei però mi chiedeva spiegazioni sulla questione dell'opposizione del segreto. Credo che anche su questo abbiamo fatto nella requisitoria alcuni esempi. Effettivamente, riteniamo che al di là dell'opposizione formale del segreto – sulla quale non avremmo avuto nulla da eccepire, perché si tratta di un potere attribuito al Presidente del Consiglio nella conferma dell'opposizione del segreto quando questa è necessaria per interessi superiori, sempre che non ricorrano delitti di strage e di terrorismo, ma anche in questo caso vi è una procedura legalmente prevista per superarlo –, riteniamo che quello che a noi è sembrato invece scorretto e rientrante in quella più generale situazione di difficoltà che lei ha descritto, è questa opposizione di fatto del segreto, che consiste nel non indicare l'esistenza di elementi che possono essere conosciuti.

Per quanto riguarda gli altri aspetti da lei sollevati, senatrice Bonfietti, ritengo che potranno rispondere meglio i miei colleghi, che hanno seguito tali questioni.

ROSELLI. Tutte le varie circostanze indicate dalla senatrice Bonfietti confermano quanto era stato già da noi osservato nelle precedenti audizioni, e cioè il fatto che effettivamente sussiste una serie di elementi che appaiono certamente indicativi di un occultamento da parte di esponenti dell'Aeronautica militare o di una situazione di livello in qualche modo militare che si inserisce nell'agitato contesto internazionale di quell'epoca che non si voleva assolutamente venisse conosciuto, o nell'ipotesi più benevola della supposizione da parte degli esponenti dell'Aeronautica militare che potesse essere accaduto qualcosa che coinvolgeva Forze alleate e nel successivo atteggiamento di conservazione, per un meccanismo che in un certo senso possiamo definire di coerenza, di questo atteggiamento di chiusura anche quando poi eventualmente questa iniziale supposizione che ci potesse essere qualcosa di allarmante fosse venuta meno.

Ribadiamo che certamente lo stato dell'istruttoria giustifica a nostro avviso il rinvio a giudizio in ordine alla prima ipotesi e vi è tutta una serie di elementi che meritano un vaglio dibattimentale per verificare se effettivamente vi era uno stato di tensione internazionale che aveva una sua estrinsecazione anche a livello militare, non necessariamente di guerra non dichiarata ma anche solo di preparazione di qualche operazione militare, che appunto non si voleva venisse conosciuta.

Come ha accennato la senatrice Bonfietti, sul punto sarebbe indubbiamente auspicabile che si dia corso da parte di alcuni Stati stranieri alleati a delle rogatorie che invano sono state richieste dall'Ufficio istruzione – mi riferisco in modo particolare alla Francia, ma anche ad altri paesi –, in ordine alle quali o non è stata data risposta, oppure è stata fornita una risposta estremamente laconica, nel senso di una negazione di esi-

stenza di traffici militari che invece contrasta con quelle emergenze istruttorie che abbiamo dianzi evidenziato.

Per quanto concerne taluni profili specifici indicati dalla senatrice Bonfietti, fornirò alcuni chiarimenti, sperando siano esaustivi.

Il COP (Centro Operativo di Pace) è una struttura dello Stato Maggiore dell'Aeronautica militare che, come dice il nome, opera in periodo di pace permanentemente e che, soprattutto con particolare riguardo nelle ore di chiusura degli uffici, svolge per tutte le comunicazioni urgenti una funzione di collegamento tra le strutture periferiche e lo Stato Maggiore.

La centralità del ruolo del COP in questa vicenda è data dal fatto che pur emergendo da telefonate di altri siti che tale Centro fu investito quella notte da un grandissimo numero di comunicazioni, tuttavia la documentazione che si è potuta acquisire è estremamente carente, in quanto non è stato conservato il registro-brogiaccio del sottufficiale di servizio Berardi mentre invece, come è stato detto nelle audizioni precedenti e come è comunque ben specificato nelle requisitorie, il registro dell'ufficiale di servizio tenente-colonnello Giangrande appare quanto meno redatto in un contesto successivo.

Per quanto concerne la sigillatura dei nastri di Ciampino, leggo testualmente la requisitoria a pagina 474, perché sul «buco» non possiamo esprimere certezze, bensì un'osservazione: «È inoltre singolare che la conservazione e sigillatura dei nastri venne disposta a Ciampino proprio nel momento – ore 20.45 zulu – più drammatico della ricerca da parte di Ciampino di mettersi in contatto con gli americani, sicché le registrazioni pervenuteci registrate si interrompono bruscamente in un momento che per le indagini era estremamente significativo».

A differenza di altri elementi in cui si può dire che manca oggettivamente un documento, manca una registrazione o non è stato conservato un registro, noi qui possiamo fare solo un'osservazione, senza esprimere un giudizio di certezza. Questo perché bisogna dare atto che i protocolli vigenti all'epoca – e credo anche oggi – prescrivevano di conservare e sigillare immediatamente la documentazione attinente ad un incidente aereo. Quindi, era indubbiamente un dovere delle autorità di Ciampino affrettarsi a sigillare certi nastri e certi documenti proprio per obbedire a queste prescrizioni interne.

PRESIDENTE. Mi può spiegare cosa significa «interruzione della registrazione e sigillatura»?

ROSELLI. Nel senso che i nastri che sono stati conservati sono quelli fino ad una certa ora.

BONFIETTI. Fino alle 20.45 zulu e poi basta.

ROSELLI. Dopo di che non sono stati più conservati.

PRESIDENTE. Ho capito.

ROSELLI. Gli altri sono stati regolarmente conservati.

È da tener presente che in quel momento non può affermarsi con certezza che potesse ipotizzarsi tutto il contesto poi emerso successivamente. Quindi, vista isolata in sé stessa, questa sigillatura a quell'ora corrisponde più o meno ai protocolli dell'epoca.

