

23ª SEDUTA

GIOVEDÌ 29 GIUGNO 1989

Presidenza del presidente GUALTIERI*La seduta ha inizio alle ore 9,50.***INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA:
AUDIZIONE DEL MINISTRO FORMICA**

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Formica per aver voluto portare a nostra conoscenza i fatti occorsi all'inizio della vicenda relativa al caso Ustica, periodo che è attualmente al nostro esame.

Prima di dare la parola al nostro ospite, però, faccio presente che, a causa di votazioni che dovranno svolgersi alla Camera, alle ore undici dovremo sospendere la nostra seduta per il tempo strettamente necessario a consentire dette votazioni. Desidero aggiungere poi che la presenza del nostro secondo ospite di oggi, l'onorevole Lagorio, non è certa. Da un servizio trasmesso dalla televisione, mi risulta infatti che egli si trovi a Parigi e tale circostanza mi è stata confermata con una telefonata di un suo segretario. Poichè però non è giunta nessuna lettera o comunicazione ufficiale circa le intenzioni dell'onorevole Lagorio, aspetteremo le undici, ora in cui è stato convocato, per sapere se potremo o meno procedere anche a questa seconda audizione in programma per oggi.

Propongo che l'onorevole Formica, che viene ascoltato in quanto ministro dei trasporti all'epoca dei fatti sui quali stiamo indagando, ci dia innanzitutto una sua valutazione dei fatti per poi riservare alla Commissione la possibilità di porre alcune domande di approfondimento. Chiedo quindi all'onorevole Formica di informarci sullo svolgimento dei fatti, così come si sono presentati al Ministro che in quel momento aveva la responsabilità del dicastero dei trasporti.

FORMICA. Anch'io ringrazio la Commissione ed il Presidente per l'invito. Non ritengo però di avere molto da dire perchè dalla lettura degli atti parlamentari, dalle posizioni che da me furono assunte e dalle iniziative che io presi risulta come fummo tempestivi e come puntammo all'accertamento della verità nella forma più penetrante e, se fosse stato necessario, più impietosa.

Ritengo che qualche equivoco sia nato - ma di questo parlerò più tardi - a causa di una mia intervista, peraltro da me puntualizzata e corretta con una lettera al direttore dell'«Espresso» e con una successiva intervista rilasciata al «Corriere della sera».

Come ho detto, però, di questo parlerò più tardi mentre voglio subito partire dalla data del 27 di giugno, giorno in cui avvenne l'incidente. Il giorno successivo, il 28 giugno, io nominai la commissione d'inchiesta, come era mio dovere fare in quanto ministro dei trasporti. In simili circostanze, infatti, quando si verifica un incidente, si aprono due inchieste parallele, una della Magistratura - cosa che puntualmente avvenne per il caso di Ustica - e un'inchiesta tecnico-amministrativa promossa dal Ministro competente.

Nel costituire questa commissione tenemmo anche conto delle polemiche che c'erano state sull'incidente di Palermo, dove le associazioni dei piloti avevano sostenuto che a suo tempo si era provveduto male, perchè erano stati esclusi dalla commissione i piloti, o comunque i rappresentanti della categoria. Questa volta quindi nel costituire la commissione fissammo anche la presenza degli esperti piloti.

La questione aveva aperto una grande tensione. Tenete conto che in quel momento - io devo fare alcuni riferimenti di quadro per andare a quella situazione - era aperta una questione che riguardava il passaggio dai militari ai civili del servizio di controllo di volo. Prima di quel Governo vi era stato un intervento da parte del Presidente della Repubblica per disporre una civilizzazione del servizio militare del controllo di volo; era stato varato un provvedimento di legge, contenente una delega al Governo, che stabiliva il passaggio dal servizio militare al servizio civile e dava diciotto mesi di tempo per provvedere. Vi erano delle grandi difficoltà. La situazione fu da me affrontata pur tenendo conto del difficile rapporto che si era creato tra il costituito sindacato dei militari da civilizzare e le autorità militari che cercavano di condizionare fortemente la costituzione di quella che poi è stata l'azienda controllo di volo.

