

**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 V**

**Dalla 56<sup>a</sup> alla 67<sup>a</sup> seduta**  
(27 giugno 1990 - 22 novembre 1990)



**57ª SEDUTA**

MERCLEDÌ 11 LUGLIO 1990

**Presidenza del presidente GUALTIERI  
indi del vice presidente BELLOCCHIO***La seduta ha inizio alle ore 9,55.**COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE*

**PRESIDENTE.** Informo che il presidente della Commissione giustizia della Camera, onorevole Virginio Rognoni, al quale io avevo formalmente richiesto se intendeva confermare quanto risultava agli atti, cioè l'autorizzazione al giudice a dare avvio alle operazioni del recupero, così mi ha risposto: «In risposta alla sua del 6 luglio ultimo scorso confermo che non ho avuto altra occasione di occuparmi della questione relativa al recupero del relitto (caso Ustica), oltre a quella di cui alla lettera da lei citata del 26 settembre 1986 e ai colloqui e contatti che essa ha comportato».

Questo materiale è a disposizione di tutti i membri della Commissione.

Ho ricevuto anche una lettera dal senatore Boato in cui, in riferimento alle dichiarazioni televisive dell'ammiraglio Flatley, che voi conoscete, mi ha trasmesso una dichiarazione dell'onorevole Giancarlo Salvoldi che, come membro della Commissione difesa della Camera, ha avuto occasione tempo addietro di fare un viaggio in America e di parlare di questo argomento con l'ammiraglio Flatley.

In questa dichiarazione l'onorevole Salvoldi dichiara che dal 6 al 18 novembre del 1989 la Commissione difesa ha effettuato una visita negli Stati Uniti in occasione dell'esercitazione nel deserto del Nevada: «L'ultima tappa della visita si è svolta nella base navale di San Diego in California, dove era comandante l'ammiraglio Philip Anselmo il quale nel mese di giugno del 1980 era assistente del comandante della VI flotta nel Mediterraneo. Il sottoscritto ha rivolto ad un ufficiale di cui non ricorda il nome alcune domande relative alla difesa passiva messa in atto da una portaerei americana all'interno di un porto di un paese estero. Di fronte alla Commissione difesa, rispondendo alla mia domanda, l'ufficiale ha categoricamente escluso che una portaerei americana possa rimanere all'interno di un porto estero priva di adeguata e completa copertura radar. Lo stesso argomento è stato ripreso in

occasione di un banchetto offerto dall'ammiraglio Anselmo. In tale circostanza l'ammiraglio ha sollecitato i deputati a porre qualunque quesito ritenessero interessante, dando la netta impressione al sottoscritto di voler approfondire l'argomento. Il sottoscritto ha riformulato espressamente la domanda già fatta».

Come ho già ieri segnalato all'Ufficio di presidenza, la Presidenza del Consiglio dei ministri ha trasmesso a noi una lettera datata 15 maggio 1989 del vice segretario della difesa Usa Atwood sull'attività delle forze aeronavali americane nel Mediterraneo, in risposta ad una richiesta di informazioni a suo tempo formulata dalla commissione Pratis, la cui relazione conclusiva è stata presentata il 10 maggio 1989. Dalla lettura di questo documento trasmesso dalla Presidenza del Consiglio, queste affermazioni sono in parte smentite e, quindi, c'è una contraddizione.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DELL'ONOREVOLE GIULIANO AMATO*

**PRESIDENTE.** Diamo a questo punto inizio all'audizione dell'onorevole Amato, che ringrazio per aver accettato il nostro invito senza aver posto alcuna difficoltà. Ovviamente, potrà rispondere a tutte le domande e dire quanto ritiene opportuno sull'intera vicenda. Noi vorremmo ascoltare le sue dichiarazioni soprattutto sul problema del recupero del relitto dell'aereo DC9 dell'Itavia. Con l'onorevole Amato si apre il periodo, dopo i primi anni, di maggiore attività iniziata con il recupero dell'aereo.

Mi permetto di leggere un documento preparato dai nostri uffici, in cui vengono indicate le date più significative, per poi dare la parola all'onorevole Amato, in modo da evitare mille domande sulle date:

**Cronologia relativa a fatti rilevanti concernenti il recupero del relitto**

Il 21 novembre 1984 il giudice istruttore Bucarelli dispone la perizia tecnica e nomina i componenti del collegio peritale.

Il 30 luglio 1985 il giudice istruttore Bucarelli conferisce ai suoi periti un incarico aggiuntivo.

Nel settembre 1985 la ditta Tecnospamec di Genova consegna al collegio peritale uno studio di fattibilità per il recupero del relitto indicando come ditte in grado di effettuare il recupero, la francese Ifremer e la americana Woods Hole Oceanographic Institution. Propone peraltro di scegliere l'Ifremer sulla base di una serie di considerazioni attinenti alle esperienze ed ai mezzi di cui può disporre la società francese e anche alle maggiori garanzie di riservatezza assicurabili da un ente governativo come l'Ifremer.

Nello studio di fattibilità la Tecnospamec indica come spesa complessiva preventivabile la somma di lire 6.161.000.000.

Il 18 ottobre 1985 i periti depositano lo studio di fattibilità della Tecnospamec e chiedono al giudice di disporre il recupero stesso ai fini del conseguimento degli obiettivi loro assegnati.

Il 6 novembre 1985 il giudice istruttore Bucarelli chiede alla direzione generale affari civili del Ministero di grazia e giustizia un parere circa le spese relative al recupero del relitto.

Il 52 gennaio 1986 il giudice istruttore Bucarelli sollecita il parere.

L'11 febbraio 1986 il direttore generale degli affari civili del Ministero di grazia e giustizia esprime il parere affermando che le spese per il recupero possono essere disposte dal magistrato precedente senza alcuna preventiva autorizzazione da parte del Ministero anche per ciò che concerne la successiva liquidazione. Trattandosi di spese straordinarie se ne dovrà però dare notizia al Ministero a solo titolo informativo.

Il 3 giugno 1986 il professor Blasi, a seguito di unanime deliberazione del collegio peritale, chiede al giudice di essere autorizzato a perfezionare la trattativa con l'Ifremer affidandole l'incarico di procedere al recupero.

Il 5 giugno 1986 il giudice istruttore Bucarelli autorizza il collegio peritale ad affidare le operazioni materiali del recupero del relitto alla ditta Ifremer.

L'11 settembre 1986 l'onorevole Amato, allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, chiede all'ammiraglio Martini, del Sismi, di effettuare alcuni accertamenti, tra i quali contattare le autorità americane per verificare la possibilità di fotografare il relitto utilizzando un minisommersibile per alte profondità.

Il 26 settembre 1986 il ministro di grazia e giustizia Rognoni, nel richiamarsi alla nota del direttore degli affari civili del Ministero datata 11 febbraio 1986 assicura che, qualora il giudice, nell'ambito della sua esclusiva competenza, dovesse ritenere necessario il recupero ai fini della perizia, l'amministrazione svolgerà tutti gli atti occorrenti per l'approntamento del relativo stanziamento. Il Ministro assicura altresì che, ove il collegio peritale venisse autorizzato a stipulare un contratto con la società Ifremer, il Ministero metterà a disposizione la propria esperienza in materia contrattualistica statale.

Il 30 settembre 1986 l'ammiraglio Martini risponde all'onorevole Amato precisando tra l'altro che l'Addetto per la Difesa USA ha comunicato che l'operazione di effettuare riprese video-foto con un mezzo sub è fattibile ma complessa e finanziariamente onerosa. Sarebbe opportuno comunque che la cosa venisse ufficializzata con richiesta da Governo a Governo.

Il 20 ottobre 1986 il coordinatore del collegio peritale, Blasi, invia una richiesta di informativa per una eventuale disponibilità ad effettuare il recupero alla società americana Woods Hole Oceanographic Institution (nella perizia del collegio Blasi - pagine 286 e 287 - si afferma che tale contatto era finalizzato ad un confronto più in dettaglio delle tecnologie ed eventualmente dei prezzi).

Il 27 ottobre 1986 la società americana risponde di non essere disponibile in quanto assorbita in altre ricerche e segnala la società Ifremer come società attrezzata adeguatamente per il recupero, suggerendo al collegio peritale di mettersi in contatto con il dottor Jean Jarry dell'Ifremer.

Il 10 novembre 1986 l'ammiraglio Martini invia al Ministro della difesa e all'onorevole Amato copia del messaggio ricevuto dall'Addetto

per la Difesa Usa relativo alla possibilità di assistenza della Marina Usa nelle operazioni di localizzazione del relitto: tali operazioni, di incerto esito, comporterebbero una spesa di dieci milioni di dollari. La Presidenza del Consiglio informa il giudice istruttore dell'offerta della Marina Usa (pagina 287 della perizia Blasi).

L'11 novembre 1986 l'ammiraglio Martini invia all'onorevole Amato un appunto in cui tra l'altro si afferma che l'Ifremer è una ditta dotata di grande esperienza e che si è dichiarata certa della fattibilità dell'operazione di recupero. Si segnala inoltre che l'esigenza propugnata da alcuni di non affidare il recupero del relitto alla Ifremer potrebbe celare l'intendimento di non giungere all'effettivo recupero piuttosto che essere dovuta alla necessità di garantirsi da possibili inquinamenti di carattere nazionalistico.

Il 5 dicembre 1986 il giudice istruttore Bucarelli sollecita all'ufficio competente del Ministero di grazia e giustizia lo stanziamento dei fondi necessari per effettuare le operazioni di recupero in modo che il collegio peritale possa stipulare il contratto di appalto.

Il 12 gennaio 1987 il Ministero di grazia e giustizia chiede al Ministero delle finanze di autorizzare l'Ufficio del registro di Roma ad accantonare i fondi necessari per il recupero, facendo presente che sarà il giudice istruttore a comunicare all'Ufficio del registro la data dei pagamenti.

Il 14 febbraio 1987 il Ministero delle finanze chiede al Ministero del tesoro di esprimere un parere sulle modalità da seguire per dar corso all'accantonamento delle somme necessarie per il recupero.

Il 17 febbraio 1987 il collegio peritale illustra al giudice istruttore una bozza di contratto con la società Ifremer e viene autorizzato dal giudice alla stipulazione.

Il 24 febbraio 1987 il Ministero dei trasporti invia al Ministero di grazia e giustizia copia del telex indirizzato al direttore generale dell'Aviazione civile del Ministero dei trasporti con il quale la società scozzese Subsea offshore ltd. di Aberdeen offre i propri servizi per il recupero.

Il 4 aprile 1987 il Ministero di grazia e giustizia trasmette al consigliere istruttore presso il tribunale di Roma copia della nota del Ministero dei trasporti relativa all'offerta della Subsea offshore ltd.

Il 15 aprile 1987 il professor Blasi, per conto del collegio peritale, e il direttore degli affari giuridici e logistici della Ifremer, M. Stahlberger, sottoscrivono presso il Tribunale di Roma la convenzione di appalto. L'Ifremer comunica al collegio peritale che le attività sarebbero iniziate il 28 aprile 1987 e che il signor Jean Roux era stato nominato direttore tecnico delle operazioni. Nello stesso periodo il collegio peritale nominò come ausiliari alcuni tecnici della Tecnospa-mec (Lovaglio come responsabile, Chimenti, Bottiani, Colognori, Visentin, come aiutanti). A pagina 289 della perizia Blasi si afferma che gli ausiliari «... sono stati sempre presenti a bordo delle unità navali francesi a gruppi di due unità a turno oltre la quasi costante presenza del responsabile».

Il 22 aprile 1987 il Ministero del tesoro risponde al Ministero delle finanze fornendo alcune precisazioni di carattere tecnico-contabile.

Il 1° maggio 1987 iniziano le operazioni di localizzazione del relitto.

L'8 maggio 1987 si individua l'area di ricerca.

Il 25 maggio 1987 il sommergibile Nautile inizia le immersioni.

Tra il 10 giugno 1987 ed il 2 luglio 1987 vengono recuperate le seguenti parti dell'aereo: l'insieme della cabina di pilotaggio, l'ala destra, il reattore sinistro, alcune parti della fusoliera, il portellone di servizio anteriore, alcune parti del vano bagagliaio, il *cockpit-voice recorder*, pezzi minuti vari e alcuni oggetti personali, frammenti ossei. Le operazioni di recupero furono sospese per esigenze organizzative dell'Ifremer che nel frattempo si stava occupando del recupero del Titanic.

Il 17 giugno 1987 l'ammiraglio Martini invia al Ministro della difesa un appunto in cui tra l'altro si afferma che l'affidamento del recupero del DC9 alla società Ifremer, nonostante i suoi legami con i servizi segreti francesi, si iscrive in un contesto tale da creare le premesse affinché le indagini si concludano con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi.

Il 17 febbraio 1988 riprendono le operazioni di ricerca.

Tra il 17 aprile 1988 e il 25 maggio 1988 vengono recuperate le seguenti parti del relitto: il secondo reattore, l'ala sinistra con il carrello di atterraggio, la coda dell'aereo con i timoni, parte della fusoliera centrale con il vano bagagli, l'elettrogeneratore di bordo, alcuni bagagli, il secondo carrello, il carrello anteriore, pezzi minuti vari. Al termine delle operazioni di recupero, su disposizione del collegio peritale è stata effettuata una immersione con il Nautile con a bordo il responsabile degli ausiliari, signor Lovaglio, per verificare lo stato e la quantità dei reperti non recuperati (le riprese televisive raccolte in quattro videocassette sono consegnate al giudice il 27 giugno 1988 - pagina 311 della perizia Blasi).

Sono stati lasciati in fondo al mare alcuni relitti, di non grandi dimensioni, ritenuti non essenziali ai fini dell'indagine (pagina 331 della perizia Blasi). L'approfondita esplorazione condotta al fine di rintracciare il *flight data recorder*, che doveva presumibilmente trovarsi in prossimità della parte finale dell'aereo, non ha dato esito positivo (pagina 310 della perizia Blasi).

Recenti informazioni apparse sulla stampa hanno riportato due affermazioni del direttore dei lavori dell'Ifremer. La prima è che, a suo giudizio, è stato recuperato circa il 90-95 per cento del relitto; la seconda è che la scatola nera (che sarebbe stata da tutti giudicata molto importante e che venne lasciata in fondo al mare perchè Blasi dichiarò che non vi era più bisogno di proseguire le ricerche) potrebbe essere ancora recuperata.

Dopo aver fornito questi elementi, vorrei rivolgere all'onorevole Amato alcune domande iniziali di carattere generale. In che data, onorevole Amato, lei è stato nominato sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri?

AMATO. Venni nominato nel 1983 - non ricordo esattamente la data - e comunque mi occupai del recupero del relitto del DC9 dopo che, all'inizio di agosto del 1986, il presidente Cossiga scrisse una

lettera all'onorevole Craxi per sollecitare interventi adeguati. Prima di quella data non mi ero mai occupato della questione. L'interessamento della Presidenza del Consiglio - ripeto - prese le mosse dalla sollecitazione del presidente Cossiga, figlia a sua volta di una sollecitazione venuta da parlamentari e familiari delle vittime che avevano costituito un comitato per la verità su Ustica.

Il Presidente della Repubblica scrisse una lettera-nota al Presidente del Consiglio invitando il Governo con parole molto calde e tese, accompagnando la lettera con un appunto in carta bianca nel quale erano contenuti elementi relativi a documenti che la Presidenza della Repubblica doveva aver raccolto per il Presidente, cioè una sua informazione su elementi abbastanza semplici relativamente alla data del fatto, alla commissione Luzzatti, all'avvio dell'indagine giudiziaria e relativamente al fatto che da nessuna delle due fonti era pervenuta una qualche verità affidabile.

Cominciai il mio lavoro su incarico del presidente Craxi, cercando da un lato di acquisire i documenti esistenti nell'ambito dell'Esecutivo, che poi si esaurivano nella relazione della commissione Luzzatti, di cui ebbi gli atti dal Ministero dei trasporti, del marzo 1982. Inoltre sollecitai i Servizi e la Difesa a fornirmi gli elementi di cui fossero in possesso. Ricevetti degli appunti sui quali cominciai a lavorare con Martini, persona della quale mi sono sempre fidato in questa come in altre materie. Ricevetti dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, in relazione a quesiti che ebbi a formulare, appunti che riflettevano il punto di vista dell'Aeronautica, e che essa sempre ha sostenuto sino ad una certa data, circa l'impossibilità per Marsala di vedere, circa la circostanza che il radar era in esercitazione, circa il «buco» che partiva da quattro minuti dopo l'evento e così via. Cercai anche di avere risposte attraverso incontri e quesiti oralmente rivolti su come mai allora Marsala risultasse informata del fatto ad una certa ora. Mi venne risposto che era stata informata da Ciampino. Ma sono tutte cose note e le ripeto perchè in realtà gli elementi maggiori personalmente ritenni di ricavarli dalla lettura degli atti della commissione Luzzatti che, come dissi alla Camera andando a rispondere ad interrogazioni e interpellanze nel settembre di quell'anno, ancorchè fosse un documento vecchio di tre anni, era probabilmente atto più espressivo di quanto fino a quel momento lo si era ritenuto, poichè, così mi era parso dalla sua lettura che si concludeva con un quesito aperto: la certezza che fosse stata un'esplosione, l'impossibilità di dire esattamente se l'esplosione avvenne all'interno o all'esterno.

Ritenni tuttavia di dire alla Camera che gli elementi che avevo letto nella relazione, nonostante questa conclusione aperta che probabilmente rispondeva ad un dovere di una commissione amministrativa in una fase nella quale ancora mancavano elementi a disposizione, avevano portato il sottoscritto a propendere per l'ipotesi che fosse stata una esplosione esterna e citavo gli elementi che mi avevano portato a questa mia convinzione nell'esposizione in Aula.

La commissione concludeva ritenendo che, per andare avanti e per rispondere con certezza al quesito con il quale concludeva il suo lavoro, era necessario tirare fuori il relitto. Fu a quel punto che esaminai gli elementi a disposizione per capire come e in quale modo il relitto fosse



stato in passato considerato e che cosa si potesse fare al momento. Mi feci dare tutti gli atti precedenti di Governo relativi al relitto e poi presi contatto con il giudice Bucarelli che, come dimostrano le date che sono state lette, era da tempo sulla medesima pista di ricerca del relitto. Gli atti che trovai, che credo la Commissione possieda ma che comunque ho con me, non hanno niente di clamoroso ma hanno molto di sconcertante e non per ragioni da 007, ma per come le regole burocratiche a volte riescono ad avere una forza impressionante.