Certo, si potrebbe dire che visto che proprio in quel momento si stava parlando con gli americani, si poteva ritenere più opportuno procrastinare di qualche decina di minuti siffatta sigillatura; ma tenuto conto della situazione di orgasmo, di fretta e di tensione non può neanche onestamente escludersi che sia stata una coincidenza derivata dall'adempimento di un dovere previsto dal protocollo.

BONFIETTI. Su questo punto, vorrei dire che in ogni caso non sono state fatte indagini o interrogatori dall'ufficio.

ROSELLI. È morto il principale imputato della vicenda ...

BONFIETTI. Massari!

ROSELLI. Sì, Massari. A tal proposito non sono state date risposte esaustive e il principale responsabile della conservazione è deceduto.

Per quanto riguarda la vicenda Dettori, sulla quale ci si sofferma per varie pagine nella prima parte della requisitoria, vi è anche qui una situazione di estrema incertezza. Innanzitutto, non è neanche ben certo se il Dettori – anche se certamente era in servizio a Poggio Ballone – prestasse servizio nel turno interessato al periodo della caduta del DC9. Anzi l'ultima documentazione acquisita, rinvenuta se non sbaglio nel 1994, evidenzerebbe che il Dettori non prestava servizio in turno, anche se ci sono altri elementi in senso contrario. Ci sono poi, sì, delle deposizioni testimoniali citate dalla senatrice Bonfietti, ma a parte il rilievo che dobbiamo tener conto di un certo stato di depressione del Dettori che certamente data da anni, dobbiamo tener presente che la cognata parla delle confidenze fatte dal Dettori a fine giugno 1980 ben sette anni dopo e che la stessa moglie, pur riferendo di impressioni del Dettori confidatele, ne parla sempre in termini non precisissimi, che potrebbero cioè anche riferirsi a qualche giorno dopo l'evento, quando già cominciano a diffondersi voci, senza che ciò ci possa provare pienamente che il Dettori ne fosse stato protagonista in prima persona. Quindi, è uno di quegli elementi certamente incerti, certamente che rimangono caratterizzati da un punto interrogativo ma sui quali non ci si sente di poter fare affermazioni categoriche, anche per il tragico elemento rappresentato dal fatto che il Dettori, come sappiamo, purtroppo morì suicida. Sul punto, come si è evidenziato in sede di requisitoria, sono state poi anche articolate delle vere e proprie operazioni di depistaggio da parte di altri soggetti, tra l'altro inquisiti per altre vicende dalla Procura della Repubblica.

BONFIETTI. È la prima volta che sento questa affermazione delle sue condizioni fisiche non buone per il 1980.

ROSELLI. Non ho detto per il 1980. Ho detto però che non nascono certamente nel 1986, sono in qualche modo pregresse.

BONFIETTI. Sì, però si è suicidato nel 1987, drammaticamente.

ROSELLI. Non ho mai affermato che fossero già nel 1980. Resta però il punto interrogativo perché è morto.

Per quello che riguarda la questione del Claridge, vorrei fare un precisazione. Nell'agenda del generale Tascio non si parla di visita del Claridge al Mig libico ma di contatti intervenuti tra il generale Tascio e Claridge in merito alla vicenda di un Mig 21. Dalla deposizione resa dal Claridge in sede di rogatoria negli Stati Uniti d'America emergerebbe che Claridge avrebbe inviato del personale a vedere il Mig libico, ma non si parla di una visita del Claridge al Mig libico, né questo emerge – ripeto – dall'agenda di Tascio: emerge un contatto tra il generale Tascio e Claridge con riferimento al Mig 21.

Nella vicenda della documentazione sottratta a Formica con riferimento al Milani, leggendo la requisitoria, mi sembra che in realtà Milani parla della sottrazione di una carta ma dall'ufficio del generale Tascio, carta che poi egli avrebbe dato al generale Terzani, anch'egli defunto.

PRESIDENTE. Questa carta sarebbe il testamento del pilota.

ROSELLI. Il presunto testamento o presunta dichiarazione. Questo, per la verità, è anche un punto debole – se possiamo usare questa espressione – della deposizione di Milani perché non si comprende il motivo di siffatta sottrazione. Gli elementi forti della deposizione di Milani sono altri semmai: il fatto, oggettivamente riscontrato, che l'opera di Milani fu effettivamente chiesta nell'immediatezza del rinvenimento del Mig libico come interprete e che poi in un appunto del capo di Gabinetto della Difesa, generale De Paolis, troviamo il riferimento già il 19 luglio a questo testamento del pilota di cui negli atti ufficiali non c'è mai traccia.

Per quanto riguarda la nazionalità degli aerei militari, quelli per i quali non vi era piano di volo non si è potuto assolutamente identificarli. Si può dire che erano aerei militari per la questione relativa al codice di identificazione, ma sul punto sarebbe assolutamente fondamentale la collaborazione internazionale che, per quanto si è detto, in sede di rogatoria è stata carente. Se per talune di queste presenze si fa riferimento agli americani, è perché ciò emergerebbe da talune deposizioni testimoniali o da talune telefonate registrate nelle quali si parla, con riferimento a questo traffico militare, di traffico americano; ma sul piano tecnico non si è riusciti ad addivenire all'identificazione di siffatti aerei.

BONFIETTI. Quindi, con l'aiuto e l'ausilio della NATO siete riusciti ad avere la possibilità di riconoscere molti più aerei di prima ma non tutti, perché quelli senza SIF non sono identificabili.

ROSELLI. Possiamo dire che sono aerei militari ma la nazionalità non la possiamo indicare.

BONFIETTI. Quindi, anche con l'ausilio della NATO non ci si poteva arrivare, perché erano nascosti anche a questa possibile lettura. Insomma, NATO o non NATO, non è possibile l'identificazione; ci possono essere ma possono non essere stati identificati, anche con l'ausilio della decrittazione di alcuni, perché erano con la targa spenta.

