

**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)



**93ª SEDUTA**

GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 1991

**Presidenza del presidente GUALTIERI***La seduta ha inizio alle ore 11,10.***INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DEL MINISTRO RINO FORMICA***(Viene introdotto l'onorevole Rino Formica).*

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro Formica che ha accettato di venire dinanzi alla nostra Commissione per l'indagine che stiamo conducendo su Ustica e che nasce dalla decisione della Commissione stessa di riascoltare o ascoltare i Presidenti del Consiglio, i Ministri della difesa e quanti altri ministri abbiano ricoperto incarichi che abbiano avuto connessione con Ustica, soprattutto nella prima fase dell'incidente, cioè nel secondo governo Cossiga e nel primo governo Forlani.

In questa veste noi oggi ascoltiamo di nuovo (lo avevamo già ascoltato) il ministro Formica, che all'epoca, era ministro dei trasporti e in questa veste il ministro Formica, come risulta da tutti gli atti già pubblicati, fin dal giorno dopo la tragedia - cioè il 28 giugno - nominò una commissione tecnico-formale di inchiesta e l'affidò alla presidenza del professor Luzzatti. Questo fu il primo atto formale del Governo per avviare le indagini.

Devo dire che abbiamo ascoltato in questa nuova serie - se così possiamo definirla - il ministro della difesa dell'epoca, onorevole Lagorio, e il sottosegretario ai Servizi, senatore Mazzola. Inoltre ieri abbiamo ascoltato l'onorevole Forlani e il senatore Spadolini; si tratta di coloro che coprivano incarichi istituzionali nel primo periodo dopo l'incidente.

Vorrei domandare inizialmente al ministro Formica che, ripeto, è stato da noi già ascoltato, se rispetto alle sue precedenti dichiarazioni verbalizzate ha elementi aggiuntivi che ritenga di dover fornire prima di iniziare i nostri lavori.

**FORMICA.** Ringrazio il Presidente e la Commissione che hanno già avuto la pazienza di ascoltarmi altra volta, in cui ho detto tutto ciò che avevo da dire. Poi, del resto, ho detto qui in Commissione, ma ebbi

anche modo di dire pubblicamente, fin dal primo momento, quali fossero i dubbi e quali le osservazioni.

Ora, per completezza, ho portato quattro schede che potrebbero essere utili per stabilire i limiti della competenza anche formale che era propria del Ministro dei trasporti, sia per quanto riguardava e riguarda il rapporto tra ministero dei trasporti e Rai (Registro aeronautico italiano), sia per quanto riguarda la competenza del ministero dei trasporti qualora si verificassero incidenti aerei, sia per quanto concerne il rapporto tra ministero dei trasporti e la concessionaria Itavia, sia per quanto riguardava all'epoca la condizione del controllo degli spazi aerei perchè - come voi ricordate, per andare un pò al contesto storico dell'epoca lo spazio aereo si trovava allora in una fase di passaggio dal controllo militare a quello civile e c'era stata una legge che aveva disposto la smilitarizzazione dei servizi, che però fu attuata con l'applicazione dei decreti delegati nel 1981, cioè nell'anno successivo, con la istituzione dell'Azienda. Nel frattempo gli spazi aerei si trovavano sotto controllo militare. Vi era un commissariato e il relativo commissario si trovava presso il ministero dei trasporti, ma si trattava di un generale, il generale Fassino, che dipendeva quindi di fatto gerarchicamente dal ministero della difesa, anche perchè gli spazi aerei erano ancora sotto il controllo del personale militare.

Questo è quanto ho voluto rappresentare in queste quattro schede, che offrono il quadro generale delle competenze del ministero dei trasporti.

Solo per completezza desidero aggiungere che la funzione del Ministro dei trasporti non gli consente - come è ovvio - di intervenire nell'azione dell'autorità giudiziaria. Perciò all'epoca mi preoccupai di una sola importante questione, data la delicatezza della materia e l'oscurità dell'evento, raccogliendo anche le preoccupazioni che mi erano state rappresentate dal Presidente del Rai, il generale Rana: la mia preoccupazione fu quella di introdurre una novità rispetto alle procedure che avrebbe seguito la commissione formale tecnico-amministrativa; in altre parole, in accordo con il Presidente del Consiglio dell'epoca, il presidente Cossiga - molto sensibile a questo evento - decisi di invitare la commissione tecnico-amministrativa a redigere una prerelazione non appena avesse acquisito utili elementi. L'esperienza mi diceva che per avere la relazione definitiva avremmo dovuto attendere alcuni anni (come nel caso dell'incidente aereo di Palermo). Data la rilevanza dell'evento e l'emozione che aveva suscitato nell'opinione pubblica, ritenemmo che una prerelazione avrebbe consentito a tutti di avere alcune prime e utili notizie.

Raccomandammo pertanto al Presidente della commissione di fornire il più rapidamente possibile questa prerelazione, non appena si fosse formato un primo convincimento in sede tecnica: nel mese di novembre venne così consegnata la prerelazione.

La Commissione espresse un giudizio iniziale molto importante: escluse di fatto l'ipotesi del cedimento strutturale, cioè quello che all'inizio sembrava essere un convincimento molto diffuso. Del resto la società concessionaria che aveva subito l'incidente, l'Itavia, era sottoposta costantemente a critiche da parte della stampa ed anche in sede

parlamentare per insufficienze riscontrate nel servizio e in particolar modo nella manutenzione degli aeromobili.

Nella prerelazione venne assolutamente accantonata l'ipotesi del cedimento strutturale, al punto che venne indicata la possibilità che a causare la caduta fosse stato un corpo esterno o anche un missile. Tale affermazione non suscitò un grande interesse nell'opinione pubblica, nella stampa e neanche nel Parlamento: questo è un altro punto oscuro di tutta la vicenda.

PRESIDENTE. Nessuna delle relazioni è stata mai discussa.

FORMICA. La prerelazione fu inviata non solo al Presidente del Consiglio e al Ministro della difesa - come ebbi modo di affermare in Parlamento - ma anche ai due rami del Parlamento. Tuttavia la discussione nel corso della quale io ripresi l'ipotesi del missile riguardava non la relazione, ma le condizioni finanziarie e gestionali dell'Itavia: rispondevo a delle interrogazioni relative alle concessioni delle linee all'Itavia. Interessava al Parlamento più questo aspetto che non le cause che avevano determinato la caduta dell'aereo.

Forse dovremmo andare con la memoria a quell'epoca: l'opinione pubblica era stata colpita da tre eventi straordinari, dalla caduta dell'aereo, dalla strage alla stazione di Bologna del mese di agosto, dal terremoto in Irpinia del mese di novembre. Evidentemente questo scarso interesse del Parlamento e dell'opinione pubblica intorno alle cause che avevano determinato l'evento di Ustica era causato proprio dal drammatico periodo che si stava attraversando.

Nel dichiarare la mia disponibilità a fornire ogni chiarimento, vorrei far luce su un ultimo aspetto: la revoca delle concessioni all'Itavia. Non abbiamo mai accettato - esiste un'ampia documentazione presso il ministero dei trasporti in proposito - il principio di stabilire un nesso tra la caduta dell'aereo e la revoca delle concessioni, perchè in quel caso avremmo sposato sin dall'inizio la causa del cedimento strutturale, del difetto di manutenzione, cosa che invece non abbiamo mai accettato.

Il 12 dicembre 1980 le concessioni decadono per rinuncia da parte dell'Itavia.

L'Itavia ha rinunciato all'esercizio dell'attività: questo è un punto importante; fra l'altro è tutta da esaminare la situazione dell'Itavia, perchè l'Itavia aveva richiesto e ottenuto 63 linee, e ne esercitava, bene o male, una decina. Questo è tutto documentabile presso il ministero dei trasporti.

C'era una forte pressione da parte dell'informazione, e anche da parte dei parlamentari, per il cattivo servizio svolto dalla società Itavia. Ad esempio, ho una serie di ritagli di giornale; fra questi ce n'è uno molto bello, tratto da «Il Giorno», di Salvatore Corallo, senatore del Pci, il quale racconta che un funzionario dell'Alitalia gli disse: «viaggerete su una carcassa maltenuta». Questa è una drammatica testimonianza del senatore Corallo sugli aerei dell'Itavia; egli scrive: «nel mese scorso di gennaio io e l'onorevole Achille Occhetto mentre ci trovavamo all'aeroporto di Punta Raisi (...)». E come lui, molti altri. C'era poi un blocco dei parlamentari emiliani di tutti i partiti, compreso il mio, che

erano tutti sostenitori di questa ipotesi, che certo nasceva da una preoccupazione. Non c'è qui da farsi bravi; se fossero partiti da Bari, probabilmente anche io, con questi signori, avrei sostenuto quella tesi.

Ho voluto precisare questo punto, cioè che non vi è stata una revoca delle concessioni, ma le concessioni sono state poi attribuite ad altre compagnie, all'Alitalia e all'Alisarda per il collegamento Bologna-Sardegna, ed anzi all'Alitalia, nel dare le concessioni - questo risulta dagli atti successivi - fu imposto anche di sviluppare il servizio aereo non solo sulle linee date in concessione e utilizzate già dall'Itavia, ma anche su altre linee che erano state concesse all'Itavia e che l'Itavia non utilizzava.

MACIS. Cito dei numeri forse non molto precisi, ma all'epoca l'Itavia tendeva ad un finanziamento dell'ordine di circa 14 miliardi, ed ottenne invece un finanziamento - a prescindere dall'opinione corrente sull'Itavia - di poco meno di due miliardi.

Forse qualsiasi imprenditore, rispetto ad una situazione finanziaria così precaria, al fatto che viene defalcato il finanziamento nell'ordine del 90 per cento, si sarebbe comportato così.

FORMICA. Su questa questione c'è naturalmente da aprire un capitolo a parte, ma con la documentazione che è tutta esistente presso il ministero dei trasporti.

L'Itavia - posso garantirvelo - non ha avuto nulla di meno di quello che le spettava.

PRESIDENTE. Torneremo comunque su questa questione.

FORMICA. La discussione su questo punto compete ad altra sede; stiamo qui parlando della vicenda di Ustica. Naturalmente, bisognerà prendere in esame tutta la documentazione su come si addivenne a quel provvedimento che fu adottato da parte del ministero dei trasporti: questo ritengo sollevabile in questa sede per ragioni di obiettività; diventerebbe infatti contraddittoria una nostra posizione se avessimo sostenuto che non si trattava di cedimento strutturale e poi avessimo revocato le concessioni. Noi non abbiamo revocato nessuna concessione; anzi abbiamo sostenuto che la questione dell'Itavia non era la sua condizione di precarietà, che preesisteva alla vicenda di Ustica, come del resto abbiamo potuto constatare da tanti atti. Certo, obiettivamente negli ultimi mesi dopo l'incidente - e questo fu uno degli elementi che venne anche valutato dal ministero dei trasporti - l'Itavia fu costretta - e mi si consenta l'uso di un brutto termine tecnico che fu usato - cannibalizzare un apparecchio perchè non aveva le risorse per acquistare i pezzi di ricambio demolì cioè un aereo che era in condizione di volare poco.

PRESIDENTE. Si creò un aereo da due.

LIPARI. La concessione non è arrivata alla scadenza?

FORMICA. L'Itavia, con una comunicazione del 12 dicembre vi ha rinunciato, adducendo naturalmente le proprie ragioni, ma questa è altra questione. Non vi è stato un nesso, e questo spiega la coerenza anche nelle mie convinzioni, perchè sin dal primo momento ebbi la convinzione che non si trattava di un difetto di manutenzione per l'incidente di Ustica, ma che si trattava di ben altro. Ed è l'atto che noi abbiamo adottato nel mese di dicembre.

PRESIDENTE. Torniamo alla vicenda di Ustica. Proprio in riferimento alle tre relazioni Luzzatti, vi è un passaggio di informazioni che ci vennero allora dalle relazioni. La prima, aggiornata al 31 luglio, diceva che si erano formulate varie ipotesi, però nessuna di esse poteva essere privilegiata nei confronti delle altre. La seconda relazione che fu trasmessa, aggiornata al 5 dicembre del 1980, affermava che «allo stato attuale delle indagini la Commissione è giunta alla ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi di cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con altro individuo».

Nella relazione definitiva del 16 maggio del 1982, la Commissione giunse alla conclusione che la causa dell'incidente era stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Vi è quindi questo passaggio dalle incertezze iniziali sulle varie ipotesi allo scarto, nella seconda relazione, di gran parte delle ipotesi per concentrarsi su alcune di esse ed infine l'ipotesi definitiva, quella dell'esplosione di un ordigno.

Questo passaggio da uno stato di incertezza ad una situazione in cui si dava una determinazione precisa alla vicenda, lei, in qualità di Ministro, come lo visse? Ebbe nel corso di questo periodo informazioni che abbiano portato anche lei a considerare che si stava procedendo non più verso la ricerca di cedimenti strutturali, ma che stava intervenendo qualcosa di grave, come un'esplosione interna od esterna (se fosse stata interna si sarebbe trattato di un atto di terrorismo, e se fosse stata esterna ciò avrebbe portato le ricerche ad una fase analoga a quella odierna)? Lei ebbe la sensazione che si stava cambiando l'impostazione di ricerca fin dai primi mesi? Si aveva cioè fin dai primi mesi l'impressione che ci si trovava di fronte ad un incidente di eccezionale rilevanza, che cioè non si trattava di un aereo caduto in volo per una disgrazia, ma che si trattava invece di un incidente provocato da cause che non dovevano verificarsi. Questo era un fatto gravissimo, perchè aveva causato, innanzitutto, la morte di numerose persone, e poi perchè implicava ragioni che potevano chiamare in causa lo Stato.

FORMICA. Il nostro comportamento non poteva che essere quello di non intervenire assolutamente sui lavori della Commissione, cosa che in effetti potrete riscontrare. Personalmente non ho mai avuto colloqui con l'ingegner Luzzatti o con membri della Commissione; ho semplicemente chiesto che con urgenza, come mi sembrava doveroso, non appena fosse maturato un convincimento, questo venisse reso pubblico senza attendere le conclusioni finali. Tra l'altro la mia responsabilità si ferma al secondo documento, quello di dicembre, perchè il terzo fu presentato, mi sembra, due anni dopo, quando non rivestivo più la carica di Ministro dei trasporti. Inoltre occorre considerare che era già incardinata un'azione giudiziaria con poteri di gran

lunga più importanti e penetranti di quelli propri di una commissione tecnico-amministrativa che poteva giudicare soltanto sui dati e gli elementi che riusciva ad acquisire all'interno della pubblica amministrazione.

Vi è comunque un punto che resta da chiarire, se proprio non vogliamo definirlo oscuro. Mi riferisco all'incriminazione, da parte dell'autorità giudiziaria, di Davanzali, soprattutto considerando che analogo provvedimento non è stato adottato nei miei confronti, che pure avevo parlato di missile. L'autorità giudiziaria in queste vicende è il *dominus*, mentre certamente non lo è una commissione tecnico-amministrativa che ha dei limiti obiettivi non potendo acquisire una serie di dati, interrogare, giudicare, condannare. Ho notato che, malgrado la questione del missile abbia trovato posto in una relazione e in alcune mie dichiarazioni, essa non ha avuto particolare rilevanza. Personalmente non sono mai stato chiamato dal giudice se non nel 1988-89 quando la questione è riemersa. Ho notato, cioè, il diverso trattamento riservato invece a Davanzali.

BATTELLO. Come andò a finire la vicenda dell'incriminazione di Davanzali?

PRESIDENTE. Fu prosciolto in fase istruttoria.

MACIS. Occorre chiarire quello che ha fatto il magistrato in questa vicenda.

PRESIDENTE. Nella relazione è trattato anche questo argomento che comunque accerteremo documentalmente.

Signor Ministro, nel periodo di cui ci stiamo occupando lei ha mai notato che da parte di corpi dello Stato si facesse un'opera di sbarramento affinché prevalesse la versione del cedimento strutturale rispetto alle altre? Tale sbarramento fu operato soprattutto nel dicembre del 1980, persino attraverso lettere spedite al Magistrato contenenti forti pressioni; Davanzali, infatti, fu colpito in questo quadro di pressioni.

FORMICA. Quello che mi stupiva era il fatto che non vi fosse neanche l'ombra del dubbio. Da parte delle autorità militari e giudiziarie vi era una fermezza di atteggiamento la quale o era fondata su grandi prove e convinzioni (che mi pare non siano emerse neanche dopo dieci anni) oppure serviva a coprire. Io agiono con semplicità, cerco di applicare una razionalità anche elementare e vedo che vi era una volontà di bloccare. Del resto questa opinione delle autorità militari e ritengo anche dei Servizi, fu sostenuta con posizioni categoriche; ricordo che anche il generale Fassino sostenne la tesi ufficiale, cioè che si trattava di un cedimento strutturale e solo successivamente si pervenne all'ipotesi di un'esplosione a bordo. Quello che mi impressiona in situazioni dove non emergono prove certe è la categoricità di atteggiamento che ho sempre considerato un elemento di debolezza.

