

SENATO DELLA REPUBBLICA

CAMERA DEI DEPUTATI

X LEGISLATURA

ATTI PARLAMENTARI

RESOCONTI STENOGRAFICI

DELLE SEDUTE DELLA

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

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

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

VOLUME VIII

Dalla 87ª alla 102ª seduta
(19 luglio 1991 - 14/15 aprile 1992)

92^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 1991

**Presidenza del vice presidente CASINI
indi del presidente GUALTIERI**

La seduta inizia alle ore 9,40.

MODIFICA DELL'ORDINE DEL GIORNO DELLA SEDUTA DEL 24 OTTOBRE 1991

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno reca l'audizione del presidente Forlani e successivamente del presidente Spadolini.

In difformità con il calendario dei lavori precedentemente diramato, la seduta di giovedì 24 ottobre avrà inizio alle ore 11 con l'audizione del ministro Formica; l'audizione dell'onorevole Colombo, prevista per giovedì mattina, viene differita al pomeriggio, con inizio alle ore 17, a causa di un impegno dell'onorevole Colombo al Parlamento di Strasburgo.

Presidenza del presidente GUALTIERI**SULL'ORDINE DEI LAVORI**

DE JULIO. Signor Presidente, vorrei sollevare una questione pregiudiziale, che non riguarda l'audizione dell'onorevole Forlani.

Desidero sapere in base a quali norme regolamentari o legislative la Commissione ascolterà il presidente Spadolini presso la sua residenza e non in questa sede.

PRESIDENTE. Fa parte delle prerogative del Presidente del Senato. Abbiamo valutato congiuntamente che tale decisione non crea ostacoli ai nostri lavori, dal momento che è l'intera Commissione ad ascoltare il presidente Spadolini, con tutte le garanzie di cui disponiamo.

DE JULIO. È stata una sua iniziativa, signor Presidente?

PRESIDENTE. È stata una richiesta del presidente Spadolini, che ho ritenuto di dover accogliere.

RASTRELLI. Purchè gli oneri di questa trasferta ricadano interamente sul presidente Spadolini.

PRESIDENTE. Mi fa piacere che nella Commissione ci sia una atmosfera distesa.

Darei inizio all'audizione.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DELL'ONOREVOLE ARNALDO FORLANI

Ringrazio il presidente Forlani per aver accettato l'invito a venire in Commissione e per il contributo che vorrà dare ai nostri lavori.

Ricordo che la Commissione ascolta il presidente Forlani nell'ambito dell'indagine sulla sciagura di Ustica e quindi solo in relazione a tale fatto sono ammesse le domande al presidente Forlani.

Dopo le ultime indagini del magistrato e le ultime acquisizioni della Commissione, siamo stati tutti d'accordo di risalire nuovamente alle fasi immediatamente successive all'incidente, nella speranza che i ricordi e la collaborazione di coloro che a quell'epoca ricoprivano le massime cariche dello Stato possano aiutarci a comprendere come il fatto fu acquisito dagli organi di Governo.

FORLANI. Sono il primo presidente del Consiglio ad essere ascoltato?

PRESIDENTE. In effetti sì, anche se del Governo in carica al momento del fatto abbiamo ascoltato il ministro della difesa Lagorio, il ministro dei trasporti Formica e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mazzola (che aveva i rapporti con i servizi di sicurezza).

Desidereremmo innanzi tutto conoscere in che modo il Capo del Governo ed il Sottosegretario alla presidenza del Consiglio acquisivano le informazioni su un fatto così drammatico (secondo la legge istitutiva dei Servizi, l'intera struttura faceva infatti capo al Presidente del Consiglio) e in che modo si arrivò alla nomina delle Commissioni d'inchiesta.

Lei ha assunto la direzione del Governo il 18 ottobre 1980 e perciò i principali fatti fisici erano già accaduti: era caduto l'aereo il 27 giugno ed era stato rinvenuto il Mig libico caduto sulla Sila (nel periodo che va dal 27 giugno a circa 20 giorni dopo, data del ritrovamento).

Nel momento in cui lei assunse la direzione del Governo, la Commissione d'inchiesta governativa era già stata nominata dal Ministro dei trasporti; inoltre era già stata presa la decisione di restituire parti rilevanti del Mig caduto in Calabria al Governo libico insieme al corpo del pilota. Nel periodo in cui lei fu alla guida del Governo fu presa la decisione di sciogliere la compagnia Itavia e di farla confluire nell'Alitalia.

Vorrei quindi rivolgerle alcune domande su questo periodo che a noi interessa molto. Che notizie ebbe, assumendo la guida del Governo, dell'esistenza di questo problema? Come Presidente del Consiglio lei ebbe occasione, direttamente o attraverso gli organi da lei presieduti in caso di emergenza, di occuparsi del DC9 e del Mig libico?

FORLANI. Nel periodo in cui ho assunto la responsabilità della guida del Governo i fatti erano già intervenuti ed ormai seguivano un corso ed una procedura normali, nel senso che - come lei ha ricordato - era stata già istituita una Commissione tecnico-amministrativa da parte del Ministro dei trasporti. In sede di Governo non vi fu mai un riferimento o una relazione che ponesse in collegamento la tragedia di Ustica con la caduta dell'aereo libico in Calabria. Non vi fu alcuna valutazione formalizzata in sede di Consiglio dei ministri od in altre sedi collegiali. Si era in attesa delle conclusioni della commissione d'inchiesta. Mi pare di ricordare, inoltre, che parallelamente al lavoro della commissione d'inchiesta tecnico-amministrativa venne immediatamente avviata l'inchiesta giudiziaria.

Il fatto che il Governo avesse questo atteggiamento di attesa delle conclusioni delle indagini non esclude - anche se non posso ricordare i momenti o le occasioni - che vi siano stati in sede di Governo dei riferimenti, da parte dei Ministri della difesa e dei trasporti, in ordine alle valutazioni differenziate o anche contraddittorie che si andavano facendo circa le possibili cause della tragedia.

PRESIDENTE. Lei non ricorda riunioni specifiche che il Consiglio dei ministri o altri organi di appoggio al Governo abbiano dedicato alla vicenda?

FORLANI. Riunioni *ad hoc* non ne sono state tenute. Certamente vi fu qualche occasione in cui si discusse di questi argomenti.

PRESIDENTE. Lei ricorda riferimenti che possono essere venuti dai ministri più direttamente responsabili, quello della difesa o quello dei trasporti, circa elementi di conoscenza da essi acquisiti e fatti confluire alla Presidenza del Consiglio?

FORLANI. Certamente in sede di Governo vennero espressi dei giudizi e delle valutazioni da parte del Ministro della difesa. L'onorevole Lagorio forse potrà ricordarlo meglio di me.

PRESIDENTE. L'onorevole Lagorio, nella testimonianza resa la scorsa settimana, ha dichiarato che verso la fine dell'anno - cioè in periodo di vigenza del suo Governo - inviò alla Presidenza del Consiglio due relazioni scritte in cui - stando al ricordo dell'onorevole Lagorio - erano espresse delle valutazioni. Fra tutti i documenti a nostra disposizione non vi è traccia di queste relazioni che peraltro non sono state rinvenute neanche dai nostri uffici che in questi giorni hanno effettuato delle ricerche specifiche. Poichè questi riferimenti nascevano da comunicazioni fornite all'allora ministro Lagorio dallo Stato maggiore, abbiamo cercato le relazioni anche tra i rapporti che la Difesa fece in quel periodo, sia tra quelli che abbiamo agli atti sia tra quelli raccolti a suo tempo dalla Commissione Pratis. Di queste relazioni, però, non abbiamo traccia.

FORLANI. Dovrebbero essere delle comunicazioni rintracciabili. Se sono state redatte in funzione di risposte ad interpellanze ed

interrogazioni in sede parlamentare è logico che la Presidenza del Consiglio si sia rivolta ai Ministeri della difesa e dei trasporti per avere elementi di giudizio.

Certamente dei riferimenti o delle comunicazioni al presidente del Consiglio furono inviate. Ricordo qualche scambio di idee con il Ministro della difesa ma sono convinto che sia pervenuto anche qualche appunto scritto. Nell'ambito della Difesa e dell'Aeronautica, fra le ipotesi formulate la più probabile era ritenuta quella che attribuiva la disgrazia ad un cedimento strutturale dell'aereo.

Il riferimento più preciso anche per me, ritornando a quel periodo, è la prima conclusione, portata in sede parlamentare, alla quale arrivò il Ministero dei trasporti, cioè la prerelazione Luzzatti.

PRESIDENTE. Come documento ufficiale ebbe conoscenza della prerelazione Luzzatti?

FORLANI. Sì, ma vi furono certamente appunti, notizie o trasmissione di valutazioni alla Presidenza del Consiglio, in rapporto ai dibattiti e alle interrogazioni che intervenivano in sede parlamentare. Dovrebbe essere possibile rintracciarle.

PRESIDENTE. Non siamo riusciti a rintracciarle ma non le ha rintracciate, nonostante l'autorità che le derivava dall'essere una Commissione nominata dal Governo con l'incarico di cercare nelle carte della Presidenza del Consiglio, neanche la Commissione Pratis i cui atti abbiamo studiato di nuovo in questi giorni senza trovare traccia di queste informazioni, nè siamo riusciti ad avere i verbali eventuali dei Consigli dei Ministri che ne facessero cenno.

FORLANI. È probabile che non vi siano tracce sui vari verbali, perchè la questione non fu portata in Consiglio dei Ministri. Ci riferiamo al periodo dall'ottobre al dicembre e nel dicembre 1980 comparve la prima relazione della Commissione tecnico-amministrativa. È un periodo, rispetto a questa vicenda, di attesa delle conclusioni o delle prime conclusioni alle quali può arrivare la Commissione, mentre l'attività di Governo è dominata da altri fatti drammatici che intervengono in quel periodo: il terremoto, le dimissioni dell'onorevole Rognoni, le esternazioni del Presidente della Repubblica (le esternazioni sono sempre avvenute), il terrorismo, i sequestri. Certamente ricorderei se la questione fosse stata portata all'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri per una valutazione collegiale, ma forse non esistevano neppure le condizioni perchè la questione in quel momento potesse essere assunta nel Consiglio dei Ministri, in quanto vi era una indagine in corso della quale si attendeva l'esito.

DE JULIO. L'onorevole Forlani ha detto che l'ipotesi prevalente e più probabile era quella del cedimento strutturale: questo giustifica un disinteresse?

FORLANI. Per quello che ricordo era quella prevalente nelle valutazioni generali, certo vi erano le altre varie ipotesi. La relazione Luzzatti contiene la prima conclusione ufficiale.

PRESIDENTE. Dalle prime valutazioni sul cedimento strutturale si era passati a tutto un ventaglio di ipotesi, dall'ipotesi delle bombole a quella di una bomba. Però, durante l'anno, la tesi del cedimento strutturale piano piano si logora e già nel primo rapporto Luzzatti si afferma che l'aereo poteva essere stato colpito soltanto da una esplosione, senza precisare se interna o esterna. Questo fatto fece venire in mente l'ipotesi di un attentato terroristico in caso di esplosione interna, oppure, nel caso di esplosione esterna, sulla quale poi nel tempo si è concentrata l'attenzione di tutte le Commissioni d'inchiesta e dei magistrati, altre ipotesi. Comunque, nel corso dell'anno la tesi del cedimento strutturale si logora, al punto che quando arriva la prerelazione Luzzatti la tesi del cedimento è già largamente in crisi.

FORLANI. Ad un certo punto il titolare dell'Itavia fu quasi incriminato.

PRESIDENTE. Vengo proprio a questo, perchè vi è un aspetto che troviamo - almeno io trovo - di difficile comprensione. Nel momento in cui si logora la tesi del cedimento strutturale che avrebbe dovuto mettere in crisi la compagnia Itavia per lo stato dei suoi aerei e si fa strada la tesi dell'esplosione, interna od esterna per ora non conta, vengono presi provvedimenti che sfociano nell'esproprio della compagnia stessa.

Così, man mano che scompare l'ipotesi del cedimento strutturale, la compagnia Itavia viene colpita e il suo Presidente, che aveva parlato di missile, viene denunciato per aver sparso notizie tendenziose.

Questo esproprio dell'Itavia avviene proprio nel periodo di sua responsabilità di Governo e troviamo difficile capire come, cadendo l'ipotesi del cedimento, la compagnia, invece di essere sollevata (e non lo dico perchè l'Itavia abbia bisogno di una difesa da parte nostra), viene espropriata dal Ministro dei trasporti con un decreto di revoca della concessione, quindi con un atto di Governo e non di un singolo Ministro.

FORLANI. Le potrà certamente essere più utile sentire in proposito il Ministro dei trasporti.

PRESIDENTE. Lo sentiamo.

FORLANI. La questione in qualche modo era seguita da me anche per un collegamento di solidarietà regionale perchè il titolare dell'Itavia è di Ancona e lo conoscevo. Però, siccome la marchigianità non ha mai fatto da velo, non essendo io campanilista, la questione è stata trattata in assoluta autonomia dal Ministro dei trasporti e credo, per come è rimbalzata alla mia attenzione, che non vi sia o non sia determinante la relazione fra la tragedia della caduta dell'aereo e il provvedimento del Ministro del ritiro della concessione: mi pare di ricordare che il ritiro della concessione fosse collegato ad una situazione pesante nella quale si venne a trovare l'azienda, situazione ulteriormente aggravatasi in seguito all'incidente.

Inoltre, non vorrei sbagliare - lo potete chiedere al Ministro dei trasporti - ma ho l'impressione che il ritiro della concessione sia intervenuto in termini formali anche in seguito ad una dichiarazione della società di difficoltà a proseguire nell'utilizzo delle concessioni stesse.