SALVI. Per esempio, per alcuni si parla – adesso non ricordo le sigle – di un comando strategico inglese, per alcuni si parla di aerei di sorveglianza radar, però c'erano molte possibilità. Si va per categorie perché il SIF indica alcuni numeri che in quel periodo erano attribuiti ad alcuni comandi. Comunque sia chiaro che si tratta di aerei che non sono coinvolti direttamente con l'episodio.

ROSELLI. A proposito degli aerei sulla Sila, non mi sembra che in requisitoria si parli di aerei sulla Sila. In realtà in una telefonata tra Siracusa e Ciampino, di cui non abbiamo il nastro ma la registrazione acquisita in sede di Commissione Luzzati, emerge che sull'aerovia militare G8 non molto tempo dopo la caduta ci sono aerei militari che scendono verso la Calabria; però è la G8, un'aerovia quindi ben determinata che prosegue poi verso la Grecia. Si potrebbe fare illazione – ma non mi sembra che il nostro ufficio l'abbia fatta – che questi aerei cercassero eventualmente il Mig libico, ma questi aerei seguono un'aerovia militare, che ha un tracciato – come tutte le aerovie – ben delimitato, quindi non emerge che questi aerei cercassero un qualcosa.

PRESIDENTE. Non sembravano in perlustrazione.

ROSELLI. Sono aerei che scendono lungo un'aerovia militare non molto tempo dopo il sinistro.

BONFIETTI. Questo me lo sono chiesto io.

ROSELLI. Comunque non emerge, non abbiamo mai sostenuto questo fatto.

MANCA. Vorrei chiedere al presidente Pellegrino cosa intendeva con il dire che sembravano in perlustrazione.

PRESIDENTE. Degli aerei che girassero su un determinato territorio per vedere di avvistare qualche cosa.

MANCA. Ma un'aerovia non è che consenta una perlustrazione.

PRESIDENTE. Questo volevo dire, giuro che l'avevo capito. Io avevo capito che un aereo che segue un'aerovia non può essere ritenuto in perlustrazione.

MANCA. Chiedo scusa, credevo avesse capito il contrario.

PRESIDENTE. No, chi perlustra non ha un tracciato predeterminato perché va a cercare qualche cosa che non sa dove sta.

ROSELLI. Per ciò che concerne la questione relativa al generale Nardini, sul punto fu istruito un processo separato con il nuovo rito a carico e del generale Nardini e di taluni consulenti di parte, chiuso peraltro con richiesta di archiviazione in quanto non si sono rinvenuti elementi di reato per l'attività fatta dal generale Nardini, né per quella fatta dai consulenti di parte dell'Aeronautica. Si individuò sicuramente un certo interesse del Nardini a conoscere l'opinione di consulenti di parte e anche di acquisire materiale, ma – come fu detto esplicitamente in sede di richiesta di archiviazione – pur potendosi forse rimproverare – diciamo così – un eccesso di zelo, pur tuttavia siffatta attività di informazione, di acquisizione di informazione, non ha mai determinato, almeno per quanto è emerso dagli atti, un condizionamento delle indagini o un occultamento di carte o altro.

Infine, per ciò che concerne la questione del Mig libico, le varie date emergono in parte da tutta una serie di appunti SISMI che però in se stessi, come sappiamo, hanno un valore in qualche modo indicativo, in qualche modo inquietante, ma non hanno un vero valore probatorio. La data sulla quale invece si sono incentrati gli elementi di supporto probatorio più significativi è quella del 14 luglio, sulla base delle dichiarazioni di Claridge e del generale Tascio e dall'attività istruttoria esperita presso il Sismi di cui si è diffusamente parlato, nell'ambito della requisitoria.

Pertanto, pur non potendo parlarsi di certezza assoluta dal momento che bisogna sempre superare il dato relativo all'aereo che viene trovato il 18 luglio e di alcuni testi che vedono passare un aereo anche se non assistono quel giorno alla sua caduta, sussistono vari elementi indicativi di una caduta del Mig libico antecedente di qualche giorno.

Per quanto riguarda il collegamento con la caduta del DC9, esistono alcuni indizi; a prescindere dai punti del SISMI di cui si è parlato, c'è la certezza che a livello dell'Aeronautica militare da un lato e del Sismi dall'altro ci si pose il problema di un collegamento tra la caduta del DC9 e quella dell'aereo libico: ricordiamo la famosa riunione dello Stato maggiore della difesa del 21 luglio, gli interventi del capo del Sismi Santovito, il famoso piano Tascio-Notarnicola di cui tutti gli interessati hanno dichiarato di non sapere nulla. Ma altro è dichiarare e ritenere che si pose questo problema, che c'era qualche elemento concreto che poteva giustificare un approfondimento di questo presunto collegamento tra la caduta del DC9 ed il Mig libico e che di questo nulla fu riferito all'autorità politica e altro

è ritenere di avere elementi di una certa concretezza per considerare contestuale la caduta del Mig a quella del DC9.

PRESIDENTE. Ma non potrebbe sussistere un ostacolo di carattere logico? Se il Mig fosse caduto il 27 giugno, perché tenerlo nascosto tanto tempo? Infatti, ogni giorno in più che passava aumentava il rischio e più ci si allontanava nel tempo dal 27 giugno più il rischio diventava gratuito. Sono state svolte anche alcune audizioni su questo aspetto. Anch'io ho avuto l'impressione che il Mig non fosse caduto il 18 luglio ma non sono mai riuscito a convincermi della logicità del fatto che il Mig è stato fatto scoprire il 18 luglio dopo che era caduto il 27 giugno. Era possibile, infatti, che, ad esempio, un ricercatore di oggetti rari o qualche studioso della flora della forra in cui si trovava l'aereo incappasse nel velivolo e desse l'allarme.