Tutta la questione allora verteva non tanto sul passaggio di militari al servizio civile, quanto sul servizio che i militari dovevano continuare a svolgere nel controllo. La questione era tutta incardinata su questo punto: quale era la sfera di competenza del controllo militare sia pure in presenza di una civilizzazione del servizio, e quale era invece la competenza dei civili. La questione andò avanti per molti mesi e poi riuscimmo nel 1981 ad emanare il famoso decreto delegato. Questo è per dare il quadro di una situazione che riguardava un conflitto di competenza ed una certa gelosia che fino ad allora i militari avevano sempre nutrito nel disporre del servizio di controllo della circolazione del traffico aereo.

Quando è avvenuto l'incidente, quindi, il servizio era sotto il controllo dell'Aeronautica militare; c'era un provvedimento di legge che aveva disposto l'avvio alla civilizzazione e dava la delega al Governo che aveva diciotto mesi di tempo per legiferare (il provvedimento era dell'inizio dell'anno, credo del febbraio). Questa era la prima questione, il servizio militare operava il controllo al momento dell'incidente e per molti mesi successivi sul traffico aereo.

Seconda questione più delicata: l'incidente vede coinvolto un aereo di una compagnia, l'Itavia, che allora era in discussione per le sue difficoltà interne. Infatti c'erano stati allora molte prese di posizione, molti ricorsi, che riguardavano l'efficienza di questa compagnia. Naturalmente l'inefficienza era visibile per quanto riguardava il rispetto degli orari, il rispetto del servizio (si saltavano dei voli), per le difficoltà che aveva nei pagamenti, per i debiti che aveva.

CABRAS. Non era poi tanto peggio...

FORMICA. Adesso non sto entrando nel merito, non apriamo la discussione. So che sulla questione Itavia vi sono due partiti storici, quello degli amici e quello dei nemici.

RASTRELLI. Il problema è un altro.

FORMICA. Se mi fate parlare vi dirò la mia opinione. So che allora vi erano, e vi sono state per tanto tempo, due posizioni sulla questione Itavia. Io ho revocato nel dicembre le concessioni all'Itavia ma ho sempre difeso ciò che era difendibile di questa compagnia e la dimostrazione sta in ciò che è avvenuto, nel mio comportamento, nel momento dell'incidente.

RASTRELLI. Quando c'è stata la revoca, nel dicembre 1980?

FORMICA. Sì, perchè dismette il servizio, ma questa è un'altra discussione. Rimaniamo sui fatti dell'incidente.

BOSCO. Mi scusi, le chiedo una precisazione, dal momento che qui c'è stato un attimo di confusione: lei ha revocato nel dicembre del 1980 la concessione all'Itavia, per quale ragione?

FORMICA. C'è una questione giuridica ed in tutti i successivi ricorsi il Ministero ha sempre avuto ragione. Le concessioni furono revocate formalmente perchè l'Itavia abbandonò il servizio di fatto, lo dismise. Questa però è materia che non riguarda questa discussione, di questo se ne sono già occupati i tribunali della giustizia amministrativa. Faccio questa considerazione perchè mi spinge a riportarvi ad un momento di quella discussione.

Nasce un'ondata che è emotiva, sicuramente, in cui si identifica nel cedimento strutturale - come allora si disse - dell'aereo la causa dell'incidente. Cioè l'aereo cade per difetto di controlli e di manutenzione: questa è la prima interpretazione ufficiale...

RASTRELLI. Non la prima.

FORMICA. La più vasta che viene data.

Il controllo e la vigilanza sugli aeromobili era di competenza del Rai. Il Rai è un istituto dipendente dal Ministero dei trasporti; a quell'epoca era presieduto da una persona che conoscevo molto bene, da un ufficiale serio, da un galantuomo con un alto livello di professionalità: mi riferisco al generale Rana.

Fui molto colpito da quella campagna, anche se devo dire che quella spiegazione era abbastanza plausibile. Infatti considerate le difficoltà in cui si trovava la compagnia, considerate le varie obiezioni sollevate in quel momento sia all'interno della compagnia stessa sia nell'ambito dell'utenza per quanto riguarda il disservizio, tale questione poteva apparire plausibile.