BOATO. No, non è così.

FORLANI. Ho detto che non sono sicuro di questo. Mi sembra comunque che vi fu allora, non so se formulata in termini polemici, una dichiarazione del titolare dell'azienda di difficoltà o impossibilità a proseguire. Ritengo, comunque, che questo potrete accertarlo.

PACETTI. C'è una lettera del 12 dicembre in cui egli fa presenti le difficoltà, ma rivendica anche dei crediti.

FORLANI. Quando parlavo di termini polemici intendevo proprio questo. Ricordo bene la disputa Itavia-Alitalia, la richiesta dell'Itavia per avere altre linee che fossero remunerative, mentre la compagnia di bandiera occupava tutti gli spazi.

PRESIDENTE. Quale Presidente del Consiglio, lei è anche responsabile dei Servizi, che controlla attraverso un Sottosegretario *ad hoc*, restando però sempre titolare della responsabilità. Mentre le Commissioni di inchiesta facevano progressivamente avvicinare il fatto ad un'esplosione, l'attività dei Servizi nel corso di quei sei mesi fu invece orientata a sostenere con forza e con vari argomenti la tesi del cedimento strutturale.

I Servizi più che ricercare cosa era accaduto si attivarono soprattutto per fare accettare tale tesi che, qualora accolta, avrebbe orientato l'inchiesta in modo del tutto diverso. Finché addirittura, proprio nel mese di dicembre, il Sismi invia due lettere, una delle quali al magistrato, in cui praticamente diffidava dal mettere in giro voci di esplosioni, missili o altro ed affermava che si doveva invece sostenere la tesi del cedimento strutturale.

Vi è quindi un'attività dei Servizi che cercano di far varare questa ipotesi più tranquillizzante per il complesso dell'inchiesta che si stava conducendo.

Lei fu informato, essendo il responsabile dei Servizi, che questi ultimi stavano compiendo questa opera di pressione, persino sul magistrato (ed ora le mostrerò perché), in un modo che oggi risulta del tutto censurabile ed improprio? Si tratta di un fatto ormai acquisito, presente nelle nostre relazioni: esiste un'attività dei Servizi che devo definire di disinformazione programmata. Lei ebbe di ciò informazione?

FORLANI. No, non ebbi informazione di un atteggiamento di questo genere. Le informazioni che allora giunsero alla Presidenza del Consiglio, o per via orale o per appunti, erano sempre abbastanza neutrali nella rappresentazione delle diverse ipotesi, con una propensione per l'ipotesi del cedimento strutturale, collegata ad una serie di

considerazioni: assenza di esercitazioni nell'area, sia della Marina italiana, sia Nato, o collegabili ai movimenti della VI flotta statunitense; l'impossibilità del raggiungimento attraverso un missile da basi terrestri; l'assenza di velivoli. Erano queste le considerazioni, per quanto ricordo, che portavano i militari ed in ciò non mi sembra vi fosse una valutazione diversa o contrastante tra Stato Maggiore dell'Aeronautica e Sismi. Comunque questo dovrebbe risultare in termini oggettivi da qualche scritto o rapporto. Non è possibile che non ve ne sia traccia.

PRESIDENTE. Infatti le ho detto che il 20 dicembre 1980 cominciano a giungere questi due documenti.

FORLANI. Ho sentito l'onorevole Casini affermare che tale posizione era soltanto dei militari. In realtà era una valutazione che circolava anche in altri ambienti, da altre parti.

In fondo la prima - almeno in sede di Governo, di Presidenza del Consiglio - valutazione consistente, differenziata, che accredita maggiormente l'ipotesi diversa dell'eplosione attraverso un missile o attraverso una bomba interviene, per quanto ricordo, con la prima prerelazione della Commissione tecnico-amministrativa che è della fine di dicembre.

RASTRELLI. Però vi fu la posizione di Formica in dissenso con Lagorio.

FORLANI. Questo è vero, tuttavia direi che la posizione di Formica è in un certo senso meno incisiva rispetto alla conclusione provvisoria della prima prerelazione. Egli infatti disse allora a Lagorio che si trattava dell'ipotesi più probabile. La Commissione invece arrivava ad accreditare l'ipotesi del missile o della bomba sulla base di una serie di considerazioni, anche di carattere tecnico. Quello era il fatto forte del periodo.

PRESIDENTE. Onorevole Presidente, quando lei costituisce il Governo, l'onorevole Colombo; il Ministro della difesa, che anche nel suo Governo resta l'onorevole Lagorio, la settimana scorsa ha qui dichiarato che nel periodo di alcune settimane dopo la caduta del Mig libico sulla Sila il velivolo, o gran parte di esso, fu restituito alla Libia.

Il ministro Lagorio ha dichiarato che lo Stato maggiore dell'aeronautica gli disse subito che tale aereo era caduto probabilmente in seguito ad un combattimento, poichè parlò di colpi rimasti nel *voice recorder*. Disse poi che si decise di chiudere l'incidente.

Le ricordo che, quando lei assunse la titolarità del Governo, la decisione di concedere ai libici l'aereo e il corpo del pilota era già stata presa da sei giorni. Il Ministro interessato era tuttavia lo stesso del Governo precedente. L'onorevole Lagorio ha riferito a noi che quella decisione fu assunta per ragioni politiche, per amore del quieto vivere nei confronti della Libia. Il trasferimento di quei pezzi dell'aereo non si verificò però solamente sei giorni prima dell'entrata in carica del suo Governo, ma i libici tornarono ancora per recuperare altre parti e quindi l'operazione continuò.

In effetti l'inchiesta inizialmente non fu molto approfondita e il Ministro della difesa dell'epoca sostiene che si trattò di una decisione politica, la responsabilità della quale va attribuita principalmente al Ministro degli esteri che pilotò in prima persona l'operazione di trasferimento. Se lo desidera, posso leggere il resoconto stenografico relativo a queste affermazioni dell'onorevole Lagorio.

Vorrei allora sapere se lei ricorda l'esistenza di convenzioni o accordi politici particolari con la Libia che potessero spingere alla non apertura d'inchieste approfondite e all'accoglimento dell'ipotesi del malore del pilota; tesi peraltro in seguito rovinosamente caduta, per cui oggi ci troviamo di fronte ad un altro grande problema che costituisce uno dei misteri del mistero principale.

FORLANI. Lei sostiene che quella valutazione è caduta, ma ricordo che in quel periodo era corrente.

PRESIDENTE. È stato detto che quella versione fu accettata per ragioni politiche, perchè il Ministro degli esteri voleva chiudere l'inchiesta.

FORLANI. Ma non avete chiesto all'onorevole Lagorio di spiegare meglio questa tesi? (*Ilarità da parte di alcuni membri della Commissione*).

PRESIDENTE. Lo abbiamo chiesto e ne abbiamo verbalizzato le risposte. Domani sentiremo in proposito l'onorevole Colombo.

FORLANI. Da collega - diciamo così - potrei immaginare che si sia ricorso all'espressione «soluzione politica», perchè effettivamente si creò una Commissione congiunta italo-libica e si concordò il recupero dell'aereo e del corpo del pilota, che andavano restituiti appunto alla Libia. Può darsi che l'onorevole Lagorio abbia inteso definire questa procedura come soluzione politica. I rapporti con la Libia allora erano abbastanza tesi e certamente vi era la preoccupazione da parte dell'Italia - come c'è sempre stata - di ristabilire o ricostruire condizioni di collaborazione o comunque di non esasperare ostilità. Essendo intervenuta questa vicenda, che allora - rispetto - era attribuita ad una fuoriuscita dallo spazio aereo della Libia dovuta ad un tentativo di fuga o ad un malore del pilota, si spiega la necessità di un accordo politico. Certamente all'epoca non ci fu mai alcun riferimento in sede di Governo che collegasse la caduta dell'aereo libico alla vicenda di Ustica.

BOSCO. Non c'è neppure ora. La connessione è stata creata.

FORLANI. I due eventi erano sfalzati nel tempo. I dubbi e i sospetti sono venuti dopo.

PRESIDENTE. Abbiamo sempre supposto che vi fosse un interesse ad esaminare le parti di un aereo così sofisticato e in effetti un'inchiesta fu condotta sui pezzi che rimasero in Italia. Non credo che lei ne sia

informato specificamente, però dai verbali delle Commissioni che esaminarono quelle parti dell'aereo risulta che nel 1984 non ci si occupò delle caratteristiche tecnologiche del velivolo, ma si cercò di verificare se quei pezzi fossero stati colpiti da un missile o comunque da altri proiettili che avrebbero potuto provocare l'abbattimento dell'aereo. Da ciò deriva che l'ipotesi di un abbattimento, già nel 1984 era presa in considerazione dall'aeronautica, dal momento che gli esami sulle parti del Mig rimaste in Italia si incentrarono sulla ricerca delle prove di uno scoppio o di segni di colpi provenienti dall'esterno.

Tuttavia, sempre nel 1984 l'aeronautica militare che aveva avuto in visione questi pezzi dell'aereo chiede al Sismi un nullaosta per poterli distruggere affondandoli in mare. Il nullaosta fu concesso, ma i resti del velivolo - non si sa per quale ragione - non furono mai affondati. Li abbiamo infatti trovati a Pratica di Mare, ci sono stati mostrati quando ci siamo recati a vedere il deposito di quell'aeroporto. Attualmente i magistrati stanno ripetendo gli esami su quei pezzi di aereo al fine di controllare l'esistenza di prove che testimonino un avvenuto combattimento. Non ha mai sentito parlare di questa vicenda?

FORLANI. No. Ma voi avete trovato quindi queste parti dell'aereo?

PRESIDENTE. Sì, le abbiamo viste, anzi abbiamo fra le mani una parte consistente del Mig. Tuttavia, vi era stato un tentativo di far sparire questi pezzi.

FORLANI. Si tratta ora di verificare se l'aereo era stato colpito.

MACIS. Presidente Forlani, vorrei proporre una domanda di approfondimento su un tema lungamente trattato dal presidente Gualtieri. Lei ha ricordato il momento cruciale del dicembre 1980, quando emersero da una parte il convincimento degli stati maggiori dell'Aeronautica e di altri ambienti, compresi quelli parlamentari, a favore della tesi del cedimento strutturale e dall'altra parte i primi risultati della commissione Luzzatti, che furono trasmessi al Parlamento attraverso le risposte all'interrogazione che il 17 settembre dello stesso anno fornì il ministro Formica. Quest'ultimo non solo riferì delle prime conclusioni della Commissione Luzzatti, ma addirittura aggiunse un'idea probabilmente personale, affermando che l'ipotesi più probabile era quella del missile. Siamo alla fine dell'autunno del 1980, quando il giudice Santacroce acquisì i risultati della perizia dell'esperto americano Macidull il quale dava una certa lettura del tracciato radar di Ciampino, che non voglio ricordare perchè è a tutti nota.

Era quindi ancora in piedi l'ipotesi del cedimento strutturale, ma già emergeva, con la forza che può avere un giudizio di una Commissione d'inchiesta prevista dalle norme del nostro codice di navigazione, la tesi dell'esplosione. Non importa distinguere ora se prevalesse l'ipotesi dell'esplosione interna o esterna, anzi, a mio avviso, è sicuramente più inquietante l'idea di un'esplosione a bordo rispetto a quella di un colpo proveniente dall'esterno per errore, o perchè partito accidentalmente o perchè vi fu *aberratio ictus*, come dicono i giuristi, nel senso che non vi era la volontà di colpire esattamente quell'oggetto.

Ebbene, le vorrei chiedere un approfondimento su un argomento sul quale è già intervenuto: quali iniziative ha ritenuto di dover assumere per attivare i nostri organismi di sicurezza, ma anche il Ministro dell'interno, al fine di svolgere delle indagini specifiche sull'ipotesi che a metà dicembre emergeva in modo così preoccupante e netto?

FORLANI. Vorrei precisare intanto che le prime conclusioni della commissione tecnico-amministrativa erano affidate ad una prerelazione che di per sè già qualificava il carattere delle conclusioni stesse. Pertanto rimanevano in piedi le varie ipotesi e le varie valutazioni con l'accreditamento della commissione dell'ipotesi certamente più inquietante, quella di un missile o di una bomba posta all'interno dell'apparecchio.

Lei parla di *input* politico. All'epoca c'è stato sempre un atteggiamento di sollecitazione e nei confronti dell'Aeronautica e nei confronti del Ministero della difesa e dei servizi di sicurezza affinché collaborassero in modo pieno con la magistratura che portava avanti la propria inchiesta e affinché non ci fossero da parte di alcuno ostacoli o frapposizioni di riserbo o di segreto. In conclusione, l'atteggiamento era di attesa dei risultati delle inchieste in corso e di massima collaborazione, indipendentemente dal fatto che la convinzione più diffusa nell'ambiente militare fosse quella del cedimento della struttura dell'aereo. Ritengo inoltre che tale atteggiamento, sia pure con disfunzioni o ritardi, non sia mai venuto meno all'interno del Governo anche nei periodi successivi al mio incarico.

MACIS. Presidente Forlani, il presidente Cossiga, che fu suo predecessore alla Presidenza del Consiglio, ha avuto occasione di dichiarare ripetutamente di essere stato preso per il bavero, come ha elegantemente corretto in questa Commissione l'ex sottosegretario Mazzola, circa la tragedia di Ustica. Il ministro Lagorio ha poi modificato l'atteggiamento tenuto nella prima audizione presso questa Commissione. Quella volta egli ci rassicurò sulla assoluta attendibilità degli accertamenti e dei comportamenti dell'Aeronautica militare; in questa seconda audizione non ha escluso di nutrire qualche dubbio.