ROSELLI. Questo dubbio fu posto a livello del Sismi e dell'Aeronautica militare.

PRESIDENTE. Ma sul presupposto che tale scoperta in qualche modo li sorprende.

ROSELLI. Sul presupposto che esistevano alcuni elementi che potevano farlo ritenere plausibile e che tutto ciò non venne portato a conoscenza. Ricordo la questione delle tracce su Ponza collegata a quella del Mig libico.

SALVI. In questo caso c'è un punto che potrebbe essere addirittura risolutivo perché, come sapete, gli Stati Uniti non hanno risposto alla richiesta di documenti relativi alla ammissione di Claridge e hanno detto che non era possibile inviarli. Esistono, almeno a giudicare dalla risposta, ma non è possibile inviarli.

ROSELLI. Dissero: «Non siamo in grado di rispondere».

SALVI. Si tratta di una risposta sibillina interpretata da noi in questo modo: «Non possiamo dire cosa c'è o cosa non c'è» e dalla quale abbiamo ritenuto che i documenti possono esistere, altrimenti avrebbero detto, com'è accaduto altre volte, che i documenti non esistono.

PRESIDENTE. Ma questo potrebbe offrire la prova del giorno in cui Claridge va a vederlo e ci darebbe la certezza che il Mig non è caduto il 18 luglio.

SALVI. Certo, questo sarebbe un elemento importante. Noi abbiamo chiesto questi documenti ma poi è da verificare cosa contengono, perché potrebbero dimostrare elementi diversi. Certamente, una risposta degli

Stati Uniti su questo punto consentirebbe di eliminare un problema. I documenti, quindi, sono stati richiesti ma non è stato possibile ottenerli.

MANCA. Indubbiamente, a questo proposito, c'è da sottolineare il fatto che non sarebbe tipico delle menti che complottano, menti contorte, deviare le indagini e nello stesso tempo sapere che in una determinata zona c'è un aereo e mantenerlo lì per più di 20 giorni con il grave pericolo che tutto il complotto salti in aria a causa di qualcuno che in va in cerca di funghi, un cacciatore, o altro.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Taradash, vorrei avere un chiarimento su un punto in particolare. È stato fatto riferimento ad un «diffondersi di voci». Ritengo che faccia parte dell'esperienza di tutti gli appartenenti ai ceti acculturati italiani essere stati informati, nella seconda metà degli anni '80, incontrando persone che si dicevano conoscitori delle vicende, del fatto che c'era stato un duello aereo e che l'aereo era stato abbattuto. Ritengo che l'archivio Cogliandro è una fotografia di tutto il tam tam che vibra su questa vicenda. Secondo voi questo nasce dal fatto che questa situazione di allarme sia stata percepita da un numero di persone tale che naturalmente questo non era un segreto che poteva essere mantenuto? Oppure può esservi stato qualche messaggio; ad esempio, chi è che ha telefonato a Purgatori? L'impressione è che se fosse successo qualcosa che scartava dalla verità ufficiale la voce si sarebbe diffusa immediatamente e immediatamente percepita, utilizzata e manipolata dall'opinione pubblica. Avete un'idea su come si sono susseguiti i fatti?

SALVI. C'è un dato che nasce dal fatto che a cominciare dal giorno dopo si parla proprio di questo. Quella famosa telefonata sicuramente trae origine dal fatto che – come poi abbiamo appreso molto tempo dopo – nella sala controllo c'è stata una grande agitazione intorno a questo, si è verificata una riduzione dei dati, si sono susseguite diverse telefonate e si è proceduto alla ricerca della portaerei.

PRESIDENTE. La diffusione delle voci è però una prova del fatto che lo stato di allarme esisteva.

SALVI. Inoltre, una questione su cui si è discusso molto è stata quella relativa al fatto che il generale Rana o Davanzali avessero un interesse particolare nell'affermare la vicenda del missile. Credo che queste indagini, la scoperta del bigliettino sequestrato in quell'abitazione, la ricostruzione del lavoro di Russo e dei rapporti con Mosti, la comunicazione immediata, cioè prima del 3 luglio, di queste informazioni relative ai punti – 17 e –12 e alla presenza del secondo aereo, ai due esperti americani, sono tutti elementi che, in qualche modo, fanno giustizia di quei sospetti. Effettivamente, Rana che era il presidente del Rai, il Registro Aeronautico, era stato informato della presenza di questi dati dalla persona istituzionalmente all'interno della Commissione, o dall'ingegner Fiorini che era in

contatto con Mosti e con Ruscio; questi dati inoltre erano stati messi a conoscenza dei tecnici americani. Si può fare della dietrologia ma rimaniamo fermi su questo dato di fatto: la sera avvengono tutti questi episodi cui abbiamo parlato e fino al 3 luglio tutti gli esperti che esaminano le tracce concordemente affermano che c'era un secondo aereo. Pertanto queste informazioni, come accade in tutti gli ambienti, hanno cominciato a circolare all'esterno. È possibile anche che ci siano altre interpretazioni.

PRESIDENTE. Il problema è che una situazione di allarme che si diffonde tra 5 persone resta segreta. Diversamente no.

SALVI. Nel bene e nel male va anche considerato che in quel periodo i controllori volevano diventare civili; è anche possibile che qualcuno abbia volontariamente soffiato sul fuoco dell'incidente per determinare la smilitarizzazione ma questa ipotesi è contraddetta da ciò che è stato accertato documentalmente sulla veridicità. Pertanto, ci siamo anche posti il dubbio che sia stata creata tutta questa confusione proprio dai controllori perché in quel periodo intendevano smilitarizzarsi e che da qui si sia poi generato tutto il pasticcio successivo. I dati documentali e in genere i dati probatori che abbiamo raccolto smentiscono questa ipotesi.