C'era agli atti della Presidenza una lettera del 12 ottobre 1982 dell'Ufficio legislativo dei Trasporti che sottoponeva uno schema di disegno di legge per il recupero del relitto. Il disegno di legge era costituito da un articolo che affidava al Ministro dei trasporti il compito di sovrintendere al recupero; prevedeva la necessità di uno stanziamento che il disegno di legge non conteneva in quanto l'operazione doveva essere fatta dal Governo, quindi dal Ministro dei trasporti con l'affidamento di un incarico a qualcuno perchè materialmente provvedesse. Una norma specifica, per l'attuazione del disegno di legge, autorizzava la spesa di 10 miliardi di lire e l'articolo successivo affermava: tale onere... A questo punto arrivò una lettera del gennaio 1983 del Ministero del tesoro, Ragioneria generale dello Stato, nella quale si affermava che il disegno di legge non era provvisto di copertura finanziaria per quanto riguardava il Ministero del tesoro e che quindi non poteva aver corso. A tale conclusione si associava il Ministero del bilancio e, a quel punto (eravamo nel marzo 1983), il Ministero dei trasporti scriveva alla Presidenza dicendo, in un italiano burocratico: «santo Signore, questa è una cosa importante, come si fa a non trovare dieci miliardi per realizzarla?». In pratica ritornava alla carica prendendo atto del parere negativo per ragioni di copertura espresso dai due Ministeri finanziari. La partita veniva chiusa da una lettera a firma del capo di gabinetto del Presidente del Consiglio, Torregrossa, in data 16 aprile 1983 che, facendo proprio il punto di vista dei ministeri finanziari e utilizzando lo stilema ben noto: «l'attuale congiuntura economica non consente», concludeva che il disegno di legge non poteva avere ulteriore corso e così la somma di dieci miliardi non venne reperita e il disegno di legge si impantanò. Da quel momento il Governo non fece più nulla.

Nel marzo 1986 Luzzatti scrisse una lettera al Ministro dei trasporti ricordando che la commissione era sopravvissuta, che non stava facendo niente e che, senza il recupero del relitto, era inutile che continuasse ad esistere. Valutai allora quale strada convenisse seguire per questo benedetto recupero. Feci predisporre un nuovo disegno di legge che ricalcava quello precedente, che il Ministero dei trasporti preparò e che tra il settembre e l'ottobre era comunque pronto (è tuttora agli atti della Presidenza). Sentii l'ammiraglio Martini che mi prospettò l'ipotesi (che all'inizio non mi fu chiaro se onerosa o gratuita) di far fare un'ispezione fotografica con un minisommergibile di profondità dagli americani. Da come presentò questa ipotesi, sembrava che potesse essere considerato come un fatto di collaborazione non onerosa, quasi di solidarietà, ma si riservava di verificarlo. La presentò come un'ipotesi che poteva addirittura rendere inutile il recupero, qualora le fotografie fossero di tale chiarezza da consentire di avere gli

elementi che si stavano cercando, ovvero comunque poteva servire a facilitare il recupero indicando la localizzazione chiara dei pezzi e quindi riducendo i tempi e il lavoro di chi dovesse poi recuperarli.

Come terza pista sentii il giudice Bucarelli. Anche in questo caso si tratta di cose interessanti, specie per uno che fa il mio doppio mestiere, per capire cosa si va a cacciare nei comportamenti dello Stato. Il giudice mi spiegò il senso che stava dietro tutta la corrispondenza tra lui e il Ministero delle finanze. Si trattava in pratica di un vecchio regolamento sulle perizie giudiziarie, regolamento che purtroppo non ho con me, che speravo portasse l'onorevole Rognoni che, invece, vi ha solo scritto, un regolamento che comunque merita di essere acquisito non ai fini dell'indagine su Ustica, ma della comprensione dello Stato. Un regolamento, vigente allora, che identificava le perizie che i giudici potevano fare, ovviamente ignorando tutto ciò che riguarda gli aggeggi inventati negli ultimi decenni e che erano ignoti al suo autore (credo risalga ai primi anni del '900). Tale regolamento conteneva una norma per la quale le perizie che andassero al di là di quelle analiticamente previste al suo interno potevano essere fatte dai giudici, tuttavia il giudice poteva portarne la responsabilità personale, in primo luogo sul piano finanziario.

Questo brav'uomo, consapevole del fatto che gli serviva il relitto di Ustica, ma che ciò costava da alcuni miliardi in su, qualche preoccupazione che poi la Corte dei conti gli potesse addebitare l'operazione, l'aveva e finiva quindi per esserne inibito, il che, dunque, rappresentava un altro freno oggettivo a farlo proseguire. A quel punto, la conclusione che raggiungemmo alla Presidenza del Consiglio fu che, se vi era già una indagine giudiziaria in corso da tempo, ferma allo stesso punto in cui ci eravamo arenati noi, era inutile doppiare l'iniziativa e la cosa migliore che si poteva fare era collaborare con il giudice per consentirgli di andare avanti. Per tale ragione, quindi, decidemmo di lasciar cadere il disegno di legge e di garantire al giudice i mezzi sul capitolo delle perizie giudiziarie, assicurandogli che poi quei soldi, in qualche modo li avrebbe pagati lo Stato, che *a priori* dichiarava di condividere l'esigenza del recupero; anzi, questo lo Stato non lo poteva neanche dire poichè si trattava di un atto di giustizia, ma, comunque, in quanto lui disponesse quella perizia, stesse pur tranquillo che lo Stato l'avrebbe pagato. Questo, in sostanza, era ciò di cui Bucarelli sentiva il bisogno. A questa conclusione arrivammo tanto più perchè nel frattempo si venne chiedendo che la collaborazione offerta dagli americani era nient'affatto gratuita, ma onerosa e che la stessa ispezione fotografica sarebbe costata ancora di più di quanto al giudice risultava che potesse costargli l'intero recupero. Bucarelli aveva fatto un preventivo di circa sei miliardi, l'ammiraglio Martini mi fece sapere che gli americani chiedevano dieci miliardi, e forse più, solo per l'ispezione fotografica.

A quel punto, dunque, lasciammo cadere l'idea dell'ispezione fotografica, lasciammo cadere il disegno di legge ed io tenni, non ricordo, per la verità, se una o due riunioni riservate nel mio ufficio con il capo dell'ufficio istruzione dottor Cudillo, con il giudice Bucarelli, con il dottor Niutta, che era il responsabile della direzione generale competente del Ministero di grazia e giustizia, e con il Ragioniere generale dello Stato, in modo che fosse chiaro - erano presenti tutti i

protagonisti necessari - che lo Stato si sarebbe accollato l'onere del recupero. Bucarelli fu tranquillizzato e quindi potè procedere.

Questa decisione venne presa nell'ultima settimana di settembre e quando mi recai alla Camera, il 30 settembre, la riferii all'Assemblea. Mi ricordo, infatti, che, a conclusione del mio intervento, affermai: «Il Governo può presentare un disegno di legge e sarebbe pronto a farlo, giacchè il Ministero dei trasporti lo ha predisposto. Inoltre, si è svolta nel mio ufficio, venerdì scorso, una riunione con i colleghi del Ministero di grazia e giustizia e con i magistrati dell'ufficio istruzione del Tribunale di Roma, nella quale è stata data assicurazione all'Ufficio istruzione che il Ministero di grazia e giustizia avrebbe scritto (e probabilmente lo ha già fatto) per confermare che valuta la spesa per il recupero del relitto una spesa di giustizia da coprire al di là delle previsioni della tariffa». Quello che prima ho chiamato regolamento era sì un atto di natura regolamentare, ma nel contenuto indicava le tariffe delle perizie giudiziarie. Inoltre, proseguii dicendo: «io mi sono poi in particolare impegnato a riferire al Parlamento questa intenzione del Governo, con l'auspicio e l'aspettativa che in sede parlamentare questa posizione possa essere condivisa, affinché un domani la Corte dei conti non abbia a ritenere che questo giudice, facendo spendere alcuni miliardi allo Stato per una perizia un po' anomala, abbia fatto cosa per la quale debba essere personalmente perseguito sul piano patrimoniale». Il giudice Bucarelli aveva trasmesso anche a me l'angoscia del funzionario che lavora e poi paga e pertanto volli chiarire questo punto anche a livello parlamentare.

Due giorni dopo, ricevetti un appunto dall'ammiraglio Martini il quale, in relazione all'Ifremer, raccontava cosa fosse tale società, dicendo che essa era nata dalla fusione tra l'Istituto francese di ricerca per il mare e l'Istituto oceanografico e accennava al fatto che «da cauti accertamenti (telefonate anonime) - e questo è un fatto curioso - intesi a stabilire i legami del professor Cousteau con il citato ente, si è potuto appurare che il professore frequenta saltuariamente la sede dell'Ifremer, ma non avrebbe alcun legame con essa». Qui, cioè, si avanzava l'ipotesi che l'Ifremer avesse...

**BOATO.** Ci può dire di che data è l'appunto?

**AMATO.** La data qui riportata è del 1° ottobre 1986, io forse l'ho avuto in mano il giorno seguente; era il giorno successivo a quello in cui mi ero recato alla Camera. Come dicevo, quindi, si avanza l'ipotesi di legami tra l'Ifremer e i servizi francesi e i legami in questione sarebbero incarnati dal professor Cousteau, quel noto signore che aveva l'abitudine di andare in fondo al mare con le sue trappolette e che effettivamente era stato consulente dei Servizi, ma pare che lo fosse stato più in passato che non in quel momento. Io, a quel punto, debbo dire che fui contento di poter prendere quell'appunto e di comunicarlo direttamente al giudice Bucarelli perchè, essendosi completamente spogliato l'Esecutivo di ogni responsabilità in ordine al recupero del relitto che andasse oltre il reperimento dei soldi per consentirlo al giudice, la questione poi della scelta della ditta era un problema del magistrato. Ne parlai con Bucarelli con molto tatto, proprio per evitare

di assumere io responsabilità che erano sue, e ricordo che lui mi disse che qualunque ditta avrebbe posto dei problemi in presenza di una situazione di sospetto generale. Infatti, se qualcuno sospettava i francesi, una ditta francese era sospetta, se qualcuno sospettava gli americani lo era una società americana e così di seguito, ma, dal momento che lui doveva scegliere una ditta non italiana per ragioni tecniche, questo problema esisteva comunque e lui riteneva di poterlo fronteggiare costituendo un collegio in cui, in ogni caso, la ditta incaricata dei lavori, fosse francese, fosse americana o di un altro paese, sarebbe stata sempre affiancata e seguita da periti estranei e privi di rapporti con la ditta stessa. Così avvenne ed infatti poi uscì fuori la figura degli ausiliari, i quali seguirono permanentemente i lavori.

Ecco, la vicenda del relitto per quanto riguarda il lavoro svolto dalla Presidenza del Consiglio, si concluse qua. Ricordo anche che ricevetti per qualche settimana del mese di ottobre - ma a questo proposito ho dei ricordi non molto precisi - dei *depliants* di ditte varie che si proponevano per il recupero del relitto; io li prendevo e li trasmettevo al giudice Bucarelli. Di questi invii francamente non ebbi mai riscontro perchè probabilmente li mise in un cassetto lui, così come avrei fatto io se avessi avuto responsabilità che non avevo.

PRESIDENTE. Innanzitutto, la ringrazio, onorevole Amato, e le chiedo di poter acquisire i documenti cui lei ha fatto riferimento anche perchè per noi si pone il problema che alcuni di questi documenti avremmo dovuto averli d'ufficio: mi riferisco alla lettera inviata dall'ammiraglio Martini, che noi dovremmo avere già acquisito in quanto avrebbero dovuto inviarci tutto il materiale, e che invece non abbiamo, il che dimostra che non ci è stato inviato ancora tutto.

Detto questo, mi permetto di rivolgerle alcune domande di chiarimento. Uno dei problemi che si pone è quello dell'innesto delle sue iniziative su quelle precedenti. Come risulta agli atti - e lei stesso lo ha riconosciuto - negli anni 1981 e 1982 la commissione di inchiesta governativa Luzzatti fece più volte richiesta di poter recuperare il relitto, sostenendo che altrimenti sarebbe stata bloccata nella sua indagine.

Queste richieste della commissione Luzzatti ebbero un esito negativo, che lei ha dichiarato sconcertante dal punto di vista burocratico. D'altronde è molto grave che non si sia riusciti fin dal 1982 ad impiantare il recupero del relitto a causa di una spesa che per uno Stato, di fronte a un problema di questo genere, non dovrebbe essere ostativa.

Quando nel 1984 il giudice Bucarelli subentra al giudice Santacroce con la formalizzazione dell'inchiesta, nomina una commissione composta di suoi periti e si pone il problema del recupero. Il giudice Santacroce non aveva invece mai nominato suoi periti e si era servito come braccio operativo peritale, della commissione Luzzatti (tant'è che si creò questa strana situazione di una commissione governativa che faceva da supporto peritale, parziale o integrale, al giudice). Il giudice Bucarelli quindi fin dal 1985 individua, con lo studio di fattibilità della Tecnospamec, nell'Ifremer la ditta che dovrà effettuare il recupero.

Trovo abbastanza sconcertante che nel 1986, circa due anni dopo che aveva iniziato ad operare il nuovo collegio peritale Blasi, la commissione governativa, tenuta fino allora all'oscuro di questi avvenimenti, dichiarò di autosciogliersi non potendo procedere al recupero del relitto. Trovo davvero strano che nessuno abbia informato la commissione Luzzatti che erano in corso queste trattative, arrivate per altro nel 1986 a buon punto con l'individuazione di una ditta per il recupero. Se la commissione Luzzatti avesse saputo come stavano realmente le cose probabilmente avrebbe potuto soprassedere su tale decisione, in quanto le sarebbe stato poi fornito il materiale d'esame.

Ma c'è un'altra questione che vorrei sottoporle. Quando una commissione governativa, nominata con decreto governativo, decide alcuni anni dopo di autosciogliersi, il Ministro che riceve tale comunicazione ne prende atto semplicemente? Non si preoccupa di sapere per quale motivo è stato deciso l'autoscioglimento? Come giudica lei, onorevole Amato, questo fatto, cioè che, mentre erano in corso trattative approfondite da parte della commissione Blasi, la commissione Luzzatti invece si dissolve?

AMATO. Questo fatto può accadere in un sistema in cui si cammina a due centimetri l'uno dall'altro ma su strade che non si incontrano; questo non sarà nè il primo nè l'ultimo caso.

L'autorità giudiziaria aveva dei contatti informali ma non aveva rapporti formali - che non era tenuta ad avere - con la commissione amministrativa; la commissione era di fatto quiescente da anni. In realtà era rimasto Luzzatti con il rammarico di un lavoro non fatto e con la tensione verso due diversi obiettivi. Ricordo tra l'altro che quando ebbi occasione di parlargli mi disse che il secondo di quegli obiettivi non era meno importante del primo, essendo il primo il recupero del relitto per andare più in là di quell'interrogativo lasciato aperto ed il secondo la sicurezza del volo.

La commissione amministrativa aveva prestato una pari attenzione all'accertamento della verità del caso Ustica ed anche alle conseguenze da trarre sotto il profilo della sicurezza del volo che avrebbero potuto consigliare alcuni provvedimenti. Si era posto con grande evidenza il problema dell'esistenza di un organismo che si occupasse specificamente della sicurezza in volo soprattutto in cieli frequentati da molti aerei. La ragione di fondo per la quale espresse la sua delusione nel marzo del 1986 riguardava anche la disattenzione del Governo e del Parlamento di fronte al tema della sicurezza del volo oltre che di fronte al tema del recupero del relitto. Comunque dopo la sua lettera ci fu una ripresa di attenzione, da parte del Ministero dei trasporti, al vecchio disegno di legge, tant'è vero che quando iniziai ad occuparmi della questione nell'agosto, su sollecitazione di Cossiga e di Craxi, trovai il Ministero dei trasporti già pronto a rimettere sui binari il disegno di legge: tutto ciò mi lasciò pensare induttivamente che nei mesi tra l'aprile e la fine di luglio la lettera di Luzzatti avesse procurato un effetto procedurale all'interno del Ministero.

PRESIDENTE. Onorevole Amato, le chiedo scusa ma devo avvertire i colleghi che alla Camera alle 10, 30 sarà effettuata una votazione con procedimento elettronico.

Per tornare al tema del nostro incontro, la sera stessa che lei, onorevole Amato, fece alla Camera delle dichiarazioni di notevolissima importanza (come l'annuncio che il Governo avrebbe stanziato i fondi) si presentò ad una trasmissione televisiva, «Speciale TG1», nella quale disse, di fronte all'affermazione di uno degli avvocati di parte civile, che le verità erano nascoste nei cassetti del «palazzo», che il palazzo aveva molti cassetti e che quindi si trattava di tirare fuori da quelli la verità. Lei ricorda questa sua affermazione? Ce la potrebbe spiegare?

AMATO. Non ricordo di aver menzionato il «palazzo». Ero convinto che era stato un missile a provocare la tragedia e quindi secondo tale ipotesi c'era sicuramente qualcuno che sapeva come erano accaduti i fatti. Anche nel caso che si fosse trattato di una bomba qualcuno avrebbe saputo come si erano svolti i fatti, ma in tale ipotesi potevano essere un milione gli esseri umani ad averlo fatto mentre se si fosse trattato di un missile la ricerca andava effettuata al massimo in cinque punti del mondo. La mia dunque era una considerazione logica: se è accaduto questo qualcuno lo sa e conosce come sono andate le cose; egli quindi sta nascondendo le cose, che magari risultano da qualche documento chiuso in qualche cassetto. Ma non menzionai il palazzo, anche perchè non potevo pensare che il missile fosse nostro; pensavo ad un cassetto collocato in un potenzialmente limitato numero di cassetti di questo mondo.

Dissi questa frase non a caso, perchè non avevo alcun elemento specifico nei confronti di alcuno. Ero certo che anche il giudice Bucarelli aveva la medesima convinzione, ma ero altresì convinto così come lui che se avessimo recuperato il relitto e se il relitto ci avesse dato elementi univoci sulla provenienza esterna dell'esplosione chi mentiva sarebbe stato messo in difficoltà maggiori di quanto non si poteva trovare nel perdurare dell'incertezza tra la bomba e il missile (in tale ipotesi la responsabilità si poteva scaricare su un numero illimitato di persone e quindi di fatto svaniva).

Se risulta accertata l'ipotesi del missile, essendo la ricerca per necessità limitata ad alcuni obiettivi, è più facile mettere chi mente nella condizione di iniziare a fare i conti con la verità.