PRESIDENTE. Il principale ancoraggio della tesi del cedimento strutturale fu costituito dalle dichiarazioni, mantenute non solo nei

primi anni, ma fino a due anni fa, secondo cui nella zona al momento del disastro non vi era alcun aereo in volo e alcuna nave in mare e che tutti i missili si trovavano nei magazzini. Questa certezza assoluta circa l'assenza di aerei e di navi sta crollando. Dalle registrazioni trasmesseci dall'autorità giudiziaria emerge che, nel periodo intorno al momento dell'incidente, nella sala soccorso di Ciampino irruppe un ufficiale della Acc, proveniente dalla sala accanto, cioè la grande centrale di monitoraggio di Ciampino, dicendo che vi era un traffico aereo intenso sulla zona, un traffico americano, e chiedendo se vi era in mare una portaerei vista l'entità del traffico stesso. Il magistrato non è ancora riuscito a individuare l'identità di questo ufficiale tanto che ora sta indagando sul comandante della sala soccorso.

Però nella registrazione c'è questo ufficiale che irrompe nella sala soccorso; ma questa storia del traffico intenso poi risulta da altre due o tre telefonate per cui si chiede anche all'Ambasciata americana dove era una portaerei in quelle ore: quindi la certezza che i cieli fossero così sgombri oggi non l'abbiamo e pertanto cade uno dei pilastri dell'ancoraggio.

Uno degli episodi che è stato sempre contestato e che ha messo il generale Rana in un particolare stato di accusa o comunque nelle condizioni di doversi difendere è il risultato delle osservazioni di uno dei due tecnici della Douglas che vennero (in quanto ci fu una commissione di indagine anche da parte della Douglas parallela alla commissione dell'Itavia); questo tecnico che ora è interrogato dal magistrato, che si chiama Steve Lund, esaminando i nastri di Ciampino la settimana dopo vi legge i tracciati dei due aerei uno dei quali esegue una manovra, come lui dice e scrive, di «attacco». Questo fatto ha l'importanza che dovrà essere accertata e confermata; il problema è che questo Lund afferma di aver immediatamente informato il Registro aeronautico italiano, il Rai, che faceva capo a Rana. Si può allora spiegare da questa informazione che questo tecnico americano dà, in base alle carte, al Rai che Rana si fosse formata anche l'opinione che poteva essere stato un missile e da qui sono nate tutte le «grane» che ha avuto successivamente.

BOATO. Possiamo chiedere al Ministro di raccontare tutta la vicenda?

PRESIDENTE. Sto domandando infatti questo, se lei, Ministro, potesse rivisitare per noi questo episodio, come risultava a lei, del generale Rana il quale riferì a lei, perchè questo è importante.

FORMICA. Sulla prima questione, quella che attiene al comportamento di alcuni ufficiali in sede di controllo, non era soggetto al nostro controllo perchè, come ho già detto prima, il servizio sulla torre di controllo era dei militari e quindi probabilmente la commissione Luzzatti non ha potuto accedere a queste informazioni. Penso che oggi invece con la smilitarizzazione se dovesse accadere un incidente (speriamo mai più) la commissione tecnico-amministrativa potrà anche effettuare un controllo su un servizio che dipende dall'amministrazione dei trasporti.

Sulla seconda questione sono stato chiaro fin dall'inizio, cioè su come ho potuto proteggermi dalla opinione dominante che era quella del cedimento strutturale, che gli aerei non funzionavano, eccetera.

Io chiamai immediatamente il generale Rana che era il responsabile del Rai, responsabile dei controlli, e chiamai il generale Rana che io conoscevo bene e apprezzavo perchè è una persona onesta, democratica, una persona di grande serietà professionale e di grande onestà, un militare integerrimo. Lo chiamai, ripeto, (gli davo del tu e lo chiamavo per nome perchè eravamo molto amici per ragioni anche di solidarietà politica) e gli dissi «Guarda, Saverio, le cose stanno in questi termini: c'è un'opinione diffusa che noi ci troviamo di fronte (perchè è già montata nei mesi precedenti) che questi aerei non funzionavano. Il funzionamento è soggetto al controllo del Rai, se il Rai non ha fatto il suo dovere, tu ti devi dimettere perchè non è possibile immaginare che un servizio di controllo abbia avuto delle carenze».

BOATO. Questo colloquio quando avveniva?

FORMICA. Subito dopo, perchè io già dal giorno dopo ho cominciato ad interessarmi della questione e sono andato al ministero, ci siamo messi in moto per nominare la Commissione e sentire il Rai. Del resto questo argomento dell'Itavia non esplose all'improvviso, il problema dell'inefficienza del servizio, come ho ricordato, anche per interventi della stampa era un motivo ricorrente.

Ho avuto con il generale Rana molti colloqui nei giorni successivi. Gli dissi di fare bene i controlli e vedere se il servizio Rai aveva effettivamente effettuato tutti i controlli necessari. Lui mi portò due elementi convincenti. Uno che era un argomento convincente e razionale e sostanzialmente mi diceva che a chiedere severità di controlli in anticipo sui tempi prestabiliti per effettuare i controlli stessi sono i piloti dell'Itavia perchè l'incidente per cedimento, per difetto di manutenzione avviene in altri paesi dove di solito il pilota è anche il padrone dell'aereo. Infatti vi sono i «padroncini» che risparmiano; in America, ad esempio, capita spesso perchè esiste una serie di piccole compagnie amministrate dagli stessi piloti i quali poi approfittano di una riduzione della manutenzione per poter sfruttare di più l'aereo. Quindi questo non era possibile, anzi, e questo credo è stato documentato successivamente nella Commissione Luzzatti, i controlli del Rai furono scrupolosi, attenti ed anche anticipati.

La questione quindi doveva essere assolutamente esclusa. Lui mi fece vedere poi un pezzo di carta dove vi era un tracciato (ne capivo ben poco di queste cose come ne capisco poco adesso), vi era una serie di palline, si tratta del tracciato notissimo che voi già conoscete. Lui mi disse allora che bisognava essere cauti, mi disse di non sposare la tesi del cedimento perchè poteva essere pericoloso, poteva trattarsi di un corpo esterno, anche di un missile.

Naturalmente su questo non mi venivano fornite prove, perchè altrimenti avrei detto di andare dall'autorità giudiziaria e di documentarsi. Lui mi invitò alla cautela ed io devo al suggerimento di questa persona in perfetta buona fede, di questo militare scrupoloso che sicuramente aveva nell'ambiente nel quale viveva (perchè non era un

esterno, viveva nel Rai ed aveva rapporti con le autorità militari dell'Aeronautica, aveva rapporti con le autorità di controllo del servizio aereo), io devo a questa considerazione...

BOATO. Mi scusi, lei stava dicendo che Rana probabilmente aveva nell'ambiente in cui viveva...?

FORMICA. Aveva sicuramente amicizie e collegamenti, cioè aveva frequentazione, sicuramente. Il Presidente del Rai generale dell'Aeronautica, che viene da quell'ambiente, penso che si sarà attivato.

Il generale Rana è stato sicuramente sentito dal magistrato e sicuramente è stato sentito anche dalla Commissione. La preoccupazione mi fu suggerita come una preoccupazione di cautela e di attenzione, tanto è vero che in questi termini io l'ho trasmessa, non in forma ufficiale ma in forma ufficiosa al Ministro della difesa come cautela perchè io posso trasmettere in via ufficiale un documento, una posizione ufficiale ma qui siamo alle fonti confidenziali.

Allora raccomandai una cautela, feci cioè la stessa raccomandazione che avevo ricevuto essendo il ministero della difesa quello che doveva poi svolgere tutti quei controlli necessari per verificare sia il comportamento dell'autorità militare sia anche il comportamento dei servizi che erano alle sue dipendenze.

Personalmente credo di aver avuto un atteggiamento limpido, trasparente e di aver utilizzato al meglio, non in forma scandalistica, un'informazione che invitava a tenere aperto il ventaglio delle possibilità e se quest'ultimo fosse stato seriamente mantenuto aperto, anche dopo il primo rapporto della commissione Luzzatti, probabilmente, non staremmo a discutere di questa vicenda a 10 anni di distanza.

CICCIOMESSERE. Signor Ministro, a proposito del generale Rana, vorrei sapere se lei è in grado di fornirci delle valutazioni su una vicenda di cui abbiamo avuto notizia, evidentemente, successivamente. Il generale Santucci, che era l'addetto aeronautico a Washington, sostiene, nella relazione Pisano, che, nell'agosto dello stesso anno, il generale Rana si sarebbe recato negli Stati Uniti con le registrazioni *radar* per incontrare una serie di esperti, eccetera, eccetera. Evidentemente, il generale Santucci cerca di screditare il generale Rana perchè si chiede come poteva costui disporre di materiale soggetto al segreto istruttorio; si tratta di un palese tentativo di screditamento nei confronti del Presidente del Rai. Successivamente, sono state acquisite delle prove, attraverso la moglie, per cui si è saputo che il generale Rana, in agosto, non si recò a Washington e così via. Ebbene, lei è in grado di darci delle ulteriori informazioni o comunque delle valutazioni su questo tentativo specifico di screditamento del generale Rana?

FORMICA. Io ho appreso questa notizia dalla stampa, pertanto non conoscevo assolutamente i fatti, nè posso dire se il generale Rana si sia recato o meno nel mese di agosto negli Stati Uniti. Da parte mia, posso solo affermare che, a proposito del generale Rana, mi sentirei di giurare sulla sua correttezza; si trattava, infatti, di una persona di grande valore, di grande serietà, di grande scrupolosità ed onestà, quindi, di un

individuo che - a mio modo di vedere - non poteva compiere atti di depistaggio. La fonte che lo accusa, invece, è, non dico sospetta, ma sicuramente una fonte che si iscrive all'interno di una serie di solidarietà, che certo non hanno dato un grande contributo all'accertamento della verità. Pertanto, vi è una situazione obiettivamente ineguale: da una parte, vi è un ufficiale serio, onesto, corretto, il quale avrebbe potuto benissimo sposare la tesi prevalente, mentre, viceversa, manifestò proprio una preoccupazione di chi voleva accertare la verità e di chi aveva evidentemente avuto delle informazioni - immaginate se nell'ambiente militare, in un simile momento, non si sono diffuse una serie di informazioni o di supposizioni - e, dall'altra, un ufficiale, in qualche modo, coinvolto nella vicenda.

PRESIDENTE. Signor ministro, vorrei rivolgerle un'ultima domanda. Vorrei sapere se lei ha avuto notizia di un fatto che anche noi abbiamo appreso soltanto adesso dalle ultime registrazioni telefoniche e cioè che i direttori degli aeroporti di Napoli, Lamezia Terme e Reggio Calabria, che quella sera furono allertati, avanzarono l'ipotesi che l'aereo fosse caduto perchè era venuto meno il carburante. In sostanza, vorrei sapere se questa tesi, abbastanza strana, le venne riportata.

FORMICA. Sì, io ricordo vagamente alcune di queste ipotesi fantasiose, se ne facevano tante in quel momento, dal meteorite alle bombole subacquee, ognuno raccontava quello che gli passava per la mente; l'ipotesi della mancanza di carburante però non venne presa sul serio da nessuno.

MACERATINI. Signor Ministro, questa, come lei sa certamente, è la commissione per indagare sui fenomeni di terrorismo e sulle stragi e lei ha avuto occasione, certamente come uomo politico, non come Ministro, di occuparsi del tema che, in qualche modo, poi ci riconduce a Ustica.

L'8 marzo 1986, a Firenze, fu organizzato un convegno, dall'Arci Toscana, dal Gruppo della Sinistra indipendente della Camera dei deputati e da Magistratura democratica, sul tema: «Stragi: le ragioni e le impunità». Tra i relatori vi era anche lei e tra gli ascoltatori chi la sta interrogando. Ebbene, in quell'occasione, importante dal punto di vista della filosofia d'approccio a questi fenomeni, si sposò una tesi diversa, ossia, anzichè attribuire le stragi ad una certa parte politica, si prospettò che vi fossero degli interventi di servizi non meglio identificati. In quell'occasione, lei, signor Ministro, fece una dichiarazione che io poi riportai in un articolo su «Il secolo d'Italia» che - immagino - riguardandola, le avranno sottoposto. Si trattava di una dichiarazione che noi apprendemmo con un certo interesse perchè lei, sostanzialmente, ignorò completamente come tesi ogni spiegazione interna delle stragi, addebitandone, invece, la genesi alla sovranità limitata dell'Italia rispetto agli alleati, con un esplicito accenno, altresì, alle scorribande dei servizi segreti arabi e israeliani in Italia.

Credo esistano gli atti del convegno. In questa sede ci stavamo occupando in particolare della strage di Bologna ma questa ha una vicinanza cronologica con Ustica.

RASTRELLI. Non solo cronologica.

MACERATINI. Al momento dico cronologica, poi ci potrebbero essere altri tipi di vicinanza.

Signor Ministro, lei certamente fece quelle dichiarazioni come uomo politico e non perchè investito di una responsabilità ministeriale, che in quel momento non aveva però queste sue valutazioni, per l'autorevolezza della fonte e perchè la sua esperienza di uomo di Governo certamente l'aveva messa in contatto con alcune impressioni o qualcosa di più, al punto da spingerla a fare queste dichiarazioni: su cosa si basavano? Ritene di dover offrire alla Commissione, che indaga sulle stragi *lato sensu* considerate, qualche elemento?

Questa, della sovranità limitata o, come fu detto mi pare anche da lei in quella occasione, la «perdita delle chiavi di casa» è una tesi che ci mette in posizione subordinata e può portare a fenomeni come quelli di cui ci stiamo occupando.

FORMICA. L'osservazione che lei svolge attiene molto al dibattito politico, del resto anche in corso. Sono convinto che nei prossimi anni, sia pure come fatti della storia che sono ormai alle nostre spalle, emergerà sempre più che quando un paese di frontiera, in una situazione in cui il mondo è diviso in due blocchi armati e contrapposti, come negli anni dalla fine degli anni '40 a tutti gli anni '70 fino alla metà degli anni '80, indubbiamente le grandi potenze tendevano a creare delle condizioni di limitazione della sovranità. Su questo non c'è dubbio.

Questo non toglie che come sempre avviene, ed è nella storia dei grandi servizi, delle grandi interferenze internazionali, queste partite non sempre sono giocate in prima persona ma per interposta persona, in sede internazionale e nazionale. C'è sempre il «balordo» che si trova in sede nazionale che viene utilizzato perchè rappresenta un elemento di copertura.

La mia convinzione è che ad alcune questioni di strategia della tensione nel nostro paese non erano estranee forze di carattere internazionale. Del resto, ogni giorno che passa nascono prove, valutazioni che ci rendono tutti più consci di una difficoltà, di un pericolo che abbiamo superato e delimitano anche delle indicazioni affrettate di responsabilità che nel passato sono state fornite su questo o quel versante.

MACIS. Signor Ministro, anzitutto vorrei premettere il riconoscimento, almeno a nome personale, per aver dato un contributo per l'accertamento della verità e anche per l'individuazione delle responsabilità politiche e istituzionali oggetto dell'indagine di questa Commissione. Quindi il senso delle domande che le porrò, per quanto possano apparire ripetitive, parte da questa premessa.

Anzitutto, ho ascoltato attentamente le sue dichiarazioni, anche le ultime che lei ha fatto a proposito della notizia, fornitale dal generale Rana, e della comunicazione che ne fece. Lei ha detto che fin dal primo momento, cioè man mano che acquisiva le notizie (prima, quella ancora vaga del generale Rana e, poi, quelle che venivano con ben altra

autorevolezza dalla commissione Luzzatti) le trasmetteva e l'ha fatto fin dal primo momento.

Per quanto riguarda la prima notizia, dell'ipotesi di un corpo esterno, un missile: l'ha comunicata al ministro Lagorio in maniera seria e certa?

FORMICA. Dicendo la fonte. Del resto l'onorevole Lagorio l'ha anche confermato.

MACIS. L'ha confermato ma, come lei sa, ha attribuito in qualche modo la notizia alla sua fantasia.

FORMICA. Preferisco essere fantasioso piuttosto che opaco.

MACIS. È una grande qualità per chi ce l'ha.

Questa osservazione fatta da Lagorio in qualche modo metteva in dubbio la serietà del modo con il quale venne comunicata questa notizia. Lagorio ha detto fin dal primo momento che lei gli comunicò la notizia però pensava a poco più che una battuta. Lei l'ha fornita in maniera seria, indicando la fonte?

PRESIDENTE. Glielo disse nel momento in cui andava a riferire al Parlamento.

FORMICA. Mentre andava in Parlamento gli feci la stessa osservazione, con serietà, che il generale Rana aveva fatto a me, cioè di non esporsi ad assumere degli atteggiamenti di difesa di una ipotesi perchè ce ne potevano essere di diverse come quella di un corpo esterno che non si escludeva essere un missile. Fu usata la parola missile e la usai anch'io dicendo di non esporsi a sostenere una tesi di chiusura, di incrollabile certezza, quando incrollabile certezza non c'era. In questi termini rispondo di sì.

MACIS. Ieri l'ex presidente del Consiglio Forlani ha dichiarato che in sede di Governo vi furono delle valutazioni ricorrenti su Ustica e in modo particolare da parte del Ministro dei trasporti e soprattutto da parte del Ministro della difesa; queste ultime improntate a quella tesi prevalente nell'Aeronautica di un cedimento strutturale.

«In sede di Governo» è un'espressione un po' generica, mi pare di capire che non si sia trattato del Consiglio dei ministri o di una sede collegiale. In sede di Governo, lei ha avuto questa possibilità di confronto con quella tesi che il ministro Lagorio ha prospettato a nome dell'Aeronautica militare?