PRESIDENTE. Un ultimo chiarimento. Il segreto sovranazionale cui non avete voluto accedere a titolo personale, e ne comprendo le ragioni, riguardava i tracciati *radar*?

SALVI. Riguardava quello che poi la Nato ha fatto dopo. Una via esplorata fu quella relativa alla possibilità di leggere questi documenti direttamente, anche se il problema era che una volta venuti a conoscenza di elementi magari determinanti non si aveva poi la possibilità di utilizzarli. Quindi tale conoscenza si è avuta tramite la Nato attraverso questo meccanismo di lettura, nel senso che nessuno dei nostri esperti ha avuto la possibilità...

PRESIDENTE. Quindi non vi è stata data la possibilità di accedere ad informazioni che avrebbero potuto evidenziare catene di fedeltà diverse.

SALVI. No. Su quelle, per quanto ne so, non è stato opposto il segreto, nel senso che anche d'autorità abbiamo indagato un po' ovunque. Non ci siamo limitati a ricevere i documenti che ci venivano dati, ma abbiamo svolto un lavoro anche sgradevole che ha comportato la perquisizione di uffici e di persone per bene. Quando si lavora in un ambiente che non è quello della criminalità è sempre sgradevole porre in essere questo genere di comportamenti. Questo tuttavia qualche volta ha dato dei risultati positivi, come nel sequestro di agende e altre carte o addirittura nel sequestro del materiale relativo al generale Cogliandro. Abbiamo cercato di ricostruire le catene di fedeltà attraverso documenti che o spon-

taneamente o a seguito del nostro lavoro sono stati trovati negli uffici. Molto spesso, infatti, la documentazione esibita era incompleta e abbiamo potuto ricomporla attraverso qualche riferimento interno; abbiamo cioè capito che esisteva un documento presupposto che non era stato esibito oppure che necessariamente doveva esservi un'altra pratica che vi si ricollegava e che non era stata consegnata. Ricordo la perquisizione svolta al centro di controspionaggio del Sismi a Firenze dove trovammo materiale interessante anche per Bologna, poi utilizzato anche in relazione ai rapporti tra Mannucci Benincasa e il perito che aveva esaminato l'esplosivo di Bologna.

MANCA. Volevo avere una precisazione. Lei ha detto che l'Aeronautica in realtà vi ha dato l'opportunità di leggere la situazione dei tracciati aerei di quella sera senza però darvi la possibilità di utilizzare quelle informazioni.

Volevo sapere se voi, quando il presidente Pellegrino e i due vice presidenti di questa Commissione andarono da Prodi per chiedere un interessamento presso la Nato, già eravate a conoscenza in forma privata della situazione.

SALVI. Le ho già detto che noi non abbiamo accettato questo meccanismo.

MANCA. Sì ma in privato già conoscevate la situazione.

SALVI. Scusi ma non so a cosa lei si riferisca.

PRESIDENTE. Quando è avvenuta questa collaborazione con la Nato che vi ha consentito di prendere conoscenza di certi fatti?

SALVI. Tale collaborazione non era risolutiva. Comunque non so dirle quando è avvenuta e onestamente non so quando voi siate andati dal Presidente del Consiglio Prodi.

PRESIDENTE. Ci siamo recati dal Presidente del Consiglio Prodi nell'estate del 1997.

ROSELLI. La Nato ha depositato le sue relazioni nel giugno 1997.

MANCA. Sì, ma prima l'Aeronautica vi aveva dato la possibilità di seguire un metodo che voi non potevate accettare.

TARADASH. Lo scenario internazionale di cui si è parlato stasera credo che sia di grande interesse storico-politico, ma per noi potrebbe esserlo soltanto nel caso in cui nella vostra requisitoria fosse stata mantenuta come ipotesi possibile quella del missile. Infatti, se viene meno tale ipotesi sapere quanti aerei circolavano quella sera sui cieli d'Italia, di che na-

zionalità fossero e perché si trovassero lì, risulta poco interessante ai fini della nostra inchiesta. Si tratterebbe di altri interessi che non attengono strettamente ai nostri lavori. Ad esempio non so in questo momento quanti aerei della Nato stiano sorvolando i cieli d'Italia. Non so se quella sera erano tanti o pochi, sicuramente sappiamo che esisteva una situazione di crisi internazionale con la Libia (Gheddafi continua a ripetere che lo volevano uccidere). Sappiamo che qualche giorno dopo si sarebbe verificato un tentativo di colpo di Stato in Libia e quindi è possibile che vi fosse uno stato di allerta generale con molte navi e portaerei in circolazione. Ma tutto questo non ha nessun rilievo se l'ipotesi del missile cade, e leggendo la vostra requisitoria tale ipotesi viene assolutamente esclusa. Non c'è alcuna ragione al mondo per ritenere che vi sia stato un missile. C'è scritto molto chiaramente che «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 maggiori elementi e riscontri». Certamente invece non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una sua testata e, d'altra parte, l'analisi del relitto – che credo sia cosa abbastanza significativa in un incidente aereo – porta ad escludere tassativamente (tutti i periti lo hanno escluso) che l'ipotesi di un missile sia probabile. Voi avanzate un'ipotesi alternativa a quella della bomba perché sostenete – divergendo in questo dal parere del collegio peritale – che vi sono elementi contraddittori rispetto alla collocazione della bomba laddove si sarebbe supposta, ossia nella *toilette*. L'altra ipotesi che avanzate è quella di una «quasi collisione», ossia di un aereo che si sia «mascherato» dietro l'aereo dell'Itavia e che in modo molto singolare, anzi unico nella storia dell'aviazione, avrebbe avuto questa «quasi collisione» facendo saltare tutti gli elementi coordinati dell'aereo stesso senza però toccarlo e provocandone la caduta. Poi cercate delle ragioni logiche. Una volta verificato che dal punto di vista tecnico non esiste alcuna prova dell'esistenza di questo aereo, perché voi stessi scrivete che nessun elemento *radar* fa supporre la sua esistenza, andate alla ricerca di prove logiche e analizzate la situazione libica. Tuttavia anche da questo punto di vista affermate che non sono stati raccolti elementi probatori sulla possibilità di ricondurre l'abbattimento dell'aereo Itavia ad un'azione libica o ad un'azione finalizzata ad eliminare il *leader* libico.