La seconda convinzione era che, in una situazione come questa (ho utilizzato a volte questa espressione), l'unica cosa da fare era seguire lo stesso schema del gioco della battaglia navale, vale a dire indicare un punto - ad esempio 2A.- e verificare se si è colpito l'obiettivo oppure no. Scandagliando in più punti, ma un po' alla cieca come nella battaglia navale, si può arrivare a colpire. In qualche modo è il lavoro che avete svolto in questi anni e che dimostra come questo schema della battaglia navale funzioni; non si sa esattamente chi vince o chi perde, ma era l'unico sistema applicabile e voi lo avete fatto cominciando a vedere qualche risultato.

PRESIDENTE. Trovo la sua esposizione coerente con tutto ciò che sapevamo circa l'impulso dato a questo problema della ricerca. Abbiamo chiarito alcuni particolari interessanti e non ho altre domande da aggiungere.

Ci sono però altri colleghi iscritti a parlare.

DE JULIO. Signor Presidente, come lei ha rilevato, ancora oggi siamo venuti a conoscenza di documenti che non erano stati portati all'attenzione di questa Commissione. Parlo della lettera che ci ha indicato l'onorevole Amato del 1° ottobre 1986, se non ho capito male, in cui si segnalavano questi eventuali legami dell'Ifremer con i servizi segreti francesi. Mi chiedo allora cosa altro manchi per completare il quadro.

Il 17 giugno 1987 infatti, quando l'onorevole Amato non era più al Governo, si verifica qualcosa che presuppone conoscenze precedenti a tale data, in quanto l'ammiraglio Martini scrive al Ministro della difesa e al Cesis rilevando che l'affidamento per il recupero del DC9 era stato dato all'Ifremer nonostante i suoi legami con i servizi segreti francesi. Non è più dunque una formula dubitativa quella che indica il legame con i servizi segreti, mentre mi sembrava di capire che nella lettera da lei indicata tale dubbio persisteva.

In quei giorni era in corso il recupero del relitto del DC9. Se l'ammiraglio Martini mette per iscritto la formula che «l'affidamento è avvenuto nonostante», ciò indica che colui che ha effettuato l'affidamento era stato informato di tali legami, altrimenti non avrebbe senso utilizzare la parola «nonostante». Quindi l'informativa era arrivata in maniera ben più precisa di quanto l'onorevole Amato ci abbia indicato.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che il documento indicato dallo onorevole Amato non ci era stato consegnato nella prima audizione dell'ammiraglio Martini; però quest'ultimo ce lo aveva dato nell'ultima seduta e quindi la lettera è stata acquisita dalla Commissione.

DE JULIO. Vorrei sapere se l'onorevole Amato aveva avuto ulteriori informazioni prima dell'affidamento.

AMATO. L'affidamento non era opera mia, ma del giudice Bucarelli. Comunque non avevo ricevuto altri dati.

DE JULIO. Se lei fosse stato certo...

AMATO. Avrei richiamato Bucarelli.

DE JULIO. Questa era la ragione della mia domanda. Ad ogni modo, le risulta che fosse un fatto noto ed eventualmente a chi era noto?

AMATO. Non ho mai saputo altro.

DE JULIO. Lei ha idea di come mai il Ministro degli affari esteri si interessasse della questione dell'affidamento alla Ifremer? Sto ancora parlando di un'epoca successiva di qualche giorno o di qualche settimana alla sua uscita dal Governo. Abbiamo agli atti una nota dello stesso Ministro degli esteri.

AMATO. Lo sto apprendendo ora da voi.

DE JULIO. Il Ministro degli esteri aveva chiesto informazioni su chi aveva effettuato l'affidamento. Ora, dal momento che il Ministro degli esteri era lo stesso anche nel Governo precedente...

AMATO. Il Ministro non si era mai interessato della questione durante la fase in cui me ne occupavo personalmente, nè io ne avevo parlato con lui.

DE JULIO. È in grado di darci una interpretazione o una giustificazione di come mai il Ministro degli esteri si occupò del problema?

AMATO. Non ne ho la più pallida idea. L'onorevole Andreotti è uno che si interessa di molte cose: avrà avuto delle informazioni e avrà voluto verificarle. Francamente non ho idea.

DE JULIO. Vorrei tornare alla questione delle rilevazioni fotografiche. Lei ci ha comunicato che fu deciso di non chiedere al Governo statunitense queste spedizioni fotografiche. Tuttavia, ci può chiarire come mai, di un problema che avrebbe dovuto concernere i rapporti tra Governi (si può immaginare che fosse competenza del Ministro degli esteri o della difesa oppure del Presidente del Consiglio l'avanzare tale richiesta), si interessò l'ammiraglio Martini credo su sua indicazione, ma di ciò chiedo conferma?

AMATO. Probabilmente in ragione dei rapporti personali che aveva con i servizi statunitensi o anche essendo lui un militare.

DE JULIO. I servizi segreti non c'entravano in questa vicenda.

AMATO. Sì, però avevo coinvolto direttamente l'ammiraglio Martini durante i miei tentativi per orientarmi. Era stato lui a prospettarmi l'ipotesi che ci avrebbe forse permesso di risparmiare tempo, vale a dire quella di rivolgersi agli americani. Mi dichiarai d'accordo e gli dissi che, se avesse avuto dei rapporti (non mi preoccupai di sapere con chi) che ci avrebbero permesso di vagliare questa ipotesi, me lo avrebbe dovuto far sapere. A quel punto mi fece pervenire un pezzo di carta informale con cui affermava che l'ipotesi era perseguibile, ma che occorreva una richiesta da Governo a Governo e che il costo sarebbe stato di 10 miliardi.

Mi rivolsi dunque a lui per acquisire certi elementi e l'ammiraglio si avvalse della sua rete di rapporti.

DE JULIO. Rimanendo sul problema di questa operazione, vorrei rileggere con un po' di attenzione una frase: «Il progetto per una ricognizione del fondo marino è fattibile, ma costoso, con bassa percentuale (trenta per cento) di probabilità di successo». Era quindi un'operazione costosa e forse inutile. Bisognava spendere 10 miliardi con un probabilità di successo limitata al trenta per cento; bisognava quindi pensarci un attimo.

Ora, la società Ifremer in venti giorni ha localizzato il relitto. Lei è in grado allora di dare una valutazione non soltanto del costo (i francesi



non sono molto più economici degli americani come tariffe in generale), ma anche delle probabilità di successo della localizzazione? Il problema centrale infatti era quello della localizzazione, mentre la conseguente operazione fotografica sarebbe stata meno impegnativa avendo i mezzi. La difficoltà vera stava nella localizzazione.

Ebbene, per una operazione che aveva visto vari studi di fattibilità anche americani e non solo francesi, veniva data una probabilità di successo solamente del trenta per cento. Come interpretare questo dato? Era come un rifiuto ad occuparsene?

AMATO. Questo no, anzi ricavai l'impressione che gli americani fossero disponibili ad occuparsene. Probabilmente stavano mettendo le mani avanti sul piano puramente tecnico, perchè i fondali erano molto profondi; dettero questa valutazione preliminare che operazioni del genere avevano un tasso di successo non garantito e si limitarono a metterlo per iscritto.

È difficile dare una interpretazione di un pezzo di carta non avendo avuto rapporti personali con coloro che l'avevano scritto, ma io non ne avrei ricavato l'impressione che lei prospetta, cioè quella di chi lo dice, ma manifestando nel modo di dirlo, il desiderio di non entrarci. Io, come ho già detto, l'avrei valutato solo in termini di cautela.

DE JULIO. Signor Presidente, poichè all'inizio lei ha detto che potevamo toccare anche altri argomenti, vorrei chiedere all'onorevole Amato chi ha predisposto la risposta o il materiale per la risposta alle interrogazioni parlamentari del 30 settembre.

AMATO. Ho sempre lavorato a braccio.

DE JULIO. Ma qualcuno le avrà predisposto il materiale.

AMATO. No, assolutamente.

DE JULIO. Ma qualcuno le avrà pure fornito le informazioni che erano contenute nella risposta.

AMATO. Se lei legge - e l'ho portata dietro per averla sott'occhio - la mia risposta a quelle interrogazioni e interpellanze, vedrà che c'è una riflessione personale sulla relazione Luzzatti: il cuore della mia risposta presuppone la lettura del rapporto della commissione Luzzatti, non molto di più.

C'è poi un riferimento alla questione del Mig libico, per la quale mi avvalsi ancora di appunti del Sismi che mi aveva fornito Martini; si parla poi dei vari tipi di missile (attivi, semiattivi, non attivi), del T4 e del fatto che il T4 si trovi nelle bombe, nei missili, in quelli orientali o in quelli occidentali, e così via, e qui erano delle conversazioni che avevo avuto con ufficiali dello Stato Maggiore della Aeronautica.

Non vi è nulla di scritto; avevo parlato con loro per chiarirmi le idee e anche per quanto riguarda i radar di Marsala, Monte Erice, era stato lo Stato Maggiore dell'Aeronautica che, in conversazioni avute, mi aveva fornito delle informazioni.

DE JULIO. Vorrei continuare, se lei me lo consente, citando alcune questioni specifiche, rispetto alle quali a me sembra, in base alle informazioni in possesso ormai di questa Commissione, che lei è stato male informato.

AMATO. Anche io ho questa impressione.

DE JULIO. Allora io vorrei sapere - e penso che interessi anche alla Commissione - chi in particolare la informò. Mi riferisco innanzitutto alla questione dei nastri; lei afferma con molta nettezza che il nastro non era suscettibile di manipolazione. In questa Commissione abbiamo avuto la testimonianza del maggiore Di Natale il quale ci ha detto che chiunque abbia un minimo di conoscenza di questi fatti sa che per qualunque nastro che porti registrazioni dati, ci si può addirittura localizzare sul singolo dato e cambiarlo: basta avere il *know how* sufficiente. Lei invece, come dicevo, afferma con nettezza che il nastro non era manipolabile. Chi l'aveva informata di questo fatto?

AMATO. Ricordo - le ripeto - che erano ufficiali dello Stato Maggiore dell'Aeronautica; erano diverse persone, ricordo che ogni tanto venivano in tre o in quattro; ricordo, distintamente, di sicuro, Pisano e Tascio; di un altro paio di persone, a dire la verità, non ricordo il nome.

DE JULIO. E non può recuperarlo, ad esempio dai suoi appunti?

AMATO. No, non ho appunti; dovrei chiedere a loro chi si erano portati dietro; non saprei dire nemmeno chi aprì bocca.

PRESIDENTE. Onorevole De Julio, all'onorevole Amato sono state fornite le stesse informazioni che sono state date anche a noi all'inizio. Ci era stato detto infatti che i nastri non erano manipolabili, e poi noi abbiamo approfondito la questione.

DE JULIO. L'altra questione, anche se marginale, riguarda le distanze dal luogo dell'incidente di Licola e Marsala, che sono a dir poco approssimative. Non è tanto questo il problema, ma il ragionamento sugli avvistamenti di Marsala che lei fa. Vorrei un attimo sintetizzarlo, per chiarire se lei si riconosce nel ragionamento stesso: lei dice che siccome Marsala vedeva, e vedeva in quella zona di cielo, seppure al di sopra di una certa altezza, e al di sopra di 15.000 piedi non ha visto altro che il DC9, un eventuale caccia aggressore doveva stare sotto. Il ragionamento - ripeto - è il seguente: siccome vedeva...

AMATO. Il buco cominciò quattro minuti dopo...

DE JULIO. Ma non mi riferisco al buco. Come dicevo, vedeva, registrava, e vedeva tutto al di sopra di 15.000 piedi, al di sopra di 15.000 piedi non c'era un caccia.

Tuttavia, chi l'ha informata, non l'ha informata del fatto che non vi era una connessione diretta fra il vedere ed il registrare. Oggi noi

sappiamo con certezza che fu registrato tutto attraverso la cosiddetta iniziarizzazione manuale, ossia occorre l'operatore, perchè, una volta che il radar aveva avvistato, desse il comando di registrazione. Non c'è una sola traccia in quell'arco temporale che è stata registrata automaticamente; sono state tutte registrate per iniziarizzazione manuale.

Pertanto, tutto il ragionamento che lei fa ha un difetto all'origine, cioè quello di presupporre che tutto quello che era stato visto era stato registrato. Lei concorda con questa interpretazione?

AMATO. Mi viene ora in mente che quando parlavo con questi signori, mi ponevo gli stessi quesiti che si pone lei, e dicevo: se passano degli aerei, il radar li vede, e se li vede li registra; se li registra, da qualche parte deve esserci traccia della registrazione. Loro mi spiegavano che la difesa aerea, a differenza degli altri radar, si occupava esclusivamente degli aerei che riguardavano la difesa aerea, per cui se passavano altri aerei, loro li seguivano; se tutto procedeva nella normalità, li lasciavano.

Non ho mai capito esattamente; ricordo di aver chiesto più volte chiarimenti su questo punto, e ottenevo sempre la medesima risposta: se sono aerei che non ci interessano, noi non li registriamo. Non sono mai stato interamente convinto di questa risposta, e infatti lo dissi qualche volta, ma non riuscivo ad ottenere una risposta diversa da questa.

PRESIDENTE. Come diceva l'onorevole De Julio, il problema della iniziarizzazione delle tracce avviene con il sistema manuale, che ci è stato sottratto perchè sono scomparsi i documenti.

DE JULIO. Per come siamo riusciti a capire la questione, finalmente, peraltro nemmeno in questa Commissione - ma questo emerge anche dal supplemento di perizia Blasi - il sistema può essere predisposto in automatico, ad iniziarizzazione automatica, per cui se il radar vede qualcosa che assomiglia ad una traccia di un aereo in movimento - e lo fa attraverso certe verifiche - registra automaticamente. In questo caso ci troveremmo nella condizione che lei descrive nella risposta alle interpellanze ed interrogazioni.

C'è un altro caso, quello che, viceversa, si attuava in quel momento, e non si sa perchè, a Marsala, per cui le tracce venivano registrate solo se l'operatore diceva di registrarle, tutte, e non qualcuna sì ed altre no, ripeto tutte; c'era la cosiddetta iniziarizzazione manuale.

Si tratta di una modalità di funzionamento importante per chi sta accertando ed anche per giudicare se non è manipolata quella fonte, l'attendibilità della fonte stessa. Se era in automatico, si doveva presumere che qualunque altra cosa che assomigliasse ad un aereo che volava eventualmente al di sopra dei 15.000 piedi doveva essere registrata. E questo è falso. Ancora una volta: chi le ha fornito queste informazioni?

PRESIDENTE. Credo che l'onorevole Amato possa rispondere: gli stessi che le hanno fornite a voi. Credo che l'onorevole Amato sia stato nelle stesse condizioni in cui ci siamo trovati noi nei primi mesi; noi

infatti abbiamo impiegato un anno per scoprire con trenta interrogatori e più, quello che era stato il meccanismo. Se a una persona che non è un tecnico, inizialmente si forniscono informazioni di altro tipo...

DE JULIO. Signor Presidente, mi sembra di essere stato molto chiaro: non ho addebitato alcuna responsabilità all'onorevole Amato; sto cercando solo di accertare.

Siccome a partire dal Presidente della Repubblica si fanno affermazioni di essere stati presi in giro; io vorrei capire quante persone sono state prese in giro e da chi. Mi sembra che in questo caso - non se ne avrà l'onorevole Amato - l'onorevole Amato è stato preso in giro e in questa sede ci ha fatto i nomi di Tascio e di Pisano, e di un altro ufficiale che, se avrà modo di ricordare, poi ci potrà far sapere successivamente.

AMATO. Poi io m'ero cautelato dicendo che mi era stato spiegato, perchè ero consapevole.

DE JULIO. Un'ultima domanda sulla questione dei cassettei, affrontata anche dal Presidente. Lei usa due volte una frase; a parte non sapere dove sono questi cassettei, dice anche di non sapere se ha i mezzi per aprirli. Uno che non sa nemmeno dove sono i cassettei, non si pone nemmeno il problema dei mezzi per aprirli, perchè non sa e quindi il problema dei mezzi per aprirli è secondario. Siccome lei ripete due volte questa cosa, mi permetto di supporre che lei aveva in mente che se la responsabilità fosse stata di qualche nazione specifica, anche sapendo questo, non si era in grado di arrivare comunque alla verità. È questo il ragionamento?

AMATO. Sì fondamentalmente era questo che avevo in mente, perchè se fosse stato un cassetto non nostro, ci saremmo trovati davanti a tali difficoltà di fronte ad un atteggiamento ipotetico di chiusura della verità da parte degli interessati da non essere poi in condizione di aprire i cassettei.

DE JULIO. Lei aveva in mente particolari cassettei da questo punto di vista? Ad esempio, in questa Commissione l'ammiraglio Martini qualche indicazione di cassettei ce l'ha data, pur in via ipotetica. Con riferimento a queste indicazioni, lei avrebbe usato la stessa terminologia in merito alla possibilità di aprire quei cassettei? L'ipotesi che l'ammiraglio Martini ha fatto è che gli unici in grado di poter mettere aerei militari in quella zona del cielo del Tirreno erano americani e francesi; questo ci ha detto l'ammiraglio Martini in questa sede. Lei ripeterebbe la frase di non avere gli strumenti per aprire quei cassettei, se l'ipotesi fosse quella avanzata dall'ammiraglio Martini?

AMATO. Mi è difficile rispondere ad una tripla induzione che voglia essere utilizzata per farmi dire...

DE JULIO. Assolutamente no, onorevole Amato, non era assolutamente questo l'intento della domanda.

AMATO. Le ho già risposto: in presenza di una responsabilità che fosse di uno stato straniero o di soggetti stranieri sarebbe stato particolarmente difficile, per gli ovvi ostacoli che in questi casi si incontrano, arrivare alla verità. Questo ho detto e questo ripeto.

BOATO. Riprendo un po' il filo delle domande che già il Presidente ha fatto e ora il collega De Julio. Noi su un punto specifico, cioè la questione dei sospetti che non noi (perchè noi non avevamo avuto nessun sospetto, noi abbiamo lavorato sulle carte e sulle audizioni che abbiamo ascoltato), ma dall'interno dei Servizi o da notizie di stampa che poi rimbalzavano in informative interne ai Servizi, venivano fatti sull'eventuale ipotetico ruolo in questo caso della Francia, abbiamo agli atti nessuna prova, ma qualche elemento di richiesta di informazioni che potrebbe dare almeno indizi di lavoro. Siccome però questi due pezzi di carta che ho ritrovato - forse ce ne sono altri, ma adesso ho fatto un po' in fretta - cadono esattamente nel periodo in cui lei si stava interessando, nel modo sistematico e anche coerente con cui ci ha informati anche adesso, le leggo questi brevissimi appunti e le faccio una domanda, se lei aveva avuto, magari dai responsabili dei Servizi che questi appunti facevano, qualche notizia.