Conseguentemente convocai subito (del resto lui si presentò immediatamente, come era logico facesse dopo un incidente del genere) il generale Rana. Non posso ricordare oggi la data e l'ora di questi fatti, anche perchè dal momento dell'incidente ho incontrato il generale Rana praticamente in permanenza, come d'altra parte era giusto. Comunque, lo convocai immediatamente e, ricordandogli la nostra amicizia e la mia stima, precisai che desideravo sapere se vi erano responsabilità da parte del Rai (Registro aeronautico italiano) per difetto di controllo. Precisai inoltre che se non mi fosse stata fornita una documentazione che testimoniava che il Rai aveva adempiuto fino in fondo ai suoi doveri, sarebbe stato opportuno - anche se a me dispiaceva - che il generale Rana si dimettesse.

Il generale Rana precisò che erano stati compiuti tutti i controlli di loro competenza, rassicurandomi in tal senso. Anzi, ricordo che mi disse che queste cose non possono succedere nelle compagnie che versano in cattive condizioni poichè i più esigenti sono proprio i piloti. Siccome i piloti conoscono le difficoltà finanziarie della compagnia, sanno che anzitutto si risparmia sulla manutenzione e quindi sulla loro vita. Perciò i piloti non trascureranno mai questo aspetto «Noi abbiamo effettuato dei controlli che spesso sono stati più penetranti di quelli che normalmente si effettuano su compagnie che si trovano in buone condizioni».

Questo ragionamento mi persuase, anche perchè il generale Rana mi ricordò che in Italia non si verifica quello che accade negli Stati Uniti, in cui il proprietario dell'aereo privato è anche pilota, che praticamente guida un taxi, rischiando la sua vita e quella dei viaggiatori, poichè risparmia sulla manutenzione.

Nei giorni immediatamente successivi il generale Rana mi disse che il Rai aveva effettuato i dovuti controlli e che la relativa scheda era perfetta, precisando che mi avrebbe inviato la relativa documentazione, come poi effettivamente è accaduto. Il generale mi consegnò un tracciato, che ritengo sia lo stesso che era in possesso della commissione Luzzatti e che la commissione stessa portò successivamente negli Stati Uniti. Tale tracciato era disponibile in agosto, cioè soltanto un mese dopo la tragedia.

Come risulta anche dall'ultimo numero dell'«Espresso» (il n. 26 uscito con la data del 2 luglio 1989), sperando che siano riportate notizie puntuali, l'esperto che lo ha esaminato, e che poi ha consegnato un rapporto il 13 novembre 1980, ha dichiarato che da questo tracciato si poteva rilevare che vi erano tracce della presenza anche di altro aereo.

Naturalmente, quando mi fu presentato questo tracciato, non ero in grado - non lo sono tuttora, come ritengo non sia in grado questa Commissione - di leggerlo; per farlo bisogna essere degli esperti. Vidi soltanto una serie di puntini che formavano un tracciato a zig-zag. Ciò

poteva indicare o lo «zigzagare» dell'aereo oppure il puntino che vi era tra due punti, spostato in un altro lato, poteva rappresentare la traccia di un altro aereo. Il generale Rana disse che non si doveva perseguire la strada del cedimento strutturale del velivolo poichè vi erano tutti gli elementi per considerare anche la possibilità della presenza di un missile.

Tutto questo l'ho chiaramente riferito prima al Senato e successivamente alla Camera. Anzi, se leggete i resoconti parlamentari, vi potete rendere conto che alla Camera il dibattito fu più semplice poichè si svolse a dicembre. Nel frattempo vi era già stata la presentazione di una prerelazione da parte della commissione Luzzatti. In quella circostanza scoraggiai il Senato a chiedere la discussione di una mozione sottoscritta da tutti i Gruppi (tranne che dal Movimento sociale italiano), il cui primo firmatario era il presidente Gualtieri. Il presidente Gualtieri era uno degli impauriti viaggiatori italiani ed aveva quindi sposato la causa del cedimento dell'aereo. Egli anzi ridicolizzò l'eventualità di un missile sparato da un aereo che riusciva a scappare senza lasciare tracce. Certamente la sua non era una volontà tendente a depistare, ma si muoveva in ambito diverso.

BOATO. Questo suo ricordo è quasi una cattiveria.