Lo stesso senatore Mazzola, che sia con il presidente Cossiga, sia con lei ha ricoperto il delicato incarico di Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega per i servizi, ci ha confermato il convincimento - forse è più esatto definirla sensazione - di essere stato in qualche modo raggirato, di essere stato oggetto di un'operazione di silenzio o comunque di travisamento della realtà.

Ebbene, poichè il senatore Mazzola - ripeto - ha ricoperto quel delicato incarico anche durante la sua presidenza, vorrei sapere se lei, riflettendo sull'accaduto, condivide questa sensazione e, in caso affermativo, per quali ragioni.

FORLANI. Onestamente non posso dire che ci sia stata nei confronti della Presidenza del Consiglio o del Presidente del Consiglio una pressione diretta o indiretta finalizzata a deviare il giudizio oggettivo in ordine alla vicenda di Ustica. Non posso affermarlo. Credo tuttavia che sia importante per voi rintracciare qualche nota scritta che in quel

periodo deve essere pervenuta alla Presidenza del Consiglio anche in relazione alle interrogazioni e alle interpellanze che venivano presentate in Parlamento.

Per quanto riguarda i contatti verbali con le autorità militari o con lo stesso direttore del SISMI, posso solo dire che c'è sempre stata la propensione ad accreditare maggiormente l'ipotesi del cedimento strutturale dell'aereo, senza l'esclusione aprioristica o pregiudiziale di tutte le altre ipotesi. Il fatto, poi, che le altre ipotesi (missile ma non bomba, missile ma non collisione con un altro aereo, e così via) venissero criticate era collegato al dato ritenuto oggettivo dell'assenza di esercitazioni in corso in quell'area. Può darsi che non ricordi alcune cose - anzi è certo - ma comunque questo era il quadro che il Governo aveva a disposizione.

MACIS. Lei avrà certamente avuto occasione di riflettere, anche in questi ultimi giorni, sulle notizie apparse sui giornali che riportavano la presenza di aerei nell'area al momento del disastro. Anche le affermazioni di Cossiga, di Mazzola e di Lagorio si basano su elementi pervenuti *a posteriori* e non sono riferite a quanto era a loro conoscenza a quell'epoca.

FORLANI. Nutro le stesse preoccupazioni, le stesse inquietudini, gli stessi dubbi che immagino attraversino la mente di tutti, però in questa sede cerco di distinguere bene il ricordo oggettivo dei fatti dalle possibili sovrapposizioni che sono intervenute attraverso notizie di stampa, dibattiti o altro. In caso contrario non vi sarei di alcuna utilità perchè avrete letto quanto è stato riportato dalla stampa e avrete voi stessi avuto occasione di valutare e di rilettere su tutta la vicenda. Il solo contributo utile che io posso darvi fa riferimento in termini oggettivi a quel periodo e ai fatti che erano a mia conoscenza.

MACIS. Avrò letto sui giornali e anche in qualche libro la *spy story* che è stata costruita sull'incidente di Ustica, circa la possibilità che i servizi di sicurezza italiani abbiano informato quelli libici.

Lo sfondo è stato anche riprodotto in un testo che, in qualche modo, è stato attribuito al Presidente della Repubblica. Comunque non è tale questione che mi interessa. Il problema che desidero sottoporle (in quanto penso le competa nella sua qualità di Presidente del Consiglio dei ministri, quindi di responsabile dell'indirizzo politico generale e in particolare dell'indirizzo degli organismi di sicurezza), è se questa ipotesi rientrava in un indirizzo politico che per brevità definisco filoarabo, oppure se tale possibilità esisteva ugualmente per l'autonomia di cui i Servizi godevano (o che si erano presi). E' compatibile questa ipotesi?

FORLANI. E' nel novero delle possibilità. Comunque, la questione non venne assunta in questi termini in sede di Governo. Infatti, appariva come un dato oggettivo la differenza di date tra la tragedia di Ustica e la caduta dell'aereo libico. Certamente l'ipotesi del missile, tutte le volte che è emersa in qualsiasi discussione, è sempre collegata ad una possibilità di errore, sempre se vi fossero state esercitazioni in

corso. Poichè l'esistenza di esercitazioni in atto nel momento della sciagura veniva esclusa, anche questa ipotesi veniva a cadere.

L'altra ipotesi della bomba posta nell'aereo è sempre stata valutata in rapporto ai fatti di terrorismo di quel periodo. Comunque, l'atteggiamento del Governo è stato di attesa delle conclusioni dell'attività giudiziaria.

PRESIDENTE. Presidente Forlani, il senatore Macis le ha chiesto se, con il senno di poi, esisteva questo filone libico che potrebbe essere partito da un favore che i servizi italiani avrebbero fatto al *leader* libico in occasione di quelle vicende. Sia che il Mig libico sia caduto quel giorno, sia che sia caduto venti giorni dopo, con la Libia ci fu una tale comunanza di sentimenti che venne fatta una commissione mista, venne rispedito subito l'aereo e non venne approfondita la situazione. Allora il senatore Macis vuole sapere se ci fu una prevalenza filolibica in una parte delle nostre istituzioni.

FORLANI. Non ho elementi per poter esprimere un giudizio di questo genere. Posso fare una considerazione che vale solo per me stesso: da una parte c'è la tendenza a valutare i servizi in termini di inaffidabilità, di inconsistenza o di scarsa capacità di presenza e di capacità operativa e dall'altra parte ad attribuirgli fatti abbastanza gravi. Comunque, non posso escludere niente...

MACIS. Presidente Forlani, come sa in questa Commissione l'ammiraglio Martini si è riferito alla questione dell'aereo americano e di quello francese, che in qualche modo si inserisce in questo filone.

FORLANI. Sono portato a credere che non ci sia stata la possibilità di un assoluto riserbo e una tale raffinatezza nell'ambito dei servizi da non far rimbalzare in sede politica e di Governo qualcosa di percepibile e di chiaro. Pertanto, sarei portato a non accreditare tale questione. Comunque, non posso mettere la mano sul fuoco.

MACIS. Signor Presidente, penso che sia giusto che ognuno di noi si autolimiti. Quindi, anch'io mi autolimiterò, anche se ho il forte desiderio (e non da oggi) di chiedere al presidente Forlani spiegazioni su una sua dichiarazione del 1972 che non riguarda l'inchiesta di Ustica, ma è attinente all'oggetto della nostra competenza sul terrorismo. Presidente Forlani, lei ricorda quella famosa frase sui pericoli corsi dal nostro paese e dalla nostra democrazia in quell'anno?

FORLANI. Sì.

MACIS. Scriverò una lettera al presidente Forlani...

FORLANI. Non ho alcuna difficoltà a rispondere anche perchè non fu una sola frase, ma riguardava una serie di discorsi. Per esempio c'è un articolo sul «Corriere della sera» con il quale sostenevo che in termini politici il rischio maggiore per il nostro paese in quella fase fosse la possibilità di una involuzione a destra del nostro sistema

politico. C'erano dei dati oggettivi e non delle responsabilità collegate: fatti di terrorismo, attentati in occasione di manifestazioni sindacali (come quelle che si tennero in Calabria), bombe a Latina, a Roma e in altri posti. Ripeto che non c'era una correlazione di responsabilità, ma facevo questa affermazione basandomi sul quadro complessivo e anche sulla notevole crescita del Movimento sociale italiano (aveva avuto in Sicilia un successo ~~es~~repitoso).

PACETTI. Signor Presidente, sarò molto breve, anche perchè normalmente sono molto sintetico. Tra l'altro posso anche agevolare il nostro lavoro perchè alcune domande sono state già poste dal Presidente. Onorevole Forlani, rispondendo ad una domanda ha dichiarato - ed era ovvio - che aveva rapporti e conosceva l'amministratore unico dell'Itavia Aldo Davanzali (in nome di quella marchigianità del tutto legittima). Aldo Davanzali, insieme ai rappresentanti dell'Itavia, ha sicuramente avuto modo, nel semestre che va dall'incidente fino a quando avviene di fatto l'impedimento della prosecuzione dei voli della società, di rappresentare le difficoltà che incontrava. Le voglio ricordare che prima della lettera (che ho citato precedentemente interrompendola) c'è stato un riconoscimento da parte del Ministero dei trasporti (esattamente un mese prima) di una parte dei contributi che l'Itavia doveva avere (sono stati erogati tre miliardi dal Ministero dei trasporti) rispetto ad una rivendicazione di diritti maturati per il 1979 di 16 miliardi. Quindi, possiamo dire che in qualche modo l'Itavia risentì anche di questa situazione e che il colpo decisivo le venne dato poi sicuramente dall'ipotesi che era apparsa sui giornali, con molto clamore, del cedimento strutturale dell'aereo. Proprio la questione del cedimento strutturale è una di quelle che Aldo Davanzali e l'Itavia contestano con più forza, anche in relazione alle conclusioni a cui era arrivata la Commissione di indagine costituita dalla stessa società Itavia. Allora, desidero chiederle se in quel periodo (proprio in relazione alle sue possibilità di accesso) ha avuto rapporti formali o informali con il presidente dell'Itavia.

Durante questi rapporti le è stata rappresentata (immagino con la passione con cui poteva farlo l'amministratore unico, con le ragioni che riteneva di avere) la possibilità - che poi viene presentata come certezza in una lettera del 16 gennaio dell'amministratore unico al ministro Formica - che la distruzione dell'aereo non era la conseguenza di un cedimento strutturale, ma di un vettore esterno (missile o altro aereo)? Aldo Davanzali basa queste affermazioni citando tra l'altro nella sua lettera un'analisi delle prime tracce radar che poi - come sapremo - sono state analizzate anche da esperti americani.

In altre parole, per vie formali o informali le è stata rappresentata dal presidente dell'Itavia questa situazione? In che modo si è cercato di sensibilizzare il Presidente del Consiglio sulla possibilità che vi potesse essere un'ipotesi diversa?

FORLANI. Il dottor Davanzali fu da me ricevuto a palazzo Chigi e mi espose i suoi punti di vista. Certo, la sua tesi poteva corrispondere anche ad interessi personali, ma comunque era in accordo con la prima valutazione effettuata dalla Commissione tecnica amministrativa. Tutta-

via il colloquio riguardò prevalentemente le difficoltà nelle quali si trovava la società.

In seguito a quell'incontro ritenni di dover raccomandare - in senso buono - al ministro Formica l'analisi di quella situazione con la massima obiettività (mi rifacevo quindi a ragioni di obiettività e non di solidarietà regionale).

I ragionamenti del dottor Davanzali mi portarono a riconoscere la fondatezza delle considerazioni fatte dall'Itavia (l'eccessiva situazione di monopolio voluta dalla società di bandiera, che non consentiva all'Itavia l'accesso ad alcuna linea remunerativa, come ad esempio la Roma-Milano). Mi ricordo che il dottor Davanzali mi dimostrò, con cifre molto precise, che la concessione di due corse sulla tratta Roma-Milano avrebbe consentito il ritorno in attivo della società. Per questo segnalai il fatto al ministro Formica, lasciando a lui piena autonomia e la responsabilità del giudizio.

Vorrei comunque ricordare che l'atteggiamento prevalente in sede parlamentare non aveva la stessa intonazione: dopo il disastro aereo prevaleva la critica nei confronti dell'Itavia, si cercava di mettere in evidenza più le disfunzioni e i ritardi che non gli aspetti positivi del servizio effettuato da quella società. Ricordo che anche all'interno del mio partito c'erano posizioni di questo genere.

PACETTI. Quindi lei era a conoscenza delle difficoltà che stava attraversando l'Itavia e delle ragioni diverse che avevano potuto determinare la caduta dell'aereo (c'era stata una prima relazione parziale della Commissione d'inchiesta; il 9 dicembre venne poi resa pubblica anche la dichiarazione della società costruttrice dell'aereo, la Douglas, che esclude la possibilità del cedimento strutturale rafforzando l'ipotesi della esplosione esterna).

Il ministro Formica dal canto suo fece propria l'ipotesi avanzata dalla Douglas e rispondendo ad una interrogazione alla Camera dei deputati avanzò per la prima volta tale ipotesi.

Tutto questo insieme di cose non pose alla Presidenza del Consiglio la necessità di riesaminare con gli strumenti a sua disposizione l'intera situazione, per sbrogliare quello intendo di ipotesi che cominciavano ad essere avanzate anche in sedi autorevoli?

FORLANI. Iniziative formali o collegiali a livello di Presidenza del Consiglio non ce ne furono. Certamente però vennero in più occasioni dati degli *input* a collaborare con le Commissioni di inchiesta, in ogni direzione. Anche se intervenne questo primo giudizio, non fu mai considerato come definitivo, non potendosi escludere le altre ipotesi.

A distanza di dieci anni può apparire anche singolare che questa prima conclusione, portata poi a conoscenza del Parlamento, non abbia determinato un impatto emotivo forte: tuttavia il Governo era preso allora da vicende assai inquietanti ed impegnative, per cui l'atteggiamento prevalente era quello comunque di attendere ulteriori conclusioni da parte dell'autorità giudiziaria e della stessa Commissione tecnico-amministrativa.

Comunque costantemente venne la sollecitazione a collaborare senza frapporre ostacoli, remore, riserbi, segreti con l'autorità giudiziaria o a qualsiasi iniziativa diretta ad accettare i fatti.

PACETTI. Questo impulso a collaborare fu tradotto anche in atti formali o fu soltanto un atteggiamento verbale, rivolto a coloro che avevano delle responsabilità?

FORLANI. Era un atteggiamento teso all'accertamento sistematico e puntuale, almeno per i riferimenti che si avevano dal Ministero della difesa, e successivamente anche in tutte le occasioni nelle quali si discusse del problema.