Qui ce n'è uno, che è il numero 71 nel nostro elenco del 25 ottobre 1986 che dice: «Il riferimento richiesto in data odierna in relazione alle notizie stampa di stamani secondo le quali il noto DC9 di Ustica sarebbe stato abbattuto da un jet francese in esercitazione nella zona e che l'incidente sarebbe stato coperto per un accordo fra il Sismi di Giuseppe Santovito e lo Sdece di Alexandre Demaranches nulla risulta agli atti di questa Divisione».

Poche settimane dopo, il 30 dicembre 1986, questa volta il riferimento è a un articolo del noto giornale eversivo che si chiama «Il Mattino» di Napoli; sempre l'appunto della terza Divisione, inviato al direttore del Sismi, ammiraglio Martini, dice «L'articolo in questione riprende senza alcun elemento probatorio la tesi che vorrebbe il DC9 abbattuto da un missile superficie-aria lanciato da un'unità navale in navigazione. In particolare l'articolo insinua che i servizi segreti di Francia e Italia avrebbero deciso sei anni fa di coprire la verità: la prima come diretta responsabile della sciagura, il nostro paese per non dover ammettere delle scorribande del Mig sui cieli del Mediterraneo, sfuggite a qualsiasi controllo radar». Tutto è scritto in modo impreciso e inesatto da un giornalista che non è tecnicamente adeguato: però c'è questo appunto. Tutto questo potrebbe avere scarsissima rilevanza, se poi non verificassimo, come è già stato ricordato, che questi sospetti in realtà poi emergono anche dalle fonti interne dello stesso Sismi.

La prima domanda che le faccio è se lei di questi due appunti (che sono di ottobre di dicembre 1986) del Sismi, perchè immagino che alla Presidenza del Consiglio arrivi materiale del Sismi, aveva mai avuto notizia o se lei ha avuto occasione di chiedere qualche chiarimento verbale e informale al direttore del Sismi, o chi per lui, con cui lei avesse contatti.

AMATO. In quel periodo circolavano le ipotesi più diverse ed io chiedevo a Martini che a volte mi rispondeva per iscritto, a volte a voce,

a seconda delle circostanze; si faceva quell'ipotesi che poi fu oggetto non solo di un articolo su «Il Mattino», ma anche di altri articoli. Ricordo su un settimanale la storia della Clemenceau che sarebbe stata al largo dell'Elba, eccetera. Quest'ipotesi fra l'altro finiva per essere accreditata da quanto l'Aeronautica mi aveva detto sulla storia di Monte Erice perchè, se fosse stato vero che da Marsala non si poteva vedere se non al di sopra dei 15.000 piedi (siccome se ci fossero stati degli aerei sarebbero stati al di sopra dei 15.000 piedi poichè un aria-aria si tira molto male da sotto e occorre una certa corrispondenza di altitudine), diventava più probabile che, se missile fosse stato, fosse stato tirato dal mare più che da un altro aereo, e allora l'ipotesi che Marsala vedeva solo sopra i 15.000 piedi e poteva essere sfuggito un missile e non un aereo perchè un missile può sfuggire e un aereo no, il missile è venuto dal basso.

Questo poteva accreditare quell'ipotesi; allo stesso tempo circolavano ipotesi addirittura di esercitazioni. Si diceva - questo lo sapete meglio di me - che nelle esercitazioni si usavano aerei veri come bersaglio, e che però questo era molto improbabile perchè con l' *off and on* dell'impianto di sicurezza non si scherza, e così via; erano tante ipotesi delle quali si parlava, ma nessuna era più accreditata di altre.

BOATO. Lei però non ha memoria di avere avuto in mano questi appunti?

AMATO. Io ho memoria di aver parlato di questa ipotesi della Clemenceau, ma era un'ipotesi come le altre, che comunque risultava smentita dai francesi, che sostenevano che la Clemenceau quel giorno era non mi ricordo bene in quelle porto.

BOATO. Su questo punto, rivedendo adesso le carte, mi sono accorto, e devo dire che non ho nessun elemento di sospetto riguardo al fatto che qualcuno cerchi di informarsi, ma non mi sto rivolgendo a lei onorevole Amato, lo capirà subito; semmai, se noi dovessimo ascoltare l'attuale Presidente del Consiglio su altre vicende, forse sarà bene prendere quell'occasione per chiedere semplicemente quali erano le motivazioni che lo spingevano a chiedere ulteriori informazioni perchè, al di là dell'altro appunto che è nella fase successiva del governo Fanfani, quello che poi ha fatto le elezioni anticipate, qui c'è questa fotocopia de «Il Mattino» che ha un tratto a penna con scritto sopra «elementi», e poi guardando le carte si vede che la penna è quella dell'allora ministro degli esteri Andreotti che evidentemente seguiva con enorme attenzione, devo dire sinceramente con molto scrupolo, la questione. Infatti il Ministro degli esteri viene a capire che si sta ipotizzando che possa essere stato un paese amico e alleato responsabile dell'abbattimento del DC9, si informa e cerca anche di acquisire elementi.

Ci sono appunti vari della segreteria generale del Ministero degli esteri. Sto citando il documento n. 76 dei documenti che provengono dal Sismi ma che ovviamente avranno riscontro nella segreteria generale del Ministero degli esteri. Il ministro Andreotti chiede di acquisire elementi e gli vengono date le risposte che ho citato. La domanda

riguarda il perchè questo avvenga, lo chiedo a lei che ha esperienza diretta. A me pare molto semplice; essendoci l'organismo Cesis di collegamento e poi il Comitato interministeriale per l'informazione e la sicurezza, e facendo parte del Ciis i vari Ministri interessati, immagino che tutte queste carte arrivino ai Ministri coinvolti nell'organismo interministeriale per l'informazione. La cosa che mi lascia qualche perplessità da questo punto di vista, se è vera l'ipotesi del perchè arrivano queste carte, è che in nessun altro Ministero abbiamo qualche riscontro. Cioè, non ci risulta nella documentazione che nessun altro Ministro è stato interessato.

AMATO. Per quanto risulta a me, le informative che vengono dai Servizi vanno ovviamente al Cesis, che è organo di coordinamento, però il Cesis le trasmette solo al Presidente del Consiglio, non ai Ministri componenti del Ciis i quali vengono informati sull'ordine del giorno del Ciis ma che non sono destinatari quotidiani della documentazione. Che il Ministro degli esteri se ne occupasse dipende, oltre che dalla persona, dall'incarico, in realtà, perchè evidentemente leggendo di possibili coinvolgimenti di Stati stranieri, come lei ha detto, è abbastanza naturale che il Ministro degli esteri cerchi di avere delle informazioni.

#### **Presidenza del vice presidente BELLOCCHIO**

DE JULIO. A chi era affidato l'incarico?

BOATO. Continuando su questo ordine di ragionamenti - poi tornerò sulla questione del Ministro degli esteri, ripeto, non perchè abbia responsabilità ma perchè ci sono carte in cui si chiedono informazioni che sono già state citate - io ho avuto l'impressione (sto dando una valutazione soggettiva ma so che vi sono colleghi che l'hanno condivisa) che nella seconda seduta in cui abbiamo ascoltato l'ammiraglio Martini - per il quale lei ha avuto parole di apprezzamento poco fa - mentre nella prima seduta la mia impressione e anche di molti altri è stata di una assoluta reticenza, vi è stato un superamento di questa reticenza o quanto meno un apporto costruttivo al lavoro di questa Commissione. Non cancello questa precedente valutazione ma adesso pongo il problema perchè la riguarda direttamente e riguarda la nostra Commissione: abbiamo in questo istante, poche decine di minuti fa, acquisito *per tabulas* che almeno su un punto l'ammiraglio Martini ci ha detto delle menzogne. Abbiamo il documento n. 75, che è indirizzato esattamente a lei, onorevole Amato, sottosegretario di Stato, datato 11 novembre 1986. C'è quel famoso appunto sulla trasmissione di Canale 5, dove si parla della questione Ifremer, e si dice: «La stessa propugnata esigenza di non affidare il recupero del relitto all'Ifremer, dotata di grande esperienza e che si è dichiarata certa della fattibilità dell'operazione, potrebbe celare l'intendimento di non giungere all'ef-

fettivo recupero piuttosto che essere dovuta alla necessità di garantirsi da possibili inquinamenti di carattere nazionalistico». Un anno dopo – riciterò poi quel documento – il giudizio dell'ammiraglio Martini è stato completamente diverso, è stato già ricordato. Personalmente, come anche vari colleghi della Commissione, ho chiesto all'ammiraglio Martini la spiegazione di una svolta di 180 gradi più che di 90 gradi, così clamorosa da un anno all'altro. Nel mese di novembre dell'86 l'ammiraglio Martini dice che è scandaloso che da parte dei familiari, del Comitato per la verità e di giornalisti si sollevino dubbi sull'Ifremer e in qualche modo si sospetti sull'opportunità di questa modalità di recupero del relitto; e l'eccesso di sospetti a volte c'è. Quindi come cautela metodologica dell'ammiraglio io non mi sarei, a differenza di qualche collega, scandalizzato di questo, perchè a volte si sospetta di tutto fin troppo; quando non si è avuta la verità una volta, si teme di non averla mai. L'ammiraglio ci ha però spiegato che in quel momento non aveva il benchè minimo elemento di informazione sull'Ifremer – siamo all'11 novembre 1986 – e che era la ditta conosciuta come la più specializzata al riguardo; che lo ha avuto solo dopo, e io ho cercato ripetutamente con domande di sapere come, perchè prendevo atto di questa sua acquisizione successiva e anche della lealtà di avere scritto dopo – il Presidente Craxi non era più Presidente – un appunto per questi sospetti. Noi abbiamo acquisito grazie a lei, e abbiamo anche scoperto che l'ammiraglio Martini ce l'aveva consegnato nel corso della sua seconda testimonianza ma io non l'avevo letto, questo appunto del 1° ottobre del 1986, cioè esattamente un mese e 10 giorni prima dell'appunto in cui l'ammiraglio indica a lei già tutti i sospetti o alcuni dei sospetti.

### **Presidenza del presidente GUALTIERI**

Fa capire già di avere avuto un mese e dieci giorni prima sospetti sull'affidabilità dell'Ifremer, a causa dei rapporti con i Servizi eccetera. Nell'ipotesi che la Francia fosse o sia coinvolta, la Francia nel senso di forze armate francesi che siano coinvolte, un caccia francese sia coinvolto nell'abbattimento del DC9, è ovvio che questa cosa è di grandissima rilevanza. Allora qui ci ha mentito l'ammiraglio Martini. Non mi rivolgo a lei ma a noi stessi: è un fatto che oggi noi abbiamo la prova che non ci ha detto la verità su questo punto, ci ha detto che nel 1986 non aveva il benchè minimo sospetto che ha avuto nel 1987, e scopriamo che lo aveva un mese e dieci giorni prima perchè lo ha scritto a lei in quell'appunto riservato. Qui sono tutti appunti riservati, non è che uno può dire che l'11 novembre non lo scrive e ha il sospetto, perchè magari va in mano ai giornali. È sempre in base a documenti riservati del Sismi che vanno soltanto nel circuito limitatissimo, anzi questo va solo nelle sue mani, onorevole Amato, è indirizzato a lei.

Le chiedo questo : nel momento in cui lei ha avuto l'appunto che ci ha letto poco fa e che ci ha riconsegnato, del 1 ottobre 1986, e poi



l'appunto dell'11 novembre 1986 in cui si dice esattamente che è un errore sollevare sospetti sull'Ifremer, lei stesso - capisco che col senno di poi è più facile dire queste cose - non ha avuto qualche perplessità o non ha chiesto chiarimenti all'ammiraglio Martini, in quanto prima aveva detto che questa Ifremer non si sapeva bene cosa fosse e poi che era scandaloso che qualcuno sollevasse sospetti? Capisco che è più facile dirlo nel 1990.

AMATO. Nel valutare queste cose è difficile - questo è poi il dramma dei giudici quando fanno il loro difficilissimo mestiere - valutare rapporti umani attraverso le carte soltanto, perchè i rapporti umani sono tra persone, di fiducia e non fiducia, di lealtà e non lealtà, di credibilità e di non credibilità. Le carte invece hanno delle parole interpretabili a seconda dei sentimenti di chi le legge più che delle caratteristiche di chi le ha pensate. Tenga conto di questo: io ho sempre avuto grande fiducia in Martini, che oggettivamente ha reso il Sismi un Servizio molto più efficiente di quanto non lo fosse prima, molto più rispettato fuori dagli altri Servizi di quanto non lo fosse prima, e quindi ha una caratteristica di efficienza professionale che io ho sempre riconosciuto. Secondo, ha anche una caratteristica di schiettezza umana che lo porta spesso a parlare in termini paradossali, ve ne sarete accorti anche voi; è un uomo che non ha nulla di burocratico nel suo linguaggio, tende anzi a civettare con l'antiburocratico, a volte si nota che civetta con l'antiburocratico, ma lo fa in base ad una sua fondamentale schiettezza che, quando lo porta a cambiare opinione, cambia semplicemente opinione, come ha sostenuto la prima, sostiene la seconda. Allora, come dicevo prima, mi fa avere un appunto il 1° ottobre, nel quale sono avanzati sospetti, ma se voi lo leggete con attenzione vi accorgete che è molto cauto. Mi ricordo che gliene parlai un momento e che mi disse che non era in grado di andare oltre questo; c'era questa ipotesi Cousteau, tutto stava nella frequentazione all'Ifremer di Cousteau che ormai tra l'altro cominciava ad essere un vecchio signore, non più particolarmente attivo, si può supporre. Poi ci furono queste trasmissioni e mi disse, perchè fra l'altro Martini mi aveva sempre detto che sbagliavo a pensare al missile, che ero troppo unilaterale, che il missile e la bomba erano due ipotesi che, secondo lui, dovevano essere tenute paritariamente presenti. Su questo, io l'ho detto più volte, mi sono formato una convinzione diversa, forse sbaglio.

Sulla vicenda aveva avuto dei sospetti e successivamente non li aveva più. Ho considerato la sua valutazione successiva come naturale tenendo conto delle caratteristiche dell'uomo; non ho pensato nè ad un voltafaccia nè che in precedenza poteva avermi mentito. Aveva avuto un sospetto non particolarmente forte e successivamente aveva cambiato opinione forse sulla base di altre informazioni. Se si ha fiducia in una persona non si pensa che questa possa passare dalla bugia alla verità o viceversa, ma si è indotti a pensare che evidentemente la persona abbia acquisito elementi di informazione che prima non aveva.

BOATO. Onorevole Amato, credo che lei sia assolutamente sincero facendo queste osservazioni ed ho già detto che è molto più facile parlare con il senno di poi. Per correttezza nei confronti della Commis-

sione ed anche dell'ammiraglio Martini, vorrei leggere qualche riga dell'appunto che lei ci ha consegnato.

In esso si fa riferimento a delle telefonate anonime e non si comprende se siano telefonate che il Sismi ha ricevuto (ma a me sembra strano che un servizio segreto possa ricevere telefonate anonime) o invece che ha fatto.

**PRESIDENTE.** Non credo che il capo di un servizio segreto faccia delle telefonate anonime.

**BOATO.** Nell'appunto si parla di accertamenti e fra parentesi subito dopo si parla di telefonate anonime; gli accertamenti si fanno per cui si potrebbe pensare che essi si siano sostanzati in queste telefonate.

Nel documento si legge: «Da cauti accertamenti (telefonte anonime) intese a stabilire i legami di J. Cousteau con il citato Ente, si è potuto appurare che il professore frequenta saltuariamente la sede dell'Ifremer ma non avrebbe alcun legame con esso.

Secondo alcune supposizioni - non potute riscontrare - egli potrebbe far parte del «Consiglio Scientifico» formato da esperti e chiamato a giudicare l'operato dell'Ente.

Meno evidente appare una possibile attuale collaborazione diretta, stante l'età del Cousteau che ha già compiuto 76 anni. In ogni caso si cercherà di approfondire gli accertamenti estendendo le ricerche a Montecarlo dove il Cousteau è professore del Museo oceanografico.

Ho voluto leggere questo appunto affinché agli atti della Commissione risulti chiaro il quadro della situazione. Quello che vorrei sottolineare è che l'unico elemento che l'ammiraglio Martini ci ha fornito riguardo i sospetti sull'Ifremer in riferimento all'appunto del giugno 1987 riguarda la figura di Cousteau. L'ammiraglio Martini, a parte questo elemento labile e cauto, non ha fornito ulteriori elementi.

A questo punto vorrei richiamare alla nostra attenzione l'appunto riservato - che peraltro è stato addirittura pubblicato da un giornale in fotocopia - del 21 luglio 1987 in cui si dice esplicitamente che «il recupero del DC9 è stato affidato alla società francese Ifremer nonostante i suoi legami con i servizi segreti francesi». A domanda del Presidente, seguita da altre analoghe domande rivolte da altri colleghi e da me, su questo punto, l'unico elemento che ci è stato fornito è quello riguardante il professor Cousteau. Quindi non contesto quanto l'onorevole Amato ha detto a proposito di fiducia e di rapporti umani e riguardo al fatto che un conto è parlare ed un altro è scrivere, però su questo punto resta un grave interrogativo.

Lei, onorevole Amato, ha detto giustamente - non è una contestazione ma un approfondimento - che nel corso dei suoi colloqui con i rappresentanti del Sismi le ipotesi che venivano considerate erano soltanto due (e non potevano esservene altre visto che erano state rinvenute tracce di esplosivo): missile e bomba. Lei ha anche aggiunto che personalmente propendeva per la prima ipotesi mentre l'ammiraglio Martini le poneva sullo stesso piano. Tuttavia noi sappiamo che mentre a lei veniva inviato un appunto in cui si parlava soltanto di quelle due ipotesi, gli appunti interni del Sismi e quelli che il Servizio inviava anche ad altri organismi (a volte anche al Ministero della

difesa), oltre alle ipotesi del missile e della bomba, invitano ad approfondire quella del cedimento strutturale, affermando che nessuna ipotesi è sostenibile in modo categorico ed a volte considerando esclusa l'ipotesi del missile. Qui siamo di fronte o ad una totale idiozia o ad una totale malafede. Si può parlare di totale idiozia nel senso che è provato scientificamente che vi era dell'esplosivo e si può parlare di totale malafede nel senso che chi scriveva quegli appunti partiva dal presupposto che i riceventi non conoscessero una serie di elementi per cui si tentava di portarli su un'altra strada.