FORMICA. Tutto ciò è scritto negli atti parlamentari.

PRESIDENTE. Quando presentammo la mozione che appoggiava la tesi del cedimento strutturale dell'aereo facemmo anche queste dichiarazioni.

FORMICA. Voglio precisare che la mozione fu firmata anche dal Gruppo socialista; soltanto io mi opponevo. All'epoca avevo la fama di essere fantasioso poichè provenivo da un'altra battaglia politica importante riguardante una diversa vicenda; solo successivamente i fatti mi hanno dato ragione.

Comunque allora ero considerato un fantasioso e quindi in questa vicenda ebbe peso anche questo credito di fantasia.

Quale fu il mio comportamento? Fu semplice e lineare: la prima preoccupazione che ebbi fu di evitare la strada che portava ad un depistaggio obiettivo, cioè la strada del cedimento dell'aereo. Infatti possedevo un elemento certo ed una valutazione che, provenendo dal generale Rana, a mio parere era fondata e seria. Anzitutto sapevo che i controlli erano stati regolari; in secondo luogo sapevo che dalla lettura del tracciato il generale Rana aveva tratto determinate conclusioni. Certamente, data la posizione che aveva il generale Rana all'interno del mondo militare e date le relazioni personali che aveva, sia per le sue funzioni che per la sua collocazione, avrà anche parlato con militari o con altre persone. Non è pensabile che egli non avesse parlato con i responsabili dei vari servizi.

Proprio per questi motivi nei giorni immediatamente successivi al fatto dissi a Lagorio che vi era anche l'ipotesi del missile, raccomandandogli di non sbilanciarsi eccessivamente su una posizione di carattere negativo per quanto riguardava un evento esterno: precisai che l'ipotesi del missile non era da scartare.

Naturalmente dovettero successivamente fare tutti gli accertamenti, ma di questo dirà lui perchè non so degli accertamenti che sono stati fatti in campo militare, anche se non credo che abbia avuto risposte diverse da quelle che successivamente hanno avuto gli altri ministri della difesa o da quelle che hanno avuto le commissioni istituite in seguito.

Successivamente vidi che nasceva un'altra ipotesi - cosa che mi preoccupò - cioè quella della bomba a bordo ...

RASTRELLI. L'ipotesi della bomba a bordo nacque prima.

FORMICA. Probabilmente questa ipotesi nacque prima, ma ora mi riferisco alla parte che emergeva nell'opinione pubblica: questa ipotesi della bomba può essere nata prima in qualche rapporto dei Servizi, ma ciò non toglie che rimanesse segreta e ciò che invece era pubblicamente noto (e quindi il primo impatto con l'opinione pubblica) è la tesi del cedimento strutturale.

BOSCO. Prima di passare ad altro argomento, come mi pare che lei si accinga a fare, vorrei qualche chiarimento sugli episodi che vanno dal colloquio col generale Rana ...

FORMICA. Sono tra il 28 giugno e l'8 luglio.

BOSCO. Anche il colloquio con Lagorio?

FORMICA. Ritengo che i colloqui con Lagorio siano successivi all'8 luglio per essere più esatti. Mi faccio una convinzione vera quando incontro successivamente Rana, perchè devo dire francamente che il generale Rana, pur essendo una persona per bene, era pur sempre il responsabile del Rai e pertanto temevo che questa lettura del tracciato potesse essere fornita a giustificazione dell'operato dello stesso Rai piuttosto che costituire una vera tesi. Tuttavia prima dell'8 luglio ho avuto tutta la documentazione, che fu anche controllata dagli esperti alla Direzione dell'Aviazione civile, che attestarono la sua regolarità.

BOSCO. Quando avvenne il colloquio sul missile?

FORMICA. Quando venne a leggermi il tracciato, cioè qualche giorno dopo l'incidente.

Alcuni giorni dopo l'incidente mi portò questo tracciato, che deve essere il tracciato di Fiumicino, quello noto. Io non entrai nel dettaglio tecnico, ma dissi semplicemente che doveva mettersi a disposizione della commissione e chiamai il presidente della commissione, che mi fu indicato dalla Direzione generale dell'aviazione civile. Mi dissero che si trattava di una persona molto brava, del giovane direttore dell'aeroporto di Alghero, dottor Luzzatti, che convocai.