FORMICA. Il Ministro dei trasporti fa parte solo del Consiglio dei ministri, ma in Consiglio dei ministri non si è mai discusso di questo problema.

BOATO. Allora non c'era neanche il Consiglio di gabinetto.

FORMICA. Sicuramente la questione è stata discussa nel Comitato interministeriale per la sicurezza di cui fa parte il Ministro della difesa. Quindi, non sono stato investito di queste discussioni in un organo collegiale. Ho tenuto informato il presidente del Consiglio Forlani, che, devo dire, si è sempre comportato con estrema e grande correttezza anche sulla questione Itavia. Il presidente Forlani è stato splendido: mi segnalò la questione e, quando adottai il provvedimento, devo dire che con grande correttezza non intervenne assolutamente, anzi, approvò e difese il provvedimento che era stato adottato. Io lo informai della prerelazione Luzzatti, questo sì, però è noto e l'ho anche detto in Parlamento, che furono informati il Presidente del Consiglio, il Ministro della difesa e il Parlamento stesso.

MACIS. In questa sede di Governo, il presidente Forlani le ha mai – in qualche momento – fatto presente che, nonostante queste ipotesi che lei prospettava, a seguito dell'indagine e della prerelazione, vi era però un certo atteggiamento da parte del Ministro della difesa?

FORMICA. Questo non c'era bisogno che me lo dicesse Forlani perchè era così categorica e così ufficiale la posizione dei Servizi, delle autorità militari e del capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica... anzi, se non vado errato – cito a memoria, ma è da controllare – negli atti del Ministero dei trasporti deve esserci sicuramente un telegramma, una comunicazione ufficiale dove si esclude assolutamente la ipotesi del missile. Ricordo che giunse anche una comunicazione di questo genere.

BOATO. Avranno mandato la stessa velina che hanno inviato ai magistrati.

FORMICA. Sì, è probabile. L'hanno inviata anche a noi quindi era una posizione categorica di chiusura.

MACIS. Veniamo alla prerelazione Luzzatti e alle comunicazioni che lei ha fatto al Parlamento. Faccio questa domanda: per quanto riguarda il suo giudizio (io personalmente e la Commissione possiamo farci un giudizio autonomo rispetto al contenuto della prerelazione), questa prerelazione era tale da lasciare in campo, alla data del dicembre 1980, soltanto le due ipotesi – esplosione esterna o interna – oppure lasciava in campo anche altre ipotesi?

FORMICA. Posso dirle solo una mia impressione personale leggendo i documenti: nel documento di prerelazione consegnato a dicembre vi è una propensione più ad accettare l'ipotesi del missile che altre ipotesi. Intanto, si esclude quella del cedimento. Poi, la conclusione – che venne due anni dopo – spostò il centro delle convinzioni mettendo sullo stesso piano sia l'ipotesi della esplosione a bordo sia quella del missile, cioè del contatto con un corpo esterno.

BOATO. Formalmente mette le due ipotesi sullo stesso piano?

FORMICA. Sì, però devo dire che ho l'impressione che vi fosse un maggior convincimento nella prerelazione che è sfumato nel 1982. Può darsi che sia la conclusione di una convinzione, ma può darsi anche che sia dovuto ad un insieme di molte valutazioni, questo non so dirlo. Però, quello che devo dire l'ho già detto all'inizio e lo voglio riconfermare: su una questione di tale rilevanza, non solo per il peso ma anche per i morti che ci sono, ho sempre pensato che il baricentro dell'indagine non poteva essere la commissione Luzzatti bensì l'indagine giudiziaria. Mi pare chiaro, anche perchè gli strumenti e i poteri di acquisizione e di intervento del signor Luzzatti sicuramente erano di gran lunga inferiori rispetto a quelli del magistrato.

MACIS. Nel mese di dicembre 1980 si verifica un fatto estremamente curioso, in maniera più recisa potrei dire inquietante, e cioè mentre la commissione tecnico-amministrativa arriva alla conclusione che non si è trattato di un incidente per cause naturali (uso il termine naturali per meglio intenderci), ma che c'è stata l'azione di un ordigno, si registrano alcune prese di posizione tra le quali (voglio dirlo, nonostante tutte le precisazioni che lei ha fatto e che potrà fare) anche quella dell'Itavia tutta una serie di posizioni da parte dell'autorità di Governo e dell'Amministrazione che si colloca in direzione opposta.

Ora, mentre lei, il 17 dicembre, esce dal Parlamento riferendo in maniera estremamente corretta la prerelazione Luzzatti, dicendo che a questo punto è più credibile l'ipotesi del missile, il 20 dicembre l'Aeronautica militare manda questa famosa lettera circolare in cui si dice: «voi dovete dare solo queste notizie e attenetevi a queste». L'Aeronautica militare, voglio dirle, per quanto concerne coloro che parlano oggi in suo nome, cioè i legali nominati dall'Amministrazione militare per i dipendenti oggetto di inchiesta giudiziaria, sostiene ancora la tesi del cedimento strutturale, oggi, nel 1991.

FORMICA. È un convincimento.

MACIS. Il convincimento, come lei dice, signor Ministro, o è suffragato da prova o è altro. Nel mese di dicembre, quasi in contemporanea con la sua dichiarazione, c'è la comunicazione giudiziaria per Davanzali da parte dell'autorità giudiziaria. Quindi, i due pilastri, cioè l'inchiesta dell'autorità giudiziaria e l'Aeronautica militare rispondono in pratica avallando la tesi opposta a quella da lei dichiarata in Parlamento. Successivamente si ha anche, a seguito di rinuncia dell'Itavia (lo ha detto ieri il Presidente Forlani) la revoca delle concessioni.

FORMICA. Non la revoca, bensì la presa d'atto, perchè noi non abbiamo revocato le concessioni. C'è stata una rinuncia e noi abbiamo fatto una presa d'atto, si tratta di una questione diversa.

MACIS. Tutto sommato, anche il suo comportamento si colloca in questo filone che è esattamente l'opposto di quello che si sarebbe dovuto prendere nel momento in cui le prime conclusioni della

commissione Luzzatti indicano la presenza di un ordigno esterno o interno.

FORMICA. Dove trova il nesso? Faccio io una domanda a lei: come sposto il mio atteggiamento? Io ho un atteggiamento coerente.

Non l'ho mai accettato, anche quando mi è stato comunicato. Se ci fosse stata una sede governativa nella quale si fosse discusso della questione, avrei espresso la mia posizione contraria, ma non si è mai discusso di questo. I miei atteggiamenti sono stati sempre coerenti con quanto ho affermato sin dal primo momento.

Per questa ragione ho tenuto a precisare fin dall'inizio che non c'è alcun nesso tra l'inefficienza (e quindi la tesi del cedimento strutturale) e la regolamentazione delle concessioni.

La decisione da noi adottata il 12 dicembre era conseguente alla rinuncia da parte dell'Itavia: c'era stato un esplicito atto di rinuncia.

Se lei non tiene nel dovuto conto questo elemento, le sfugge il nesso logico.

MACIS. Non faccio il difensore della compagnia Itavia.

FORMICA. Qui dobbiamo difendere la verità. Non sarebbe neanche giusto difendere Davanzali.

MACIS. In qualche misura però il suo provvedimento...

FORMICA. In quale misura? Me lo spieghi.

MACIS. Nella misura in cui lei ha utilizzato un momento di difficoltà della società Itavia...

FORMICA. L'Itavia ha rinunciato. Lei sa il significato della parola «rinuncia»?

Lei mi deve dire quale dovrebbe essere il comportamento di un Ministro di fronte alla rinuncia ad un servizio da parte di una concessionaria, se non quello di sostituirla.

MACIS. Ma non c'è dubbio.

FORMICA. Ed io questo ho fatto.

MACIS. Tuttavia le difficoltà dell'Itavia...

FORMICA. Ma e cosa che verrà stabilita in sede civile o giudiziaria; si vedrà chi ha subito il danno e chi dovrà pagare.

Se però una società concessionaria rinuncia alla concessione, va sostituita. Abbiamo ricevuto immediate pressioni da parte degli utenti interessati, che ci hanno invitato espressamente a sostituire rapidamente quella compagnia.

PRESIDENTE. Prima della presa d'atto del 12 dicembre, l'Itavia sospende i voli, esattamente il 10 dicembre.

FORMICA. L'Itavia ci inviò una comunicazione con la quale affermava di non essere più in condizione di svolgere il servizio. Sarei oggi criticato se non avessi disposto la sostituzione del servizio.

MACIS. La mia osservazione nasce dalla seguente constatazione: le difficoltà della compagnia Itavia e le lamentele degli utenti (alle quali lei prima ha fatto riferimento citando utenti illustri) erano precedenti e ben note a tutti. Esse risalivano all'epoca dell'incidente aereo di Ustica.

FORMICA. Forse lei non conosce bene la questione dell'Itavia: si documenti e vedrà. Quella compagnia aveva 53 concessioni ma ne esercitava soltanto una decina; era una compagnia che aveva tentato di svilupparsi sulla base di promesse sovvenzioni in sede locale, che poi non ebbe. Ma in sede nazionale ciò che doveva avere lo ha sempre avuto. Se prendete il fascicolo relativo all'Itavia vi accorgete che vi era una grande sproporzione tra risorse proprie, mezzi e obiettivi che si era prefissata. Per questi motivi si trovò in difficoltà. È stato uno degli esempi da manuale di privatizzazione di profitti e di socializzazione delle perdite. Ma quando si è concessionari di un servizio, i guadagni sono guadagni e le perdite sono perdite; se non si è in condizioni di svolgere il servizio, non lo si svolge.

PRESIDENTE. Ritengo che la Commissione sia in grado di prendere atto che il provvedimento sull'Itavia non è nato come fatto punitivo o per accentuare la tesi del cedimento strutturale. Se il Ministro questo avesse fatto, sarebbe da aggiungere alla schiera di coloro che hanno svolto un'azione di copertura.

La spiegazione data dal Ministro, risultante anche dai documenti a nostra disposizione, mi sembra convincente: non c'è alcun nesso tra le due cose.

MACIS. Ciò che volevo far notare è che vengono assunti dei provvedimenti che, indipendentemente dalle motivazioni, si collocano esattamente sul filone opposto.

FORMICA. Io le contesto questa affermazione, perchè è illogica.

MACIS. È una mia valutazione.

FORMICA. Ma è una valutazione fuori dalla razionalità. Lei mi deve spiegare il nesso, non mi può dire che è convinto di quanto afferma. Se sostiene che l'abbattimento o comunque la perdita di un aeromobile per una società che ha delle difficoltà costituisce un aggravio delle difficoltà, mi dice qualcosa di estremamente ovvio; se mi dice invece che noi (nella convinzione che si fosse trattato di un missile) non avremmo dovuto prendere atto della rinuncia alle concessioni ma anzi avremmo dovuto concedere 100 miliardi di lire all'Itavia per acquistare nuovi aerei, vuol dire che lei non pensa ad un Governo moderno ma ad un sultanato.

MACIS. Lei è talmente intelligente che fa le ipotesi che più le sono comode.

FORMICA. Lei ha delle tesi di comodo.

MACIS. Compagnie aeree di ben altra rilevanza, come alcune compagnie statunitensi, sono fallite a seguito di un incidente aereo. Quindi l'incidente aereo è un momento decisivo per la situazione finanziaria di una compagnia.

FORMICA. Ma a pagare sarà chi è responsabile dell'incidente.

MACIS. Però nel momento in cui il Ministro dei trasporti acquisisce...

FORMICA. Io non ho acquisito nulla; era una mia convinzione.

MACIS. Lei ha affermato in Parlamento che l'aereo è stato abbattuto da un missile.

FORMICA. Ma che c'entra questo con la rinuncia alle concessioni fatta dalla compagnia?

Sembra una discussione tra sordi.

MACIS. Anch'io ho paura che stiamo discutendo tra sordi.

FORMICA. C'è modo e modo per difendere l'Itavia: si può dire che qualcuno la dovrà pur risarcire dell'abbattimento dell'aereo. Ma questa è un'altra questione.

PRESIDENTE. Non credo che sia un dialogo tra sordi. L'abbandono delle concessioni, per l'influenza che ha avuto sull'inchiesta e sull'opinione pubblica, non credo sia paragonabile con l'incriminazione di Davanzali da parte del magistrato perchè sosteneva la tesi del missile. Quest'ultimo è stato un atto di pressione.

CICCIOMESSERE. Ci può essere stato un interesse da parte di azienda concorrente, che voleva acquisire queste stesse concessioni, di supportare una certa ipotesi? La mia domanda, signor Ministro, non è polemica: vorrei sapere se lei ritiene se ci siano stati degli atti in tal senso.

FORMICA. L'Alitalia non voleva le linee. Noi abbiamo obbligato l'Alitalia a prenderle, perchè c'erano problemi di collegamento con alcune città: soprattutto quella di Reggio Calabria non la voleva nessuno.

PRESIDENTE. Considero questa questione sufficientemente chiarita.

MACIS. A metà dicembre, posto che era rimasta in campo solo l'ipotesi dell'ordigno, quali atti conseguenti sono venuti dal Ministro dei trasporti e dalle altre autorità di Governo, coerenti a questo accertamento svolto dalla Commissione tecnico-amministrativa?

FORMICA. Nella prerelazione non c'è la prova e la certezza che si tratti di un missile - se leggiamo le relazioni, le leggiamo - c'è una ipotesi. A questo punto insisto su questo elemento: l'accertamento definitivo, quello valido, e l'accertamento in sede giudiziaria, anche se quello in sede tecnico-amministrativa fosse stato definitivo, e non lo era (tanto che poi il documento definitivo viene presentato nel 1982 e mantiene le ipotesi diverse) anche in quel caso, non vi sarebbe stata una certezza obbligatoria, quale la certezza che stabilisce obblighi. Dovete spiegarmi, nella separazione dei poteri esistente, qual è il giudizio valido, non impugnabile? È quello definitivo del magistrato. Non si spiega altrimenti perchè ci dovrebbe essere l'indagine del magistrato, in una questione che peraltro aveva una rilevanza penale notevole.

MACIS. Nel momento in cui resta in piedi una ipotesi, il Governo, che è composto di diversi apparati, e che da una parte continua a sentire una voce, come si è mosso? È questo il problema che voglio porre.

FORMICA. La Commissione sta ascoltando i vari presidenti del Consiglio; ve lo hanno spiegato i presidenti del Consiglio come si sono mossi. Io rispondo di quella che è la mia responsabilità, e nell'ambito della mia responsabilità sfido chiunque a trovare un elemento di incoerenza.

MACIS. Il Presidente del Consiglio ieri ha detto a questa Commissione che con la prerelazione Luzzatti restavano in piedi tutte le diverse ipotesi, compresa quella del cedimento strutturale.

FORMICA. Questo lo ha detto il presidente del Consiglio Forlani. E io devo forse emettere un giudizio su quanto ha affermato il presidente Forlani? Egli ha delle opinioni rispettabilissime; anche Forlani ha sempre rispettato le mie opinioni, che ritengo siano personali e come tali vanno rispettate.

MACIS. Non è un problema di opinioni: lei ha esposto in Parlamento dei dati di accertamento. Erano dati del Governo o no?

FORMICA. Era la mia opinione. I dati del Governo sono i dati che il Governo assume quando si trova di fronte a giudizi definitivi, e il giudizio definitivo doveva essere quello della relazione tecnico-amministrativa definitiva e il giudizio definitivo del magistrato, che è vincolante per i cittadini e per il Governo.

PRESIDENTE. Neanche oggi, nel 1991, siamo in condizione di avere dal magistrato o dai tecnici un giudizio definitivo, perchè se lo avessimo saremmo in una fase molto diversa.

MACIS. Spero con l'ultima domanda di stimolare la fantasia dell'onorevole Formica. Onorevole Formica, lei sa bene, per quanto si tratti di ipotesi e di indicazioni di larga approssimazione, che quello che un Ministro, in rappresentanza del Governo, afferma in Parlamento, come lei ha fatto, e come io ho dovuto riconoscere, non è - mi consenta l'espressione - una chiacchiera da corridoio. È un fatto formale che ha la sua importanza, e che a mio sommesso avviso (ma forse ho un'opinione dello Stato diversa dalla sua) dovrebbe in qualche modo indirizzare gli atteggiamenti del Governo. Questa è la mia opinione, proprio perché apprezzo moltissimo e ho grande stima del valore delle dichiarazioni da lei fatte.

FORMICA. Vorrei sapere cosa avrei dovuto fare di diverso. Poteri di far dire ai Servizi che si era trattato di un missile, non ne avevo; potere di convincere il capo di Stato Maggiore e i servizi militari che era un missile, non ne avevo, perché loro avevano le proprie opinioni. Potere di far dire ai servizi stranieri la verità, non ne avevo.

Potevo rimanere del mio convincimento, che nasceva da una sollecitazione che mi era stata fatta e da una impressione che, data la serietà della fonte, non avendola vista seriamente smentita, consideravo valida. La prova infatti era diversa: nessuno ha smentito quella ipotesi con prove alla mano, ed ecco dove si rafforza la mia convinzione. Non avendola smentita con prove alla mano, mi si chiedeva un giudizio di fede; se permettete, ritengo che la fede sia un fatto privato, ma che negli atti pratici della vita occorre sostituirla con la razionalità.