CIPRIANI. Purtroppo anch'io sarò costretto a muovermi a cavallo tra il senno di poi e il giudizio sulle cose. Vorrei innanzi tutto un suo giudizio sul comportamento tenuto dall'Aeronautica nei suoi confronti, visto che ingannandola l'Aeronautica patrocinò fin dall'inizio l'ipotesi del cedimento strutturale, mettendo così in ombra l'accaduto. Eppure l'Aeronautica sapeva fin dal giorno del recupero del relitto e dei corpi che non si era trattato di un cedimento strutturale. Il capitano Lippolis, che comandò le operazioni di recupero, affermò che a causare la caduta dell'aereo era stata un'esplosione - senza specificare se interna o esterna - perchè alcuni sediolini e alcuni cadaveri recavano evidenti tracce di combustione: egli addirittura indicò il punto esatto in cui a suo avviso era avvenuta l'esplosione: vale a dire all'altezza del secondo seggiolino destro dopo il portello di accesso.

Questo lo riferì ai suoi superiori. Il fatto che l'Aeronautica abbia insistito nel patrocinare l'ipotesi del cedimento strutturale, salvo poi ravvedersi e passare all'ipotesi della bomba quando la prima ipotesi non era più sostenibile, può essere da lei valutato con il senno di poi. Che valutazione dà del fatto che l'Aeronautica conosce, sin dal giorno del recupero delle salme, determinati fatti che però non comunica nè a lei nè al precedente presidente del Consiglio Cossiga?

FORLANI. Non posso dire una bugia. Onestamente non ho elementi per affermare di essere stato ingannato. In base ai riferimenti che ho ricevuto allora, anche se vi era una graduatoria di possibilità nella valutazione dell'Aeronautica, nessuna delle varie ipotesi era esclusa in modo drastico. Un giudizio più preciso di esclusione riguardava l'ipotesi di collisione con un altro aereo e quella del missile, ma sempre in collegamento con l'asserita assenza di esercitazioni in corso o di altri aerei dotati di missili aria-aria nella zona. E' comunque importante rintracciare, presso la Presidenza del Consiglio, gli appunti certamente forniti dal Ministero della difesa o dallo Stato maggiore dell'Aeronautica in funzione di risposte che il Governo doveva fornire in sede parlamentare ad interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Abbiamo tentato più volte di avere le carte. Forte anche della sua valutazione secondo cui queste carte devono esserci, mi permetterò di chiederle ancora.

FORLANI. La mia non è una difesa. Certamente non si può escludere niente, però l'ipotesi del missile era presentata come la meno credibile per determinate ragioni. Questo è quanto mi venne riferito. Non me la sentirei di dire di essere stato ingannato; può darsi che lo sia stato, ma non ho elementi per dirlo.

CIPRIANI. Chiedo una sua valutazione con il senno di poi. Lei oggi sa che un ufficiale dell'Aeronautica, nel momento in cui ha proceduto al recupero di sedili e di alcuni cadaveri, ha affermato che vi è stata un'esplosione. Di ciò l'Aeronautica non ha detto nulla ed oggi lei è in grado di esprimere un giudizio.

FORLANI. Credo che al giudizio oggi dobbiate arrivare voi e la magistratura.

CIPRIANI. A lei è sempre stato detto che non vi erano esercitazioni in zona nell'ora del disastro. Il ministro Lagorio, che ogni tanto ha dei ritorni di memoria, nel novembre 1988 dichiarò invece a l'«Avanti» che gli Stati Uniti e la Francia avevano alcuni loro reparti nel Tirreno. Noi abbiamo poi trovato altro materiale. La rivista dello Stato maggiore della Marina dà notizia che nei giorni 26 e 27 giugno 1980 vi fu un'esercitazione con tiri diurni e notturni presso Capo Teulada. Inoltre abbiamo trovato un «notam» che il generale Tascio non è stato in grado di decifrare. Abbiamo comandanti di servizio nell'Aeronautica che non sono in grado di decifrare un «notam»! Nei giorni 26 e 27 giugno, fino alle ore 24, vi sarebbe stata un'esercitazione a fuoco fino ad una quota di 50.000 piedi nella zona di Capo Teulada che non è lontana dal punto dove è stato colpito l'aereo.

Pertanto anche la notizia secondo cui non vi erano esercitazioni in corso era falsa. Abbiamo dei documenti in questo senso, a partire da questo famoso «notam» che non è stato mai decifrato. L'ammiraglio Porta, invece, ci ha detto il contrario. Anche in questo caso lei è stato ingannato.

PRESIDENTE. Onorevole Cipriani, nella mia premessa ho dichiarato che se oggi siamo pervenuti alla decisione di ascoltare i Presidenti del Consiglio ed i Ministri della difesa dell'epoca è perchè dalle nostre indagini e da quelle della magistratura sono emersi molti elementi che risultano cambiati rispetto a quelli su cui si è fondato il nostro giudizio nei primi sei mesi di lavoro. Questi elementi nuovi li conosciamo benissimo e li ho genericamente indicati nella mia premessa. E' per questo che ascoltiamo il presidente Forlani.

CIPRIANI. Vorrei conoscere la valutazione attuale dell'onorevole Forlani su questi fatti.

FORLANI. Condivido l'auspicio generale e l'impegno della Commissione ad arrivare a far luce, a diradare le contraddizioni emerse e a raggiungere possibilmente la verità su questa vicenda.

CIPRIANI. Lei fu informato, in quanto capo del Sismi, del fatto che, subito dopo l'incidente di Ustica, il generale Santovito e Francesco Pazienza si recarono in Francia, con un aereo del Cai, per incontrare il capo dei servizi segreti francesi Demaranches?

FORLANI. No.

BOATO. Onorevole Forlani, c'è qualcosa nel quadro generale che non convince, non nelle sue dichiarazioni, ma nel rapporto fra queste e ciò che in concreto è avvenuto. Lei ha ripetuto più volte che l'*input* politico è stato quello di fornire una collaborazione totale alla magistratura da parte della Difesa e dell'Aeronautica. Nel periodo in cui lei ha rivestito la carica di Presidente del Consiglio, il momento più delicato è rappresentato dal mese di dicembre del 1980. Il giorno 13 avviene la consegna della prerelazione Luzzatti; il 17 il Ministro dei trasporti, quindi il rappresentante del Governo, rispondendo alla Camera afferma testualmente: «Credo che quella del missile resti un'ipotesi più probabile delle altre»; il giorno 20 lo Stato maggiore dell'Aeronautica si rivolge al Ministro della difesa per dire, con un linguaggio molto aspro, polemico e sprezzante, che è tutta una «balla». Questo a tre giorni dalla dichiarazione del rappresentante del Governo in Parlamento e a 7 giorni dalla presentazione di una prerelazione che, ancorchè approssimata, apre alla ipotesi dell'esplosione interna o esterna.

Dopo di che lei ha detto - e io non posso non crederle - che è stata data la massima collaborazione alla magistratura. Questo si concretizza nel fatto che 5 giorni dopo le dichiarazioni del ministro Formica in Parlamento, il colonnello Gaudio, capo del terzo ufficio dell'Aeronautica, insieme al maggiore dei carabinieri Gemma va dal magistrato Santacroce per riferirgli circa recenti affermazioni apparse sulla stampa sulle cause dell'incidente in oggetto. Le recenti affermazioni sono anche quelle che Formica ha detto in Parlamento e quelle contenute nella prerelazione Luzzatti. Quindi l'Aeronautica, con il suo servizio interno, va dal magistrato per smentire quello che il Governo ha detto pubblicamente in Parlamento e fornisce per iscritto al magistrato che lo richiede, con data 23 dicembre 1980, a firma Tascio, quello stesso appunto che lo stato maggiore dell'Aeronautica ha dato alla Difesa per sbarrare il campo - come il presidente Gualtieri ha giustamente ricordato - a quello che il Ministro dei trasporti aveva detto in Aula alla Camera e che la prerelazione Luzzatti aveva detto al Governo. Lei capisce che è un quadro, di cui non attribuisco a lei alcuna responsabilità, abbastanza preciso che riguarda comportamenti di apparati dello Stato in totale opposizione con quello che lei ha detto come Presidente del Consiglio dell'epoca, riferendo della totale collaborazione. La totale collaborazione è cosa diversa, questo è fuoco di sbarramento attraverso il servizio segreto dell'Aeronautica che va a dire al magistrato che stava indagando cosa pensava della traccia che il Governo, per bocca del ministro Formica e con la relazione Luzzatti, stava indicando.

A me non pare possibile che lei affermi che, per quanto le risulti oggi, non è successo nulla e che le hanno sempre prospettato le varie ipotesi. Posso capire la sua totale buona fede, ma ormai è scritto che le cose sono andate in senso opposto e che è chiaro il comportamento

degli organi dello Stato e del Ministero della Difesa che dovevano adempiere ad un *input* politico. Questo oggi mi sembra poco convincente. Gliel'ho detto con estrema lealtà e franchezza, perchè è palese il contrasto.

FORLANI. Se volessi pormi in rapporto dialettico con lei, potrei osservare che collaborazione con la magistratura non significa portare necessariamente la tesi del Ministro. Da parte di un servizio la collaborazione con la magistratura significa portare i propri elementi di valutazione. Perchè il Sios, il Sismi o l'Aeronautica avrebbero dovuto portare come collaborazione al Magistrato la tesi della Commissione tecnico-amministrativa?

BOATO. L'Aeronautica doveva fornire dati di fatto alla magistratura, non smentire notizie di stampa per aiutare il magistrato a rivolgersi alla stampa per smentire notizie precedenti. Il magistrato non ha questo compito.

FORLANI. I militari procedono in un certo modo quando hanno delle convinzioni

PRESIDENTE. Però, non sono andati solo dal magistrato. La prima lettera fu indirizzata allo Stato maggiore generale, cioè all'organo superiore dell'Aeronautica al quale fu venduta questa tesi.

FORLANI. Perchè era la loro convinzione.

PRESIDENTE. Uno dei capi di Stato maggiore, credo fosse Porta, ci disse che se avesse ricevuto un messaggio del genere lo avrebbe considerato sconveniente ed irricevibile. Disse di ritenere sconveniente che un servizio avesse scritto al capo di Stato maggiore generale dicendogli ciò che avrebbe dovuto dire.

FORLANI. Può darsi che in termini formali vi sia questo aspetto urtante, può darsi che debba essere considerato, però debbo dire che l'autorità militare, in modo particolare lo Stato maggiore dell'Aeronautica, quando ha avuto occasione di comunicare con la Presidenza del Consiglio non ha mai escluso nel ventaglio delle ipotesi le diverse possibilità, con quella del missile considerata sempre come la meno probabile, ma sempre in collegamento al dato oggettivo - sbagliato o giusto è un altro discorso e successivo - allora riaffermato e convalidato da tutti della assenza di esercitazioni in corso nell'area. Io debbo stare a quanto conosco.

Del resto la magistratura e le commissioni di inchiesta, di fronte ad una affermazione che pare eccessivamente drastica o addirittura condizionante da parte dei servizi, non credo non abbiano avuto la possibilità di salvaguardare la loro autonomia di giudizio o di indagine.

DE JULIO. Vorrei continuare su questo argomento prima di porre altre domande.

Per farmi comprendere vorrei fare l'analogo con quanto il ministro Lagorio ci ha dichiarato in questa sede in modo abbastanza specifico e non vago come è sembrato emergere nelle precedenti dichiarazioni. Il ministro Lagorio sostanzialmente si è assunto la responsabilità tutta politica per quanto riguarda la vicenda del Mig libico relativamente alle cause della sua caduta, di fatto dando copertura politica ai militari che sono venuti in questa commissione a dirci esattamente il contrario. Il Ministro ha detto esplicitamente che l'aereo libico era stato coinvolto in una battaglia aerea e che per motivi politici venne fuori una verità tutta politica.

ZAMBERLETTI. Voglio precisare che si tratta dell'ipotesi che il Mig fuggendo dalla Libia, fosse stato inseguito dai libici stessi.

DE JULIO. E' comunque falsa la conclusione alla quale si arrivò e risultano false le dichiarazioni che i vari militari hanno fatto in questa sede. Il Ministro si è assunto una responsabilità tutta politica di quelle dichiarazioni.

FORLANI. Vorrei fare una domanda che potrebbe fare qualsiasi uomo della strada. E' possibile che, essendovi una parte cospicua dell'aereo ancora intatta, non si possa tecnicamente accertare se vi è stata una sparatoria?

DE JULIO. Molte parti dell'aereo sono state usate per sperimentare gli effetti dell'esplosione di un missile presso la Snia Viscosa.

PRESIDENTE. Il problema riguarda il modo in cui sono state svolte le prime inchieste e uno degli scopi di questa Commissione è anche di produrre una proposta di legge in materia.

FORLANI. Una sparatoria ad opera di libici non mi sembra di per sè escludente l'ipotesi del malore o del ferimento.

PRESIDENTE. La vicenda del Mig rappresenta un mistero nel mistero, potremmo parlarne per ore dandole informazioni che non coincidono con le prime. Ci sono ancora molti punti che non abbiamo chiari.

ZAMBERLETTI. Finchè non la contestiamo la data rimane quella del 18 luglio.

DE JULIO. Devo dire con molta franchezza che laddove si dimostrerà che il Mig libico non è collegato al DC9, non trovo sconvolgente che vi possa essere, su di una vicenda particolare, che non ha altre attinenze se non problemi di rapporti internazionali, una verità politica piuttosto che una verità vera.

Sulla questione del DC9, in base a quanto lei ha affermato in questa sede, mi sembra vi sia una soluzione politico-militare, quindi non solo politica e non solo militare. Se non ricordo male, lei ha affermato che in ambiente politico ed in ambiente militare l'ipotesi prevalente era

quella del cedimento strutturale. A parte il fatto che bisognerebbe chiarire se il ministro Formica faceva parte dell'ambiente politico o era una scheggia isolata.