Agli atti vi è poi un altro appunto del Sismi in cui si afferma, a proposito dell'ipotesi del missile, che l'unica spiegazione per cui tale ipotesi riemerge non riguarda il fatto che si tratta di un'ipotesi plausibile ma dipende dall'esistenza di grandi interessi tesi a costringere lo Stato italiano a pagare diversi miliardi di lire alla società e alle famiglie delle vittime, cosa che risulta possibile solo dimostrando che l'aereo è stato abbattuto da un missile perchè in questo caso lo Stato sarebbe responsabile di non aver protetto le linee aeree. Ogni volta che un'ipotesi viene smontata dai fatti, quindi, se ne produce un'altra tanto per tenere la questione accesa. Queste sono valutazioni contenute nei documenti del Sismi.

Posso convenire sul fatto che lei abbia voluto instaurare un rapporto umano con il direttore del Sismi e che abbia imparato a conoscere la persona - e le mie valutazioni sul modo di rapportarsi sono abbastanza simili alle sue - però qui siamo di fronte ad un'intera struttura, quella del Sismi, che fornisce ad altri appunti ed informazioni che vanno in direzione diversa da quella che si desume dagli appunti che il Sismi stesso le inviava.

**PRESIDENTE.** Senatore Boato, non può ripetere cose che abbiamo approfondito tante volte.

**BOATO.** Sto ponendo delle domande alla persona che all'epoca aveva istituzionalmente un rapporto con il Sismi.

**PRESIDENTE.** Non c'è bisogno di ricostruire tutto quello che già conosciamo e che abbiamo messo a verbale in tante altre occasioni.

**BOATO.** È la prima volta che parliamo dettagliatamente di Cousteau.

**PRESIDENTE.** Senatore Boato, ogni volta i nostri lavori si bloccano al momento dei suoi interventi.

**BOATO.** Lei non può fare queste affermazioni; e comunque a me sembra che in una precedente seduta sia stato l'ammiraglio Martini a bloccarsi su di me. Non sto contestando le affermazioni dell'onorevole Amato, ma anzi sto cercando un aiuto da parte sua. Comunque la mia domanda concerne la fortissima differenza tra quanto l'ammiraglio Martini diceva all'onorevole Amato e gli appunti del Sismi.

AMATO. Senatore Boato, questa è una constatazione che lei fa, non una domanda. Io la faccio insieme a lei; in ogni caso si tratta di elementi suscettibili di valutazioni più che di risposte.

BOATO. L'onorevole Amato ci ha detto che sistematicamente da parte dello Stato Maggiore della Difesa e da quello della Aeronautica sono state fornite informazioni che si sono rivelate carenti o false. Nella fase del suo incarico governativo, onorevole Amato, ha avuto modo di contestare questi fatti? Oppure la falsità delle informazioni relative agli apparati radar che le venivano fornite l'ha appresa solo successivamente? È certa comunque la falsità delle informazioni che sono state fornite all'onorevole Amato e, almeno nella prima fase, alla nostra Commissione.

AMATO. Ebbi dei dubbi sulle risposte che mi venivano fornite perchè non le capivo. Francamente davanti a cose del genere, che uno come me non capisce, sorge il dubbio se l'incomprensione dipende dalla mancata conoscenza di chi le fornisce o dall'ignoranza da parte di chi ascolta di una serie di presupposti tecnici che, essendo conosciuti, rendono queste risposte più chiare. Ovviamente avevo questo tipo di dubbi. Alcune risposte non mi erano parse persuasive, quelle che prima citavo sul fatto delle caratteristiche peculiari di questi radar di difesa aerea; sul fatto che non capivo bene come selezionavano a priori gli aerei, non che registravano ma che vedevano. È questo un punto sul quale ho chiesto e richiesto e sul quale mi è sempre stata data la stessa risposta. Pensavo allora che forse io non riuscivo a cogliere la risposta non essendo del mestiere, essendo cioè ignorante della materia. Da questo punto di vista, rispetto alla particolare disciplina, la spiegazione che mi venne data del modo in cui Marsala venne informata in seconda o in terza battuta da Ciampino mi parve molto complicata. Lo dissi in un'occasione pubblica, dissi che mi era parsa una risposta molto complicata e, in assenza di altre spiegazioni, la riferivo così com'era. Cosa ne trassi? Ne trassi la conseguenza che era bene che su tale materia consigliassi Craxi di non fare (come poi fu invece fatto da un Governo successivo) una commissione di Governo, ma che fosse bene lasciare che la Magistratura lavorasse o che lavorasse il Parlamento. Questo per una ragione realistica e semplice, cioè perchè questi due organi posseggono, quando interrogano, un potere che una commissione di Governo non avrebbe mai. Ne trassi solo questa conseguenza.

MACIS. Nelle risposte date alle interpellanze e alle interrogazioni alla Camera dei deputati il 30 settembre, riferendosi alla commissione Luzzatti, lei usò una espressione precisa, disse che essa elaborò una relazione nel marzo 1982 e che è poi sopravvissuta alla relazione stessa senza produrre ulteriori atti. Lei considerava concluso con la relazione il compito della commissione?

AMATO. La relazione si concludeva con due istanze: una intrinseca ai suoi accertamenti e una che andava al di là degli accertamenti. Quella intrinseca si chiudeva con una domanda, al di là della quale si poteva andare con il recupero del relitto. L'altra andava al di là poichè

i problemi che sono emersi con questo gravissimo fatto si potevano risolvere organizzando un controllo di sicurezza aerea. Fondamentalmente la commissione poteva procedere soltanto se avesse eseguito direttamente, attraverso la strada prospettata dal disegno di legge del Ministero dei trasporti, il recupero del relitto. A quel punto, essendo subentrato in questa stessa attività o possibile attività il giudice, diventava in qualche modo concorrenziale con il giudice stesso che già aveva identificato nel recupero la perizia più importante da fare e che era ciò che la commissione Luzzatti riteneva l'ultimo anello mancante per rispondere alla domanda posta in chiusura. Quindi, una volta entrato in campo il giudice, la commissione poteva ritenere di non avere altro da fare, salvo l'*expertise*, ormai acquisito dai suoi componenti e che poteva essere utile per valutare quanto emergesse.

Ripeto, parlando con Luzzatti, ebbi l'impressione che ritenesse la questione della sicurezza del volo per il futuro quella più importante e per questo ne investiva Parlamento e Governo, non potendo procedere da solo.

MACIS. Le faccio questa domanda perchè la nostra Commissione ha discusso a lungo su questo punto, ritenendo che la commissione sia stata per un verso abbandonata a se stessa e, per altro verso, non abbia compiuto il suo compito. Mi rivolgo a lei anche perchè, come tutti sappiamo, lei è un fine giurista. Il codice della navigazione prevede l'istituzione delle commissioni d'inchiesta ministeriali e prevede che la relazione dia atto delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità degli incidenti. Questi accertamenti da parte amministrativa erano mancati, non vi sono mai stati.

AMATO. Però, in quanto, secondo la commissione, per rispondere a queste domande istituzionali, vi era bisogno del recupero, in assenza del quale il lavoro era fondamentalmente paralizzato. Questa storia si è dilatata in un numero di anni tale che si potrebbe pensare che avrebbe avuto senso comportandosi come si fa tra procedimenti concorrenti, cioè attraverso la sospensione dei lavori della commissione fino allo svolgimento delle perizie da parte del giudice. A quel punto avrebbe potuto far propri i risultati ottenuti dal giudice e avrebbe potuto procedere conseguentemente. Tutto ciò ha senso se si procede in tempi di mesi e perde senso se ci si muove nei decenni.

Dal punto di vista giuridico lei ha ragione, si poteva ipotizzare che la commissione prendesse atto del fatto che l'adempimento ulteriore da essa ritenuto necessario veniva effettuato in altra sede, anzi con migliori garanzie in quanto si trattava della sede giurisdizionale. Successivamente, i risultati di tale accertamento potevano essere acquisiti in sede amministrativa. Non vi è dubbio che questa sarebbe una risposta corretta; nei fatti diventa una risposta incredibile perchè siamo nel 1990 e ancora l'esito della perizia fatta dal giudice è un esito *sub iudice* o *sub sub...*

MACIS. Infatti l'amministrazione non ha mai accertato le cause e questo è un dato storico.

AMATO. Questa è una conclusione corretta.

MACIS. Il ministro dei trasporti dell'epoca del sinistro era Formica. Il Ministro dei trasporti è anche il titolare del diritto-dovere di inchiesta amministrativa. Lei, prima di riferire in Parlamento, prima di rispondere alle interrogazioni e interpellanze, ebbe modo di consultare il ministro Formica?

AMATO. Parlai con lui e mi disse quanto poi è emerso in quei giorni, cioè mi riferì del suo colloquio con Rana e l'ipotesi che Rana gli aveva fatto.

MACIS. Ne parlò in termini di ipotesi o espresse il convincimento del missile?

AMATO. Non espresse nessun convincimento, mi riferì quello che Rana gli aveva detto. Mi disse che si trattava di una circostanza che naturalmente meritava di essere accertata se possibile e aggiunse una cosa che si sapeva, cioè che tra i piloti era questa una ipotesi diffusa, ma tutto ciò è emerso, così come in generale tutto quello che Formica ha sempre sostenuto. Però, devo ripetere che allora mi riferì quanto gli aveva detto Rana.

MACIS. Commentò in qualche modo le conclusioni e le ipotesi della commissione Luzzatti?

AMATO. No, parlammo dell'argomento perchè gli riferii la mia opinione sulla commissione Luzzatti. A quel punto mi disse che Rana gli aveva espresso questa opinione. Dunque, poteva trattarsi di un commento di implicita convalida dell'opinione che mi ero formato leggendo gli atti.

PRESIDENTE. Quando lei rispose in Parlamento nel settembre, il ministro dei trasporti non era più Formica, dopo il quale era subentrato Balzamo e che forse era allora ancora ministro.

AMATO. Balzamo è stato il ministro che aveva mandato il disegno di legge.

PRESIDENTE. L'autoscioglimento non riguardava Formica. Lei consultò il Ministro dei trasporti dell'epoca?

AMATO. No, consultai Signorile non Balzamo, il quale era stato il destinatario di quella relazione che la commissione aveva definito preliminare, proprio per le ragioni che ricordava testè il senatore Macis. Io, però, per mia omissione, con Balzamo non parlai.

MACIS. Lei, nella risposta fornita alla Camera, usò, a proposito dell'ipotesi del cedimento strutturale, la seguente espressione: «La tesi della decompressione rapida da cedimento strutturale ebbe credito nell'immediato e fu fatta circolare, per una serie di ragioni che

successivamente portarono alla scomparsa della compagnia alla quale l'aereo apparteneva». Ora, poichè lei, onorevole Amato, parla con proprietà di linguaggio e sceglie attentamente i vocaboli - e tra l'altro si trattava di una risposta scritta - vorrei chiederle cosa significavano le parole «fu fatta circolare».

AMATO. Io a quell'epoca non conoscevo ancora le cose che avete saputo voi. Rimasi però colpito - ed anzi lo suggerii anche come tema ad alcuni giornalisti che però si rifiutarono di prendere in considerazione l'argomento - dal fatto che mai nessuno ha trattato per ciò che era quello che io definii come un episodio di cannibalismo capitalista di prima categoria, ossia la vicenda di una compagnia che viene distrutta sulla base di una menzogna, della quale si profitta cinicamente secondo proprio le regole del capitalismo da *Far West*, quello dei primi anni ruggenti. Ebbene, tutto questo è semplicemente accaduto a prescindere dal fatto che la compagnia fosse o meno tra le più efficienti, che fosse o meno degno, chi la presiedeva, di appartenere alle dame di San Vincenzo e così via; però, è un dato di fatto che l'ipotesi del cedimento strutturale fu fatta circolare. Io in quel momento non disponevo di elementi che non fossero quelli che potevo ricavare dalla lettura dei giornali dell'epoca e degli atti parlamentari, nei quali questa tesi era diventata «la tesi» in merito alla vicenda e pertanto, essendo diventata «la tesi», fu atto di sacrosanta giustizia quello di eliminare la compagnia cui apparteneva l'aereo. Io ricordo che questa operazione la pensai in termini di cannibalismo e rimasi stupito dal fatto che una sorta di etica corrente impedisse di definire la vicenda con tali parole.

MACIS. Onorevole Amato, la Commissione ha acquisito un documento del Sismi, sul quale ci siamo soffermati, inviatole dall'ammiraglio Martini a seguito di una trasmissione televisiva su «Canale 5», alla quale parteciparono i giornalisti Zucconi e Purgatori, il professor Scoppola e il legale di parte civile. In tale appunto l'ammiraglio Martini innanzitutto parla di quello televisivo come di un dibattito al quale non sono estranei forti interessi economici, legati al fallimento dell'Itavia e all'entità del risarcimento dei familiari delle vittime. Inoltre, nelle pagine successive l'ammiraglio Martini critica l'ipotesi del missile e ribadisce quelle che conosciamo come tesi ufficiali. Pertanto, vorrei farle la seguente domanda: a parte la schiettezza dei modi e quello che può aver fatto per snellire il servizio l'ammiraglio Martini, ma, con questo appunto, che - ripeto - è diretto a lei ed è dell'11 novembre 1986, lei non ritiene che il capo del Sismi dell'epoca le rappresentasse una tesi che ormai era già superata dal lontano 1980? Mi riferisco, al riguardo, alle prime conclusioni cui era pervenuta la commissione Luzzatti.

AMATO. Io non condivisi quell'appunto, però non vidi nulla di particolarmente eccitante dal mio punto di vista nel fatto che Martini mi riprospettasse le altre tesi che circolavano a quell'epoca, in particolare quella del cedimento strutturale, che peraltro io proprio non ritenevo credibile. È chiaro però, vedendo poi le carte interne a cui faceva riferimento il senatore Boato, che evidentemente nell'ambito del

Sismi circolavano ancora le ipotesi più disparate e quell'appunto in qualche modo le echeggiava. In ogni caso, io non ho attribuito ad esso una grande importanza anche perchè ogni tanto i Servizi mandano all'esterno valutazioni su cose che accadono che rispecchiano piuttosto opinioni che loro hanno che non fatti.

**PRESIDENTE** L'ammiraglio Martini, pero, ci ha detto di aver fatto trasferire il funzionario che aveva parlato nel rapporto di cedimento strutturale. Debbo anche aggiungere che l'ipotesi del cedimento strutturale fu dalla commissione Luzzati esaminata e scartata per prima in quanto si poneva il problema della sicurezza dei voli poichè aerei di quel tipo li possedeva non soltanto l'Itavia ma anche l'Alitalia. Pertanto tale ipotesi fu affrontata per prima e fu subito escluso il cedimento strutturale.

**AMATO.** Non so se a voi l'hanno mai prospettata, ma ricordo che un'altra tesi che mi fu fatta intravedere per sostenere non il cedimento strutturale, ma l'esplosione dall'interno, era che vi potesse essere a bordo un sub con delle bombole. Ora, in effetti, se uno davanti a queste cose si pone con serenità è costretto a vagliare tutte le ipotesi, senza esclusioni. Certo, che si fosse potuto trattare di un cedimento strutturale mi pareva veramente da escludere, io ero convinto dagli atti della commissione Luzzatti che fosse molto più probabile l'ipotesi del missile, però uno non se la sente di dire a priori che, poichè è convinto di una determinata ipotesi, qualunque altra tesi sia per definizione sbagliata. All'epoca, tra l'altro, ne giravano parecchie ed allora uno riceve carte e riflette su tutte; in effetti, se fosse stata un'esplosione interna, poteva essere plausibile, oltre alla storia della bomba, anche quella di una bombola.

**MACIS.** Le quali, però, normalmente non contengono il T4.

**AMATO.** Certo, poi venne fuori la storia del T4 e quindi anche tale ipotesi venne a cadere.

**MACIS.** Sulla base delle conclusioni a cui era pervenuta la commissione Luzzatti, entrambe le ipotesi, missile o bomba, rimanevano in piedi. Personalmente io ritengo superato il dilemma, ma, mi rendo conto che sul piano logico e di una prospettazione serena dei fatti dobbiamo considerarle ambedue valide. Sul piano, però, dell'iniziativa del Governo, dell'azione informativa, l'ipotesi del missile o quella della bomba debbono sollecitare ugualmente un intervento molto penetrante. Se si fosse trattato di una bomba, infatti, gli interrogativi non sono e non sarebbero certamente meno gravi di quelli posti dal missile. Io voglio riferirmi non ad affermazioni che facciamo oggi, ma al dibattito parlamentare che vi fu ed in particolare al fatto che nel corso della discussione parlamentare avutasi a seguito delle sue risposte alle numerose interrogazioni presentate, venne ripresa - mi pare nell'intervento dell'onorevole Rodotà - la figura di Affatigato e si parlò della connessione con l'attentato di Bologna, di poche settimane successivo.



Di fronte a questa ipotesi, come mai il Governo dell'epoca, anche a seguito delle sollecitazioni fatte dal Presidente Cossiga, non ritenne di dover chiedere ai servizi di informazione, a tutti gli apparati informativi di cui disponeva di attivarsi per fornire una risposta anche in merito a tale eventualità?

AMATO. I servizi di sicurezza furono sollecitati a fornire tutti gli elementi che erano in grado di fornire, però devo dire con franchezza che mi convinsi che era opportuno seguire un certo ordine nell'indagine per evitare di affastellare ulteriori dubbi e incertezze; mi convinsi che era meglio tentare la carta, che poi aveva in mente anche il giudice, del recupero del relitto in base a quel ragionamento che prima ho effettuato. Non sapendo se il relitto fosse in grado di fornire elementi univoci sull'indole interna o esterna dell'esplosione, nel caso che tali elementi fossero venuti dall'ispezione del relitto essi ci avrebbero consentito di identificare l'area dei possibili responsabili e di orientare le ricerche. Parlando informalmente con il giudice Bucarelli, egli mi espresse la stessa convinzione.

Che il ragionamento fosse «utile» me lo hanno dimostrato i fatti ed anche la relazione Pratis, nella quale molti di noi hanno visto il riemergere dell'ipotesi della bomba più come un modo per allontanare l'attenzione dall'ipotesi del missile che non come un modo di fornire nuovi e probanti elementi a favore di una ipotesi diversa. Questo confermava che lavorare sulle due piste contemporaneamente ci faceva correre il rischio di arrivare in entrambi i casi da nessuna parte; di qui la scelta di recuperare il relitto.

MACIS. Onorevole Amato, le devo fare un'ultima domanda alla quale potrà anche non rispondere. Sulla questione di Ustica lei ha fatto in questi anni delle affermazioni coraggiose; lei forse è stato l'unico uomo di governo a farle: mi riferisco al dibattito del 30 settembre e alle dichiarazioni successive, affidate non solo alla fantasia ma anche a degli elementi sostanziali.

Poco fa lei ha ricordato come si sia formato il convincimento che si fosse trattato di un missile. Al di là della posizione ufficiale dell'uomo di governo dell'epoca, lei può come contributo alla Commissione tracciare un'ipotesi di scenario per quell'evento della notte del 27 giugno 1980?