MACIS. Ministro Formica, proprio a questo volevo arrivare in conclusione. Poco fa lei ha detto, sulla base di questo stesso ragionamento, che evidentemente vi era la volontà di coprire. Lei mi sembra abbia usato questa espressione.

FORMICA. No, io ho detto che sono in attesa delle spiegazioni convincenti. Sin quando non ho spiegazioni convincenti, non cambio opinione.

MACIS. Il presidente Spadolini ieri ha dichiarato che evidentemente vi sono anche delle responsabilità politiche, se vi era questa volontà di coprire. Il presidente del Consiglio Forlani ha dichiarato - lo hanno dichiarato entrambi uscendo da questa Commissione, e non dinanzi alla Commissione; mi auguro che se lei deve fare qualche dichiarazione interessante, la faccia in questa sede, come ha sempre fatto - che per le modalità con cui si è verificata la tragedia di Ustica oggi ci sono le condizioni per scoprire la verità, andando in qualche modo contro il senso comune, per cui l'accertamento della verità, a distanza di anni, incontra maggiori difficoltà.

PRESIDENTE. È un riconoscimento dell'importanza di questa Commissione.

FORMICA. Ebbene, c'è un magistrato, c'è una Commissione: ho molta fiducia nell'uno e nell'altra.

ROJCH. Alcuni punti sono stati chiariti, ed ho apprezzato molto la chiarezza del ministro Formica. Tuttavia un dubbio permane, e mi sembra importante.

Il ministro Formica dal suo colloquio e dal rapporto con il generale Rana si è formato una sua convinzione, come ha più volte ribadito. Il generale Rana, che il Ministro ha descritto come persona seria e scrupolosa - e questo lo diamo per scontato - incalzato dal ministro Formica che, pur essendogli amico, al punto di dirgli che doveva dimettersi - non ripercorro qui l'intero ragionamento - quando il ministro Formica sosteneva l'idea diffusa del cedimento strutturale, come era in quel momento, spostò il ragionamento sul corpo esterno, sul missile. Il generale Rana le ha manifestato in quel momento degli elementi tecnici particolari oppure anch'egli si basava su stati d'animo, su supposizioni?

FORMICA. L'ho già detto; il generale Rana mi mostrò un documento contenente uno schizzo facendomi notare, nella parte terminale, la presenza di effetti di frammentazione. Mi fece notare che vi era uno sdoppiamento, il punto in cui doveva esserci un corpo esterno e quello in cui doveva esserci un'esplosione. Personalmente non capivo molto questi dettagli tecnici essendo il documento di non facile lettura. Tuttavia, vista la serietà della fonte e trovandomi di fronte ad un foglio di carta che costituiva un minimo di documentazione, ritenni che quanto mi stava dicendo il generale Rana aveva una sua validità. Egli non mi parlò, infatti, di voci come quelle sulla mancanza di benzina o sul sonno del pilota.

BELLOCCHIO. Signor Ministro intendo rivolgerle una domanda che mi arrovella da tempo, facendo appello alla sua conoscenza ed anche alla sua fantasia. Visto che lei è rimasto in minoranza sulla tesi del missile, spero che mi possa essere d'aiuto.

Il collega Lagorio, nel corso della sua seconda audizione, ha riferito di aver inviato due dispacci al Presidente del Consiglio dell'epoca, Cossiga, il primo nel mese di luglio relativamente alla vicenda di Ustica ed il secondo nel mese di settembre riguardante il Mig libico. L'onorevole Lagorio ha detto testualmente che la versione fornita sull'incidente del Mig libico era falsa dato che gli avevano riferito che addirittura la scatola nera di quell'aereo riportava rumori da combattimento. Per ragioni politiche è stata data una versione falsa.

Lei ha mai avuto modo di parlare di questo argomento con il suo collega Lagorio? Se ne è mai parlato in sede governativa? Qual è il suo parere e quale sforzo di fantasia può compiere per aiutarci a comprendere questa vicenda?

FORMICA. Tutte le notizie in mio possesso sul Mig libico le ho derivate dai giornali. Non me ne ha parlato mai nessuno e non vi è stata mai alcuna riunione di Governo cui io avessi titolo per partecipare in cui se ne sia discusso. Il ministero dei trasporti, nel periodo in cui ero alla guida di quel Dicastero, non è mai stato investito della questione.

BELLOCCHIO. L'onorevole Lagorio non le ha mai fatto confidenze al riguardo?

FORMICA. Non me ne ha mai parlato. Ribadisco che tutto quello che so sul Mig libico l'ho appreso dalla stampa e dai vostri lavori.

SERRA. Innanzi tutto vorrei esprimere un mio giudizio, cioè che il ministro Formica ha assunto un atteggiamento di collaborazione nei confronti della Commissione.

L'onorevole Amato, nel corso di una puntata della trasmissione televisiva «Telefono giallo», ha usato l'espressione «mi hanno fatto dire in Parlamento...». Abbiamo ascoltato ieri l'onorevole Forlani e dalle sue risposte si potrebbe ritenere che si sia trovato anch'egli nella stessa condizione. Il motivo per cui adesso stiamo svolgendo questa nuova serie di audizioni non è soltanto quello di cercare di ricostruire la verità, ma anche quello di capire se il nodo da sciogliere per poter valutare l'intera vicenda sia tra i politici oppure tra i servizi segreti o i militari.

Vorrei allora sapere se il Ministro della difesa si è mai espresso in sede di Governo sulla vicenda e quale sia stato l'atteggiamento del Governo nel suo insieme. Ciò anche per cercare di individuare eventuali responsabilità politiche, per capire se vi sono state anche delle coperture politiche da parte dei diversi Presidenti del Consiglio e dei Ministri o se invece siamo di fronte a Governi che hanno sempre dovuto dire quello che potevano sapere, quello che veniva loro riferito.

FORMICA. Per quanto mi riguarda, non mi sono mai fatto trascinare sul terreno delle opinioni altrui non dimostrate. Non ho mai sposato la causa di altri se non convinto. Inizialmente ho avuto questo impatto fortunato con una persona che aveva una posizione di grande responsabilità e che godeva della mia fiducia, la quale - come si dice con un brutto termine in gergo militare - mi ha allertato. Avevo bisogno di spiegazioni convincenti in senso contrario per sposare un'altra causa, ma non ne ho mai ricevute in nessuna sede e da parte di alcuno.

La posizione assunta dalle autorità preposte al controllo militare e al controllo della sicurezza era di fede cieca e assoluta. Vi fu un primo tentativo di dire che a bordo dell'aereo vi era un terrorista e poi che vi era un giudice; ipotesi subito dopo smontate. Certamente, se fosse stato provato che a bordo vi era un terrorista, vi sarebbe stato almeno un elemento per poter accogliere quanto meno una eventualità. Quello che mi ha sempre insospettito è stata la chiusura ad ogni dimostrazione razionale.

Ed allora siccome non ho mai avuto nessuna spiegazione razionale, sono rimasto nella mia originaria convinzione. Naturalmente se avessi delle prove le avrei già esibite due minuti dopo; questa mia convinzione resta ferma ed è rimasta ferma nella mia testa perchè nessuno mi ha potuto dare convincenti spiegazioni a contrario.

PRESIDENTE. Signor Ministro la ringrazio per il contributo dato anche oggi alla Commissione. Spero di non doverla disturbare ulteriormente se non il giorno in cui la Commissione dovesse arrivare ad una conclusione certa, per invitarla alla seduta conclusiva.

*(La seduta, sospesa alle ore 13 è ripresa alle ore 17,05).*

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO DI USTICA: AUDIZIONE DELL'ONOREVOLE EMILIO COLOMBO*

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Colombo, che ha accettato l'invito della nostra Commissione, trovando il modo di venire da Strasburgo in tempo per questa nostra audizione. Noi stiamo conducendo, signor Presidente, un'inchiesta, come lei sa, sui fatti legati ad Ustica e alla vicenda del Mig 3 caduto nel periodo di interesse sulla Sila.

Lei era Ministro degli esteri nel secondo governo Cossiga, nel periodo in cui avvennero questi due fatti; poi fu Ministro degli esteri anche nel successivo governo Forlani. Noi stiamo cercando in questa tornata di audizioni di accertare se, rispetto alle informazioni che si avevano 11 anni fa, oggi si possano acquisire nuovi elementi, anche alla luce dei fatti emersi dalla stampa e dall'inchiesta della magistratura.

La prima domanda è quali sono i suoi ricordi come Ministro degli esteri, che fra l'altro faceva parte anche dei due comitati speciali per le emergenze, il Cis e il Cesis, in rapporto a questi due eventi: la caduta del DC9 Itavia e l'arrivo e la caduta in Italia del Mig 23.

COLOMBO. Per quanto riguarda la questione del DC9, i miei ricordi, anzi i miei coinvolgimenti, sono zero. I ricordi sono quelli che ciascun cittadino ha di questi problemi nel senso cioè che non ci fu alcuna sollecitazione di nessun genere. La prima volta - ma non c'ero più io - che il ministero degli esteri fu coinvolto in questo è stato nel 1988, in occasione della costituzione della Commissione Blasi, perchè allora fu chiesta la partecipazione; però su questo non posso rispondere perchè non ero io al ministero degli esteri.

Di riunioni sull'argomento del Consiglio dei Ministri, non ne ricordo; mi dispiace sempre dire non ricordo, ma effettivamente questa volta è così. Per quanto riguarda gli altri comitati nei quali il problema poteva essere sollevato il mio ricordo è che questa questione non fu sollevata in modo esplicito in nessuno dei comitati, forse lo fu incidentalmente.

Invece, per quanto riguarda la seconda questione relativa al Mig libico, le posso dare molte informazioni, le posso dare dei chiarimenti, a lei, alla Commissione e pure al ministro Lagorio. Io ho letto il documento e ho letto le affermazioni che sono state fatte e sono in grado di darle risposte molto precise.

PRESIDENTE. Quindi per il DC9 lei non ci può aiutare, mentre per il Mig libico ha conoscenze. Io le ricordo che il ministro Lagorio, testimoniando qui per la seconda volta, ha dichiarato sostanzialmente due cose. La prima che «il Mig libico è stato restituito per decisione del Ministro degli esteri e non del generale Santovito, anche se immagina che se ne sia occupato. Quando io gli ho domandato perchè la Commissione ha avallato questa tesi del malore, che oggi diventa improbabile, Lagorio ha risposto: «È stata la ragion politica... Il caso fu

chiuso in due mesi, parte dell'aereo fu restituito e il pilota fu restituito per ragioni politiche». Queste sono le due frasi che nel contesto dell'interrogatorio del ministro Lagorio sul Mig libico la Commissione ha ascoltato questa settimana.

Noi su questo abbiamo ritenuto necessario sentire lei, che aveva la responsabilità di Ministro degli esteri. Per cui la prima domanda che le faccio è questa: è vero che il Mig libico è stato restituito per decisione del Ministro degli esteri e non del generale Santovito, quindi dei Servizi? La seconda: è vero che questa restituzione ebbe un carattere non dovuto, formale, ad esaurimento delle inchieste amministrative, ma l'aereo fu addirittura sottratto all'inchiesta amministrativa formale per ragioni politiche?

COLOMBO. Se lei mi consente, arrivo alla risposta dopo aver attraversato un periodo e vari documenti. Si dice: «la gestione politica dell'affare fu assunta dal Ministero degli esteri». Sempre nella deposizione dell'onorevole Lagorio si dice anche che «non faceva altro che darmi delle direttive quando alla fine il ministero degli esteri decise di restituire il velivolo, due mesi dopo, quando la commissione mista aveva terminato il suo lavoro, mi comunicò che il velivolo sarebbe stato restituito.

Sorvolò altre parti per non far perdere tempo e arrivo a quella che è l'affermazione che mi pare più rilevante, dove si dice che: «la ragion politica. Avevo capito la domanda ed è a questo che volevo arrivare. Il caso fu chiuso in due mesi. Parte dell'aereo fu restituito e il pilota fu restituito per ragioni politiche». Questo risulta dallo stenografico. Vediamo le carte e vediamo le cose come stanno. Non riprendiamo le contestazioni, ma risulta che il Mig cade il 18 luglio. L'altro doloroso si era verificato il 27 giugno.

Io ho ricevuto il 20 luglio, come Ministro degli esteri, una nota, cosiddetta, verbale, in realtà è uno scritto che ho con me, da parte della Jamahiria libica nella quale si dice: «L'ufficio popolare della Jamahiria arabo-libica presenta i suoi complimenti al Ministro degli esteri ed ha l'onore di informare che alle ore 10,10, circa, di venerdì 18 luglio 1980, un aviogetto libico del tipo Mig, mentre era in volo per addestramento - angolo 150 gradi che dista da Bengasi 120 chilometri, altezza di volo 10.000 metri - interruppe i contatti e che, all'angolo 40 gradi, a 210 chilometri da Bengasi, e all'altezza di 12.000 piedi, completamente, si interruppero i rapporti. Si constatò dai contatti che il pilota era in coma o colpito da collasso nello spazio aereo di Bengasi e che perciò ha continuato nella stessa direzione di volo finchè non sono esaurite le scorte di carburante. Abbiamo appreso dalla stampa italiana del ritrovamento dei rottami di un aereo precipitato nella zona della Calabria». Indugio un attimo sulla lettura dei testi perchè mi sembra il metodo migliore per procedere. La nota così continua: «La stampa informo inoltre che le autorità italiane trovarono anche scritture in lingua araba su alcuni elementi dell'aereo, cosa che indica che l'aereo in questione è l'aereo libico disperso. L'ufficio popolare prega pertanto codesto onorevole ministero di fargli pervenire tutti gli elementi e le notizie disponibili presso le autorità italiane e di adoperarsi affinché dei tecnici libici possano prendere visione del luogo e provvedere al recupero

urgente della salma del pilota e del rottame dell'aereo per ricondurli in Libia. Alta stima, considerazione, eccetera eccetera».

Il 21 luglio, il giorno successivo cioè, il Ministero degli esteri ha indirizzato questa nota al Ministero della difesa per opportune e urgenti valutazioni. Inoltre, a seguito di comunicazioni per vie brevi (prima si informa telefonicamente, eccetera) trasmettemmo in allegato copia di un telegramma pervenuto da Tripoli, il telegramma cioè che ho letto. La nota diceva: «Questo Ministero, come già rappresentato telefonicamente» - era il giorno dopo - «ritiene che si debba aderire con la massima sollecitudine alla richiesta libica di un sopralluogo» - cioè per accertare i fatti - «da parte di tecnici libici nella zona dell'incidente. In un secondo tempo, d'intesa con le autorità libiche si potrà esaminare il momento in cui la salma del pilota potrà essere restituita. Analoga considerazione potrà valere per l'eventuale recupero dei rottami dell'aereo o di parti di esso». Si parlava quindi di restituzione della salma e di eventuale recupero dei rottami.

BOATO. Intende lasciarci questa documentazione?

COLOMBO. Dopo parleremo anche di questo. Tutto deve essere a disposizione, vediamo come fare.

Il 21 di luglio il Ministero degli esteri trasmise al Ministero della difesa, assieme alla relativa traduzione, copia della nota verbale che ho letto, e che era stata inviata dall'ufficio di diplomazia popolare in Roma in merito all'incidente del 18 luglio con la preghiera a quel ministero, e cito di nuovo testualmente, «di voler cortesemente fornire gli elementi tecnici e le notizie utili che potranno essere forniti alle autorità libiche in merito alle loro richieste». Ci si riferiva cioè alla richiesta di poter inviare sul luogo dell'incidente tecnici libici e di poter ottenere il recupero della salma del pilota e dei rottami dell'aereo e il loro successivo trasporto in Libia. Continuavamo poi dicendo: «Con l'occasione si prega altresì di voler far conoscere se nulla osti da parte di codesto Ministero alla traslazione in Libia della salma del pilota».

Come vedete non ci sono ordini di nessun genere e se notate qualche accento polemico nelle mie parole non fateci molto caso. Concludo infatti col dire che il comportamento dei due Ministeri, e quindi anche del Ministero degli esteri di cui assumo la responsabilità, fu un comportamento corretto. Si fece quel che si doveva senza nessun compromesso, sottinteso, motivazione di qualsiasi altro genere.

Sempre il 21 luglio, in una giornata molto tumultuosa ed ansiosa, il nostro ambasciatore di allora, Quaroni, dopo aver avuto, perchè chiamato, dei contatti, ci dice: «Sono stato convocato ieri sera tardi prima dal sostituto El Atik (?) - un esponente cioè dell'alta gerarchia militare - e poi da lui stesso presso stato maggiore forze armate libiche in relazione all'episodio. Mi sono state fornite ampie delucidazioni su presumibile meccanica incidente, sottolineando, ripetutamente, che trattavasi missione militare di addestramento cui tragica conclusione esula assolutamente da qualsiasi intento libico». Questo scritto ci perviene il 21 ma è del 20 sera. «Sorvolo Massabreghet (??) e ritorno a Bengasi via terra ferma libica, in fase conclusiva missione, aereo, anzichè posarsi Bengasi, come da piano di volo, ha proseguito in linea

retta, accelerando sua velocità, stimata da ultimo a quasi 900 chilometri orari, nonostante i tentativi avvertimento altro velivolo che l'accompagnava at base controllo.