FORLANI. Non ho parlato di ambiente politico; ho detto che non si trattava soltanto dell'ambiente militare e pensavo ai tecnici, agli ingegneri.

DE JULIO. Noi continuiamo a parlare di seconda prerelazione Luzzatti ed è vero che si tratta di una prerelazione. Tuttavia dimentichiamo di individuare il significato di essa, che non era interlocutorio, ma viceversa definitivo per quanto attiene all'accertamento di cause che avevano implicazioni sulla sicurezza del volo.

Luzzatti non ha investigato prioritariamente sul cedimento strutturale e sulla collisione poiché le riteneva le ipotesi più probabili, o per fornire risposte interlocutorie, ma poiché ha ritenuto urgente, visti anche i compiti della Commissione istituita dal Ministro dei trasporti, sgombrare eventualmente il campo da ipotesi che avevano stretta attinenza con la sicurezza al volo. Infatti, se si trattava di cedimento strutturale, vi era un problema di sicurezza del volo e quindi di deficienze del Rai o di chiunque avesse responsabilità per la sicurezza in quel senso. Stesso discorso nel caso di una collisione.

Da questo punto di vista le conclusioni della commissione Luzzatti erano in un certo senso definitive. Sono state poi riprese ovviamente nella relazione finale, ma non sono state oggetto di ulteriore indagine poiché su questo Luzzatti metteva un punto fermo. Quindi vi era l'esclusione di un cedimento strutturale.

FORLANI. «Definitive» ma sempre come prerelazione, e in presenza di ipotesi diverse (collisione, bomba, eccetera).

PRESIDENTE. Nella seconda relazione del 1980 si afferma: «Allo stato attuale delle indagini la Commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere l'ipotesi del cedimento strutturale spontaneo». Nella relazione definitiva, del 16 marzo 1982, Luzzatti afferma: «Le conclusioni sono queste: causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo».

DE JULIO. Non la possiamo quindi declassare a fatto puramente preliminare, che non forniva indicazioni precise.

La domanda che le pongo è allora la seguente: la convinzione prevalente del cedimento strutturale come causa del disastro da chi era determinata? Vorrei giungere ad una situazione analoga a quella del Mig libico. In altre parole, si trattava di una responsabilità congiunta politico-militare o il Governo, le massime autorità politiche dello Stato, erano state portate a questa convinzione nonostante le analisi tecniche?

FORLANI. Il Governo non accettò mai questo prevalente accreditamento in ordine al cedimento strutturale dell'aereo. Anche in seno al Governo, tra i vari Ministri, le diverse opinioni erano le stesse che vi erano in sede parlamentare. Non vi è stato mai da parte del Governo un

atteggiamento per cui dal momento che l'Aeronautica sosteneva una determinata posizione su di essa ci si doveva attestare. L'atteggiamento del Governo è stato sempre quello di chi vuole che commissioni d'inchiesta valutino tutti gli aspetti; naturalmente nell'ambito della valutazione diveniva importante anche la prima considerazione della prerelazione.

DE JULIO. Resta però una certa perplessità in merito alla disattenzione con cui il Governo ha, da questo punto di vista, seguito la vicenda. E' vero infatti che c'era il terremoto, che ha avuto determinati strascichi anche a livello delle decisioni prese successivamente, ma certamente un argomento come la caduta di un aereo civile con 81 persone a bordo, non determinata da cedimento strutturale, forse meritava un attimo di attenzione.

FORLANI. Nessuna di queste ipotesi è stata mai esclusa, nè veniva esclusa. L'atteggiamento in positivo del Governo era di collaborazione con l'inchiesta in corso. Non si può dire che il Governo di fatto sposò la tesi del cedimento strutturale. Ho detto anzi qual era il mio atteggiamento personale, di grande attenzione anche alle ragioni che venivano portate dalla stessa Itavia. Non vi fu in sede di Governo un atteggiamento preconcepito.

DE JULIO. Quale valutazione lei dava della situazione del Sismi all'epoca?

PRESIDENTE. Sulla affidabilità.

DE JULIO. Il Ministro della difesa ci ha fatto una sua valutazione, non *ex post*, ma *ex ante*, veramente disastrosa del Sismi. La sua valutazione era consonante con quella del Ministro della difesa circa l'assoluta inaffidabilità del Servizio?

FORLANI. Salvi i dubbi e le perplessità che ciascuno di noi può avere in ordine alle modalità di funzionamento dei Servizi, in Italia come in qualsiasi altro paese del mondo, non credo che vi fossero nel Governo - certamente non li avevo io - motivi per giustificare un giudizio di inaffidabilità nei confronti dei titolari sia del Sismi che del Sise.

Circa l'efficienza le opinioni possono essere diverse; per quanto riguarda l'inaffidabilità ritengo dovrete chiederne le ragioni al Ministro della difesa.

PRESIDENTE. La frase esatta del ministro Lagorio fu che non attivò i Servizi poichè non si fidava di questi ultimi.

DE JULIO. Ciò va al di là dell'inefficienza.

FORLANI. Non si fidava perchè appunto non riteneva che fossero molto efficienti.

DE JULIO. Lei non impartì alcuna direttiva o disposizione ai Servizi, come dettava la legge n. 801 di riforma dei servizi segreti, non mi riferisco alla vicenda particolare, ma in generale? Tale legge, infatti, le affidava il compito come Presidente del Consiglio di impartire le direttive e le disposizioni necessarie.

FORLANI. Di operare con il massimo di intelligenza, di correttezza e di trasparenza nei confronti del Governo. Queste sono le direttive che si ripetono sistematicamente ad ogni assunzione di responsabilità in sede di Governo.

DE JULIO. Lei era a conoscenza di una attivazione o di un coinvolgimento dell'ambasciata degli Stati Uniti sulla vicenda di Ustica?

FORLANI. Mi sembra di ricordare - ma non vorrei aver appreso la notizia solo successivamente - che le diverse ambasciate in Italia furono attivate per ottenere elementi di informazione; tant'è vero che arrivarono delle risposte dalle ambasciate o dai governi dei diversi paesi alleati, tranne che dalla Libia che mantenne sempre un atteggiamento di riserbo e di non collaborazione in ordine alla vicenda di Ustica.

DE JULIO. Quindi furono avanzate delle richieste da parte del Governo nei confronti delle ambasciate?

FORLANI. Credo che dopo la sciagura intervenne una richiesta di notizie, ma forse è un atto riguardante il Governo precedente al mio.

RASTRELLI. Signor Presidente, quando lei tornò alla Presidenza del Consiglio nel 1980 si incontrò con il direttore del Sismi? Cerchi di ricordare bene.

FORLANI. Sì, più di una volta tra l'ottobre 1980 e il giugno 1981.

RASTRELLI. Dovrebbe ricordare se lo incontrò nel periodo tra l'ottobre e il dicembre 1980 e se ha appunti relativi a questi incontri.

FORLANI. Non ho appunti, ma certamente l'ho incontrato più di una volta in quel periodo.

RASTRELLI. Nel periodo immediatamente precedente all'entrata in carica del suo Governo si verificarono tre episodi importanti: la vicenda di Ustica, la caduta del Mig libico, che avrebbe dovuto suscitare maggiori attenzioni nel Governo, e la strage di Bologna, un evento eccezionalmente grave, almeno come quello di Ustica. Ebbene, in quel contatto con il generale Santovito, che allora era ancora considerato affidabile, fu mai ventilata l'ipotesi di un collegamento tra i tre eventi?

FORLANI. Riguardo all'aereo libico fu sempre sottolineata la differenza delle date.

RASTRELLI. E sugli altri episodi?

FORLANI. Non fu mai esclusa l'ipotesi di una bomba sull'aereo come quella esplosa a Bologna. Era una teoria considerata e che doveva essere sempre oggetto di indagine. Non ricordo che fosse ipotizzato un collegamento diretto con la strage di Bologna. Non fu mai portata alla mia attenzione una tesi del genere. Credo di aver visto il direttore del Sismi due o tre volte in quel periodo; forse incontrai meno spesso il direttore del Sids. Del resto la consuetudine di questo tipo di rapporti in genere era lasciata al sottosegretario delegato per i servizi di sicurezza.

TOTH. Signor Presidente, la restituzione del Mig caduto sulla Sila è un evento estraneo al Governo da lei presieduto all'epoca. Dalla sua esperienza governativa, sia come Presidente del Consiglio che come Ministro della difesa o degli esteri, le risulta che normalmente, nei casi in cui un aereo appartenente ad un paese non alleato cadeva o atterrava sul nostro territorio nazionale (sia che il pilota rimanesse incolume sia che subisse qualche danno), il velivolo e il pilota venivano restituiti dopo breve tempo magari mediante l'azione di una Commissione mista d'inchiesta, come quella italo-libica che si occupò del Mig?

Gli ufficiali dell'aeronautica ci hanno riferito che fatti del genere si erano già verificati e che gli aerei furono restituiti con le stesse modalità. Una volta, ad esempio, accadde un simile episodio per un aereo dell'aeronautica bulgara, ma si verificarono anche altri casi.

FORLANI. Non ho elementi per dare una risposta precisa, anche facendo riferimento al periodo in cui assunsi la responsabilità del Ministero della difesa. In genere vi è una responsabile attenzione da parte del Governo sul cui territorio avviene l'incidente. Una volta esaurite le indagini, soprattutto se vi è un rapporto di amicizia o di alleanza o di collaborazione con il paese interessato, si procede alla restituzione del velivolo, in particolare se vi è una valutazione comune che stabilisce che l'incidente è stato causato da malore del pilota o da un errore tale da determinare la fuoriuscita dallo spazio aereo nazionale.

SERRA. Lei ha assunto la Presidenza del Consiglio nell'ottobre 1980 e naturalmente avrà fatto una panoramica sulla politica estera del momento assieme al Ministro competente. Avrà cioè avuto un quadro delle tensioni internazionali dell'epoca. Ora, considerando i rapporti esistenti tra Stati Uniti, paesi Nato e Libia, in riferimento alla vicenda di Ustica non ha mai ricavato dai suoi colloqui con il ministro Colombo elementi di valutazione tali da lasciar supporre un collegamento tra la caduta dell'aereo sopra Ustica e le situazioni di tensione internazionale?

Inoltre, alla luce degli elementi che stanno ora emergendo, qual è il suo giudizio su una situazione che vede un paese alleato come gli Stati Uniti o un altro paese con il quale ci sono pure dei rapporti diplomatici amichevoli tenere atteggiamenti di menzogna nei confronti del Governo italiano?

FORLANI. Se ci fosse stato un atteggiamento non trasparente, di non collaborazione o addirittura diretto a depistare i tentativi di accertamento della verità da parte nostra in una vicenda del genere, lo reputerei deplorabile e condannabile.

Circa la prima domanda, le ricordo che era consuetudine in quel Governo aprire le sedute del Consiglio dei ministri con una relazione sui temi comunitari e di politica estera. Pertanto il Consiglio dei ministri aveva una possibilità settimanale di aggiornamento puntuale che le veniva offerta dalle relazioni del Ministro degli esteri. Posso ricordare che allora, anche in seguito all'installazione dei missili Cruise in Italia, vi era un clima abbastanza teso nei rapporti tra Italia e Libia e l'azione della Farnesina mirava in qualche modo a temperare questo clima e a riportare quei rapporti su binari di correttezza. Comunque non si pensò mai ad un collegamento tra la vicenda di Ustica e la situazione internazionale.

SERRA. Neanche lontanamente?

FORLANI. No.

PRESIDENTE. Non vi sono domande da parte di altri colleghi. Ringrazio allora il presidente Forlani per il contributo fornito alla nostra Commissione.

I nostri lavori proseguiranno a Palazzo Giustiniani con l'audizione del presidente Spadolini.

(La seduta, sospesa alle ore 11.55, è ripresa alle ore 12.15).

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DEL PRESIDENTE DEL SENATO, SENATORE SPADOLINI, NELLA SUA RESIDENZA DI PALAZZO GIUSTINIANI

PRESIDENTE. Vorrei ringraziare il presidente Spadolini per aver accettato l'invito della Commissione la quale lo ascolterà esclusivamente sulla vicenda di Ustica, visto che in questo momento ci stiamo occupando dell'indagine che la concerne, la quale ci ha portato a chiedere la convocazione di tutti i Presidenti del Consiglio, dei Ministri della difesa e degli altri Ministri interessati all'incidente e alle successive inchieste.

Quanto abbiamo conosciuto negli ultimi tempi, grazie alle indagini del magistrato e a quelle della Commissione stessa, ci ha portato a mettere in qualche modo in dubbio - dico "in qualche modo" - le precedenti versioni che ci erano state fornite. Dobbiamo così riproporci i quesiti iniziali.

Ovviamente il periodo che ci interessa maggiormente è quello in cui si sono verificati i due fatti principali, ossia la caduta del DC9 (il 27 giugno 1980) e la caduta del Mig libico (nei giorni immediatamente successivi). Questi episodi si sono verificati durante il secondo Governo Cossiga e gli accertamenti relativi sono stati portati fino alla fine dell'anno ed oltre con il Governo Forlani, fino poi all'aggancio con la

Presidenza del Consiglio di cui lei, presidente Spadolini, è stato titolare e che cominciò, se non sbaglio, il 28 giugno 1981.

Quando lei assunse la Presidenza del Consiglio i due fatti erano già avvenuti (erano, cioè, già precipitati sia il DC9 che il Mig libico inoltre, era stato restituito); erano già arrivate le prime risultanze della Commissione d'inchiesta; il Governo aveva assunto la decisione sciogliere la compagnia Itavia. Rimanevano in piedi i problemi dello sviluppo nelle indagini con il desiderio che era stato fortemente espresso nelle stesse relazioni nelle commissioni d'inchiesta e dai magistrati della necessità recuperare quanto prima il relitto dell'aereo Itavia.