AMATO. Fino a quel punto non ci sono mai arrivato. Ho letto tutte le ipotesi fatte e visto tutte le ipotesi realizzate dalla televisione: in sostanza, continua la battaglia navale. Gli scenari ipotizzati sono stati diversi e ciascuno con elementi di credibilità e di debolezza. Da ultimo ho visto riemergere lo scenario tutto libico, sul quale mi era stata fatta sempre l'obiezione che ha mosso anche dinanzi a voi Martini, cioè che l'autonomia di quegli aerei renderebbe quei piloti suicidi perchè non avrebbero carburante per tornare indietro. C'è sempre stata poi quella dannata faccenda del Mig libico, in merito alla quale venni indotto ad esprimere la certezza che si trattasse di un fatto non spiegato ma di un fatto estraneo alla vicenda di Ustica. Sebbene continui a ritenere tale versione la più plausibile, tuttavia restai esterrefatto dalla lettura

dell'autopsia, nella quale si certificava che la morte era avvenuta nelle ventiquattr'ore precedenti ma dato lo stato avanzato di putrefazione dell'orecchio non se ne potevano ricostruire le caratteristiche. Ma se si dovesse pensare che il pilota fosse morto molto tempo prima di quando quell'aereo fu poi trovato, ci si troverebbe di fronte a scenari che neanche la fantasia del creatore del personaggio di 007 riuscirebbe forse a spiegare.

In ogni ipotesi mi trovo sempre di fronte a dei buchi tali per cui non riesco ad accreditarne nessuna.

MACIS. Tra le ipotesi libiche ce n'è una libico-italiana, nel senso che fa riferimento agli italiani presenti in Libia.

AMATO. Lo stesso Martini - se non sbaglio - dovrebbe avervi detto però che l'autonomia degli aerei rispetto agli aeroporti di partenza crea dei forti dubbi. D'altronde, questo è un dato che mi è stato sempre detto.

BOSCO. L'occasione di questa audizione ha consentito a me, che non ricordavo con precisione il contenuto della risposta dell'onorevole Amato alla Camera dei deputati, di ricordare la posizione in quella sede espressa; devo darle atto, onorevole Amato, che si tratta di un testo assai completo che ancora oggi offre una serie di spunti di grande interesse.

Vorrei tuttavia farle alcune osservazioni. Per la sua dichiarazione lei evidentemente ha assunto informazioni dalla stessa commissione Luzzatti - glielo domando - in particolare laddove afferma: «In secondo luogo va ricordata la velocità con cui varie particelle sono penetrate nei cuscini dell'aereo». «Si tratta di un evento comunemente associato alla deflagrazione da ordigno esplosivo». La relazione Luzzatti nella pagina conclusiva evidenzia che: «Causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo». «Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile». «È possibile che le ulteriori analisi di laboratorio permettano di individuare la natura dell'ordigno esplosivo e il suo relativo posizionamento al momento della deflagrazione; in caso contrario l'unica strada ancora percorribile è quella di tentare di localizzare, successivamente fotografare e/o recuperare i relitti».

«La Commissione, considerando i tempi necessari per eseguire queste analisi, due o tre mesi, - questo lo scriveva il 13 marzo 1982 - e i tempi ancora più lunghi per l'eventuale localizzazione e il recupero dei relitti, riservandosi di completare non appena in possesso...».

Il problema qual è? Con questa dichiarazione finale nell'ultima pagina mi sembra di capire, o almeno cerco di interpretare in modo corretto, che la commissione affermi che ulteriori analisi di laboratorio permetterebbero di valutare la natura dell'ordigno e il suo posizionamento. Per questa operazione ci sarebbero voluti due o tre mesi. Ciò esclude categoricamente che, nel momento in cui Luzzatti depositò questa relazione, avesse intenzione di considerarla (come dice esplici-

tamente in un paragrafo successivo, che ricordo perfettamente, anche se non sto a leggerlo) come relazione conclusiva della sua attività.

AMATO. Infatti si chiamava proprio relazione provvisoria.

BOSCO. Non è detto espressamente, però da molti membri di questa Commissione è stata considerata la relazione conclusiva della prima fase; invece leggendo attentamente...

PRESIDENTE. Mai è stata considerata conclusiva.

BOSCO. Lei la considerò addirittura conclusiva nella sua presentazione.

PRESIDENTE. Infatti le due prime relazioni al Parlamento furono in realtà delle prerelazioni e solo quella di cui stiamo parlando fu una vera relazione; ma che fosse conclusiva della sua attività non l'ho mai detto. Si chiedeva il recupero per altri esami.

BOSCO. Non chiedeva solo il recupero, ma faceva un'affermazione molto importante: si riteneva che nel giro di due o tre mesi si potesse stabilire la natura dell'ordigno. Questo aspetto - come lei ben sa, onorevole Amato - risulta non solo dalla relazione della commissione Luzzatti, ma anche in base alle analisi svolte dal Rarde sui reperti che, anche per iniziativa del magistrato, erano stati inviati in Inghilterra. In questo ultimo documento, allegato alla relazione Luzzatti, si dice: «La penetrazione ultima ad alta velocità delle suppellettili della cabina, in particolare dei cuscini e delle poltrone, da parte di particelle, è una caratteristica comunemente associata alla detonazione di un dispositivo esplosivo entro la cabina dei passeggeri».

È assai strano, allora, onorevole Amato, che questa frase, presente nel documento degli inglesi ed inequivocabile, che ha il valore che ha (non voglio darne altri), sparisca dalla sua relazione. Per la completezza con cui lei presenta questa stessa relazione, devo ritenere che qualcuno non le abbia riferito tale frase: mi pare assai inquietante un episodio di questo genere. In realtà nel documento degli inglesi c'è scritto proprio questo.

È da molto tempo che sto insistendo su questo aspetto e mi chiedo come mai un elemento simile sia sparito, come del resto sparisce di fatto anche la commissione Luzzatti. Ma aggiungo di più. Il documento che Luzzatti aspettava, come ha dichiarato anche durante l'audizione nella nostra Commissione, era il completamento delle indagini che lui e Santacroce stavano conducendo. Luzzatti ci ha inviato financo il verbale della commissione redatto dal giudice Santacroce, che presiedeva quella riunione. Questo è un fatto assai strano per la verità, eppure è proprio quanto si è verificato in questa vicenda. In realtà la commissione Luzzatti è diventata l'organismo tecnico del magistrato e questo non era previsto dalla nostra legge. Capisco la collaborazione, ma non riesco a comprendere addirittura l'assunzione della responsabilità della

direzione dei lavori della commissione Luzzatti, che aveva natura amministrativa e quindi compiti e finalità precisamente indicati dalla legge.

Il documento in questione non fu consegnato al magistrato entro due o tre mesi, secondo la previsione di Luzzatti, bensì ad ottobre ed il magistrato stesso lo inviò alla commissione Luzzatti dopo un anno e mezzo, come riferisce Luzzatti durante la sua audizione. Tale documento è stato tradotto per la nostra Commissione da esperti del Senato, se non sono stato male informato. Risulta allora che anche l'interpretazione relativa a quel pezzetto trapezoidale, di cui non ricordo il nome che lei ci ha dato non si attiene alle stesse motivazioni, alle stesse finalità a cui ricorre il Rarde, la cui interpretazione è completamente diversa tanto che quell'elemento potrebbe essere una prova, insieme a molti altri (e questa perizia del Rarde è confermata successivamente dal collegio Blasi), dell'esplosione avvenuta all'interno e non all'esterno.

A mio giudizio, la questione più inquietante di tutta la vicenda oggi si incentra su questa circostanza. Non condivido la sua affermazione, onorevole Amato, e la invito - perchè conosco perfettamente la sua buona fede su questo argomento - a rileggere la relazione Luzzatti. Da questa non si evince alcuna parola che possa essere indicativa di un'esplosione esterna, anzi per quanto ho potuto leggere, controllando anche gli allegati, si realizza la convinzione contraria. Non entro nella questione delle due soluzioni. Sto dicendo che però in realtà la commissione Luzzatti aveva dato l'indicazione precisa riferendosi ad analisi che dovevano pervenire e che sono effettivamente giunte, le quali non andavano lungo la linea dell'esplosione esterna.

Sta di fatto che questo documento è stato inviato alla commissione Luzzatti dopo un anno e mezzo.

**PRESIDENTE.** Cosa vuole dimostrare? Che domanda è? Cosa significa? La relazione Luzzatti chiude con l'affermazione che si tratta di un'esplosione e non precisa se interna o esterna. Cosa dobbiamo chiarire?

**BOSCO.** Vorrei sapere dall'onorevole Amato come mai nella sua relazione, che riferisce in termini puntuali su tutti gli argomenti, non si dica nulla sul fatto che il documento originario dal quale è tratta la frase da me citata si conclude con le parole: «di un dispositivo esplosivo entro la cabina dei passeggeri».

Questa è una difformità documentale che riscontro dalla sua relazione e dalla relazione Luzzatti, che ha a mio giudizio un peso notevole.

Volevo sapere da lei se è in grado di ricordare come è giunto a questa affermazione riportata a pagina 46761 del resoconto stenografico della Camera dei deputati del 30 settembre 1986.

**AMATO.** Stavo parlando ancora della tesi del cedimento strutturale: tutto qua. Parlando della tesi del cedimento strutturale, questo era un elemento che portava ad escludere il cedimento strutturale.

**BOSCO.** Tutta la relazione Luzzatti infatti esclude il cedimento strutturale; io non parlo di cedimento strutturale. La relazione lascia in campo due ipotesi.

AMATO. Io prima seguo lo stesso schema della relazione Luzzatti, ma le mie affermazioni diventano personali da un certo punto in poi, e lo dichiaro. Discuto prima la tesi del cedimento strutturale, e metto in evidenza gli elementi che portarono poi a ritenerla non credibile; poi davanti al quesito finale, con il quale la relazione Luzzatti si chiude, ho detto - e l'ho detto chiaramente -: la relazione Luzzatti si chiude lasciando aperto il problema se l'esplosione fu interna od esterna. Personalmente ritengo, avendola letta, che dalla lettura emergano piuttosto elementi che portano a chiudere il quesito sulla parte del missile che non sull'altra parte: tutto qui. Ne ho citato alcuni, il che ovviamente non esclude affatto che la relazione non portasse anche elementi dall'altra parte. Ma in quel punto mi sono esposto in prima persona, dicendo che io, da quella relazione, traevo la convinzione che fossero prevalenti gli elementi che essa forniva per l'ipotesi del missile...

BOSCO. Era una sua conclusione allora.

AMATO. Non l'ho mai attribuita alla commissione Luzzatti, e l'ho anche detto qui: non è una grande novità questa, perchè lo dissi subito al Parlamento. La relazione si chiude con un quesito aperto e io penso che gli elementi che fornisce...

BOATO. Ha avuto un buon intuito.

BOSCO. Ognuno ha le proprie intuizioni.

AMATO. Ma il fatto che quella fosse una mia convinzione sono pronto a sottoscriverlo cento volte; del resto lo avevo detto.

PRESIDENTE. Senatore Bosco, se Luzzatti avesse dato maggior peso all'ipotesi del Rarde inglese dell'esplosione interna, l'avrebbe fatta prevalere nelle sue conclusioni, invece ha messo alla pari le due ipotesi. Altrimenti va domandato a Luzzatti perchè non ha dato un peso determinante alla ipotesi dell'esplosione all'interno della cabina.

BOSCO. Lo domanderemo a Luzzatti quando verrà.

PRESIDENTE. Le devo anche ricordare allora che i periti della commissione Blasi, quando esaminano il problema della bomba, escludono all'unanimità che possa essere scoppiata all'interno per un complesso di circostanze, lei deve tenere conto anche di questo. Noi commissari conosciamo il complesso delle relazioni e non solo la prima o la seconda.

BOSCO. Non è uscita dalla mia bocca alcuna dichiarazione per cui sono favorevole alla tesi della bomba. Sto dicendo soltanto che nel 1982, sulla base delle documentazioni che sono pervenute a questa Commissione, la situazione era quella che emerge con chiarezza.

Nella relazione del collega Amato, egli giustamente e correttamente ricorda al Parlamento, a proposito dei dati radar, che il sistema

Atcas dei radar del traffico civile, che è un sistema che ha una sua autonomia di programmazione, presenta diversi segni, ma in particolare tre allineati orizzontalmente: sono i tre *plots* che sono stati visti su uno dei due radar del sistema Atcas, il radar Marconi.

Lei dice poi: i radar militari hanno dato o no conferma? Mi correggo: i radar difesa aerea, perchè tutti - torno a dire - erano militari, perchè questi radar non hanno dato conferma?

Onorevole Amato, la risposta a questa domanda lei la fornisce nella pagina successiva, (ne abbiamo discusso anche in questa sede poco tempo fa) quando dice, a pagina 45764: questi ultimi - quelli della difesa aerea - trattengono soltanto i segni che riflettono oggetti che rimangono in volo con una permanenza adeguata nel tempo, proprio per evitare che scattino reazioni di tipo militare per un segnale che è una effemeride ed ha pertanto una cadenza più lunga. Lei spiega, in poche parole molto semplici, quello che è il sistema Nadge, per il quale la commissione Blasi ha dovuto modificare anche ciò che aveva affermato nella precedente relazione, dopo essersi informata di come funziona il Nadge.

La registrazione di tre *plots*, onorevole Amato, che il sistema civile registra, perchè ne registra anche uno, il sistema militare non lo ha fatto, perchè registra - ci è stato spiegato abbondantemente in questa Commissione - solo quando c'è un certo numero di ritorni, il minimo dei quali è cinque.

Quando si fa riferimento alla conferma dei tre *plots* volendo cercare la conferma, (perchè c'è un grande equivoco sul quale per molto tempo si è lavorato), nei radar militari, si dice una cosa impossibile strutturalmente, quando i *plots* sono in numero limitato, come nel caso che abbiamo davanti agli occhi.

Ho voluto precisare questo, dicendo appunto che nella sua stessa relazione c'era la risposta al problema che aveva posto precedentemente, e cioè che in realtà il radar militare registra in modo diverso, è programmato con una finalità completamente diversa che lei in termini molto chiari lascia capire a chi non ha esperienza al riguardo, riferendo correttamente.

PRESIDENTE. Senatore Bosco, ma qual è la sua domanda?

BOSCO. Ho voluto fare solo questa precisazione.

PRESIDENTE. Senatore Bosco, non possiamo andare avanti così! Faccia delle domande specifiche; quel che lei ha detto lo sapevamo tutti.

BOSCO. Non lo sapevamo, perchè un quarto d'ora fa abbiamo discusso di questi argomenti e abbiamo ripetuto per la centesima volta che non si trovano gli elementi sul radar militare: c'è la spiegazione del perchè non si trovano.

BELLOCCHIO. Non c'è la spiegazione; non è esatto quel che lei dice.

BOSCO. La mia domanda era molto semplice: in che modo è possibile trovare la conferma?

PRESIDENTE. Senatore Bosco, ma lei rivolge questa domanda all'onorevole Amato? Noi ci stiamo occupando da un anno di questa questione.

BOSCO. Ma prima si è discusso di questo argomento.

PRESIDENTE. L'onorevole Amato ci ha detto prima onestamente di avere avuto una serie di informazioni, quelle stesse informazioni iniziali che abbiamo avuto noi e che avrà poi riportato.

BOSCO. Ma questa informazione è corretta, signor Presidente; è estremamente corretta, ed è la vera risposta ai problemi che lo stesso onorevole Amato si era posto.

PRESIDENTE. Ma questo dovremo valutarlo tutti noi.

CIPRIANI. Io tornerei alla vicenda del recupero del relitto perchè, come ci ha detto il generale Pisano, era fondamentale recuperare il relitto per capire se l'ipotesi del missile fosse vera, perchè ci disse che ogni missile quando colpisce lascia la propria firma quindi era possibile non soltanto dirimere la questione «bomba o missile», ma anche quale tipo di missile aveva colpito. Si tende a far capire che le uniche ditte che erano in grado tecnicamente di effettuare questo recupero erano o statunitensi o francesi. A lei risulta che è questa l'ipotesi, o poi questi famosi *depliants* che le arrivarono in seguito dimostravano che vi erano altre ditte di altri paesi in grado di fare questo recupero, inclusa la Saipem, mi pare?

AMATO. Io ricevetti un *depliant* della Saipem e lo trasferii a Bucarelli. Mi pare di ricordare di averne ricevuti almeno tre; ricordo sicuramente la Saipem, le altre francamente non me le ricordo più, non sarei neanche in grado di ricordare se erano italiani o stranieri, devo dire la verità.

CIPRIANI. Comunque, per quello che lei ha potuto constatare, l'ipotesi che fossero solo francesi e statunitensi in grado di poterlo fare non è vera, o comunque non è definitiva?

AMATO. Ce ne furono altri che si offrirono di fare il recupero, poi se erano idonei, francamente io non avevo nessun elemento per accertarlo nè mi ero attrezzato per farlo perchè era il giudice, con i suoi periti che lo consigliavano, alle prese con la scelta.

CIPRIANI. Mi pare che lei abbia detto all'inizio, ma vorrei che fosse riconfermato, che i primi ad essere interpellati furono gli statunitensi i quali poi diedero l'indicazione di un'altra possibile ditta, che era l'Ifremer.

AMATO. No, io non l'ho detto e non so da dove possa risultare; fui io che, nelle mie ricerche preliminari, sentendo da Martini che ci poteva essere la questione delle fotografie dissi: «Benissimo»; però nel frattempo il giudice stava facendo sue ricerche.

PRESIDENTE. La prima indicazione dell'Ifremer venne dalla Tecnospamec che fu incaricata dello studio di fattibilità. Uno dei problemi da chiarire è se la Tecnospamec aveva tutte le capacità di dare un parere oggettivamente. Di recente il Presidente del Consiglio ha dichiarato: «Se si tentano nuovi recuperi adopereremo ditte italiane». Nella relazione della Corte dei conti vengono indicate, non nominativamente, cinque ditte che avrebbero avuto i titoli per fare il recupero; ma l'indicazione dell'Ifremer, società in grado di operare oltre i 4.000 metri di profondità, cosa che allora aveva il suo valore, fu data dallo studio di fattibilità fatto dalla Tecnospamec.

CIPRIANI. La vicenda dei sospetti sull'Ifremer secondo me può essere ricostruita anche in questo senso; venne fuori al processo contro Pazienza a Roma che Cousteau era un personaggio legato ai servizi segreti perchè fu lui a introdurre Francesco Pazienza presso i servizi segreti francesi. Pazienza disse che lui era medico subacqueo e che lavorò in alcune circostanze con Cousteau, il quale era dei servizi segreti francesi e lo introdusse presso i servizi segreti francesi. L'Ifremer era una ditta legata al capitale pubblico e quindi lavorava anche per i servizi segreti francesi, questo fra parentesi.