Militari libici ritengono che pilota sia stato colto, forse per difetto erogatore ossigeno, da malore, ipotesi corroborata da inspiegabili perdite e recuperi quota precedente fase missione ed abbia inserito comandi automatici sperando riprendersi. Però avrebbe continuato traiettoria sul mare verso costa italiana fino a totale esaurimento carburante e caduta. Stime libiche scorta carburante portavano ad ipotesi caduta in mare a circa 450 chilometri da costa libica, zona su cui si sono concentrate prime ricerche fino at notizia radio italiana caduta aereo in Calabria. Versione libica incidente sarebbe corroborata, secondo miei interlocutori» (è l'ambasciatore che scrive) «da elementi che dovrebbero già essere a disposizione inquirenti italiani, come: mancata esplosione aereo at momento caduta» (il che confermerebbe l'esaurimento del carburante) «non salvataggio pilota con congegno espulsione da carlinga; probabile stato collasso aut decesso precedente at impatto et assenza su aereo anmamento aut congegni di spionaggio. Autorità militari libiche sono comunque pienamente disposte a fornire ulteriori elementi o partecipare eventuali accertamenti congiunti per acclarare definitivamente episodio e per ottenere restituzione salma pilota libico et resti recuperabili aereo. Perchè episodio sia visto come incidente assolutamente non intenzionale, senza attribuirgli alcun altro significato e contenendo, ove possibile, pubblicità sul caso» (cioè sono disponibili a questo purchè...). «Ufficio libico Roma e stato analogamente interessato a sottoporre urgentemente episodio codesto Ministero. Sarò grato» (dice l'ambasciatore) «valutare opportunità concentrare eventuali seguiti questione tramite questa ambasciata» (per evitare dispersioni, eccetera) «poichè ho colto anche questa occasione per valorizzare prontezza mia adesione at intervento richiestomi. A fronte mancato seguito promesse ovviamente ripetutemi con ribadite affermazioni interessamento personale Jallud at favorevole soluzione alcuni casi italiani».

Adesso, siccome vedo che qua c'è l'idea sotto dei compromessi, chissà per avere che cosa, il nostro contenzioso in quel momento con la Libia era questo: c'erano degli italiani che erano detenuti, particolarmente erano dipendenti di alcune imprese, ma non solo, oppure dirigenti di queste imprese che lavoravano in Libia, e siccome le «vacche grasse» per la Libia erano finite, c'era una difficoltà ad avere i pagamenti; molte volte queste imprese poi chiedevano alla Sacef di essere indennizzate e quindi sollevavano delle questioni di carattere economico, ma non più di così. Dirò, se me lo chiederete, se vi interesserà, che una accentuazione di una situazione critica con la Libia avvenne dopo, quando tutte queste cose erano finite; questa era normale amministrazione: ogni tanto Jallud veniva in Italia, veniva a promettere che avrebbe risolto i problemi, poi se ne ritornava in Libia e i problemi non si risolvevano; ecco perchè l'ambasciatore pensa di mostrare prontezza perchè in fondo questo poteva loro anche essere utile.

Questo dice l'ambasciatore.

Poi dal Ministero della difesa, il 22 luglio (quindi le date sono il 18, 20, 21 e 22 luglio), in relazione alle richieste avanzate dalle autorità della Repubblica popolare di Libia, in merito all'argomento in oggetto si comunica quanto segue: «A) I resti del velivolo che il 18 luglio ultimo scorso ha impattato sul costone di un burrone nei pressi dell'abitato di Castelsilano in provincia di Catanzaro sono caduti a valle lungo un precipizio di 100 metri di profondità e sono ancora in corso le azioni di ricognizione per individuare i frammenti sparsi in un'area impervia e ricca di vegetazione. B) Il recupero appare particolarmente difficoltoso e comunque se ne stanno studiando le modalità, prevedendo anche l'utilizzazione di apparecchiature idonee allo scopo e non disponibili *in loco*. C) Nel frattempo lo stato maggiore dell'aeronautica ha deciso di costituire una commissione congiunta di indagine alla quale questo Ministero è lieto di invitare a partecipare eventuali rappresentanti libici.

Questo Ministero è altresì lieto» (è traboccante di letizia questo Ministero) «di acconsentire alla richiesta libica di sorvolo con elicottero della zona dell'incidente. Per quanto concerne sia la costituzione della commissione congiunta di indagine sia la ricognizione *in loco* con elicottero, codesto dicastero è pregato» (siamo stati noi, insomma) «di invitare le competenti autorità libiche a prendere contatti diretti con lo stato maggiore dell'aeronautica, ente coordinatore delle iniziative e delle operazioni preannunziate».

PRESIDENTE. Da chi è firmato, onorevole Colombo?

COLOMBO. D'ordine del Ministro, il capo di gabinetto.

Ripeto che è scritto: «Lo stato maggiore dell'Aeronautica ha deciso di costituire una commissione congiunta...», e poi: «Codesto dicastero è pregato di invitare le competenti autorità libiche a prendere contatti diretti con lo stato maggiore dell'aeronautica, ente coordinatore delle iniziative e delle operazioni preannunziate».

Ripeto che questo è sempre il Ministero degli esteri che scrive e la data è quella del 22 luglio.

In un'altra lettera siamo noi che scriviamo alla Difesa il 22 luglio: «Delucidazioni su presumibile meccanica incidente fornite costà concordano in sostanza con informazioni qui riferite con nota verbale di questa rappresentanza libica».

BOATO. Questa è una lettera all'ambasciatore italiano?

COLOMBO. Il Ministero degli affari esteri scrive a Tripoli all'ambasciatore in riscontro alla sua nota e dice che le «Delucidazioni che hanno loro dato coincidono con le informazioni ivi riferite. Medesime sono state inoltrate nostro Ministero difesa anche per una valutazione tecnica circa quanto accaduto. Questo Ministero è stato fin dall'inizio in stretto contatto con Ministero difesa per poter aderire quanto prima a richieste libiche. A causa, per altro, natura impervia terreno ove è avvenuto impatto et conseguenti difficoltà tecniche, solo ora Ministero difesa comunica quanto segue...», e comunicava all'ambasciatore: «I resti del velivolo che il 18 luglio sono caduti sono a 100 metri di

profondità e sono ancora in corso le azioni di ricognizione per individuare i frammenti, sparsi in un'area impervia e ricca di vegetazione. Il recupero appare particolarmente difficoltoso e comunque se ne stanno studiando le modalità, prevedendo anche l'utilizzazione di apparecchiature idonee allo scopo e non disponibili *in loco*. Sono gli elementi che il Ministero della difesa ha dato a noi e che noi inviamo al nostro ambasciatore.

«Nel frattempo lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha deciso di costituire una commissione congiunta di indagine alla quale questo Ministero» (lieto anche lui) «è lieto di invitare a partecipare eventuali rappresentanti libici».

BOATO. È una comunione di letizia.

COLOMBO. «Questo Ministero» (qui la letizia si spreca) «è altresì lieto di acconsentire richiesta libica di sorvolo con elicottero della zona dell'incidente». Noi siamo «lieti» ma prima di noi è stato «lieto» il Ministero della difesa.

«Per quanto concerne la costituzione della commissione congiunta di indagine per la ricognizione *in loco* con elicottero, codesto Dicastero è pregato di invitare le autorità libiche competenti a prendere contatti diretti con lo Stato maggiore dell'Aeronautica, ente coordinatore eccetera.

«Per quanto concerne la salma del pilota, questa è tuttora a disposizione dell'autorità giudiziaria italiana per accertamenti cause decesso. Riservasi pertanto precisare quando medesima sarà disponibile per la traslazione». Poi ci sono i complimenti usuali.

Questi documenti più brevi sono poi accompagnati da un *aide memoire* con cui il Ministero degli esteri riassume quanto vi ho già letto, cioè che era caduto un aereo, che il recupero del relitto era difficile, che il Ministero invitava le competenti autorità libiche a prendere contatti con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica e che per quanto riguarda la salma del pilota, se ne stava occupando l'autorità giudiziaria italiana. Questo documento è del 23 luglio: lo scambio di missive è di una intensità davvero straordinaria.

Il 23 luglio, l'ufficio protocollo, a firma Guerini Maraldi, scrive alla Segreteria generale - è un atto interno al Ministero - e alla Direzione generale degli affari politici: «Ho provveduto a consegnare al signor Hammar Arbaghazi (?), segretario del Comitato popolare di questa rappresentanza politica, l'unito *aide memoire* contenente le indicazioni che il Ministero della difesa ha fornito in merito all'inchiesta. Letto il contenuto del *aide memoire*, il signor Arbaghazi, visibilmente soddisfatto, mi ha chiesto di ringraziare le autorità italiane per lo spirito di amichevole collaborazione dimostrata e, non richiesto» (in questi atti nessuno ne aveva mai parlato) «ha dichiarato che superato il periodo del *ramadan* verranno ripresi i contatti...» riferendosi alle commissioni italo-libiche, che in quel periodo funzionavano e non funzionavano, per la realizzazione dell'accordo tra i due paesi e per la risoluzione delle questioni pendenti. Quindi l'ambasciatore libico ringraziava per la nostra collaborazione e prometteva di ricambiare con altrettanta collaborazione.

La nostra ambasciata in Libia ci scriveva: «Vicino collaboratore colonnello mi ha fatto presente personale interesse Gheddafi a facilitare richiesta familiari per sollecita restituzione salma pilota libico di cui vi sono state fornite, a mia richiesta e per facilitare identificazione, seguenti dati anagrafici: capitano Al Khali eccetera». In questo documento c'è anche un'annotazione di Guerini Maraldi che dice che il senatore Pugliese informa del nullaosta da parte del Ministero della difesa per la traslazione della salma.

PRESIDENTE. Chi era Pugliese?

COLOMBO. Era il vicecapo di Gabinetto del ministro Lagorio.

Il Ministero della difesa telegrafa il 23 luglio al Ministero degli affari esteri: «A completamento notizie fornite da messaggio al seguito, comunicasi che per quanto di competenza di questo Ministero nullaosta che salma pilota venga messa a disposizione delle autorità libiche. Alt. D'ordine del Ministro. Capo gabinetto generale De Paolis».

Sempre il 23 luglio ed in risposta alle missive precedenti, le autorità libiche, accogliendo l'invito dello Stato Maggiore dell'Aeronautica: «inviano oggi con volo speciale, per cui si richiede a parte autorizzazione al sorvolo, missione composta dal tenente colonnello...» e seguono i nomi dei componenti di queste persone incaricate di partecipare alla commissione congiunta.

C'è poi un altro documento importante ai fini della presunta ragione politica che giustificherebbe questo documento. «Autorità giudiziaria ha testè concesso autorizzazione per traslazione salma. Questa rappresentanza libica è informata»: è una missiva del Ministero degli affari esteri alla rappresentanza libica a Roma, con data 24 luglio.

C'è poi una comunicazione che informa che: «Alle ore 01 odierna con volo militare giunta Roma aeroporto Ciampino delegazione militare libica capeggiata dal colonnello...» e segue il nome del Capo di questa delegazione.

Poi abbiamo un brevissimo *aide memoire* applicativo di quanto precedentemente deciso: «Sciogliendo riserva di cui all'*aide memoire* del 23 luglio, si informa che a seguito di decisioni della competente autorità giudiziaria, la salma del pilota libico, attualmente inumata al cimitero di Castelsilano, è a disposizione delle autorità libiche per la sua eventuale traslazione». È una comunicazione del 24 luglio: tutto avviene molto velocemente. Della stessa data è la seguente comunicazione della compagnia dei carabinieri di Cirò Marina diretta al Ministero degli affari esteri: «Commissione Aeronautica militare con tecnici libici habet effettuato sopralluogo di notte in località sinistro aviatorio poichè est emerso trattarsi di aeromobile Mig 23 eccetera» ed illustra le caratteristiche dell'aereo.

Poi aggiunge che la zona è presieduta da militari armati unitamente a militari dell'Esercito di stanza a Cosenza ed è firmata dal capitano Galati.

Infine, c'è un'altra lettera dal contenuto triste: «In data odierna, ambasciata libica a Roma tramite impresa funebre europea ha chiesto passaporto mortuario per espatrio salma cittadino libico deceduto in

noto incidente. In riferimento a quanto ha chiesto questa prefettura si annuncia che il Ministero ha concesso il passaporto mortuario».

BOATO. Ciò si potrebbe ricostruire attraverso il reparto.

PRESIDENTE. È una questione interna che affronteremo dopo.

COLOMBO. C'è poi un'altra lettera del 4 agosto (è passato un po' di tempo): «Questa rappresentanza libica ha qui fatto pervenire l'acclusa nota verbale, con la quale viene chiesta l'autorizzazione italiana al recupero dei rottami dell'aereo recentemente caduto in Italia ed il loro trasporto in Libia, mediante un aereo dell'Aeronautica libica. Questo cerimoniale» (quello del Ministero degli esteri) «qualora nulla osti da parte di questa segreteria generale» (quella degli affari esteri) «si metterà immediatamente in contatto con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica per comunicare il benestare del Ministero degli affari esteri alla operazione». Quindi, si comunica con lo Stato Maggiore e si dà il benestare qualora non ci sia una posizione contraria da parte dell'altro Ministero.

Inoltre, abbiamo una nota che contiene dei caratteri tecnici, nella quale si dice che il giorno 6 agosto i libri arriveranno nella zona, che poi si porteranno a Cosenza, al fine di realizzare il recupero; naturalmente sono stabilite anche le vie attraverso le quali le persone incaricate si porteranno sul posto.

Questa è tutta la storia.

PRESIDENTE. Onorevole Colombo, può consegnare questa documentazione alla Presidenza della Commissione?

COLOMBO. Signor Presidente, la pregherei di controllare se questa documentazione è già disponibile; infatti ho l'impressione che sia contenuta tra gli atti della commissione Pratis.

PRESIDENTE. Controlliamo subito, perchè se non fosse agli atti, la pregherei di consegnarla.

COLOMBO. Signor Presidente, dovrei chiedere al Ministro degli affari esteri, per rispetto, l'autorizzazione a consegnarla (non rientrano nella mia disponibilità personale, in quanto si tratta di documenti).

PRESIDENTE. I documenti di cui viene data lettura in questa sede rimangono agli atti, anche tramite il resoconto stenografico.

COLOMBO. Signor Presidente, è per scrupolo.

PRESIDENTE. Onorevole Colombo, ho notato che la maggior parte della trattativa si svolge nello spazio di quattro-cinque giorni inizialmente, cioè dal 20 al 25 luglio. Poi ci sono delle lettere del 10 agosto per il recupero.

Da quanto lei ha dichiarato, mi sono fatto l'idea che ci sia stata una normale collaborazione (come d'altra parte lei ha detto) tra i due

Ministeri e non tra i due Ministri. Infatti lei ha parlato dei due Ministeri che si sono comportati bene.

COLOMBO. Anche i Ministri.

PRESIDENTE. In questo scambio di lettere risulta che non ci sono state pressioni del Ministero degli esteri su quello della Difesa.

BOATO. Anche se ci fossero state non risulterebbero.

PRESIDENTE. Senatore Boato, sto facendo questa premessa per rivolgerle una particolare domanda. Noi abbiamo una verbalizzazione precedente di un'audizione di un Ministro della difesa in base alla quale abbiamo deciso di ascoltare lei con maggiore attenzione. Le devo chiedere se le frasi che sono state riportate le considera non suffragate dai fatti, cioè da come si svolse allora la situazione.

COLOMBO. Questa è una domanda particolare, un po'...

PRESIDENTE. È una domanda gentile, le potevo domandare chi ha detto la verità.

COLOMBO. Per questo motivo sono andato a prendere gli atti.

PRESIDENTE. Onorevole Colombo, prendiamo atto del fatto che con la sua documentazione non ha elementi aggiuntivi che possono contraddire queste affermazioni. Lei ritiene che ci sia stata da parte del Ministero degli esteri soltanto la trasmissione delle note di richiesta della Libia, a cui il Ministero di coordinamento della Difesa ha dato il nulla osta necessario? È questo il problema.

COLOMBO. Signor Presidente, desidero fare una precisazione. Noi non abbiamo fatto i passacarte, perchè abbiamo detto che se non ci fossero state delle difficoltà particolari dal punto di vista della Difesa...

PRESIDENTE. Se il Ministero della difesa avesse detto di aver bisogno di un altro mese oppure di altri due mesi, per procedere a determinate operazioni oppure perchè non c'erano ancora le condizioni per la restituzione, il Ministero degli esteri avrebbe preso atto di questa affermazione?

COLOMBO. Avrebbe preso atto e avrebbe acconsentito.

PRESIDENTE. Il *dominus* della situazione, che decideva quando e come si dovevano svolgere le operazioni, era il Ministero della difesa? È questa una interpretazione corretta?

COLOMBO. Sì. Comunque, desidero ripetere che in questa materia i rapporti passano sempre attraverso il Ministero degli esteri. Il Ministero degli esteri, però, non è che riceve le lettere, le trasmette e poi riceve le risposte; dà una sua valutazione. In questa documentazione è

scritto a chiare lettere che il Ministero ritiene opportuno che alla richiesta si risponda affermativamente per ragioni di carattere politico, salvo che non vi siano degli impedimenti da parte del Ministero della difesa.

Alla domanda del Presidente se avesse chiesto un mese di tempo, devo rispondere che noi molto probabilmente avremmo deciso di aspettare un mese e poi l'avremmo comunicato.