Quando successivamente ci si rendeva conto che l'ipotesi del cedimento non si smorzava e che prendeva corpo nella stampa e nell'opinione pubblica l'eventualità di una bomba, io intervenni sul presidente della commissione perchè fosse subito fatta una prerelazione,

sapendo infatti che le commissioni di indagine in questo paese hanno tempi lunghi: infatti il rapporto definitivo dalla commissione è del 1982.

La prima relazione fu presentata nel novembre del 1980, e la inviai immediatamente ai Presidenti dei due rami del Parlamento e alle due competenti Commissioni parlamentari e quindi è diventata un atto pubblico.

PRESIDENTE. La prima prerelazione è del 6 agosto 1980.

FORMICA. Sì, vi è la relazione del 6 agosto ma è una nota semplicissima. Quella importante è invece la seconda prerelazione, del novembre, dove si avanza l'ipotesi del missile e dello scoppio a bordo e viene di fatto esclusa l'ipotesi del cedimento strutturale.

Di tutto questo do conto non solo direttamente in Parlamento inviando le relazioni, ma anche nel dibattito del 17 dicembre del 1980, tanto che i giornali in quell'epoca riferiscono: «Formica sposa la tesi del missile». In effetti in quella circostanza dissi che una delle ipotesi (che mi sembrava abbastanza credibile) era quella del missile, in quanto tale ipotesi era già contenuta nella prerelazione.

Non so come si svilupparono i lavori della commissione Luzzatti, perchè su quella commissione non abbiamo avuto nessun potere; so però che la commissione Luzzatti lavorò sempre di comune accordo con l'autorità giudiziaria tanto che nel dibattito alla Camera, rispondendo ad un'interrogazione di Melega, dico che la relazione si deve di fatto considerare come uno scambio di informazioni e di rapporti tra l'autorità giudiziaria e la commissione Luzzatti. Credo che la commissione sia anche andata in America (dico credo perchè son cose che ho letto successivamente), come del resto i rappresentanti dell'autorità giudiziaria, e dall'intervista dell'esperto americano vengo a sapere che lui ha depositato una relazione che era già esplicita sin d'allora, cioè dal novembre del 1980, nella quale si sostiene l'ipotesi del missile: oggi parla di una certezza al 99 per cento, ma credo che se lo dice ora sulla base di quegli elementi deve averlo detto anche nel novembre dell'80.

Così stanno le cose; questo è quanto io devo dire. Noi cercammo di evitare che ci fosse un depistaggio obiettivo sulla tesi del cedimento: infatti fu questa la tesi immediatamente spenta e nessuno parlò più di discutere quella mozione dopo che io mi rifiutai di discuterne in Senato in quelle condizioni emotive. Nessuno più ha chiesto di discutere quella mozione perchè era ormai chiaro che quella era una tesi da abbandonare. Chi avesse voglia può consultare gli atti che dicono che in Senato, quella volta, vi fu un coro generale sulla tesi del cedimento. Devo dire che non era questione di un Gruppo o di un altro, ma era una tesi generalmente sostenuta. Questo è quanto ho fatto, quanto ho detto, e quanto ho ritenuto giusto fare in quella circostanza e successivamente.

PRESIDENTE. Vorrei, inizialmente, più che fare alcune domande, fissare alcune date e alcuni elementi di conoscenza dei fatti. Fu nominata la commissione d'inchiesta presieduta da Luzzatti il giorno successivo al disastro aereo; l'autorità giudiziaria a sua volta assunse formalmente l'inchiesta giudiziaria. A un certo punto partirono da

questi due centri di inchiesta alcune richieste di perizie o di approfondimenti tecnici. Una parte fu rivolta al *National transportation safety board* americano e affidata all'ingegnere John Macidull; una parte fu assegnata quasi contemporaneamente a due enti inglesi, il *Rarde* e l'*Aib*; una parte fu affidata, per lo studio della qualità degli esplosivi, ai laboratori dell'Aeronautica italiana.