Do per buone le notizie stampa che sono uscite in questi giorni, non chiedo a lei, evidentemente, però la stessa perizia Blasi a pagina 334 fa capire che su questo recupero ci sono delle cose che non funzionano. Io voglio leggerle due righe della perizia: «Discorso a parte è da farsi per la parte della fusoliera, compresa tra l'attacco anteriore dell'ala e la parte posteriore della cabina di pilotaggio, si può notare facilmente come essa rappresenti una delle componenti non ritrovate del velivolo più significative ai fini dell'indagine. Si può senz'altro affermare, come si avrà modo di concludere in seguito, che l'esplosione a cui è stato esposto il velivolo non può che aver interessato direttamente tale parte del velivolo stesso». Ora qui ci sono anche dei disegni che mostrano chiaramente che non si tratta di una parte piccola, è un terzo dell'aereo, è proprio la parte che è stata interessata da questa esplosione. Qui i periti dicono che, guarda caso, hanno recuperato tutto però quello che più interessava, perchè su questa parte c'era la firma di quello che era successo, non è stato recuperato.

Quindi io adesso le posso chiedere solo un'opinione: non le sembra strano che ad un certo punto il Sismi faccia notare il fatto di questa ditta legata ai servizi francesi e poi la perizia dica che proprio quello che più interessava venisse recuperato non è stato recuperato? Le chiedo evidentemente una sua valutazione di questo fatto: di tutto un aereo, e il Cnr di Napoli disse a Luzzatti che a loro sarebbe bastato un milionesimo di grammo per poter stabilire che tipo di esplosivo fosse e che cosa sia successo sulla superficie dell'aereo, mentre di tutto l'aereo proprio questa parte non è stata recuperata, mentre i francesi dicono che hanno recuperato il novanta per cento dell'aereo.



AMATO. Una mia valutazione è difficile; io ho ascoltato quello che diceva il Presidente all'inizio per cui l'Ifremer, se ricordo bene, asserisce di aver posto termine al recupero perchè i periti italiani hanno ritenuto fosse sufficiente la parte recuperata. Quando lei dice che sono i periti italiani che asseriscono che l'Ifremer ha lasciato la parte più importante, ci vorrebbe una *cross-examination* di questi due signori per capire chi dei due dice la verità.

CIPRIANI. Sulla vicenda delle fotografie sono girate sulla stampa notizie contraddittorie e strane perchè ad un certo punto pare che, prima che i francesi intervenissero, fossero girate fotografie del relitto. Lei può chiarire in modo definitivo se le siano mai state consegnate fotografie del relitto?

AMATO. No, io ebbi notizia di fotografie da parte di Bucarelli, che mi disse che ne aveva avute e che erano di fonte americana; ma io non le ho mai ricevute e siccome erano atti acquisiti ad una istruttoria in corso...

CIPRIANI. Quindi gli americani, secondo Bucarelli, avevano fotografato il relitto.

AMATO. Egli mi disse di avere già avuto fotografie e quindi questo ora, a ripensarci, rende legittima la domanda: ma come, se le avevano già fatte perchè il trenta per cento solo di probabilità? Questo avvenne intorno alla fine di settembre 1986, quando discutemmo dell'opportunità di rivolgerci agli americani; quindi doveva essere intorno alla fine di settembre, cioè prima che tagliasse la testa al toro il fatto che questi chiedevano dieci milioni di dollari.

PRESIDENTE. Le fotografie dell'Ifremer invece vengono scattate sei mesi dopo.

AMATO. Sì, quindi quadra il fatto che erano americane. Lui me lo disse che aveva già foto americane.

CIPRIANI. Quindi è da presumere che gli americani sapessero dove era caduto e dove era andato a finire.

DE JULIO. Al giudice Bucarelli è stata chiesta da parte nostra questa documentazione?

PRESIDENTE. No, per un problema, cioè che il materiale che in genere il giudice ci manda è un materiale fotocopiato. Per le fotografie dei nastri subacquei non è possibile fotocopiare; e allora abbiamo in corso una trattativa per un prestito, o una ricognizione su questo materiale, comunque in giornata devo chiarire questo punto.

CIPRIANI. Ho finito, voglio solo dire, per completezza delle affermazioni che poi rimangono, rispetto a quanto diceva prima il senatore Bosco, che sulla Pratis, che rilancia l'ipotesi della bomba, viene scritto:

«Furono trovate nei sedili parti di pelle esterna dell'aereo proiettate dall'esterno verso l'interno», e questo non è spiegato. Rimanda agli atti.

RASTRELLI. Farò domande brevi perchè ritengo che sia più utile avere risposte piuttosto che ricostruzioni. Nei vari rapporti che lei ha avuto all'epoca della sua funzione con Bucarelli prima e con Martini poi o insieme, ha mai avuto contatti con Blasi?

AMATO. Mai.

RASTRELLI. Ho fatto questa domanda in quanto dagli atti risulta che se c'è stato uno che ha resistito fino in fondo all'affidamento del recupero alla ditta francese è proprio Blasi. Blasi pone di sua iniziativa un problema di informativa sulle ditte, chiede al giudice di interpellare il Governo perchè si adoperi col Governo americano per arrivare al diretto affidamento...

AMATO. Quando lo fa?

RASTRELLI. Secondo la relazione che ha letto il Presidente, il 20 ottobre 1986.

AMATO. Il punto è che quando venne adottata la decisione nell'ultima settimana di settembre di rinunciare al disegno di legge e di configurare il recupero come atto giudiziario, da quel momento in poi mi spogliai totalmente della vicenda del recupero, e l'ultimo atto formale che feci fu quello di trasmettere a Bucarelli, perchè era competenza interamente sua, l'appunto del 1° ottobre del Sisimi che esponeva i dubbi su Cousteau. Poi mandai quei *depliants* che mi arrivarono successivamente, ma quello che accadde dopo è accaduto nel rapporto tra Bucarelli e i suoi periti ai quali io restai estraneo. Bucarelli non mi cercò più nè io lo cercai perchè la cosa era molto delicata, perchè, una volta configurato l'atto giudiziario, se io avessi continuato ad occuparmene suggerendo io chi era bene che facesse questo o quello, vi sarebbe stata una interferenza deplorabile dell'Esecutivo su una attività giudiziaria, mi pare. Così io non ebbi più rapporti.

RASTRELLI. Mi consenta di fare una deduzione logica a questo punto. Lei ha avuto tante riunioni anche se finalizzate a superare...

AMATO. Prima.

RASTRELLI. Forse anche dopo perchè si è dovuta assodare la faccenda dell'economia, del finanziamento.

AMATO. Accadde prima del 30 settembre.

RASTRELLI. Martini le ha riferito, perchè certamente ha riferito a lei, del problema dell'informativa con gli americani, della secondo me sballata richiesta. Perchè le ipotesi sono due: o la richiesta americana per i soli rilievi fotografici che costano dieci milioni di dollari è

sballata, è tale da non avere alcun affidamento, o il prezzo offerto dalla ditta francese è talmente concorrenziale che presuppone altri interessi e finanziamenti. Alla sua sagacia, che è riconosciuta, questo dubbio non è venuto? Cioè, ci troviamo di fronte a grandi organismi internazionali, a un organismo francese che è governativo, non sfugga questo particolare, e ad una organizzazione americana presuntivamente meno interessata.

PRESIDENTE. No, è legata alla marina americana.

RASTRELLI. In ogni caso, dato il contesto della situazione, dato il suo orientamento intelligente, secondo me, sulla pista missile, che avrebbe escluso tutta una gamma di altre possibilità per arrivare ai famosi armadi segreti, mi chiedo come non sorga il dubbio che l'affidamento alla ditta francese, fra l'altro con un prezzo non in concorrenza con quello americano, non possa presupporre indipendentemente dalle informative di Martini qualche preoccupazione, quando poi vi è l'atteggiamento di Blasi, ma non nei suoi confronti, perchè lei ha negato di avere avuto qualsiasi ingerenza, informativa sulla scelta della ditta che è stata affidata a Bucarelli. Mi chiedo come non sia sorto il dubbio sull'opportunità di una pausa di riflessione in relazione a questo affidamento che avrebbe potuto far fare un lavoro, come poi è risultato, parziale e non assorbente agli effetti di quella individuazione.

PRESIDENTE. Da dove le risulta che Blasi si è opposto all'Ifremer? Risulta agli atti che a un certo punto Blasi invia una richiesta di informativa per un'eventuale disponibilità di effettuare recuperi alla società americana eccetera. Si afferma che il contratto era finalizzato ad un confronto più in dettaglio delle tecnologie, eventualmente dei prezzi. Cioè, sembra che Blasi introduca un secondo elemento di accertamento di fattibilità, ma non che si sia opposto. Vorrei chiarire questo: lei ha altre informazioni?

RASTRELLI. Le informazioni sono quelle agli atti, ed io noto questo: mentre Bucarelli fa propria l'indagine di mercato della prima ditta, quella di Genova, mentre l'orientamento generale è in questi sensi, Blasi resiste e cerca supplementi di indagine perchè evidentemente conosce qualche situazione particolare. Un perito che interesse ha? Non ha interesse a vedere quale ditta può spendere meno o di più, Blasi ha interesse in un'operazione completa per poter rispondere ai quesiti.

PRESIDENTE. Le ho solo domandato se aveva informazioni aggiuntive.

RASTRELLI. Non ho altre informazioni ma mi risulta dagli atti certamente che Blasi nei confronti di Bucarelli... potrebbe essere questo un argomento importante se ci potrà essere un'informativa con Bucarelli su questo punto.

La seconda domanda riguarda la fase iniziale. Mi chiedo perchè a lei, onorevole Amato, che ha riassunto molto bene in Parlamento le

varie posizioni che si erano sviluppate dall'80 in poi in relazione al fatto, non sia sorto un dubbio che è peraltro confermato dagli atti parlamentari: subito dopo l'incidente di Ustica tutti i gruppi parlamentari del Senato, ad eccezione del nostro - posso anche precisare perchè il nostro gruppo non aderì in quella posizione generle - presentarono interrogazioni e interpellanze che furono discusse con il ministro Formica, e tutte quante avallavano l'ipotesi del cedimento strutturale. Fu la prima interpretazione. Nella sua sagacia lei non ha cercato di individuare, magari contattando il ministro Lagorio che è suo compagno di partito, per quale strana regia - perchè questa può essere una chiave di lettura complessiva - tutti i Gruppi parlamentari si sentirono impegnati nel sostenere in una prima fase quella ipotesi che poi è stata scartata?

AMATO. Non se posso dare una risposta che non venga ritenuta scherzosa: Ionesco ha dimostrato che i rinoceronti possono correre a centinaia senza nessun regista, solo perchè corrono uno dietro l'altro. Quindi, non è obbligatorio che ci sia una regia.

Ho già detto di avere notato con un certo orrore che in quel momento una compagnia venne fatta a pezzi in nome di un evento che non si era verificato.

RASTRELLI. È il fenomeno del cannibalismo.

AMATO. Così l'ho chiamato.

RASTRELLI. Come è nato?

AMATO. Questo io francamente non lo so e non sono andato ad occuparmene, perchè a quel punto era più importante riuscire a capire come si era arrivati a fare di Ustica...

PRESIDENTE. Vorrei ricordare al senatore Rastrelli ed a altri come nacque e che sviluppo ebbe quella prima interpellanza. Io fui uno dei firmatari, ma la firmarono anche i senatori Branca e Bonifacio e molti parlamentari di tutti i gruppi. Si chiedeva in fondo di fronte alle notizie, all'emozione di quel momento, che il Governo riferisse entro il 30 settembre su quelle che potevano essere le responsabilità oggettive della compagnia. Dico questo per un problema di chiarezza. Coloro che quattro giorni dopo l'incidente presentarono l'interrogazione chiesero al Governo...

RASTRELLI. Non fu una interrogazione asettica. Era un'interpellanza in cui si diceva: considerato che l'Itavia è uno "schifo", considerato questo e quello, riferisca il Governo per arrivare ad un provvedimento. La meraviglia è che tutti quanti aderirono.

AMATO. Io stesso ebbi modo di ricordare i guai che aveva subito quel DC9 prima della notte dell'incidente.

PRESIDENTE. Era normale che ci si preoccupasse dello stato degli apparecchi, tanto che il primo intendimento di Luzzatti fu quello di dissolvere i sospetti perchè gli aerei dovevano continuare a volare.

AMATO. L'aereo aveva già subito la sostituzione dei motori, si era spento in salita ed aveva subito un atterraggio sulla fusoliera.

PRESIDENTE. Era un aereo che per lungo tempo era stato adibito al trasporto del pesce dall'Italia agli Stati Uniti. Era quindi un aereo non più giovanissimo.

CICCIOMESSERE. Onorevole Amato, lei ha qui esibito un documento dell'ammiraglio Martini del 1° ottobre 1986 in cui si avanzano alcune riserve, non ancora precisate, sull'affidabilità dell'Ifremer. Lei ha inoltre precisato di aver preso atto di tale documento il 2 ottobre 1986. Il 30 settembre del 1986, in uno Speciale del TG1 condotto da La Volpe, il giornalista Andrea Purgatori affermò che l'onorevole Amato gli aveva informalmente detto che il recupero del relitto non sarebbe stato comunque affidato alla società francese. Vorrei quindi sapere sulla base di quali elementi, diversi da quelli forniti dall'ammiraglio Martini, in quel momento lei nutriva delle riserve sull'affidabilità dell'Ifremer al punto non solo da mettere in discussione l'affidabilità di quella società, ma addirittura da escludere la possibilità di affidarle l'incarico.

AMATO. Purgatori ha detto una cosa simile?

CICCIOMESSERE. A me risulta che l'abbia detta nel corso di uno Speciale del TG1 in cui anche lei era presente.

AMATO. Francamente non ricordo di aver detto una cosa simile a Purgatori. Con lui ho parlato spesso anche in termini abbastanza aperti perchè mi è sempre sembrato uno tra coloro che con più cognizione di causa si occupavano della faccenda. Comunque escludo di aver fatto quelle affermazioni.

CICCIOMESSERE. Vorrei ora riferirmi ad una questione che non è stata qui sollevata e che è stata trattata dai giornali: il prezzo per il recupero chiesto dall'Ifremer. Non ricordo su quale giornale veniva contestato tale prezzo che risultava molto più basso rispetto a quelli di mercato. Il responsabile dell'Ifremer si giustificò dicendo che si trattava di un prezzo promozionale. Vorrei sapere se, nel corso delle valutazioni compiute sulle offerte avanzate dalle varie ditte, questo elemento del prezzo particolarmente basso abbia o meno stimolato dei sospetti circa l'esistenza di un interesse molto spinto da parte dell'Ifremer ad assumere l'incarico.

AMATO. Si tratta di una questione che all'epoca era nelle mani del giudice Bucarelli. Mi pare di ricordare che egli considerasse il prezzo fatto dall'Ifremer legato alla particolare esperienza di questa società e al numero dei giorni necessari per il recupero che sarebbe stato inferiore

rispetto a quello necessario per le altre società. Non mi sembrò quindi particolarmente colpito dalla differenza tra i prezzi perchè valutava il fatto in relazione alle capacità dell'impresa.

Ho già detto prima - e non ho altro da aggiungere perchè ho sempre mantenuto un atteggiamento molto prudente nei confronti del giudice su questo punto - che Bucarelli, di fronte ai sospetti sull'Ifremer, espresse la valutazione che, nella situazione in cui ci si trovava, il sospetto potesse essere avanzato nei confronti di chiunque per cui egli riteneva necessario che l'intera operazione fosse costantemente tenuta sotto la vigilanza di periti assolutamente estranei. Si trattava comunque di un problema che egli avrebbe dovuto risolvere indipendentemente dalla nazionalità della società incaricata di realizzare il recupero. Nell'ipotesi che l'incidente fosse stato causato da un missile, riteneva che diversi potessero essere gli Stati a cui poter far risalire la responsabilità, ma non nutriva particolari sospetti sulla società francese.

RASTRELLI. Sarebbe interessante sentire il capo dei periti ausiliari.

PRESIDENTE. È un problema che mi sono già posto anche perchè, poichè si è detto che il primo sommergibile avvicinato al relitto - il Nautile - aveva tre uomini a bordo, vorrei sapere se fra queste tre persone vi era anche un italiano.

TOTH. Bisognerebbe ascoltare tutti gli ausiliari visto che seguivano dei turni di lavoro.

CICCIOMESSERE. Le competenze prevalenti di questa Commissione riguardano l'accertamento delle responsabilità amministrative in relazione al mancato raggiungimento della verità. Lei stesso, onorevole Amato, ha confermato di aver ricevuto dai vertici militari - ed in particolare ha fatto i nomi di Pisano e di Tascio - delle informazioni false, un vero depistaggio che le ha fatto affermare, sulla base di quelle informazioni, che non vi era possibilità di manipolazione dei dati radar ma solo la possibilità della loro cancellazione. Lei inoltre ha ricevuto un'altra informazione sicuramente non vera a proposito dell'impossibilità di un caccia che volasse sul mare di colpire un bersaglio a quote molto elevate. Ho della documentazione francese nella quale si spiega dettagliatamente come una simile operazione potesse già allora essere realizzata utilizzando un missile Matra R550.

Poi ha fatto riferimento agli elementi relativi al Mig libico e all'insistenza da parte dei suoi informatori dell'amministrazione della difesa sulla tesi dell'impossibilità per un Mig libico di arrivare e tornare indietro dal luogo del disastro. Nel momento in cui lei ha accertato con evidenza dei fatti un comportamento infedele da parte di questi dipendenti dello Stato, e il fatto che questi dipendenti l'hanno costretta a dire cose non vere in Parlamento, che valutazione ha dato su questo comportamento? Ha preso iniziative nei confronti di persone che, alla luce dei documenti che lei stesso ha e di affermazioni che lei stesso ha fatto, sono sicuramente perseguibili dal punto di vista amministrativo,

oltre che in una posizione che manifesta la rottura di un rapporto di fedeltà nei confronti del Governo e dell'amministrazione?

AMATO. Quando riferii quelle cose in Parlamento ero investito di una funzione e le riferii con qualche cautela, come cercai di far trapelare dalle parole. Mi fermai a quel punto perchè erano le fonti che avevo e le utilizzai nei limiti in cui ritenni di fare. Successivamente ho cambiato mestiere (al momento molto radicalmente), cambiai collocazione nel Governo e ora sono membro del Parlamento. C'è la vostra Commissione che sta accertando i fatti e da quanto sta accertando emergono elementi che pongono fortemente in dubbio alcune delle affermazioni sulle quali appoggiai le mie dichiarazioni.