Quindi per quanto riguarda il periodo in cui lei è stato Presidente del Consiglio e anche dopo, quando è stato Ministro della difesa (per un periodo che - se non sbaglio - arriva all'aprile 1987), è vivo l'interesse della Commissione di ascoltarla.

Siamo interessati a sapere, comunque, se prima desidera dire qualcosa in premessa.

SPADOLINI. Vorrei fare una breve esposizione su quanto dispongo, dopo di che risponderò a tutti i questi che mi verranno posti. Ringrazio il presidente Gualtieri e saluto tutti i colleghi.

Alla fine del giugno 1988, nella mia qualità di *ex* ministro della difesa nel Governo Craxi, sono stato ascoltato dal giudice istruttore Bucarelli che allora conduceva l'istruttoria formale sulla tragedia di Ustica. A lui ho fornito tutte le notizie e le informazioni a mia conoscenza (che oggi ribadirò a questa Commissione).

Per quanto riguarda il periodo, cui accennava il Presidente, in cui ho ricoperto la Presidenza del Consiglio dei ministri in due consecutivi Governi, dal 28 giugno 1981 al 13 novembre 1982, come del resto appare chiaro dalla relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione parlamentare sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi, solo in tre occasioni fu instaurato un rapporto diretto tra Governo e Parlamento circa la questione di Ustica.

Il 26 ottobre 1981, il ministro dei trasporti Balzamo rispose alla Camera ad una interrogazione scritta sull'eventuale collegamento tra il disastro di Ustica e la presenza di oggetti volanti non identificati. Il 27 marzo 1982 il Ministro dei trasporti trasmise ai due rami del Parlamento la relazione della commissione Luzzatti. Non risulta che il documento sia stato all'epoca oggetto di esame da parte di organi parlamentari. Il 19 maggio 1982 il ministro dei trasporti Balzamo e il ministro della difesa Lagorio resero comunicazioni alla Commissione lavori pubblici del Senato sulla sicurezza dei voli, con particolare riferimento ad un episodio verificatosi alcuni giorni prima proprio nel cielo di Ustica durante il volo Milano-Palermo.

In nessuno dei casi ricordati fu chiamata direttamente o indirettamente in causa la Presidenza del Consiglio. Siamo nel periodo in cui appare ancora radicata la competenza primaria del Ministro dei trasporti (come risulta dalla citata relazione della commissione a pagina 79).

Per completezza ricorderò che appunto il 16 marzo 1982 la commissione Luzzatti, nella relazione presentata al Ministro dei tra-

sporti, aveva messo in evidenza che causa dell'incidente era stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Impossibile, al momento, precisare se collocato all'interno o all'esterno del velivolo.

Proprio in relazione alle risultanze della commissione Luzzatti, il Ministro dei trasporti predispose nell'ultima fase del mio Governo uno schema di disegno di legge per il recupero dell'aereo. Ricordo che tale schema venne trasmesso alla Presidenza del Consiglio il 12 ottobre 1982. Conformemente alla prassi, nella successiva settimana, lo schema fu sottoposto all'esame del Ministro del tesoro e del Ministro del bilancio (voi sapete che sono i famosi e necessari concerti che nulla hanno di musicale, per la verità).

La crisi del mio secondo Governo - ricordo che le mie dimissioni vennero rassegnate alcune settimane dopo, esattamente il 13 novembre 1982 - lasciò nelle mani del successivo Gabinetto la questione del recupero e del rinvenimento della necessaria copertura finanziaria. Nei mesi successivi i competenti ministri del nuovo Governo, presieduto dal senatore Fanfani, ebbero modo di pronunciarsi sulla questione. E' noto che il Ministro del tesoro il 20 gennaio 1983 espresse sullo schema del disegno di legge parere contrario, così come fece il 21 febbraio 1983 il Ministro del bilancio. Ma è questa una vicenda che esula completamente dalle mie possibilità di giudizio e di ricordo, essendo allora semplicemente un parlamentare.

Questo è quanto posso riferire per il periodo della Presidenza del Consiglio.

Assunsi poi l'incarico di Ministro della difesa nell'agosto 1983, mantenendolo, nel corso del primo e del secondo Governo Craxi, fino all'aprile 1987.

Il quadro giudiziario è caratterizzato in questo periodo dal passaggio dall'istruttoria sommaria a quella formale, senza che mai dal giudice sia stato posto un qualunque quesito a chi vi parla o comunque a settori dipendenti dall'Amministrazione della difesa.

Nella mia qualità di titolare della Difesa ho avuto occasione di pronunciarmi più volte in sede parlamentare sull'incidente, con risposta a talune interrogazioni scritte. Fra queste di particolare importanza la risposta fornita ai senatori Palumbo e Riggio (8-9 maggio 1984) nella quale si dichiara - e questa è la mia costante direttiva, che poi ribadirò sempre - la non apposizione del segreto militare sulle perizie e sulle risultanze della commissione d'inchiesta tecnico-formale, confermando altresì che l'incidente era stato provocato dalla deflagrazione «di un ordigno probabilmente confezionato con esplosivo del tipo denominato T4 del quale sono state rilevate tracce sul relitto».

Successivamente, nel novembre dello stesso anno rispondendo ad altre interrogazioni presentate in Senato, confermai la non apposizione di vincoli di segreto militare; quella che è stata la mia linea costante. Ribadii al contempo come l'inchiesta tecnico-formale avesse individuato la causa dell'incidente stesso nella deflagrazione «di un ordigno probabilmente confezionato con esplosivo del tipo T4» (ripeto le parole perchè sono le stesse). Aggiunsi poi che «al momento non è tuttavia possibile affermare se l'ordigno fosse stato collocato sull'aereo prima della partenza oppure provenisse dall'esterno dell'aeromobile».

Nel novembre del 1986, anche a nome del Ministro dei trasporti, risposi per iscritto ad una interrogazione presentata al Senato riferendo i nominativi dei comandanti del centro radar di Marsala e del centro di Borgo Piave al momento del disastro e comunicando le norme che allora presiedevano alla conservazione dei nastri di registrazione dei radar di Marsala, al loro eventuale inoltro a Borgo Piave e alla loro consegna all'autorità inquirente.

Ancora, nel gennaio e nell'aprile del 1987, risposi alle interrogazioni sull'eventuale rapporto che allora si pose tra il Mig libico e l'incidente di Ustica, rifacendomi a quanto comunicatomi dai nostri organismi militari e cioè che non risultava che il DC-9 fosse stato abbattuto da un missile lanciato da un velivolo libico.

E' evidente che tutti i dati da me portati a conoscenza del Parlamento traevano la propria origine dalle strutture tecniche di supporto al Ministro della difesa e del Governo nel suo insieme, cioè dallo Stato Maggiore della difesa e, nel caso specifico, dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Debbo affermare che non esisteva al momento alcun elemento tale da ingenerare dubbi sulla possibilità che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica potesse discostarsi dalle normali regole dell'accertamento della verità. Meno che meno risultavano al momento contestazioni giudiziarie nei riguardi di soggetti che ricoprivano in quegli organismi incarichi di alta responsabilità.

Per quanto riguarda i servizi di informazione militare non sono stati mai da me direttamente attivati sulla tragedia di Ustica (anche perchè è evidente che il servizio fu attivato sulla base del fatto del Mig libico, altrimenti non aveva competenza, e della parte militare che ancora stava sotto la radaristica prima della sua civilizzazione). Ricordo tuttavia che nel settembre del 1986 l'ammiraglio Martini mi riferì che, su richiesta dell'onorevole Amato, aveva interpellato i servizi di informazione statunitensi, francesi, israeliani e greci i quali per le vie brevi affermarono di non aver elementi sull'incidente di Ustica, mentre il servizio britannico aveva risposto per iscritto di non avere elementi e di escludere ogni possibile coinvolgimento delle forze aeree libiche.

Va ascripto, infine, a merito del governo Craxi la decisione di superare tutte le difficoltà finanziarie incontrate in precedenza nel reperire fondi per il recupero del relitto. La questione venne a lungo dibattuta tra Presidenza del Consiglio, Ministero di grazia e giustizia, Ministero delle finanze, Ministero del tesoro e Ministero dei trasporti. Come è noto l'atto di impulso per l'effettuazione del recupero partì dall'iniziativa del giudice istruttore Bucarelli e del collegio peritale da questi nominato nel 21 novembre 1984. Competente in prima istanza risultava il Ministero di grazia e giustizia. Successivamente, quando la questione venne portata a livello di Presidenza del Consiglio (sottosegretario Amato) furono reperiti i fondi, imputati al Ministero di grazia e giustizia, con uno specifico capitolo, che consentirono al giudice di affidare l'incarico per il recupero del relitto.

Non risulta negli atti che sia stato richiesto uno specifico intervento in materia del Ministero della difesa, che non era quindi neanche concertante.

Non sono, quindi, in grado di apportare ulteriori elementi conoscitivi, oltre quelli da me già offerti al giudice istruttore.

Mi rimane da formulare l'auspicio che la magistratura possa dire presto una parola definitiva su questa angosciosa vicenda e la Commissione, espressione della volontà di tutto il Parlamento, riesca ad accertare tutti gli elementi che non hanno consentito fin di rispondere ad una elementare esigenza di giustizia e di conoscenza reclamata non solo dai familiari delle vittime, ma da tutto il paese.

PRESIDENTE. Signor Presidente, secondo la prassi, le rivolgerò alcune domande iniziali.

Noi stiamo cercando di sapere, anche da coloro che abbiamo ascoltato in precedenza, le informazioni che, quali Presidenti del Consiglio dei ministri, hanno acquisito su fatti rilevanti (non come su tutti i fatti minori, ma su quelli rilevanti) come, nel periodo che stiamo esaminando, la caduta di un aereo e la strage di Bologna.

Presidente Spadolini, vorrei sapere se lei, nel passaggio di consegne dal Presidente del Consiglio dei ministri precedente, ha avuto conoscenza di fatti e di informazioni trasmesse proprio perchè giudicate rilevanti o da seguire in quanto Presidente del Consiglio subentrante. In sostanza, vorrei sapere se venne fatta un specie di valutazione iniziale dei fatti che ancora erano sul tappeto.

SPADOLINI. Ricordo benissimo che l'onorevole Forlani nel passarmi le consegne in un periodo molto difficile ed infiammato della vita italiana (vi ricordate il giugno del 1981) mi fece cenno alla esistenza della commissione Luzzatti, che aveva presentato una relazione preliminare. Venni messo al corrente (naturalmente come parlamentare avevo seguito tutta la tragedia), dell'esistenza della commissione ministeriale creata dal ministro Balzamo che oltretutto fu per la prima volta Ministro dei trasporti nel mio Governo (prima era l'onorevole Formica che avevo ricevuto ancora al Ministero dei trasporti e che poi all'ultimo momento spostato al Ministero delle finanze). Ricordo benissimo che mi venne dato questo elemento di valutazione da parte dell'onorevole Forlani, ovviamente segnalandomi la gravità del problema e la ricerca che si imponeva della verità.

PRESIDENTE. Presidente Spadolini, a differenza dei predecessori mantenne su di sé direttamente la responsabilità dei servizi (cioè non la esercitò attraverso un Sottosegretario). Desidero che precisi nuovamente questo aspetto perchè vorrei sapere se dal segretario generale del Cesis, che per legge dovrebbe essere il punto di unione di tutti e due i servizi nel trasmettere le informazioni, oppure direttamente dal Sismi o dal Sisd, ha avuto informazioni che riguardassero questi fatti.

SPADOLINI. Durante il periodo della gestione Lugaresi, voi ricorderete che ho cambiato tutto nell'ambito dei Servizi (e devo ancora esprimere un apprezzamento per la linea di correttezza e di lealtà che il generale Lugaresi seguì). Non ebbi mai elementi informativi relativi a tale questione che ho seguito solo attraverso i servizi (come ho spiegato nella mia relazione) e durante il periodo finale del Ministero della

difesa. I servizi evidentemente avevano compiuto una certa azione sulla base dei miei predecessori, azione - torno a dirlo - collegata soprattutto al Mig libico. Comunque, in quel momento la questione del Mig libico non era neanche al centro delle polemiche di stampa (lo diventò dopo). Quindi, non ebbi motivo di interessare i servizi militari in quanto nessuno mi rivolse mai, nè il Parlamento, nè i familiari, nè nessun altro, questioni o quesiti in merito.

PRESIDENTE. Presidente Spadolini, lei poco fa ha dichiarato che è evidente che tutti i dati portati da lei a conoscenza del Parlamento traevano la propria origine dalle strutture tecniche di supporto. In sostanza, dovendo riferire al Parlamento, come ha fatto più volte (lei lo ha ricordato), riceveva informazioni dalla Difesa o dagli organi dell'Aeronautica militare. Quindi, mi permetto di chiederle che tipo di controllo esercitava sul tipo di informazioni che questi organi le trasmettevano per riferirle in Parlamento.

SPADOLINI. Le interrogazioni prevalenti riguardavano le conclusioni cui era pervenuta la Commissione Luzzatti, le cui risultanze diedero l'avvio ad un processo di approfondimento ulteriore. Quindi, nelle risultanze della Commissione Luzzatti c'era già l'ammissione della deflagrazione per esplosivo. Fu questo il motivo principale e su questo aspetto le Forze armate poi non potevano dire nulla.