A un certo punto una delegazione mista, per quello che abbiamo saputo, si reca, circa un mese dopo l'esplosione, negli Stati Uniti per contattare l'*Ntsb* e l'ingegnere specializzato Macidull. Quest'ultimo fa dichiarazioni iniziali e poi trasmette un primo riferimento il 13 novembre 1980, documento che stiamo acquisendo e traducendo. Cerchiamo anche di avere e tradurre, perchè esistono in allegato, le prime risposte del *Rarde* e dell'*Aib* inglesi. La stessa Aeronautica fece cinque riferimenti datati tra il 1980 e il 1981, e anche questi atti li abbiamo acquisiti. Queste sono le prime risposte che abbiamo avuto. Le tesi che si deducono da queste risposte non sono conclusive; nessuno afferma che è stato un missile, ma che si è trattato di una esplosione, non si sa bene se interna od esterna. Fino agli anni 1980-1981 non vi fu un'ipotesi prevalente fra le due.

CIPRIANI. L'esperto americano dice che fu trovata una scheggia, per cui escludeva l'esplosione all'interno.

PRESIDENTE. A questo punto volevo rivolgere una domanda al ministro Formica. In un allegato della relazione Pisano, che noi abbiamo ufficialmente ricevuto, si dice che oltre la commissione che si è recata in America dall'ingegnere Macidull si è presentato in America anche il generale Rana, e questo non lo sapevamo. Se mi permette le leggo una sintesi di questa parte. Il generale di squadra aerea Giorgio Santucci così riferisce: «In merito all'incidente in oggetto ritengo doveroso riferire due episodi. Il primo si riferisce al periodo in cui ero a Washington in qualità di addetto aeronautico e per la difesa. Dopo l'incidente, credo alcune settimane, arrivò a Washington il dottor Saverio Rana, mio buon amico da molti anni ed in quel periodo presidente del Registro della Aeronautica italiano. In tale occasione il dottor Rana era accompagnato da un signore che si qualificò come funzionario del Rai, o dell'Aviazione civile, non ricordo con precisione. Motivo del viaggio a Washington del dottor Rana era una visita presso la Federal aviation administration allo scopo di far esaminare da alcuni tecnici specializzati il nastro di una registrazione radar che si riferiva all'incidente in oggetto. Rammento con precisione che proprio la segreteria del mio ufficio rintracciò il competente funzionario della Faa, fissando l'appuntamento a nome e per conto del dottor Rana. Io personalmente accompagnai i due ospiti presso la Faa, incontrando con loro alcuni funzionari americani che li stavano aspettando. In un successivo incontro, nel corso di una conversazione, io stesso udii gli stessi tecnici della Faa affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del velivolo DC-9. Di ciò sono certo perchè in tale occasione mi adoperavo quale traduttore aiutando gli ospiti che non avevano molta familiarità della lingua inglese. Tuttavia non è questo il punto, poichè non sapevo allora con precisione, come non so

oggi, di quale registrazione radar si trattasse, di Ciampino, di Marsala, o altro. Il punto è che gli ospiti italiani, che non erano certamente magistrati, portavano con loro ed affidavano ad altri con grande disinvoltura una registrazione presumibilmente molto importante ai fini dell'inchiesta. Tale registrazione, a mio giudizio, poteva essere inquinata o sostituita con grande facilità. A questo punto mi domando: siamo certi che il signor Rana» - cito un atto ufficiale, consegnatoci dalla Presidenza del Consiglio -, «che nella sua veste di Presidente del Rai poteva essere in qualche maniera responsabilizzato dell'incidente, per esempio in caso di cedimento strutturale per fatica dell'aeromobile, fosse stato autorizzato dalla competente magistratura alla conservazione e al trasporto in USA di tale registrazione? «Secondo episodio: alcune settimane orsono, questa volta in qualità di comandante della II Regione aerea, ho autorizzato la visita di alcuni componenti della commissione dei periti dello stesso incidente presso il 22° Gram di Licola; gli ospiti erano il professor Blasi e il professor Lecce, i quali tuttavia in tale occasione erano accompagnati da un perito della parte civile, un certo comandante Plantulli. A Licola nel corso della visita è stata offerta a tutti gli ospiti la piena e completa disponibilità da parte di tutto il personale dell'amministrazione militare, come pure sono state date complete ed esaurienti risposte». Ma questo secondo episodio lo vedremo successivamente. Voglio ora riferirmi al primo episodio.