Non sono in condizione di prendere provvedimenti nei confronti di nessuno; sono in condizione di fare delle valutazioni che farò quando il vostro lavoro sarà concluso.

CICCIOMESSERE. Nel momento in cui lei accertò...

AMATO. Cosa ho accertato? Non ho mai accertato nulla, siete voi che avete opportunamente avviato un lavoro che consente di accertare, io non ho mai accertato nulla.

CICCIOMESSERE. Successivamente non ha mai avuto modo, sulla base di informazioni dei Servizi o di altri...

AMATO. Deve tener conto che ho lasciato la Presidenza del Consiglio pochi mesi dopo la vicenda, cioè nella primavera dell'87. In quel lasso di tempo non è accaduto assolutamente nulla per quanto riguardava i rapporti tra il Governo e questa vicenda. Successivamente, la vicenda è tornata all'attenzione del Governo, ma io ero in una collocazione totalmente diversa, facevo il Ministro del tesoro; sono stato anche Vice presidente del Consiglio per un certo periodo; quando vi fu il governo De Mita non ero più neppure Vice presidente del Consiglio, facevo il Ministro del tesoro ed ero in tutt'altre faccende affaccendato. Personalmente espressi un'opinione contraria all'istituzione di una commissione amministrativa, che poi venne istituita; lo feci ricordandomi della mia esperienza e della difficoltà di ottenere indicazioni e informazioni attendibili all'interno dell'istituzione Governo che, attraverso una commissione amministrativa, finisce per echeggiare ed amplificare le opinioni ufficiali. Questa era la mia convinzione e la ribadii. Allora ebbi la convinzione che la commissione Pratis confermasse questa mia valutazione e confidai che risultati migliori, proprio per i poteri nei confronti degli interrogati, potessero essere ottenuti da una commissione parlamentare munita dei poteri di cui all'articolo 82 della Costituzione.

CICCIOMESSERE. Lei ha espresso riserve circa l'attendibilità delle informazioni sul Mig libico, sulla data della morte del pilota e così via. Queste riserve si basano su sue considerazioni, sulla base dei documenti che ha avuto, oppure su altre informazioni e su altri elementi?

AMATO. Mi lasciò molto perplesso la lettura dell'autopsia, sulla quale vi è successivamente stata una distinzione tra i vari medici firmatari. Soltanto questo, non ho avuto altri elementi.

CICCIOMESSERE. Ha fatto riferimento a colloqui con Tascio.

AMATO. Non ho mai parlato di questo con lui.

BELLOCCHIO. Le prime due domande che voglio rivolgerle sono ripetitive rispetto a quelle fatte dai colleghi intervenuti. La prima riguarda ancora una volta il recupero da parte dell'Ifremer. Lei ha parlato, rispondendo al senatore Rastrelli, dei paesi interessati. Ha detto che il giudice istruttore disse che qualunque ditta avrebbe posto dei problemi, sia che fosse stata francese sia che fosse stata americana. Ha detto anche di aver ricevuto i *depliants* di molte ditte. Dagli atti si rileva che al di là di questi mezzi informativi, arrivò un telegramma inviato da una società scozzese, quindi nè francese nè americana, la *Sub of shore* che possedeva, prima che si firmasse il contratto, la flotta più vasta del mondo di veicoli telecomandati e che stava allora costruendo una attrezzatura telecomandata per il recupero in profondità fino a 20 tonnellate di peso.

Lei ha avuto notizia di questo telegramma con il quale veniva informato il Ministero dei trasporti? Era a conoscenza di questa offerta specifica da parte di questa ditta? Mi riferisco al gennaio-febbraio 1987.

AMATO. Assolutamente no, confermo quanto ho detto all'onorevole Cipriani, non ricordo esattamente quanti *depliants* ricevetti, però ricordo che ciò avvenne nelle settimane successive al mio intervento in Parlamento, quindi nelle settimane di ottobre e non ricordo questo fatto di gennaio o febbraio.

BELLOCCHIO. Questa ditta aveva anche una rappresentanza a Roma, in Via Porta Pinciana n. 34.

Trovo strano questo comportamento per il fatto che rispetto ad una ditta francese e ad una ditta americana vi è un invito ufficiale, mentre vi è un telegramma con cui si investe un Dicastero del nostro Governo da parte di una ditta scozzese che non riceve alcuna risposta. Lo dico perchè resti a verbale rientrando tra le tante anomalie di questa vicenda.

La seconda domanda riguarda ancora una volta il Mig libico, ma sotto un altro angolo di visuale. Su tale argomento, nel momento in cui ha contattato l'ammiraglio Martini per avere elementi su cui riferire in Parlamento, ha chiesto una ulteriore verifica?

AMATO. Sì, Martini insistette nel sostenere la tesi della estraneità totale della vicenda del Mig rispetto all'episodio di Ustica. Io gli chiesi della fretta con la quale si cercò di riportare il cadavere in Libia e lui mi riferì semplicemente che vi era stata una richiesta del Governo libico in tale direzione e che, come accade in queste circostanze, il cadavere venne restituito.



Quando andai in Parlamento il 30 settembre riferii cose che derivavano dai colloqui con Martini e dissi che sarebbe stato comodo poter utilizzare quel capro espiatorio, ma che non era possibile perchè, a quanto mi risultava, la vicenda non era chiara ma era estranea. Devo aggiungere che tale convinzione era diffusa anche tra persone estranee all'apparato di Governo. Ad esempio, Purgatori, che considero una persona accreditabile per le riflessioni che ha fatto più volte, mi aveva detto che quello era un giallo, ma un giallo diverso da Ustica. Può anche darsi che abbia poi cambiato opinione, non voglio creare il vero o il falso su quello che ha detto Purgatori.

**BELLOCCHIO.** Quando intervenne il Presidente della Repubblica che scrisse al Presidente del Consiglio per tentare la strada del recupero, si discusse in modo collegiale in Consiglio dei Ministri sull'argomento?

**AMATO.** Non si è discusso in sede collegiale.

**BELLOCCHIO.** Dati i precedenti, non riteneva che si sarebbe potuto discutere?

**AMATO.** Quando il presidente Craxi fu investito della questione e mi affidò l'incarico di occuparmene, eravamo al primo agosto e si stava già creando il clima dello «sciogliete le fila» estivo. Era fondamentale acquisire una serie di elementi sulla base dei quali operare. Mi trovai poi di fronte ad interrogazioni ed interpellanze alla ripresa dei lavori parlamentari e riferii direttamente alle Camere quanto avevo acquisito. Non vi furono dunque riflessioni.

**BELLOCCHIO.** Nella sua esposizione ha definito sconcertante il mancato finanziamento, una decisione che come Ministro del tesoro lei non avrebbe mai preso. Ci troviamo di fronte ad un diniego reiterato.

**AMATO.** L'ultimo è del 1983.

**BELLOCCHIO.** In un primo tempo il Presidente del Consiglio e i Ministri del bilancio e del tesoro esprimono questo diniego.

**AMATO.** No, soltanto i Ministri del bilancio e del tesoro. Il Presidente del Consiglio interviene solo nel marzo 1983. Nell'ottobre 1982 vi fu la diramazione del disegno di legge da parte del Ministero dei trasporti e la risposta dei Ministri del bilancio e del tesoro.

**BELLOCCHIO.** Nel gennaio 1983 intervengono i Ministri del tesoro e del bilancio negando il parere positivo e il 16 aprile 1983 interviene il capo di gabinetto del Presidente del Consiglio dell'epoca rinnovando il diniego.

**AMATO.** Non rinnovandolo, ma esprimendo il diniego.

BOATO. C'è soltanto un punto che non è stato reso esplicito. La risposta del Ministero del tesoro, che reca la firma del ministro Gorla, afferma che, se si vuole procedere, è necessario reperire i dieci miliardi nell'ambito del bilancio interno del Ministero dei trasporti.

BELLOCCHIO. Lei ha parlato di cannibalismo a proposito dell'Italia. Ha mai avuto colloqui con Davanzali e Cinti e con il giudice Santacroce?

AMATO. Mi ripromettevo di parlare con Santacroce, poi tutto tornò nelle mani di Bucarelli. Io non mi sono occupato di quella vicenda; francamente forse uno storico sarebbe bene che se ne occupasse, ma io non mi interessai all'aspetto dell'aereo.

BELLOCCHIO. Onorevole Amato, lei, a proposito del Sismi, ha affermato che circolavano ipotesi diverse sull'argomento. Ha mai parlato di ciò con l'onorevole Lagorio, che è stato Ministro della difesa dal 4 aprile 1980 al 4 agosto 1983?

AMATO. Io ho parlato con l'onorevole Lagorio di questa vicenda ed egli mi ha detto fondamentalmente ciò che ha poi riferito a voi, ossia che la ipotesi del missile gli era stata suggerita, mentre lo incrociava entrando in Aula, dal Ministro dei trasporti, suo e mio compagno di partito, e che non aveva altri elementi, al di fuori di questa battuta, per poterla avvalorare. Pertanto, sulla base delle informazioni fornitegli dal suo Ministero, lui aveva sostenuto la tesi secondo cui non risultavano aerei della Nato in zona quel giorno, che è poi la risposta *standard* che tutte le interrogazioni hanno per numerosi anni.

BELLOCCHIO. Ma l'onorevole Lagorio ha anche aggiunto, davanti a noi, che nel 1980 non aveva ritenuto di investire il Sismi delle indagini sull'accaduto in quanto lo riteneva inaffidabile. Prima, cioè, che venisse a galla la vicenda della P2 e che venissero ritrovati gli elenchi degli appartenenti alla Loggia, il Ministro della difesa *pro tempore* ha sostenuto di aver rivoltato il Ministero come un guanto e di non aver ritenuto di far intervenire il Sismi, che poi invece dalle carte risulta essere intervenuto, perchè lo riteneva inaffidabile. Ebbene, lei con l'onorevole Lagorio dell'argomento Sismi ha mai parlato?

AMATO. No, Di questo non ho mai parlato.

BELLOCCHIO. L'ultima domanda che vorrei rivolgerle riguarda il traffico aereo presente nei cieli italiani il 27 giugno 1980. Come lei sa meglio di me, per sorvolare il nostro paese sono necessarie delle autorizzazioni, sia che si tratti di aerei civili che militari e deputati a concederle sono, per quanto riguarda gli aerei civili, il Ministero degli esteri e, per quanto concerne quelli militari, il Ministero degli esteri e il Sismi. Ebbene, ad un certo momento è venuto fuori il «Codice 56»; a tale riguardo, lei ha mai avuto o chiesto informazioni al Dicastero degli esteri per sapere se avesse agli atti eventuali autorizzazioni concesse ad aerei per volare quella sera nei nostri cieli?

AMATO. Questa può essere stata una mia colpa - me lo dico da solo - ma io non feci una richiesta al Ministero degli esteri in relazione ad una simile eventualità, anche perchè mi trovai davanti alle ripetute e reiterate informazioni secondo cui, in realtà, in quel tardo pomeriggio non stava volando nessuno. In proposito, vorrei che non venisse dimenticato che io mi trovai in una situazione per la quale lavorai su questa vicenda fundamentalmente per un mese e mezzo, cercando di acquisire tutti gli elementi che è possibile acquisire in quel ristretto arco di tempo e di sicuro disponendo di molti meno interlocutori di quanto fosse necessario, poi, in qualche modo, mi spogliai della cosa, una volta che ritenni che l'elemento determinante fosse l'indagine sul relitto e che questa l'avrebbe condotta, sotto forma di perizia, il giudice. Pertanto, se rifletto su ciò che era necessario per indagare a 360 gradi su Ustica, potrei trovare almeno 170 cose che non ho fatto, però, non le ho fatte perchè, ad un certo punto della mia ricognizione, sulla base del convincimento che fosse indispensabile recuperare il relitto prima di compiere un qualsiasi altro passo, trasferii, in certo qual senso, anche la mia parte di attività su quello che stava facendo il magistrato e mi appagai del fatto che lui avesse i mezzi per operare il recupero. In questo senso, dunque, il lavoro da me compiuto fu di sicuro molto parziale e limitato.

TOTH. Vorrei rivolgere una domanda all'onorevole Amato a proposito dei documenti tenuti nei cassetti. Lei, onorevole Amato, è stato nel cuore delle istituzioni, ebbene, ritiene materialmente possibile che un gruppo ristretto di militari possa conservare il segreto su di un avvenimento così grave senza parteciparlo a dei politici, anche solo per averne la copertura? Ritiene possibile che nel nostro ordinamento possa avvenire un fenomeno di questo genere, ossia che qualcuno sappia, non parli e riesca a mantenere il segreto?

AMATO. Ho già espresso la mia opinione anni addietro e posso riprenderla. Alcuni sostenevano che se missile era stato di certo non poteva essere italiano, perchè nelle procedure italiane sono troppe le persone coinvolte e quindi il fatto sarebbe emerso; al contrario vi erano procedure di altri paesi - francamente non saprei dirvi quali - che coinvolgevano un minor numero di persone.

Una volta espressi anche l'opinione che nel caso ci fosse un segreto del genere io sarei portato a ritenere i politici i meno affidabili quali custodi di un segreto e quindi è possibile che si possa arrivare a ritenere opportuno non farlo condividere dai politici. Feci questa affermazione - ahimè! - pubblicamente e a quel punto mi trovai sui giornali (ero allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio) come colui che aveva accusato le Forze armate della Repubblica di aver nascosto la verità ai politici. In realtà non avevo detto nulla di tutto ciò ma rispondendo ad una domanda ipotetica affermai che tanto in Italia quanto in altri paesi i militari potrebbero non ritenere affidabili i politici.

Allo stesso tempo però è sostenibile anche la tesi opposta, cioè che un militare che ha un segreto del genere possa sentirsi talmente bruciare dentro che preferisca scaricarlo anche in grembo al politico: a

quel punto sorgono alcune questioni in ordine alla circolazione delle notizie tra i politici. Ma qui stiamo facendo delle considerazioni ipotetiche che potrebbero essere scambiate per ipotesi reali.

TOTH. La ringrazio del coraggio della sua risposta; io infatti le chiedevo un'opinione.

ORLANDI. Vorrei chiedere alcuni chiarimenti. Il primo riguarda le fotografie che sono state a disposizione del giudice Bucarelli. Lei era a conoscenza di chi avesse commissionato la realizzazione di quelle fotografie?

AMATO. So solo che il giudice Bucarelli mi parlò di alcune fotografie che erano state scattate dagli americani. Se dovessi dire che si trattava di fotografie del relitto o dei fondali che mostravano in ombra il relitto non saprei. Mi fermai a quell'accenno del giudice Bucarelli.

D'altronde avevo dinnanzi un giudice. Qui stiamo affrontando un tema che presenta aspetti estremamente delicati: stiamo parlando di una perizia giudiziaria che è stata deliberata e condotta da un giudice, ben prima che mi occupassi della questione. Ho sempre ritenuto che i miei poteri di titolare di una carica nell'Esecutivo fossero molto delicati in una situazione del genere. Allo stesso modo ritengo delicata la posizione del Parlamento.

ORLANDI. Volevo sapere solo se lei era a conoscenza del fatto; non presumevo che lei dovesse esserlo. Volevo comprendere se rispetto a quella ipotesi di intervento da parte degli americani si trattava dello stesso tipo di intervento e quindi se le fotografie erano state realizzate dalla Marina.

AMATO. Evidentemente c'era stato o un equivoco tra me e Martini o un equivoco tra Martini e gli americani o addirittura c'era stata una ipotesi avanzata in modo generico e preliminare che poi, chiarita ulteriormente, ha portato gli americani a dire che per realizzare quelle fotografie erano necessari dieci milioni di dollari.

ORLANDI. Però qualcuno le ha fatte quelle fotografie.

AMATO. L'unico interlocutore che avete è il giudice, con tutti i problemi che pone l'interrogatorio di un giudice su una istruttoria in corso.

ORLANDI. Rispetto all'affidamento del recupero del relitto, lei più volte ha affermato che proprio perchè si trattava di una perizia giudiziaria il Governo e lei in prima persona vi spogliaste anche dell'interessamento in merito, proprio per non invadere un campo che a quel punto apparteneva al giudice.

Probabilmente non mi è chiaro l'iter dell'affidamento degli incarichi, ma desidero qui manifestare una perplessità rispetto a quell'appunto del Sismi e quella domanda del Ministero degli esteri rivolta al

Sismi per sapere chi avesse dato l'incarico all'Ifremer. Quella che era stata considerata una competenza dell'autorità giudiziaria torna in realtà in discussione attraverso questo accertamento: questo fatto sembra molto più misterioso di quanto non risulti dall'esposizione, molto franca, che lei ha fatto. Non si comprende come mai si chiede al Sismi tale notizia; per altro chiarimenti in tal senso non sono venuti neanche dall'ammiraglio Martini.

AMATO. Neanche a me è chiaro, nel senso che non so che cosa è accaduto successivamente. Da alcune notizie lette in questi anni, mi sono reso conto che purtroppo la verità delle cose la possono sapere soltanto coloro che se ne occupano professionalmente e quindi voi, il giudice e pochi altri. Non mi stupisce affatto che ci possano essere persone, che magari sono o sono state ministri della Repubblica o componenti del Parlamento, che non sanno che l'affidamento dell'incarico fu un atto del giudice fatto al di fuori di ogni intervento dell'Esecutivo. Può darsi che si pensi in giro che l'Ifremer fu scelta dall'autorità politica...

BOATO. Lo pensa anche il Sismi, perchè c'è un appunto del CS3 dove si dice che la decisione fu presa dal Ministero di grazia e di giustizia.

AMATO. Di non informazioni legate ad una non conoscenza della verità ce ne sono tante; è anche possibile quindi che una persona non sappia quale è stato il procedimento che ha portato ad una decisione.

Detto questo, è anche ragionevole e possibile che un ministro degli esteri, il quale percepisca dei dubbi su una data impresa, non sapendo come sono andate le cose lo chieda in giro.

Se poi viene a sapere che glielie ha affidate il giudice, immagino che la questione si concluda così.

BOATO. Invece viene a sapere che glielie ha affidate il Ministro di grazia e giustizia.

PRESIDENTE. Ringrazio molto l'onorevole Giuliano Amato per il contributo che ha dato alla nostra inchiesta e che ci consentirà di effettuare delle verifiche su quanto abbiamo appreso questa mattina.

Devo avvertire i deputati che dalle 13,40 alle 14 si effettuano votazioni alla Camera.

*La seduta termina alle ore 13,15.*