Quindi, dal punto di vista tecnico i radar non danno nessun elemento per ritenere che vi fosse un altro aereo. Dal punto di vista logico e storico voi non potete arrivare ad alcuna conclusione. Allora, vorrei porvi una domanda tecnica: ammesso che fino al momento dell'abbattimento l'aereo si fosse nascosto dietro a quello caduto, dopo l'abbattimento è possibile che nessun radar abbia individuato tracce dell'aereo sopravvissuto alla mancata collisione? È tecnicamente possibile che nessun radar, una volta che si è liberato il campo dall'aereo precipitato, riesca ad individuare l'eventuale aereo che avrebbe procurato la caduta dello stesso?

Ho apprezzato molto la requisitoria ed anche la discussione che si è svolta fino ad oggi. Tuttavia, di fronte all'assoluta certezza che non è stato un missile, di fronte all'alta improbabilità che si sia trattato di un aereo e

di una quasi collisione (alta improbabilità dal punto di vista statistico, perché nella storia degli incidenti aerei non c'è un fatto analogo a questo), di fronte al fatto che non si è arrivati a poter determinare in nessun modo che, sia pure all'interno di quella situazione di tensione, sia stato un aereo a provocare la caduta del DC9 Itavia, allora mi pare che, fatte salve tutte le controindicazioni, certamente l'ipotesi che resta e che voi stessi indicate come la più probabile è quella dell'esplosione interna.

Ho letto con interesse la relazione svolta dal perito inglese Taylor al convegno dell'Aeronautica della scorsa settimana. Egli continua a sostenere con assoluta convinzione che si sia trattato di un'esplosione interna e parla di una convinzione che era estesa a tutto il collegio peritale. Anche Taylor esclude, sulla base di fatti e di valutazioni logiche, le altre due ipotesi.

Per quale motivo avete ritenuto di non poter fare, alla fine, una scelta più chiara in direzione della bomba? Di fronte ad un aereo che cade, escluso il cedimento strutturale, esclusa l'esistenza di una guerra in corso intorno all'aereo (infatti non c'è nessun elemento che porta a fare questa affermazione e i radar, nonostante le loro anomalie, non indicano la presenza di un solo aereo), alla fine voi mettete sullo stesso piano la bomba e la quasi collisione. Ecco, francamente non riesco a capire, da un punto di vista logico, come e sulla base di quali elementi possiate lasciare aperta la requisitoria, dal momento che la lettura di questa condurrebbe a sposare la tesi della bomba, dato che tutti gli elementi acquisiti, tranne quelli contraddittori, portano a dire che si è verificata un'esplosione.

Voi parlate di un insanabile contrasto interno davanti alla tesi dell'esplosione, però gli elementi per dimostrarla ci sono, mentre non ci sono elementi sulla presenza di un altro aereo e ci sono invece tutti gli elementi che escludono il missile. Quindi, dal punto di vista logico forse la requisitoria avrebbe dovuto compiere una scelta più precisa in una direzione.

Comunque, apprezzo anche il fatto che i magistrati ritengano di affermare che non hanno raggiunto una soluzione certa. Secondo me, il fatto che l'indagine sia costata 300 miliardi non è un elemento negativo: l'indagine costa quanto costa e servono tanti anni quanti ne sono necessari. Meglio che si arrivi a dire che non vi è alcuna certezza piuttosto che affermare delle certezze che portano poi a soluzioni sbagliate. Pertanto, da questo punto di vista sono assolutamente d'accordo sulla metodologia che avete seguito. Tuttavia, proprio in seguito alla lettura del vostro documento, non riesco a convincermi che non fosse possibile una scelta più precisa.

Sempre leggendo la relazione di Taylor ed anche altri documenti, vi chiedo una vostra valutazione sui periodi precedenti alla vostra inchiesta. Taylor lamenta il fatto che l'aver ritenuto come ipotesi decisamente vincente, sul piano della probabilità, l'abbattimento dell'aereo da parte del missile ha portato a tutta una serie di errori nell'accertamento della verità, perché le ricerche del relitto sono state condotte in una zona diversa da quella che sarebbe stata invece utile ad accreditare o smentire subito l'una

o l'altra tesi. Quindi, c'è stata una convinzione generale sulla tesi del missile che ha ritardato enormemente la possibilità di acquisire la verità.

A tale proposito ci sono valutazioni politiche che ciascuno di noi può fare. Personalmente, ho la convinzione che la tesi del missile facesse gioco nel quadro dello scontro politico nazionale a chi riteneva che fosse utile aprire una questione anti Nato nel nostro paese e credo che all'interno di questa logica molti errori siano stati compiuti e molti ritardi, di conseguenza, ne siano derivati.

Ma, al di là delle valutazioni politiche, che faremo successivamente in altra sede, la domanda riguarda la seconda questione, cioè i vari depistaggi. Forse, in realtà, non si dovrebbe parlare di depistaggio, poiché non c'era una pista precisa. L'accusa che rivolgete all'Aeronautica è quella di aver nascosto informazioni e fatto confusione appositamente, nel timore che la Nato fosse responsabile dell'incidente. Ciò che non riesco a comprendere, però, è l'accusa di fondo che porta all'alto tradimento. Era l'Aeronautica (sono in disaccordo con chi si riferisce ad alcuni ufficiali o generali, perché in realtà è l'istituzione aeronautica ad essere coinvolta e per questo motivo oggi ho chiesto l'audizione del suo attuale Capo di stato maggiore) che si poneva come barriera o filtro tra il potere politico e la verità del fatto.