Devo anche aggiungere che non ho avuto sollecitazioni da nessuno. È vero che non ho seguito questa vicenda con un particolarissimo interesse, ma me ne sono interessato e quindi assumo pienamente la responsabilità di tutti gli atti che ho compiuto.

**PRESIDENTE.** C'è una frase in ordine alla quale desidero avere alcune precisazioni ed è la seguente: «Il pilota e l'aereo non furono restituiti per ragioni politiche».

**CASINI.** Signor Presidente, se questa fase è stata usata impropriamente dall'onorevole Lagorio, dobbiamo fare su di essa delle domande a tutti gli altri? Mi sembra che l'onorevole Colombo sia stato chiarissimo nella sua esposizione, per cui non vedo quale altro tipo di risposta debba dare.

**PRESIDENTE.** Per noi è importante avere un parere sul fatto che non ci sono state ragioni di tipo politico...

**CASINI.** Non capisco a che cosa debba ancora rispondere.

**COLOMBO.** Forse posso fare un'ulteriore precisazione, signor Presidente, anche perchè capisco che cosa lei mi vuol chiedere: se la nostra decisione oppure l'orientamento che abbiamo espresso al Ministero della difesa sia un orientamento di carattere politico, cioè i nostri rapporti con la Jamahiria libica.

Naturalmente se le cose si possono fare. Ouando però la «ragion politica» volesse significare qualcosa di estraneo al rapporto da mantenere con uno Stato amico - avversario, con cui i rapporti sono sempre difficili, le devo dire che questioni di altro genere non ve ne sono state. Questo lo ricordo benissimo.

**PRESIDENTE.** Ne prendo atto, giacchè è questo quanto le chiedo.

Desidero porle altre due domande. Il sorvolo di elicotteri autorizzato non ha poi avuto luogo, stando alle carte? Era normale che una nazione (peraltro con elicotteri che non avevano sufficiente autonomia) sorvolasse il territorio dello Stato italiano con questi mezzi?

**COLOMBO.** Abbiamo ritenuto che vi fosse l'opportunità, in quanto richiesta, di farli sorvolare. Infatti il sorvolo avviene con l'autorizzazione della Nazione e quindi la sovranità dello Stato non è affatto messa in causa. Noi abbiamo chiesto che questo avvenisse.

Devo ritenere che sia avvenuto, infatti in questo documento è contenuto il programma: «mercoledì mattina, 6 agosto 1980, il trasferi-

mento dell'elicottero libico, che attualmente si trova a Vergiate ed è di tipo Sianouk, numero di riconoscimento (...), con atterraggio a Frosinone per le forniture di carburante». Abbiamo poi l'auto che si muove da Roma e mercoledì sera una ricognizione della zona da parte dell'equipaggio dell'elicottero libico. Così continua: «In relazione al piano suddetto e al desiderio delle autorità militari italiane di accelerare le operazioni di recupero, si prega l'urgente intervento di codesto Ministero al fine dei seguenti atti (...)», cioè dare i permessi e via dicendo.

In questo momento non posso dirvi - ma ve ne potrò far avere comunicazione - se questo programma si sia effettivamente verificato.

DE JULIO. Onorevole Colombo, da dove proveniva l'elicottero?

COLOMBO. Da Vergiate, vicino al lago di Como.

CASINI. A Vergiate c'è uno stabilimento dove riparano gli elicotteri dell'Augusta.

PRESIDENTE. Lei ha detto che le eventuali tensioni con la Libia si verificarono dopo le date riguardanti il Mig libico ed il DC9. In quel periodo vi erano particolari tensioni nell'area del Mediterraneo?

Noi stiamo indagando anche sulla vicenda del DC9 e ci viene detto che vi erano tensioni forti tra americani e libici, tra francesi e libici per la guerra nel Ciad. In quel periodo - spero che lei con la sua competenza ci possa illuminare - lo stato di tensione nell'area del Mediterraneo esisteva o no?

COLOMBO. Direi che in quella fase non era particolarmente rilevante. È chiaro però che sono gli anni in cui i rapporti tra la Libia e gli Stati Uniti d'America cominciano a diventare difficili. Successivamente divengono difficili anche con l'Italia, fino ad arrivare ad episodi di natura militare nei confronti del nostro Paese. Questa però non è la fase calda.

La situazione diviene più difficile (siamo nel mese di luglio) nel mese di settembre, quando aiutiamo Malta a dichiarare la sua neutralità ed in qualche modo ne prendiamo la garanzia. Poiché Malta era particolarmente legata ai libici e si stava legando anche con l'Unione Sovietica è chiaro che questo passaggio portò ad accentuare le tensioni. Ma ciò avviene a settembre, non ha nulla a che fare con questo periodo.

PRESIDENTE. Mi spiace che non sia presente l'onorevole Zamberletti, che sembra fosse a capo di una particolare delegazione italiana a Malta in quel periodo. Egli ha parlato di sospensione delle trattative in seguito a questi episodi. Lei ricorda se vi fosse una nostra delegazione allora?

COLOMBO. C'era una nostra delegazione, guidata da Zamberletti, che per mio conto trattava e che ha avuto andamenti alterni, in certi momenti difficili in altri facili; della cosa venimmo a capo nella metà di settembre.

PRESIDENTE. Onorevole Colombo, dalle nostre carte, ma anche da carte giornalistiche e addirittura da libri, viene consolidata l'opinione che vi sia stato un intervento dell'amministratore delegato della Fiat per sollecitare o favorire la restituzione dell'aereo alla Libia. Lei ha notizia di ciò?

COLOMBO. Non ho mai ricevuto sollecitazioni di questo tipo. Ritengo che la mia Amministrazione qualora ne avesse ricevuta qualcuna, me lo avrebbe comunicato. Quindi mi assumo la responsabilità di tutti gli atti compiuti assolutamente al di fuori di una influenza di questo genere che comunque, seppure vi fosse stata, non mi avrebbe preoccupato più di tanto.

CICCIOMESSERE. Onorevole Colombo, desidero ringraziarla per la precisione delle informazioni che ci ha fornito. Intendo utilizzare queste sue dichiarazioni per porle una domanda su un'altra questione che trattiamo, quella del DC9, che è una questione centrale, in relazione alla quale lei potrebbe fornirci risposte determinanti.

Come lei sa tra le ipotesi della tragedia di Ustica c'è quella del missile. Secondo tali ipotesi, poichè il missile non era diretto al DC9 ma si è trattato di un errore, esso era diretto ad altro velivolo ed uno dei problemi centrali che sia noi sia la Magistratura stiamo affrontando con grandi difficoltà è sapere chi volava in quell'epoca.

Le dicevo che sono rimasto favorevolmente impressionato dalla sua deposizione, perchè a dodici anni di distanza lei ci ha fornito una documentazione enorme, anche nel dettaglio, su tutta una serie di questioni, compresa quella del sorvolo del territorio italiano da parte di velivoli non amici.

La mia domanda è la seguente: lei è in grado di fornirci, con la stessa precisione e documentazione che ha utilizzato per il Mig, notizie su velivoli di paesi non della Nato e quindi non amici che ebbero l'autorizzazione di sorvolare il territorio italiano il 27 giugno 1980?

Io scopro subito le carte, nel senso che lei può rispondere che vi è una circolare che afferma che dopo un anno questi documenti possono essere bruciati e quindi distrutti.

Ma poc'anzi lei ha dimostrato che in casi del genere le carte non vengono distrutte.

È quindi in grado di fornirci lo stesso tipo di informazioni che ci ha dato sul Mig libico, e cioè - ripeto - quali aerei di paesi non amici ebbero l'autorizzazione del Ministero degli affari esteri a sorvolare l'Italia il 27 giugno 1980? E in particolare, se fra questi vi erano aerei libici con personalità a bordo o meno?

COLOMBO. Non sono in grado di dare una risposta a questa domanda, perchè sinceramente non so dove e come andare a ripescare tali carte. Le posso però dire che fino a quando sono stato Ministro degli esteri, salvo che in questo momento non incorra in un vuoto di memoria - il che difficilmente mi capita -, non sono mai stato richiesto da alcuno di fare passi presso le autorità di altri Stati per ottenere informazioni di questo genere.

Nell'ultimo interrogatorio che vi è stato si afferma che il Ministero della difesa, gli Stati Maggiori o i servizi segreti possono chiedere se vi sono stati dei sorvoli o meno. A mio avviso, rapporti di questo genere, salvo quelli confidenziali che hanno una rilevanza limitata, non possono che passare attraverso il Ministero degli affari esteri. Io non sono mai stato richiesto di domandare a qualcuno se si trovava in quel luogo in un determinato giorno, se aveva ottenuto l'autorizzazione, cosa faceva, eccetera.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo. Per fare quel riscontro a proposito dei documenti che lei ci ha letto poc'anzi, cioè per vedere se già li abbiamo acquisiti, le chiedo se li può mostrare ai nostri funzionari senza farli fotocopiare in questo momento e senza farli uscire da quest'Aula.

COLOMBO. Signor Presidente, non vi è alcun problema.

BOATO. Comunque, la Commissione ha facoltà di disporre l'acquisizione.

PRESIDENTE. Senatore Boato, non facciamo polemiche.

CICCIOMESSERE. Mi permetto di insistere e di precisare la mia domanda.

Prima di venire a rispondere davanti a questa Commissione, evidentemente si è documentato; e ho notato che ha esibito una notevole documentazione sulla vicenda del Mig libico.

Lei sa benissimo che il sorvolo di aerei di particolare interesse e su territori di particolare interesse è autorizzato dal Ministero degli affari esteri.

La mia domanda è la seguente. Prima di venire in questa Commissione, lei ha richiesto al Ministero documentazione di questo genere?

COLOMBO. No; ho risposto sulla base della mia memoria, ma posso controllare.

CICCIOMESSERE. A lei risulta che la Magistratura non abbia mai richiesto questa documentazione nel periodo in cui lei era Ministro degli affari esteri?

COLOMBO. Non mi risulta.

DE JULIO. Se posso intervenire, mi sembra che vi sia un equivoco nell'interpretare la domanda posta dal collega Ciccimessere. Il presidente Colombo ha detto che non ricorda se sia mai stato richiesto di rivolgersi ad altri Stati per sapere se fossero presenti in quella zona.

Credo che il collega Ciccimessere si riferisse alle autorizzazioni rilasciate dall'Italia e che comunque rimangono agli atti del Ministero degli affari esteri.

CICCIOMESSERE. Si tratta della stessa documentazione che lei prima ci ha comunicato a proposito dell'elicottero libico.

COLOMBO. Io non so se vi fossero delle autorizzazioni in atto. Bisognerebbe controllare gli atti per rendersene conto.

CICCIOMESSERE. Signor Presidente, ci troviamo in questa situazione...

COLOMBO. Io le ho detto che per vedere se furono rilasciate delle autorizzazioni bisognerebbe controllare la documentazione di allora; successivamente le potrei dare una risposta.

CICCIOMESSERE. Mi avvio alla conclusione del mio intervento.

Noi abbiamo ricevuto una risposta da parte del ministro degli affari esteri De Michelis, il quale ci ha detto che non può darci alcuna informazione su determinati voli che si riscontrano in alcuni tracciati di volo, perchè in base alla circolare del 1972 questo tipo di carteggio viene distrutto dopo un anno.

Lei oggi ci ha dimostrato che quel carteggio particolare e specifico gestito dal brigadiere sicuramente viene distrutto, ma - e lei ce lo ha dimostrato con i documenti che ci ha letto in quest'Aula - che le informazioni importanti relative a passaggi importanti, cioè al fatto che un «Cinuk» sorvoli il nostro territorio o che al limite vi sia stato un personaggio importante che il 27 giugno 1980 sorvoli il nostro territorio non vengono burocraticamente bruciate.

CASINI. Onorevole Cicciomessere, lei sta affermando un qualcosa al di fuori della realtà. Da dove ha tratto dalle parole dette dal presidente Colombo che... lo dica chiaramente, in modo da farcelo capire.

CICCIOMESSERE. Si tratta di una cosa molto semplice, e credo che il presidente Colombo si sappia difendere perfettamente da solo.

Il presidente Colombo ci ha riferito sulle autorizzazioni concesse dal Ministro degli affari esteri per il sorvolo del territorio italiano da parte di un «Cinuk» libico. È esattamente la stessa situazione del sorvolo del territorio italiano da parte non di un elicottero, bensì di un aereo, di un «Executive», di un aereo passeggeri o di quello che voi volete. È esattamente la stessa cosa.

La mia domanda è la seguente. E' vero che dal punto di vista burocratico il ministro De Michelis ha ragione, perchè le copie di questi documenti tenute dal brigadiere possono essere distrutte. Ma è evidente che di fronte a fatti come quello del Mig libico o come quello del DC 9, questa soppressione non è assolutamente giustificata; tanto è vero che lei ci ha dimostrato che esistono agli atti ancora determinati documenti.

La domanda che le rivolgo è la seguente; è evidente che lei può rispondermi «no» e quindi è chiuso il discorso.

Lei ritiene che sia possibile, anche con ulteriori ricerche, accertare se il 27 giugno 1980 vi erano dei sorvoli di particolare interesse sul territorio italiano da parte di aerei non amici?

Non si tratta di una polemica nei suoi confronti, perchè se è in grado di fornirci un aiuto identico a quello fornito sul Mig libico, evidentemente ne saremmo molto soddisfatti, perchè ci troviamo bloccati da questa lettera che ci è stata inviata.

COLOMBO. Sono due questioni distinte. Qui si tratta di una questione del tutto speciale, quella del Mig, per cui dalle indagini risultano le cose che io vi ho detto; se lei vuole da questo caso specifico arrivare a trarre una norma di carattere generale, io le dico che le due cose sono indipendenti, e per me vale quello che ha detto il ministro degli esteri De Michelis, sono su quella linea. A mia memoria confermo questo, cioè non sarei in grado assolutamente di dirvelo; non so come potrei fare a realizzare quello che ho detto prima per eccesso di buona volontà e di cortesia.

BELLOCCHIO. Mi inserisco nella domanda del collega Ciccio Mesere, pregando la sua cortesia, se è possibile, in questo momento, di fare uno sforzo di memoria, sapendo che la sua è abbastanza buona. Io le do alcune indicazioni. Dallo Stato maggiore dell'aeronautica militare ci è stato riferito che nella sera del 27 giugno attraversava i nostri cieli un aereo con questo numero di codice: codice 56 zombie alfa chilo. Questo in gergo significa che a bordo di quell'aereo viaggiava una personalità. Lei mi insegna che perchè un aereo di questo tipo, non appartenente ad un paese *friendly*, cioè amico, possa transitare ha bisogno dell'autorizzazione del Ministero degli esteri e del Sismi. Nel momento in cui abbiamo già chiesto ufficialmente sia al Sismi che al ministero degli esteri se vi fosse traccia di questa autorizzazione, ci hanno risposto che non ci possono rispondere perchè i documenti sono andati distrutti, le chiederei uno sforzo di memoria abbastanza cortese per ricordare se lei ha autorizzato il passaggio di un velivolo con il codice che le ho prima letto.

COLOMBO. Io potrei ricordare, ad esempio, se mi avessero chiesto il transito per lei, o per il nostro Presidente; ma con queste sigle assolutamente non sono in grado di dare nessuna risposta precisa e utilizzabile ai vostri fini.

MACIS. Presidente Colombo, le vorrei chiedere se dopo la richiesta avanzata dalla *Jamahiria* libica il ministero degli esteri si è posto degli interrogativi circa la versione ufficiale, o comunque è venuto a conoscenza di interrogativi che si erano posti quelle autorità di Governo che più logicamente e più naturalmente sono demandate a questo compito circa questa versione.

COLOMBO. Questa questione veniva esaminata allora in una atmosfera molto diversa da come viene esaminata adesso, cioè carica di sospetti. Allora c'era un fatto, ci veniva data una versione, la versione l'abbiamo presentata al ministero della difesa, non ci è stata opposta

una versione diversa e noi non avevamo nessuna ragione di sospetto, come ci può essere ora, per dire che quella era una documentazione o una interpretazione che non fosse valida.

MACIS. C'è una cosa in particolare, quella sull'autonomia di volo, che mi pare sia indicata anche nelle carte che lei ci ha letto. Secondo i calcoli fatti dalla stessa autorità libica, potevano andare fino a quattrocento miglia...

COLOMBO. Non mi chieda una valutazione di carattere tecnico. Non glie la so fare.

MACIS. Era negli atti l'anomalia di questa versione che veniva data, e comunque a me interessava sapere che queste domande il ministero non se le è poste, nè le ha avute in qualche modo dal Ministero della difesa. Lei prima diceva che i rapporti tra l'Italia e la Libia all'epoca erano buoni. Io vorrei osservare che dagli atti della Commissione risulta che il 23 luglio venne compiuta la perizia sulla salma del pilota libico e il 24 venne autorizzata la restituzione della salma...

COLOMBO. Dal magistrato, non dal Ministro.

MACIS. Mi pare che questa cadenza così ravvicinata rispetto alla norma dimostri non che i rapporti erano buoni, ma che erano particolarmente buoni.

COLOMBO. Oppure che li volevamo far diventare buoni.

BOATO. Questa frase dà ragione a Lagorio.