Quindi una funzione di controllo, per quanto riguarda il primo periodo (cioè la questione del Mig libico), non l'ho esercitata perchè nessuno mi pose la questione del Mig libico. La sola decisione personale che presi (e che forse non fu neanche da tutti condivisa nell'ambito della Difesa) fu di non apporre il segreto militare. Nel 1984 avvertii, quando si riaccese la questione nell'ambito dell'opinione pubblica (quindi parlo esclusivamente del periodo in cui fui Ministro della difesa, anche perchè del periodo in cui fui Presidente del Consiglio ho già detto tutto), che non ci si poteva riparare dietro il cosiddetto segreto militare. Questa fu la mia indicazione, la mia prima risposta che diedi nel maggio del 1984; le altre sono delle ripetizioni costanti del *leit motiv* iniziale. Mi ricordo che in questo senso ci deve essere anche qualche mia dichiarazione (che non sono riuscito a rintracciare) in alcune interviste: per esempio, una volta che mi recai in Sicilia dichiarai con chiarezza che il non ricordo al segreto di Stato doveva dare da parte della Difesa tutti i contributi possibili per l'accertamento della verità.

PRESIDENTE. Signor Presidente, oltre ad essere stato Presidente del Consiglio, lei ha fatto parte in qualità di Ministro anche di altri Governi.

L'ex ministro Lagorio, ascoltato la settimana scorsa dalla nostra Commissione, ha affermato che la restituzione del Mig libico e quindi la decisione di chiudere il più presto possibile l'incidente fu presa non per motivi legati alla conoscenza dei fatti ma per ragioni politiche.

Questa mattina il presidente Forlani ha affermato di non aver ricordo che, nelle relazioni settimanali che il Ministro degli esteri svolge solitamente in seno al Consiglio dei ministri, fosse stato mai fatto alcun riferimento ad una linea politica di questo tipo nei confronti della

Libia, a questo rapporto così preferenziale. Da alcuni documenti dell'epoca risulta peraltro che in quel momento la Fiat era in società con la Libia per alcune produzioni e quindi ci fu anche l'interessamento dell'amministratore delegato della Fiat affinché avvenisse al più presto la restituzione dei rottami del Mig.

Lei ricorda se nel corso di queste riunioni settimanali del Consiglio dei ministri questa linea di politica estera (in qualche modo compromissoria o comunque di un certo tipo) nei confronti della Libia sia mai emersa?

SPADOLINI. Non ricordo alcun riferimento in sede di Consiglio dei ministri da parte del titolare degli Esteri sulla questione di Ustica in quanto collegata alla Libia. Ricordo che il rapporto con la Libia all'epoca del mio Governo era sì importante, ma per altre ragioni: c'era una grossa scopertura del credito libico verso l'Italia, per cui venne a Roma anche il primo ministro libico Jallud (un personaggio noto per le quattro ore di ritardo con le quali giungeva agli appuntamenti e perché univa riunioni galanti alle sue missioni diplomatiche). Non ho mai visto Gheddafi. In Senato ricordo chiaramente di essermi pronunciato contro l'accordo tra la Fiat e Gheddafi: questa posizione espressi quale Segretario del Partito repubblicano.

Non ricordo che la Fiat abbia mai fatto dei passi su questioni inerenti la Libia. Non ricordo altresì che il ministro Colombo abbia mai parlato di rapporti preferenziali con la Libia. L'unico interesse che avevamo era quello di vedere tutelati i crediti che il nostro paese vantava nei confronti della Libia. Nonostante la visita di Jallud non recuperammo interamente i crediti, ma una parte riuscimmo a salvarla.

La fase difficile nei rapporti con la Libia risale ad un'epoca successiva, agli anni 1984 e 1985: un'epoca lontana dalla vicenda sulla quale state indagando e in merito alla quale ho fornito tutti gli elementi di cui dispongo.

PRESIDENTE. Soprattutto nel periodo in cui lei era Ministro della difesa presero maggior consistenza le operazioni per il recupero dei resti del velivolo (operazioni che, ricordo, erano già state iniziate). Tuttavia già dai primissimi rapporti delle Commissioni di inchiesta, quindi sin dal 1980, si sosteneva che se non si fosse effettuato il recupero dei resti del velivolo non si sarebbe stati in grado di stabilire esattamente che cosa era successo.

Il recupero però venne sponsorizzato formalmente solo dalla magistratura, anche se essa non si accorse che avrebbe potuto disporlo autonomamente, senza bisogno di alcuna iniziativa da parte del Governo, al quale avrebbe successivamente potuto inviare la nota delle spese. Tale recupero richiese perciò degli anni per essere avviato. Soltanto nel periodo in cui lei era Ministro della difesa, l'onorevole Craxi Presidente del Consiglio e l'onorevole Giuliano Amato aveva una specie di mandato fiduciario su questo argomento, si iniziò a passare alla fase attiva.

SPADOLINI. Fu il Presidente della Repubblica, senatore Cossiga, ad azionare questo processo per il recupero dei resti del velivolo.

PRESIDENTE Il Ministro del tesoro e il Ministro delle finanze però diedero parere negativo.

MACIS. Lei ricorda chi erano i Ministri del tesoro e delle finanze che diedero parere negativo?

CASINI. Furono Gorla e Bodrato, come risulta dalla prerelazione del presidente Gualtieri.

SPADOLINI. Ricordo che nel mio Governo dovetti cambiare il Ministro del tesoro, dato che il precedente Governo cadde a causa dell'incidente Andreatta-Formica: per quella ragione Andreatta non fu Ministro anche nel successivo Governo.

PRESIDENTE. Comunque la situazione alla fine si sbloccò, vennero trovati i fondi e si iniziarono le operazioni di recupero con sette anni di ritardo. Di quel periodo che cosa ricorda?

SPADOLINI. Solo l'azione decisiva del presidente Cossiga che mi chiamò per affiancarlo nella sua azione, anche se non ero neanche titolare del concerto. Fu un'azione svolta dal Presidente del Consiglio e da me favorita in tutte le forme, credo anche con qualche dichiarazione alla stampa, che si tradusse in una imputazione al capitolo di bilancio del Ministero di grazia e giustizia delle relative spese. In concreto mai la Difesa ha negato finanziamenti per questa operazione; non siamo mai stati chiamati in causa per la copertura perchè non era di nostra competenza.

PRESIDENTE. Nel periodo in cui lei era alla guida della Difesa e furono compiuti questi passi decisivi accadde uno strano episodio: il direttore del Sismi con un primo riferimento dichiarò che la ditta francese Ifremer dava pieno affidamento per il recupero, poi, a distanza di qualche tempo, con un successivo ripensamento invitò a diffidare da quella ditta perchè legata ai servizi francesi. Nonostante questo secondo riferimento, l'affidamento delle operazioni di recupero all'Ifremer non fu sospeso, e devo dirle francamente che a tal proposito stiamo portando avanti un'inchiesta aggiuntiva, dato che sulla Ifremer pesano molti e gravi interrogativi. Lei ha avuto mai notizia che i Servizi avevano dato questo doppio giudizio divergente sull'Ifremer?

SPADOLINI. Non ho mai saputo di alcun giudizio nè su quella ditta francese nè su altre ditte. I Servizi dipendevano direttamente dal Presidente del Consiglio, che aveva la capacità di attivarli autonomamente. Non ricordo di aver sentito mai parlare di giudizi espressi su quella o su altre ditte, nè di aver visto mai alcun rapporto dell'ammiraglio Martini in materia. La sola volta che l'ammiraglio Martini mi riferì fu per un sondaggio fatto sui servizi segreti americano, francese, israeliano e greco. Ho appreso della questione soltanto quando l'avete appreso voi.

PRESIDENTE. Signor Presidente, le rivolgo un'ultima domanda sul possibile collegamento fra le vicende del DC9 Itavia, del Mig caduto in Calabria e la strage di Bologna. Lei ha mai avuto elementi per poter pensare che ci possa essere stato un qualsiasi collegamento, vicino o lontano, tra tali vicende?

SPADOLINI. Ricordo l'impressione enorme che la vicenda suscitò allora e rammento di averne parlato anche con il senatore Gualtieri in quanto rappresentante eletto in quella regione. Ricordo che cercavamo di trovare una qualche connessione tra i due eventi tragici e inspiegabili, entrambi connessi alla città di Bologna. La sensazione che avevamo allora era che questi eventi potessero far parte di una misteriosa strategia della tensione. Devo confermare questa impressione che, come segretario del partito e come parlamentare, ci suscitò il fatto che Bologna fosse stata scelta come vittima per la strage della stazione ferroviaria e come punto di partenza di un aereo così misteriosamente scomparso.

Non sono in grado di fornire altri elementi oltre questi. Rimase in me - e ricordo che fu oggetto di molti incontri anche in Parlamento - questo senso di angoscia e di dubbio.

DE JULIO. Signor Presidente, vorrei chiederle di precisare meglio quanto ha risposto al presidente Gualtieri in merito al passaggio di consegne tra lui e il suo predecessore, onorevole Forlani. Lei ha detto che il presidente Forlani le segnalò l'esistenza e la gravità del problema. Può essere più preciso circa questa segnalazione?

SPADOLINI. Lo scambio di consegne tra un Presidente del Consiglio ed un suo successore dura normalmente tra i venti e venticinque minuti ed è comprensivo di tanti problemi. Devo ricordare poi che in quel momento il problema della P2 era il più grave ed angosciante di tutti ed è probabile che abbia occupato l'80 per cento del tempo di durata del colloquio. Tra l'altro in quel periodo la Commissione dei tre saggi stava concludendo il suo lavoro ed era stata rinvenuta la lista di Castiglioni Fibocchi. Ritengo quindi che, nell'economia del colloquio, l'informativa sull'esistenza di una Commissione ministeriale sulla vicenda di Ustica non abbia preso più di due o tre minuti. Tra l'altro l'informativa era in funzione del cambiamento del titolare del Ministero dei trasporti. Naturalmente il presidente Forlani in quell'occasione espresse, come ognuno di noi, quel sentimento di angoscia e di ansia che ci caratterizzava tutti di fronte alla mancanza di una valida interpretazione, soprattutto in un momento in cui non era stata ancora formulata l'ipotesi di una connessione tra il disastro di Ustica e la caduta del Mig libico.

DE JULIO. Lei ha detto che i soli contatti avuti con il Sismi erano relativi alla segnalazione che l'ammiraglio Martini le fece in merito ai contatti tenuti con altri servizi segreti. Dai documenti in nostro possesso risulta invece che vi fu un altro argomento oggetto di trasmissione di documentazione al Ministro della difesa riguardante i contatti con gli Stati Uniti per l'utilizzo di un sommergibile per eventuali rilievi fotografici del relitto del DC9. Lei non ricorda quest'altra vicenda?

SPADOLINI. I particolari, per la verità, non li ricordo. Comunque la relazione Gualtieri riporta questo fatto. Come ho detto, non ho mai attivato i servizi su tale questione. L'ammiraglio Martini mi riferì in modo verbale ed ho già ricordato l'occasione in cui egli mi parlò. Dalla lettura della relazione Gualtieri si evince che la documentazione di cui lei parla risale alla fase in cui l'operazione era già passata a Palazzo Chigi. La trasmissione al Ministro della difesa di quel tipo di documentazione in qualche modo è automatica ed obbligata.

DE JULIO. A me interessa conoscere il suo parere su un fatto che mi sembra strano. I servizi segreti si attivano per comunicare al Ministro della difesa, al Presidente del Consiglio e al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio che la Marina americana si è a sua volta attivata per realizzare un'ispezione tramite un sommergibile al fine di fotografare ad alta profondità il relitto dell'aereo. Mi chiedo che cosa abbiano a che fare i servizi segreti con questa vicenda. Si trattava di una richiesta da Governo a Governo oppure vi era stata un'attivazione da parte dei servizi segreti? A me sembra strano che il capo dei servizi segreti comunichi un'attivazione (decisa da chi?) ed un interessamento (sollecitato da chi?) della Marina statunitense.

SPADOLINI. Il confine, discutibile quanto si voglia, tra il servizio di informazione militare e quello di informazione civile risiede nel fatto che tutto ciò che ha radici al di fuori del territorio nazionale ed investe potenze straniere è di competenza del Sismi, mentre tutto ciò che riguarda questioni interne è di competenza del Sisde. Sempre dalla relazione Gualtieri si evince che l'onorevole Amato chiese al direttore del Sismi, ammiraglio Martini, (quindi direttamente e non tramite il Ministero della difesa) di effettuare alcuni accertamenti e di contattare l'autorità americana per verificare la possibilità di fotografare il relitto. L'ammiraglio Martini rispose precisando che l'addetto alla Difesa americano aveva comunicato che l'operazione era fattibile ma complessa e finanziariamente onerosa.

DE JULIO. Non discuto, Presidente. Conosco bene queste cose. Le chiedo se questo tipo di procedura è rituale o no.

SPADOLINI. Il fatto che il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio (o anche il Presidente del Consiglio o il Ministro della difesa: è indifferente) si rivolgano al Sismi per avere un'informazione da un servizio dipendente dal Ministero della difesa di un altro paese è rituale.

DE JULIO. Da un servizio segreto, ma qui stiamo parlando della Marina militare americana.

SPADOLINI. Si trattava di un servizio militare perchè si è rivolto all'addetto per la Difesa USA.

DE JULIO. Alla Difesa, appunto, non alla Cia che è la controparte del Sismi.

SPADOLINI. La legge istitutiva in quanto pone il Sismi a disposizione del Ministero della difesa autorizza il Sismi stesso, come organo della Difesa, a trattare con organismi della Difesa di altri paesi.

DE JULIO. Sì, ma sempre a scopo informativo.

SPADOLINI. Nel caso di cui stiamo trattando si tratta di scopi informativi. Faccio notare poi, per completare quanto ho detto prima al Presidente, che l'ammiraglio Martini ha inviato l'appunto relativo all'Ifremer all'onorevole Amato, come si legge nella relazione Gualtieri. Come vedete, a quel momento, l'appunto in questione non passa per il Ministro della difesa. In ogni caso bisognerebbe stabilire che cosa si intende per addetto della Difesa statunitense; può anche darsi che si tratti di un addetto ai servizi di informazione americani. In ogni caso il fatto di ricorrere per un'informazione al Sismi mi sembra assolutamente corretto.