Mi riesce difficile comprendere ed accettare che un'Arma possa fare tutto questo, nonostante che il mondo politico fosse molto interessato a ciò che stava succedendo. La crisi libica nasceva dopo che per anni ed anni un settore importante del mondo politico italiano era stato alleato della Libia, la quale a sua volta aveva fatto investimenti a non finire nel nostro paese (addirittura nel 1976 era entrata nel capitale della Fiat con una presenza molto importante: c'era stato tutto un interscambio commerciale e militare tra Italia e Libia. Gli Stati Uniti, pur con le contraddizioni del presidente Carter e di suo fratello, avevano assunto un atteggiamento fortemente contrastante con la Libia. Altri paesi europei, come la Francia, erano stati in dura contrapposizione, con la Libia. Il governo italiano, per giunta, proprio nel periodo dell'abbattimento dell'aereo, aveva stretto un rapporto con Malta che andava in direzione diametralmente opposta e conflittuale rispetto agli interessi della Libia).

Allora, è mai possibile che l'Aeronautica possa sottrarsi ad una verifica del mondo politico in una situazione come questa? Francamente, ritengo che ciò sia incredibile. Poi, analizzeremo in modo più approfondito le responsabilità rispetto a nascondimenti, depistaggi – se vogliamo chiamarli in questo modo – e confusioni: è compito specifico della nostra Commissione. Però, sinceramente mi riesce difficile comprendere la tesi di fondo dell'alto tradimento, in base a cui un'intera Arma possa sottrarsi al controllo politico in un frangente come quello.

Pertanto, vorrei sapere se avete fatto una valutazione anche rispetto a questa ipotesi, cioè quella fondamentale dell'inganno che l'Aeronautica avrebbe compiuto nei confronti dei Ministri e dei Governi. Francamente, se Ministri e Governi si sono fatti ingannare, secondo me era solo perché

volevano farsi ingannare e quindi vi era una complicità semmai di alto tradimento, se alto tradimento mai vi è stato.

Un'ultima domanda riguarda il Mig caduto ufficialmente il 18 luglio. Anche a questo proposito, vi sono dei testimoni che vedono l'aereo volare e che sentono il botto. Ebbene – questo elemento non mi è chiaro e quindi vorrei un chiarimento al riguardo – tutti dicono che il corpo del pilota era in decomposizione, mi domando se c'è una giustificazione tecnica a tale fatto perché non riesco a capire come mai, se un aereo cade alle ore 11 del mattino e poi viene trovato alle ore 17, il corpo del pilota possa essere in decomposizione. Questo elemento risponde a verità o no? Certo, se il corpo era in decomposizione questo è un dato sufficiente a ritenere che l'aereo non sia caduto il 18 luglio; che poi sia caduto il 14 luglio è del tutto irrilevante per la nostra vicenda, se invece fosse caduto il 27 giugno, allora l'altra ipotesi, non suffragata al momento da verifiche tecniche né da elementi logicamente comprovabili, riprenderebbe forza. Vi chiedo quindi se sia possibile o meno retrodatare questo evento fino al giorno della caduta dell'aereo dell'Itavia.

SALVI. Mi scusi, onorevole Taradash, se le faccio io una domanda in apertura. Perché lei parla di 300 miliardi spesi per questa indagine?

TARADASH. L'ho sentito dire.

SALVI. Siccome le voci girano e poi magari ci troviamo domani i giornali che titolano «300 miliardi spesi per Ustica», vorrei chiarire la questione. Quando la volta precedente in questa Commissione è stato affermato che si erano spesi 300 miliardi – ed era la prima volta che sentivo fare una simile affermazione – io ho detto di non conoscere l'entità esatta della spesa, ma di poter affermare che ritengo sia inferiore a quella che ha speso Starr per fare le sue indagini su Monica Lewinsky in un anno. Tale cifra – se sono vere le notizie di stampa e se anche lì non sono state gonfiate – approssimativamente dovrebbe aggirarsi intorno ai 50 miliardi, quindi, una cifra molto diversa da quella che lei ha indicato.

TARADASH. Come ho detto, non è questo il problema.

SALVI. Certo, però mi pare importante non lasciare traccia di cose che non corrispondono al vero, almeno per quanto mi risulta. Inoltre, se anche fosse così, condividerei comunque la spesa perché si è trattato di un'indagine estremamente impegnativa, che ha richiesto ben tre campagne di recupero a 3400 metri, che altre nazioni, in casi analoghi, hanno ritenuto di non poter fare per profondità molto inferiori. Ad esempio, mi sembra che gli Stati Uniti ritennero di non poter affrontare il costo del recupero di un aereo caduto ad una profondità di poco superiore ai 1000 metri.

Quindi, in questo condivido quello che lei ha detto, però, per quanto riguarda la questione del depistaggio, posso dire che noi ci siamo posti il problema da lei sollevato, ma non ce lo siamo posto soltanto adesso bensì

ce lo ponemmo sin dal primo momento in cui formulammo l'ipotesi – se non ricordo male nel dicembre 1991 – e indicammo appunto che la prospettiva di quello che era successo, cioè la possibilità di scoprire cosa fosse effettivamente successo, avrebbe condizionato largamente, ma non in maniera definitiva, la possibilità di ritenere sussistente l'ipotesi che noi avanzavamo.

Noi siamo partiti in realtà da un punto, che è il punto centrale delle nostre perplessità anche a proposito della ricostruzione dell'evento, e cioè che, in realtà, vi sono dei dati radaristici che invece, a prima vista sembrano indicare con assoluta precisione la presenza di un aereo che interferisce con la rotta del DC9 esattamente nel momento in cui si verifica la perdita del mezzo. Noi quindi abbiamo lavorato su questo e abbiamo accertato – o almeno riteniamo di averlo accertato, aspetteremo il dibattito per verificare se questa nostra ipotesi regge alla verifica dei fatti – che nella sala di controllo di Ciampino, già la sera del 27 giugno, vi fosse questa convinzione.