COLOMBO. L'ho già detto prima, chiunque fosse stato, non la Libia, quando c'è un morto e si chiede la restituzione di un cadavere ci si comporta senza creare problemi.

MACIS. Vorrei farle una domanda di carattere più generale che riguarda la vicenda di Ustica. Come lei sa, una delle ipotesi che viene fatta sulla possibilità che un missile abbia colpito il DC9 è quella di un caccia che intendeva colpire un altro aereo e che invece finì per colpire per errore il DC9 dell'Itavia. Vi è una particolare versione che attribuisce poi ai servizi italiani un ruolo particolare nell'avvertire i servizi libici circa la possibilità che questa evenienza di un attacco all'aereo si realizzasse in quel giorno, e quindi quell'aereo prese un'altra strada. Io cito questa versione non perchè ami particolarmente queste ricostruzioni di taglio spionistico, non ancorate a precisi riscontri, ma perchè questa versione pare, dalla pubblicistica più recente, che sia stata fatta propria dal Presidente della Repubblica. E quindi non solo per la autorità che oggi ricopre, ma per l'incarico che aveva nel momento in cui lei era Ministro degli esteri, acquista una particolare rilevanza. Io uso i termini dubitativi solo per prudenza, ma questa versione, come lei sa, è riportata in un libro-testimoniaza sulle esternazioni del Presidente della Repubblica. Questa è la domanda che le voglio fare: una

ipotesi di questo genere richiede una situazione sul piano internazionale e una posizione dell'Italia su cui lei ci potrebbe illuminare; io non le chiedo il parere su questa versione, perchè è al di fuori delle nostre possibilità, ma invece le chiedo di ricostruire in maniera un po' più precisa questi rapporti in cui pare di capire che da una parte vi fosse una posizione più netta degli Stati Uniti, di confronto, se non di ostilità, e quasi di guerra non dichiarata, nei confronti della Libia, e una posizione più morbida italiana e per questo ritenuta dagli alleati statunitensi quasi di ambigua connivenza con quello che per loro era ritenuto un nemico.

Io vorrei che lei ci chiarisse in maniera precisa quali erano i nostri rapporti internazionali, perchè sicuramente una spiegazione dell'accaduto di Ustica si inquadra nell'ambito dei rapporti di politica internazionale. Si è parlato di un atto di guerra per quanto riguarda Ustica; evidentemente un atto di guerra ha attinenza con i rapporti internazionali e su questo io le chiedo di voler illuminare la Commissione.

COLOMBO. Debbo dire che questi rapporti con la Libia hanno avuto andamenti alterni. All'epoca del presidente Carter, per esempio, c'è stata una fase acuta, seguita poi da una fase di amicizia in cui il fratello del Presidente, Billy, si recò anche in Libia per delle questioni d'affari e di investimenti. All'epoca Reagan c'è stato prima il periodo durissimo del segretario di Stato Haig; poi - ed è proprio il periodo di cui stiamo trattando - è venuto Schultz e una fase di crisi meno acuta.

BOATO. Non era Haig il segretario di Stato nel periodo cui facciamo riferimento?

COLOMBO. Può darsi sia così. Indipendentemente però dal fatto che il segretario di Stato fosse l'uno o l'altro, quello non è stato un periodo acutissimo per quanto riguarda i rapporti tra Libia e Stati Uniti.

Noi poi abbiamo sempre cercato di avere una posizione meno dura anche se anche noi abbiamo attraversato fasi alterne. C'erano infatti momenti di maggiore comprensione e momenti di maggiore rigidità a seconda delle questioni di cui si parlava. Questo però nè incideva sui nostri rapporti con gli Stati Uniti nè era una copertura libica, era una tendenza a fare in modo che questi contrasti non si acuissero. Qualche volta abbiamo pagato da parte della Libia e qualche volta da parte degli Stati Uniti. Come si dice infatti, chi cerca di dividere i contendenti qualche volta corre il rischio di pigliarle. Noi non le abbiamo prese mai in realtà, ma qualche volta siamo stati giudicati sospetti dall'uno o dall'altro. Ma questo perchè la situazione è sempre stata molto difficile.

MACIS. Storicamente, non mi riferisco solo al periodo in cui lei è stato capo del ministero degli esteri, c'è stata una sorta di politica estera autonoma, propria dei nostri servizi, soprattutto per quanto riguarda il filone arabo o quello degli Stati Uniti. Lei saprà infatti che molte ricostruzioni della storia dei Servizi sono state fatte proprio attraverso le componenti filo-arabe, filo-statunitensi o filo-israeliane.

COLOMBO. Di politiche autonome non ne conosco. All'epoca mia i Servizi erano rappresentati dal generale Lugaresi che veniva sempre a

riferirmi delle cose che qua e là aveva constatato. Erano però tutte cose che conoscevo, che già sapevo ed erano gli elementi su cui si orientava la mia politica. Certo, qualche volta in qualche riunione ho sentito fare delle proposte, dei suggerimenti. Ma io ho sempre risposto che ringraziavo per l'informazione e che la politica estera ero io a dirigerla. Che poi in alcune piccole vicende possa essersi sviluppata qualche azione particolare è possibile, ma questo non riguarda le linee della politica estera o i rapporti con determinati paesi o ancora l'incidenza dei nostri atteggiamenti rispetto a tali rapporti. Assolutamente lo escludo. Mi piacerebbe anzi che tutta questa roba venisse finalmente eliminata. Danneggia infatti la classe politica tutta intera che amministra un paese. Bisogna ascoltare che il capitano tale o il colonnello quell'altro faceva la politica estera. Ma che stiamo a dire? Riprendiamo un po' di dignità come classe politica e mi rivolgo anche all'opposizione che ha ben altro da giudicare su questi problemi.

MACIS. Ovviamente ho usato il termine «politica estera» impropriamente. Mi riferivo infatti ad iniziative che i servizi hanno storicamente assunto. Lei conosce il ruolo che hanno svolto il colonnello Giovannone ed altre personalità?

COLOMBO. La persona di cui parla stava al Ministero degli esteri. Avrà potuto prendere l'iniziativa, qualche volta facendo bene, qualche volta no, in alcune circostanze, per liberare un prigioniero, o altro, ma non ha fatto politica estera. Nei tre anni della mia permanenza al Ministero l'avrò visto al massimo due o tre volte. Anche per la nostra dignità vi pregherei allora di spazzare via tutta questa roba.

MACIS. I prigionieri italiani in Libia ai quali lei fa riferimento per quali motivi erano detenuti?

COLOMBO. Le cause erano molto diverse, comunque si trattava in genere di applicazione di pratiche illiberali attraverso delle formule diverse. Potevano essere degli imprenditori che non andavano a genio e che quindi venivano messi dentro o che non avevano adempiuto i loro obblighi. Qualche volta si trattava poi di questioni ancora più particolari e limitate.

DE JULIO. Anche le persone imbarcate sui pescherecci?

COLOMBO. La questione dei pescherecci si è intensificata dopo. Soprattutto comunque riguardava la Tunisia.

Vorrei farvi notare come è difficile rispondere a domande che non si conoscono prima. Siccome non c'è nulla da nascondere a nessuno si può rispondere compiutamente, occorre però informarsi e guardare gli atti. Così invece è molto difficile e si riceve un impatto negativo. Io mi ricordo qualche nome dei prigionieri, ma non mi ricordo perchè erano detenuti. Quello che so è che abbiamo fatto di tutto per liberarli.

PRESIDENTE. Presidente Colombo, le restituiamo tutti gli atti che lei ci ha mostrato. Abbiamo preso nota che copia di alcuni di essi non è in nostro possesso e pertanto la richiederemo.

BOATO. Desidero subito premettere, rispetto al suo sfogo legittimo di poco fa, che tutti noi formiamo una Commissione parlamentare d'inchiesta e che non prendiamo di mira in particolare la persona che abbiamo di fronte. Ovviamente però quando sentiamo un esponente del Governo, col massimo rispetto e la massima lealtà, dobbiamo indagare su tutti gli aspetti. L'ho premesso perchè anch'io porrò delle domande che non vogliono avere alcun sapore inquisitorio, bensì quello di una Commissione d'inchiesta che sta indagando.

Personalmente mi associo alla richiesta avanzata poco fa dal collega Cicciomessere. Sul Mig libico una parte dei documenti l'avevamo già acquisita, ma una parte di essa, come ha appena detto il presidente Gualtieri, non l'avevamo. La documentazione che lei oggi ci ha fornito è comunque utile al prosieguo degli accertamenti. È chiaro che se avvenisse la stessa cosa per la vicenda di Ustica, che è di poche settimane precedente alla vicenda del Mig libico, la cosa si rivelerebbe molto utile alle indagini.

La domanda che il collega ha fatto, e per la quale il vice presidente Casini si è purtroppo adontato, è una domanda assolutamente rigorosa e corretta. È la domanda di una Commissione d'inchiesta che chiede al Ministro degli esteri *pro tempore* delle informazioni. Ovviamente il Ministro si rivolgerà al ministero degli esteri per avere le carte di allora. La richiesta però non possiamo che rivolgerla al ministro Colombo che ha la responsabilità politica *pro tempore*.

Io - e i colleghi lo sanno - non sono mai stato per la logica del sospetto, però dobbiamo tornare ad un quadro difficile per quanto riguarda gli apparati dello Stato di allora, dobbiamo ricordare il ruolo del Sismi, del Sidae, del Cesis e l'appartenenza di tanti loro esponenti alla P2. Lei sa che anche il segretario generale della Farnesina apparteneva o comunque era iscritto negli elenchi della P2. Malfatti di Montepretto era nel cuore del Ministero e faceva parte della catena degli uomini appartenenti alla P2. So per primo che non è lei ad esserne il responsabile. Ma se c'è stato qualche eventuale inghippo, usiamo un termine improprio, che è passato attraverso i vari apparati dei servizi avrebbe (e noti che dico «avrebbe» perchè non so come sono andate le cose) potuto trovare in lei un terminale al ministero degli esteri.

Il fatto che lì non ci sia stato nessun *input* positivo sugli accertamenti che stiamo conducendo, questo è un elemento, diciamo, in qualche modo preoccupante. Questo io le vorrei dire preliminarmente da questo punto di vista.

PRESIDENTE. La domanda, senatore Boato.

BOATO. Ma questo è importante perchè così completiamo il quadro.

Ne ho varie di domande, Presidente. La prima che faccio è la seguente: nei giorni immediatamente successivi alla tragedia di Ustica, quando in qualche modo sono cominciate a circolare le prime ipotesi e poi, nella fase in cui l'ipotesi missile con più forza è emersa, cioè nel dicembre del 1980 (e il rappresentante del Governo, il ministro dei trasporti, allora Formica - in Parlamento la definì come la più accredi-

tabile), al ministero degli esteri c'è stata qualche riunione, qualche consultazione, qualche interrogativo interno, intendo, riguardo al fatto che questo avveniva in acque internazionali, rispetto a un aereo italiano, con vittime italiane e con l'eventuale coinvolgimento di potenze straniere?

COLOMBO. Non era nella responsabilità del ministero degli esteri seguire indagini di questo genere, cioè l'indagine sul fatto: poteva essere sollecitato a dare un qualche contributo attraverso formule diverse, cosa che non avvenne. A mia memoria di riunioni assolutamente non ce ne sono state; ma, se si fosse stati sollecitati, ci sarebbero state e si sarebbe fatto del meglio.

BOATO. Questo fatto riguardo alla sollecitazione non lo capisco; d'altra parte devo prendere atto di quello che lei ha detto, quindi non voglio insistere troppo. Però di fronte all'ipotesi, io credo che non l'aspetto giudiziario, che - lei ha ragione - non competeva ovviamente a voi né a nessun altro ministero, ma l'aspetto politico avrebbe dovuto sollecitarvi. Un aereo italiano in acque non italiane ma che riguardano la zona limitrofa all'Italia (perché lì si era in acque internazionali, ma in una zona italiana, diciamo): tutto questo mi pare che, dal punto di vista politico, al ministero degli esteri qualche problema avrebbe dovuto porlo.

Può darsi che io ragioni col senno di poi, però glielo chiedo.

COLOMBO. Si parla di sorvolo di aerei...

BOATO. Io non le chiedo se quella sera lei ha firmato l'autorizzazione, eccetera, questo è ovvio che non glielo posso chiedere.

COLOMBO. Quando si tratta di argomenti di questo genere è chiaro che non viene in evidenza la competenza del ministero degli esteri e quindi le indagini si svolgono altrove, come si sono svolte altrove. Poi, ripeto, se richiesti si può dare la collaborazione, ma nessuno si mette a fare il lavoro degli altri.

BOATO. Spostandomi un attimo sulla questione del Mig di cui si è parlato prevalentemente stasera, lei anche poco fa, rispondendo al collega Macis, ha ricordato la questione dei prigionieri italiani in Libia. In termini generici lei ha detto (e anche quà si può comprendere) che dovrebbe far mente locale, che dovrebbe avere la documentazione, eccetera, però quello non è un episodio qualunque...

COLOMBO. Quale?

BOATO. Quello dei prigionieri allora in Libia. I prigionieri si chiamavano: Castelli, Feliciato, Peruzza e Del Re e furono ad un certo punto scambiati con prigionieri libici in Italia, con un'operazione coperta che soltanto molti anni dopo è emersa alla luce (ci sono documenti riservati del Sismi); la cosa venne fatta con la mediazione della Direzione generale per l'emigrazione e gli affari sociali, quindi

con la mediazione dello stesso ministero degli esteri (ed è ovvio che sia così), quindi c'erano quattro prigionieri italiani in Libia) non per questioni imprenditoriali, come abbiamo detto, ma accusati di aver partecipato a un *golpe* contro Gheddafi che, ad un certo punto, poi, vengono liberati attraverso uno scambio di prigionieri: cose, diciamo, del tipo di quelle a cui Moro faceva riferimento nelle sue lettere, quando diceva che l'Italia aveva già fatto cose di questo genere per ragioni umanitarie, per cui non si capiva perchè non lo si potesse fare per lui; quando Moro diceva quelle cose si riferiva a Giovannone e ad altri episodi precedenti alla sua morte, precedenti al 1978, si riferiva a fatti che sono avvenuti anche successivamente.

Io glielo chiedo onorevole Colombo perchè in realtà questo farebbe presumere una situazione di tensione politica assai più forte di quella che lei ha detto, perchè si tratta di italiani accusati di partecipare a un colpo di Stato. Adesso che glielo ho specificato, si ricorda qualcosa al riguardo?

COLOMBO. Se lei vuol stabilire una connessione...

BOATO. No, non voglio stabilire una connessione, onorevole Colombo.

COLOMBO. Comunque le voglio dire che una connessione assolutamente non c'è. Se poi volete in qualche momento essere informati su queste cose, se è di mia competenza (non so se è di competenza di questa Commissione) allora io, informato adeguatamente, posso anche venire a parlarne. Ma non credo che entri nelle competenze di questa Commissione. (*Commenti del senatore Bosco*).

BOATO. No, può essere benissimo di competenza di questa Commissione; questo non lo può sapere il collega Bosco, visto che il collega Zamberletti insistentemente e giustamente in questa Commissione parla dei rapporti Italia-Libia da tutti i punti di vista e dei rapporti Italia-Malta; figurarsi se non è di competenza di questa Commissione accertare queste cose! La mia polemica non è con lei, onorevole Colombo, in questo caso, è chiaro: è con il collega Bosco che vuole precludere un accertamento che, invece, abbiamo fatto anche con il presidente del Consiglio Andreotti; figurarsi se non lo possiamo chiedere all'allora ministro degli esteri Colombo!

PRESIDENTE. Va bene, c'è stata una cortese risposta dell'onorevole Colombo che ci dice che se gli si chiede un contributo...

BOATO. Ma io glielo stavo chiedendo in questo momento, se si ricordava.

COLOMBO. Però vorrei che sia chiaro, perchè sempre, qui, le cose vanno precisate: collegamenti con questioni di cui stiamo parlando, nessuno, e influenze di questo tipo, nessuna. Poi, se interessa sapere qualche cosa, io sono a disposizione.

MACIS. Scusi, onorevole Colombo, ma il senso delle nostre domande (in questo caso mi permetto di unirmi al collega Boato) è quello di capire la ragione per la quale vi fu questa sollecita adesione, questo intervento del Ministro degli esteri. La sua risposta, onorevole Colombo, se lei mi consente (è una mia osservazione e ovviamente ne ho tutta la responsabilità io), di cercare di migliorare i rapporti con la Libia è del tutto generica, mentre vi può essere una ragione specifica che può costituire una risposta al punto iniziale del nostro discorso: la ragione di Stato quale è stata? Se poi lei ci dice che non c'è nessuna ragione, francamente io rimango sorpreso dalla restituzione così immediata.

COLOMBO. Le spiegazioni sono nel fatto in sé. C'è un aereo che casca sul territorio italiano, c'è un pilota che muore e c'è una richiesta dello Stato interessato per via diplomatica, a cui si risponde. Quando ci sono un morto e i resti di un aereo non si risponde dopo dieci giorni: si risponde il giorno dopo. E poi c'è questa intensa «ragion di Stato»: io ero lì, ho seguito cose, non so come si dice in linguaggio parlamentare, ma leviamocelo dalla testa che ci sia «ragion di Stato» su questa faccenda; ci sono le ragioni di Stato derivanti dai nostri rapporti con un altro Stato e dalla natura della richiesta che ci viene fatta. Siccome io assumo la responsabilità delle cose che vi dico...