DE JULIO. In quel caso si trattava di una richiesta di disponibilità, non di un'informazione.

SPADOLINI. Fino al 1978 la cosa sarebbe stata opinabile perchè vi era una dipendenza funzionale dei servizi segreti dallo Stato maggiore; successivamente essi sono stati collocati alle dipendenze della Presidenza del Consiglio.

PRESIDENTE. Mi fa piacere che la mia relazione, inizialmente considerata avventurosa, oggi sia un testo di riferimento.

DE JULIO. Il 16 marzo 1982, come lei ha ricordato, Luzzatti depositò la relazione finale laddove, senza ombra di equivoco, si orienta verso l'ipotesi di un'esplosione come causa del disastro. Tale conclusione non comportò alcuna discussione collegiale nell'ambito del Governo da lei presieduto?

SPADOLINI. Non vi fu nessuna richiesta di organi parlamentari. Il ministro Balzamo, di cui apprezzai l'opera diligente, mi informò, venne a palazzo Chigi a portarmi il testo che fu mandato ai due rami del Parlamento e sul quale, d'accordo con il ministro Balzamo, elaborammo il disegno di legge che venne in discussione il 10 ottobre, perchè il recupero fu deciso allora. Poi non ebbi il tempo materiale per assecondare la copertura e cambiò il Tesoro.

DE JULIO. Una copertura non necessaria.

SPADOLINI. Fu scoperto dopo. Certamente il rapporto fra il Presidente del Consiglio e il Ministro dei trasporti fu costante e devo dire che fu maggiore con il Ministro dei trasporti rispetto al Ministro della difesa nel tempo in cui sono stato Presidente del Consiglio.

BOATO. Signor Presidente, vorrei riprendere una questione già sollevata. Lei ha detto che per parte sua non ha mai attivato il Sismi

sulla vicenda Ustica e che l'unica circostanza è stata il colloquio con l'ammiraglio Martini. Potrebbe specificare come è avvenuto?

SPADOLINI. Ricordo quello che ho scritto. Dopo la questione Cossiga e la questione della Presidenza, il tema Ustica uscì dalle pagine interne e per giorni e settimane fu affrontato dalla stampa, ebbe un certo rilievo ed era logico che il capo dei servizi militari, in diretto collegamento con il Presidente del Consiglio, si attivasse. Il Presidente del Consiglio ha il diritto-dovere di continuare a studiare su eventuali coperture americane per le ricerche e di essere al corrente di indagini nuove. L'ammiraglio mi venne a riferire che aveva cercato, sollecitato dal sottosegretario Amato, nuovi elementi di informazione dai servizi statunitense, francese, israeliano e greco i quali, per le vie brevi, affermarono di non avere elementi sull'incidente. Solo il servizio britannico rispose in forma scritta dicendo di non avere elementi e di escludere ogni possibile coinvolgimento delle forze aeree libiche.

Il capo dei servizi militari veniva da me ogni tanto, non vi era la periodicità settimanale di cui si è parlato, veniva ogni tanto a riferire e poi mandava in copia i documenti che spesso leggevo, ma non sempre: i servizi di informazioni mandavano a volte note che altro non erano che ritagli di giornale e, siccome leggevo i giornali, trovavo le stesse cose. Non posso dire che stavo tutto il tempo a leggere, però mi ricordo che quella volta mi disse che non aveva avuto elementi nuovi e cominciò a sorgere l'ipotesi che il Mig libico non fosse caduto il 18 luglio.

BOATO. Non è paradossale, con il senno di poi, che il capo del Sismi, nell'ipotesi del missile (e non erano centinaia le potenze straniere che potevano essere titolari del missile inviato sul DC9) interpellò i servizi? Se il missile era francese, è difficile che il Servizio francese rispondesse affermativamente.

SPADOLINI. L'ordine veniva dalla Presidenza del Consiglio, non l'ho dato io. Mi fu riferito di una missione compiuta per conto del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio che aveva poteri di coordinamento.

BOATO. Lei ha ricordato Cossiga, Craxi, Amato ed è chiaro che in quel periodo vi fu una svolta nell'impulso politico. Proprio nella fase in cui vi fu una svolta anche operativa si dette il via al recupero e vi è di nuovo una attenzione nell'opinione politica; si costituì il comitato per la verità su Ustica, presieduto dal senatore Bonifacio. Dallo Stato maggiore della Difesa e dallo Stato maggiore dell'Aeronautica vennero a lei come ministro della Difesa segnalazioni, impulsi, richieste, orientamenti di qualche tipo riferiti ad Ustica?

SPADOLINI. No, lo Stato maggiore della Difesa di fatto non curò quasi mai la questione, l'Aeronautica fu sempre il tramite.

Ricordo che dovevo rispondere ad interrogazioni più o meno uguali e che chiedevo elementi che mi venivano forniti dal servizio informazioni, poi passate attraverso il servizio dello Stato maggiore. Io

valutavo politicamente, correggevo, aggiungevo, ho sempre risposto in forma scritta e documentata, questo era il mio compito. Non ebbi mai in un senso o nell'altro sollecitazioni.

MACIS. La sua decisione di togliere il segreto di Stato dalla vicenda di Ustica fu dettata da una esigenza di trasparenza di carattere generale, oppure da ragioni specifiche dirette a rimuovere qualche ostacolo?

SPADOLINI. Da esigenze di carattere generale. In coincidenza con un viaggio in Sicilia nel 1984, sentii che montava lo sdegno e l'inquietudine e ritenni che questo segreto non dovesse sussistere. Del resto è una linea che ho sempre seguito, anche come Presidente del Consiglio anche su altre materie, ad esempio relativamente alla P2. Quando ho potuto ho sempre rimosso il segreto di Stato, perchè sono convinto che non cambia le cose e non contribuisce all'accertamento della verità. Lo feci dunque per una questione di principio. Ricordo che fu una decisione che non so se ebbe il consenso unanime, ma che non sottoposi agli Stati maggiori. Ho sempre governato il Ministero della difesa con il concetto politico dell'Italia risorgimentale per cui il Ministro è il Ministro e gli Stati maggiori fanno gli Stati maggiori.

MACIS. Sulla vicenda Ustica si è avviata una riflessione *a posteriori* da parte di uomini politici di Governo che rivestivano incarichi importanti all'epoca dell'incidente: mi riferisco al Presidente della Repubblica Cossiga che all'epoca dell'incidente era Presidente del Consiglio. Queste riflessioni sono state confermate alla Commissione dal ministro Lagorio e dal sottosegretario Mazzola e vi è la sensazione di essere stati in qualche misura raggirati da apparati dello Stato, comunque che non vi sia stato un comportamento leale. Voglio chiederle se nella sua riflessione su questa vicenda per quanto concerne la sua esperienza ha avuto una sensazione di questo genere, oppure se ha raccolto confidenze in questo senso da parte di uomini politici di Governo.

SPADOLINI. Nessuna, però posso dire che nell'esperienza di Ministro della difesa ho constatato la grande insufficienza della rete radaristica italiana. Chiedo che anche la Commissione valuti lo stato di estrema imperizia in cui si trovavano i nostri apparati militari nel 1979-80. Non sono in grado di dare elementi su fatti dolosi che ci possono essere stati, però di una cosa ho la certezza, per aver affrontato nel 1985 la battaglia relativa alla copertura radar della Sicilia dopo le minacce del Medioriente: eravamo in uno stato molto arretrato dal punto di vista dei servizi radaristici e la civilizzazione avvenuta in forma singolare durante la presidenza Pertini aveva permesso di avviare un miglioramento della situazione che nel 1980, per quanto posso dire come storico e studioso, era molto lacunosa.

RASTRELLI. L'onorevole Forlani poche ore fa ci ha detto che secondo il suo convincimento alla Presidenza del Consiglio esisterebbe o dovrebbe esistere un fascicolo con i primi appunti delle varie autorità militari e Sismi in relazione ai fatti di Ustica. Lei è stato il Presidente subentrato al Presidente Forlani e si è dovuto interessare di molte

risposte in Parlamento: le risulta che esistesse presso la Presidenza del consiglio questo fascicolo?

SPADOLINI. Onestamente devo dire che non ho avuto mai in mano un fascicolo del genere. Se l'onorevole Forlani lo ricorda...

CASINI. Ho detto che probabilmente vi saranno delle carte.

PRESIDENTE. Ci ha invitato a fare una ricerca.

SPADOLINI. Non ho avuto documenti da Governi precedenti. Mi sono sempre appoggiato, per le interrogazioni, ad informazioni che per le parti di competenza mi davano i servizi di informazione. Non ricordo alcuna carta passatami dal presidente Forlani, salvo la notificazione puntuale dell'esistenza della Commissione Luzzatti.

RASTRELLI. Nel periodo in cui era Presidente del Consiglio, lei ebbe certamente contatti con Lugaresi, che era il nuovo capo del Sismi, peraltro scelto anche da lei. Non si parlò dei precedenti, dell'atteggiamento di Santovito rispetto ai fatti più importanti, cioè Ustica, l'aereo libico a Bologna, tre eventi eccezionali nella storia di questo paese?

Poichè vi è il dubbio - più che fondato - del coinvolgimento pieno dei Servizi segreti di Santovito in questo triplice evento, Lugaresi, che subentra a Santovito come momento di rottura e che deve parlare con lei, non le confida nulla, ad esempio sulla matrice fascista della strage di Bologna?

SPADOLINI. Sulla azione di pulizia e di bonifica che il generale Lugaresi svolse, come ho già detto in sede di Commissione sui Servizi, non posso che esprimere apprezzamento per l'opera che egli fece, mettendo anche in luce alcune deviazioni dei precedenti Servizi, del Servizio di Santovito, che sono stato io a rimuovere anche in relazione a particolari rapporti con gli Stati arabi. Questo lo ricordo bene.

Non ricordo nulla dettomi dal generale Lugaresi circa Ustica. Ricordo però che sulla collusione tra i Servizi piduisti ed alcuni Stati arabi il generale Lugaresi aveva notizie precise.

RASTRELLI. E su Bologna?

SPADOLINI. Niente.

BELLOCCHIO. Presidente, desidero fare una considerazione e rivolgerle una domanda in riferimento alla risposta da lei data sulla rete radaristica del nostro paese. Non ho motivi di dubitare che nel 1980 vi fossero insufficienze da parte della nostra rete radaristica. Tuttavia non vorrei si corresse il rischio che partendo da questo giudizio venissero poi nascoste responsabilità che pur vi sono.

Mi riferisco al fatto che è stato affermato sia dagli Stati Uniti d'America sia dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica militare che nel momento in cui si verificò l'incidente di Ustica non vi erano aerei militari americani in volo.

Tuttavia questo giudizio è stato smentito. C'è un telegramma del Dipartimento di Stato che dice che l'ultimo aereo era atterrato a Sigonella alle 16,18, mentre attraverso i nastri si è scoperto che era partito alle 20,35 e quindi atterrato un'ora dopo. Sappiamo inoltre che vi era un caccia sotto il DC9 ed un altro giungeva da destra.

Non vorrei quindi che questo suo giudizio sull'inefficienza del nostro *radar* mettesse in ombra quelle che a mio parere sono vere e proprie responsabilità.

Desidero infine rivolgerle una domanda. Ammesso e non concesso che la nostra rete radaristica fosse al momento insufficiente, è pur vero che siamo un paese in cui hanno sede tre comandi Nato, uno aereo, uno terrestre ed uno marittimo. Questi tre comandi Nato erano all'epoca diretti da tre americani, ma i Capi di Stato maggiore erano dei generali italiani. Questi *radar* coprono l'Italia, l'Europa, tutto il traffico aereo, marittimo e terrestre. Non le sembra strano, Presidente, che a distanza di undici anni non riusciamo a sapere come si è svolta la vicenda di Ustica, nonostante la presenza di tre comandi Nato in grado di fornire la verità vera su quanto è accaduto?

SPADOLINI. Questo è compito della Commissione e vi auguro di penetrare con successo in questo mistero. Non ho condotto la difesa di alcunchè. Mi avete chiesto il mio giudizio tecnico sulla rete radaristica e vi ho detto che era debolissima allora nel 1984-85, particolarmente in Sicilia, giacchè di quella zona mi occupai con vari viaggi. Ho detto soltanto questo e ciò non vuol dire che io intervenga minimamente nella questione delle responsabilità, che certamente vi possono essere state, per aver tenuto nascosta la presenza di questo o quell'aereo.

Ho detto che la rete radaristica del 1984-85 (cioè quando ero Ministro della difesa, giacchè non posso rispondere per il periodo precedente) era ancora molto debole; rappresentava uno dei punti più deboli dell'apparato difensivo italiano contro azioni che provenissero dal Nord Africa o dal Medio Oriente. Fu allora nostra preoccupazione rafforzarla in qualche settore.

Quando alla dipendenza Nato si tratta di questioni che vanno poste alla autorità militare che sola può chiarirle. Voglio però precisare all'onorevole Bellocchio che da parte mia, nel sottolineare le insufficienze gravi della rete radaristica, non vi era alcun tentativo di alcun genere, ma si trattava soltanto di una constatazione. Se mi rivolgete delle domande e non vi devo dire la verità, allora ciò è perfettamente inutile vi dico quello che a me risulta essere la verità e cioè estrema debolezza della rete radaristica quando ero Ministro, immaginatevi cinque anni prima.

PRESIDENTE. Onorevole Spadolini, la ringrazio a nome di tutta la Commissione.

La seduta termina alle ore 13,10.