Abbiamo poi fatto tutto quello che è stato detto e che non ripeto, accertamenti relativi alle attività successive nell'ambiente dell'Aeronautica militare, finalizzate a verificare tale ipotesi. Abbiamo anche cercato di ricostruire il canale di tramite di questa informazione verso l'autorità politica. Infatti, noi riteniamo che se questa informazione c'è stata non compete a noi ipotizzarla, cioè non siamo noi che dobbiamo utilizzare la logica del «non poteva non sapere»; devono essere coloro che hanno fornito tale informazione a dirci dove, come e quando l'hanno fornita. Ora, nessuna delle persone che è stata interessata da questa vicenda ci ha comunicato di aver fornito tale informazione, anzi lo hanno espressamente escluso: Abbiamo ricercato i documenti, non li abbiamo trovati; anzi, abbiamo trovato documenti da cui risulta che questa informazione non solo non fu data, ma ne fu data una diversa. Abbiamo ancora trovato documenti da cui risulta che, in realtà, quando questa informazione comunque filtrò verso l'autorità politica – e mi riferisco ancora alla vicenda del generale Rana – immediatamente i canali informativi furono chiusi, con quell'attivismo che noi individuiamo alla fine di luglio e ai primi di agosto del 1980 e che riteniamo essere collegato al fatto che comincia a filtrare tale informazione.

Quindi, onorevole Taradash, è possibile che noi abbiamo errato nella nostra impostazione, che è l'impostazione dell'accusa, però non l'abbiamo fondata su valutazioni di carattere probabilistico o per altro verso di quello che generalmente avviene negli apparati militari e politici; l'abbiamo fondata su quelli che riteniamo essere solidi elementi di prova, che sottoponiamo innanzi tutto al giudizio del giudice istruttore. Ad esempio, per quanto riguarda la vicenda Dettori, è stato così difficile arrivare a conoscerla perché dai documenti non riusciamo a capire Dettori dove stava e cosa faceva; come pure, non riusciamo a capire chi fosse presente quel giorno: ci vengono detti nomi diversi a seconda del momento in cui vengono fatte le richieste. Ho già detto la volta scorsa che per riuscire ad ottenere l'elenco effettivo delle persone in servizio la sera del 27 giugno,

abbiamo dovuto trovare addirittura il pagamento del premio per il caffè per chi faceva il turno di notte perché tutti gli altri documenti erano stati soppressi, addirittura nella pagina del 27 giugno. Certo, mi rendo conto che questa ipotesi è sproporzionata rispetto a quello che abbiamo accertato, ma questo fa parte del movente e il movente è qualcosa che verificheremo, ma che poi non è indispensabile per noi accertare. Noi non possiamo entrare nella testa delle persone per capire per quale ragione hanno posto in essere determinate condotte; quello che noi sappiamo è che tali condotte sono così. Se abbiamo sbagliato, qualcuno ci dirà che non è così, però, fino a questo momento, non siamo stati ancora smentiti da nessuno, compresi coloro che abbiamo interrogato.

Dicevo che il punto importante è quello relativo a -17, -12 perché, con qualche precisazione, credo che lei abbia fatto una sintesi molto precisa delle nostre convinzioni relative alla causa della perdita del DC9. Le precisazioni riguardano innanzi tutto il fatto che non è esatto che siamo stati noi ad ipotizzare la quasi collisione. Questa ipotesi è stata formulata da due valenti studiosi, Casarosa e Held; il primo è un grande esperto di questioni aeronautiche, il secondo è unanimemente riconosciuto come una persona di grande esperienza, è un tecnico tedesco del tutto al di fuori delle nostre problematiche. Loro hanno cercato in qualche maniera di risolvere un problema che c'è e che non possiamo far finta di non vedere. Il problema, ancora una volta, non lo abbiamo posto noi ma lo stesso collegio peritale di cui fa parte anche il signor Taylor, quando il collegio peritale Santini-Misiti, non altri colleghi e nemmeno noi, ha escluso, uno per uno, tutti gli elementi di prova che erano stati ritenuti indicativi della presenza di una bomba a bordo di un aereo, ritenendoli tra di loro contraddittori e in molti casi anche in sé inconsistenti. Addirittura, lei lo ricorderà perché ho visto che ha letto con molta attenzione il nostro lavoro, noi in qualche modo siamo più cauti rispetto al collegio Misiti-Santini sulla critica a quegli elementi; cioè noi riteniamo che ve ne siano alcuni che, ad esempio, di per sé sono indicativi di un'esplosione e, in particolare, potrebbero esserlo di un'esplosione a bordo. È invece il collegio Santini che va oltre quello che noi abbiamo ritenuto dicendo che non è così. Quindi, le cose sono un po' più articolate, perché il collegio Santini ritiene questi elementi tutti inconsistenti, noi riteniamo che invece alcuni di questi abbiano una loro dignità. Siamo però del parere che anche qui effettivamente siano tra loro difficilmente compatibili.

Cosa fa a questo punto il collegio Santini e, in particolare, Taylor? Ipotizza che l'esplosione sia avvenuta all'interno della *toilette* con un esame delle deformazioni patite dall'aereo. Noi già nel 1994 segnalammo che non ritenevamo che le osservazioni del collegio Santini fossero adeguate. Chiedemmo con più di venti quesiti posti al giudice istruttore, che poi li formulò ai periti, di spiegarci questi che a nostro parere sono problemi reali. Il collegio peritale a mio parere non lo ha saputo fare, perché si è limitato a trasformare quelle che erano espressioni dubitative; ad esempio «può essere consistente con», espressione che abbiamo capito poi si traduce in «può essere compatibile con», in «è compatibile». Io non