BOATO. Le faccio un'ultima domanda, anche dando forse un'informazione da questo punto di vista, anche qua non attribuendo a lei, onorevole Colombo, una responsabilità tecnica sul fatto specifico, perchè è ovvio che un Ministro come tale non la può avere, dipende da cosa gli riferiscono gli uffici.

Lei ci ha letto oggi un dispaccio urgentissimo, riservatissimo che veniva dall'ambasciata italiana in Libia del 23 luglio 1980, che riferisce che la persona vicina al colonnello Gheddafi insiste per la rapida restituzione del corpo del capitano, e fa il nome: Ezedine Fadel Khailil, e indica il nome proprio perchè così sia più rapida la pratica e perchè i familiari hanno premura di riavere indietro il corpo. A me francamente lascia un po' di stupore il fatto che in un rapporto fra Stati la questione sia sollecitata perchè i familiari lo hanno chiesto; ovviamente, se la persona è morta, il problema che arrivi il corpo due giorni prima o due giorni dopo non cambia molto: si tratta di un aereo militare e di un pilota militare di un paese non alleato e così via. Però le chiedo se i suoi uffici le hanno mai almeno posto l'interrogativo se intanto questa cosa era un po' strana, e anche perchè subito il Sismi aveva segnalato che sul casco del pilota c'era la scritta «F.E. Don Khaled», cioè un nome diverso da questo, e che poi successivamente ancora il nome per cui viene chiesta l'autorizzazione al trasporto della salma è un terzo nome ancora diverso: «Fadal el Adhjn»; sono cioè tre nomi diversi, è questo che io ho letto. Infine, l'identità personale definitiva indicata è quella di «Ezedin Khoal», il nome che lei ci ha detto oggi è un quarto nome, e non è che uno può dire che si assomigliano, perchè anche Boato e Boatto o Boato e Boatti sono tutti cognomi diversi, ma non è che per il fatto che si assomigliano sono gli stessi: sono quattro versioni diverse del cognome.

Per di più Navitalia Tripoli inviò al Sismi un messaggio del seguente tenore: «Console generale di Bengasi, Petrocelli, in colloquio avuto con ufficiale questa Aeronautica ha tratto convinzione che est siriana nazionalità pilota Mig23 precipitato. Questa Navitalia non dispone di alcun elemento valido per confermare predetta nazionalità; tuttavia in incontri con personalità ufficio relazioni estere non è stato colto tutte le volte che venivano formulate condoglianze. Base più frequente per impiego di piloti siriani sarebbe Bengasi». Immagino che questa informazione sia stata trasmessa anche al ministero degli affari esteri. Da lei, onorevole Colombo, vorrei sapere se la questione le fu sollevata, se cioè in qualche modo si occupò del problema dell'identità cambiata per ben quattro volte del pilota, la cui salma veniva richiesta con insistenza, che poteva ingenerare il sospetto che la fretta fosse dovuta non alla volontà dei familiari (ben comprensibile ma purtroppo di secondaria importanza in una vicenda del genere, specie considerando che ci sono familiari di vittime che da 11 anni attendono di conoscere la verità sulla morte dei propri cari) quanto piuttosto a ragioni molto più compromettenti e ben diverse. Ne avete mai discusso, se ne è mai parlato?

COLOMBO. Il problema non è mai stato posto e del resto non ho trovato affatto innaturale o esagerato che il capo di Stato della Libia facesse una simile richiesta. Si tratta di iniziative che assumiamo anche noi quando un italiano si trova in difficoltà all'estero.

BOATO. Ma in quel periodo Gheddafi faceva uccidere gli oppositori libici residenti in Italia.

DE JULIO. Desidero fare una osservazione e porre una domanda. L'osservazione è che non mi sembra esserci stata contraddizione tra quanto ha affermato in questa sede l'onorevole Lagorio e quanto sta dicendo ora il presidente Colombo. In altre parole, mi sembra che il presidente Colombo abbia confermato che c'erano ragioni politiche per aderire ad una richiesta del Governo libico e questo è quanto in fondo ha affermato anche l'onorevole Lagorio, il quale ha arricchito tale notizia con informazioni che possono essere a disposizione del presidente Colombo. Francamente non mi sembra di poter riscontrare contraddizioni di fondo tra le due affermazioni.

Tra l'altro è stato già rilevato da altri colleghi che questa fretta nelle operazioni di restituzione prima del corpo e poi del relitto lascia aperti dubbi, specie per il modo alquanto approssimativo con cui sono state compiute le indagini sulle reali cause della caduta del Mig libico e per aver acquisito rapidamente la versione libica come l'unica corrispondente al vero.

La domanda specifica che desidero porre al presidente Colombo riguarda viceversa i rapporti con gli Stati Uniti per quanto attiene alla richiesta di informazioni rilevanti a proposito della tragedia di Ustica. Queste richieste agli Stati Uniti venivano fatte per via diplomatica oppure no? E qualora siano avvenute per via diplomatica, quali ricordi ne ha il presidente Colombo?

COLOMBO. Innanzitutto desidero fare una precisazione riguardo alla sua osservazione e mi dispiace di dover rispondere polemicamente. Io non ho detto che vi sia stata una ragione politica che abbia presieduto a questo tipo di rapporti nel senso indicato dall'onorevole Lagorio. Non è mia intenzione aprire polemiche, ma devo affermare che questa ragione politica non esiste e se qualcuno lo dice fuori di qui lo smentirò personalmente: non c'è alcuna ragione politica che abbia determinato queste iniziative. Possono esserci state comprensioni di specifici problemi, ma questo è ben diverso dall'esistenza di una ragione politica tale da determinare un atteggiamento particolare. Lo smentisco categoricamente.

Per quanto riguarda la sua domanda, desidero dire che nessuna richiesta agli Stati Uniti del tipo da lei ricordato è passata per le mie mani.

DE JULIO. A sua conoscenza esistono altri canali per richiedere informazioni alle autorità americane?

COLOMBO. Possono esistere rapporti per vie brevi, personali, ma se lei mi chiede a livello ufficiale devo risponderle che nessuno oltre il ministero degli esteri può chiedere informazioni. Se si fa una richiesta di informazioni che investe in qualche modo la responsabilità di uno Stato straniero, essa deve passare per il ministero degli affari esteri.

CASINI. Neanche la Presidenza del Consiglio può agire direttamente?

COLOMBO. No, anch'essa deve passare per il ministero degli esteri.

DE JULIO. Neanche il Sismi, a livello di richiesta ufficiale?

COLOMBO. Questo è l'eterno problema!

DE JULIO. Non si deve offendere se le rivolgiamo queste domande.

SERRA. Vorrei riagganciarmi ad una domanda posta poco fa dal senatore Macis, il quale le ha chiesto una descrizione dei rapporti internazionali di quel periodo. Dalla sua risposta è emersa l'immagine di un'Italia che si barcamenava tra la Libia e gli Stati Uniti, ma faccio fatica a prendere per buona questa dichiarazione, perchè credo che l'Italia tra i rapporti con la Libia e quelli con gli Stati Uniti privilegiasse di gran lunga quelli con l'alleato, vista la nostra posizione di «Stato di frontiera».

Se non sbaglio, lei è stato Ministro degli esteri dal 1980 al 1982. In questo periodo avrà avuto contatti con le autorità americane; non so se è andato negli Stati Uniti. In ogni caso ci interessa una descrizione un pò più estesa dell'opinione che gli Stati Uniti avevano dei rapporti italiani con la Libia e sulla visione che complessivamente gli Usa avevano di un alleato come noi da quel punto di vista.

COLOMBO. Trovo difficoltà a riassumere un argomento come questo con il verbo da lei usato: «barcamenarsi». L'argomento è molto più complesso e difficile. Se sarò richiesto in qualsiasi sede di parlare di questo tipo di rapporti nella loro complessità, lo farò con piacere, ma non so se questa è la sede: avrei bisogno di almeno un'ora.

SERRA. Vorrei chiederle un'opinione. Secondo lei è possibile che la Nato, l'America, oppure un paese alleato compia un'azione di guerra sul nostro paese, che questa azione di guerra incidentalmente abbatta un DC9 e che il Governo italiano non ne sia informato? Vorrei sapere, di fronte ad un'ipotesi di questo genere, in base ai nostri rapporti, in base alla sua esperienza di Ministro degli esteri come può essersi sviluppata questa vicenda (soprattutto a seconda del periodo storico); in particolare vorrei sapere quali erano i legami ed il livello di autonomia del nostro paese.

La domanda che prima le ho rivolto mi serviva per farmi un'opinione rispetto a questo fatto: se è possibile che un atto di questo tipo avvenga...

COLOMBO. Quale atto? Non ho capito. Un atto di guerra di chi? Vorrei capire bene, per poterle dare una risposta. Chi fa un atto di guerra e a chi si dirige?

SERRA. Lei avrà seguito...

COLOMBO. Me lo dica lei, perchè io non posso seguire tutto.

SERRA. Tra le ipotesi che oggi sono sul campo, una che oggi ha dei livelli abbastanza alti di credibilità è che un missile abbia colpito il DC9, un missile che potrebbe essere di provenienza Nato o di qualche paese alleato. È questa una ipotesi non poco verosimile...

PRESIDENTE. Tra tante altre ipotesi.

COLOMBO. In questo caso vorrebbe dire che i rapporti di alleanza si sono rotti, che non ci sono più oppure che si è verificato qualcosa di subdolo che vuole interrompere questi rapporti di alleanza.

SERRA. Mi interessa la sua opinione.

COLOMBO. Siamo nella stratosfera, come tante altre cose in questa inchiesta.

PRESIDENTE. Personalmente sono portato a non discutere delle ipotesi, anche se autorevoli.

SERRA. In conclusione la sua opinione è che, se si fosse verificato un fatto di questo tipo, sarebbe stato tale da rompere l'alleanza.

COLOMBO. Per lo meno avrebbe creato dei forti contrasti.

PRESIDENTE. Quanto meno l'avrebbe fortemente incrinata.

MACIS. Signor Presidente, se la Commissione è d'accordo, considerata la disponibilità del presidente Colombo e la cortesia con la quale ha risposto, vorrei chiedere se è possibile svolgere un accertamento presso il Ministero degli esteri circa la posizione dei detenuti presenti in quel momento. Naturalmente non possono essere ricordate a memoria le circostanze per le quali erano detenuti.

COLOMBO. Signor Presidente, posso procedere a tale accertamento e lo faccio volentieri. Tuttavia, desidero ripetere ancora una volta...

MACIS. Non c'è una connessione.

COLOMBO. Siccome avevo la responsabilità...

MACERATINI. Non lo deve fare l'ex Ministro degli esteri, ma lo può fare la Commissione.

COLOMBO. Devo ripetere che avevo la responsabilità e so quello che ho fatto. Se la Commissione me lo richiede, lo riaffermerò: sono una persona d'onore come tutti voi che mi ascoltate. Quindi devo ribadire che non esiste un collegamento per queste cose.

MACIS. Ho fatto questa richiesta soltanto perchè il presidente Colombo ha detto che per rispondere avrebbe dovuto consultare le carte.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Colombo per la sua collaborazione e mi scuso nuovamente se abbiamo dovuto forzare anche i suoi impegni all'estero.

*(L'onorevole Colombo esce dall'Aula).*

#### SU ALCUNE DICHIARAZIONI DEL PRESIDENTE GUALTIERI

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi comunico che il senatore Bosco mi ha chiesto di poter intervenire al termine di questa riunione.

BOSCO. Signor Presidente, la ringrazio per avermi dato la parola ed anche i colleghi per la loro cortesia.

Signor Presidente, in questo mio intervento mi riferirò a una documentazione che è classificata, per cui penso che sia corretto continuare i nostri lavori a circuito chiuso.

PRESIDENTE. Di che cosa vuole informare la Commissione?

BOSCO. Signor Presidente, lei ieri ha dato notizia a livello pubblico (è stato detto in Commissione e poi successivamente è stato ripetuto

dalla stampa) delle comunicazioni che sono pervenute alla Commissione da parte del giudice Priore, in ordine al problema degli ulteriori resti...

PRESIDENTE. Ho capito. Se vuole affrontare questo argomento, per quale motivo non possiamo farlo in seduta pubblica?

BOSCO. Siccome i documenti che ho letto hanno il carattere di «riservatissimo», ho pensato...

PRESIDENTE. Lei vuol fare una contestazione sui documenti che mi sono stati inviati oppure sulle mie dichiarazioni?

BOSCO. Signor Presidente, ancora non ho parlato.

PRESIDENTE. Senatore Bosco, vorrei sapere di che cosa dobbiamo parlare.

BOSCO. Signor Presidente, vorrei affrontare questo argomento.

PRESIDENTE. Sui documenti?

BOSCO. L'informazione che è stata data dei documenti è incompleta. Essendo tale, è apparsa completamente distorta rispetto alla verità dei contenuti.

PRESIDENTE. Ristabilisca la verità, così ne saremo lieti.

BOSCO. È distorta, soltanto perchè non è stato riferito tutto quanto.

PRESIDENTE. Lei ha letto altri documenti oltre quelli che sono stati trasmessi alla Presidenza?

BOSCO. Ho letto solo ed esclusivamente, qui in quest'Aula, i documenti che sono stati trasmessi alla Commissione. Non ho l'abitudine di leggere altri documenti, nè vengo informato direttamente da qualcuno.

Signor Presidente, come lei sa già (penso che lei li abbia letti) i documenti che sono stati inviati contengono la spiegazione di che cosa si è fatto con i resti del Mig libico, spiegazione che viene esplicitata con estrema chiarezza e che ieri non è stata riferita. In sostanza non tutto il Mig è stato restituito alla Libia, ma una parte è stata trattenuta per motivi di *intelligence*. Questi resti sono stati sottoposti alla prova di un'esplosione di un missile per verificare la resistenza dei resti stessi rispetto alla testa di guerra di un missile.

PRESIDENTE. Si tratta di un missile Aspid in dotazione dell'Aeronautica italiana.

BOSCO. Sì, si tratta di un missile Aspid in dotazione dell'Aeronautica militare che per la prima volta è stato utilizzato nel 1988, come risulta dalla documentazione.

Riferito in questi termini il problema, significa che una parte dei resti del Mig (pare che sia soltanto quella della cosiddetta avionica di bordo) sia stata trattenuta di intesa anche con altri servizi. Ecco perchè il documento è riservatissimo e quindi forse era bene non parlarne in seduta pubblica. Di intesa con altri Servizi è stata fatta questa sperimentazione.

Quindi un'operazione di *intelligence* che si spiega nell'interesse delle alleanze cui noi partecipiamo e che non ha nessun'altra motivazione di diversa natura e di diverso genere.

Mi chiedo allora quanto segue. Se la questione fosse stata raccontata nei termini esatti nessuno avrebbe interpretato - come è stato interpretato da tutta la stampa nazionale - che l'Aeronautica italiana si apprestava ad affondare in mare i resti del Mig per nascondere una prova di quanto essi rappresentavano, mentre l'Aeronautica militare avendoli utilizzati per l'operazione di *intelligence* ha praticamente chiesto di poter eliminare questa documentazione, in questo senso e con questa motivazione, scrivendolo su un documento.

Mi sembra veramente poco serio dare informazioni di questa natura. Ecco perchè ho chiesto di parlare in seduta riservata, perchè per il mio costume queste cose nell'interesse del Paese non dovrebbero uscire fuori da questa stanza. In secondo luogo non riesco a comprendere perchè una volta che ciò è stato detto si fa ingenerare su tale questione un dubbio che non ha ragion d'essere.

PRESIDENTE. Devo dire che poco serio è il modo in cui lei affronta tale questione oggi, poichè ho dato informazione di un fatto su di un documento che mi sono procurato e che è pervenuto su mia richiesta, dietro una mia lettera.

Tale documento afferma che nel 1984 per alcuni pezzi, che sono stati esaminati per qualsiasi scopo, è stata chiesta dall'Aeronautica militare al Sismi (e non si comprende perchè al Sismi) l'autorizzazione di affondarli trenta miglia al largo di Ostia. Per fortuna questa operazione, non so ancora perchè, non è stata compiuta. I pezzi che abbiamo trovato recando all'*hangar* di Pratica Di Mare erano quelli, che poi abbiamo esaminato, su cui il Magistrato sta oggi compiendo indagini.

Ho soltanto detto che l'interesse della Commissione e dei magistrati era che tutti i pezzi fossero a disposizione e che trovavo strano che nel 1984 si sia tentato di fare un'operazione di questo tipo. Questo è quanto ho segnalato alla Commissione. I documenti sono stati portati a conoscenza di tutti e quindi il suo intervento è improprio e inopportuno.

BOSCO. Signor Presidente, non ho valutato il suo intervento nè improprio nè inopportuno ma mi sembra che a rigor di logica, se vogliamo esaminare i documenti collegialmente...

BOATO. Signor Presidente, vorrei capire in che sede regolamentare siamo.

PRESIDENTE. Poichè si parla di un documento che ho presentato, ma che non credo i commissari abbiano letto tutti, ritengo che questa osservazione sarà portata all'esame dell'Ufficio di presidenza prima e poi ufficialmente all'attenzione della Commissione.

BOSCO. Di questo la ringrazio, signor Presidente.

*La seduta termina alle ore 19,10.*