BATTELLO. Quando sono state rese queste dichiarazioni e a chi?

PRESIDENTE. Il 20 aprile 1989, nell'ambito dell'inchiesta affidata dal Ministro della difesa al capo di stato maggiore dell'Aeronautica.

FORMICA. Questo generale poteva benissimo telefonare al Ministero dei trasporti, dato che il Rai è sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti, e chiedere da chi era stato mandato il dottor Rana e che documento aveva nelle mani.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Non si trattava della caduta di un monopattino!

PRESIDENTE. Io do importanza alla registrazione della traccia radar, perchè mi riferisco...

BOSCO. Ho parlato con altri esperti americani e a mio avviso sarebbe opportuno indagare.

PRESIDENTE. Desidero terminare la mia domanda che altrimenti rischia di apparire priva di senso. Nella sua intervista, precisata e chiarita nei termini di cui noi stessi abbiamo dato atto, il Ministro afferma che il generale Rana gli riferì di aver ricavato dall'esame dei tracciati l'impressione che si fosse trattato di un missile. È risultato inoltre che il generale in questione in quegli stessi giorni si sia recato in America con dei tracciati radar. Il mio problema è di sapere però di quali tracciati si tratti. La magistratura infatti li aveva sequestrati e non si avevano le registrazioni dei tracciati non ancora trasmessi. Io vorrei

comprendere se tali tracciati provenivano dall'aeroporto principale di Ciampino e se furono questi ad essere trasmessi ufficialmente al *board* americano e a John Macidull ed ancora quali tracciati radar la magistratura e la commissione Luzzatti hanno trasmesso ed ancora, e soprattutto, vorrei comprendere quale tracciato era nei giorni seguenti in possesso del generale Rana, tracciato sul quale si facevano le suddette affermazioni. Ritengo che ciò abbia la sua rilevanza.

BOSCO. Ma che il generale lo avesse lo ha confermato ancora il Ministro.

FORMICA. Io non ho sviluppato interferenze sul lavoro della commissione nè la commissione mi ha tenuto informato dei suoi lavori perchè non doveva farlo. Nel momento in cui si nomina una commissione, infatti, noi ci spogliamo totalmente di ogni potere di interferenza, nè poteva accadere diversamente. Il Rai è un ente autonomo che svolge una sua autonoma attività. Il presidente di questo ente o un suo funzionario non è un funzionario del Ministero e come tale non ha bisogno dell'autorizzazione del Ministro per recarsi all'estero. Se e perchè il presidente del Rai si sia recato in America non è di mia conoscenza, nè ne sono stato informato. So semplicemente che in quei giorni mi fu dato un tracciato che credo sia quello in questione. Io da parte mia, com'era ovvio, dissi semplicemente al generale Rana di mettersi a disposizione della commissione. Evidentemente si sarà trattato del tracciato portato in America nell'agosto del 1980, almeno penso.

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, nel dibattito parlamentare del giorno 8, cui lei fa riferimento, presero la parola numerosi senatori, alcuni dei quali tuttora in carica. Ricordo che in quell'occasione si fece riferimento alla traccia radar lasciata nitidamente dall'aereo Itavia fino a quando detta traccia scomparve dando la certezza della caduta del velivolo e che in relazione a ciò - poichè accanto all'ipotesi del cedimento strutturale si aveva anche quella di una collisione in volo - numerosi senatori chiesero se risultasse dai radar principale e secondario di Ciampino una seconda traccia. La risposta che si affacciò fu senz'altro negativa e il senatore Corallo, intervenuto più volte disse «Non pensiamo neanche che ci possa essere una seconda traccia perchè se ci fosse stata e non lo avessero dichiarato sarebbe un fatto gravissimo». Tutti partirono dall'idea quindi che esistesse solo questa traccia molto nitida che partiva dall'aeroporto di Ciampino e finiva nel momento in cui l'aereo scompariva. Adesso il problema è dato dalle indicazioni radar che in questo momento di nuovo sono state acquisite e che di nuovo sono nella possibilità di venire esaminate. Allora, visto che il fatto principale era costituito dalla traccia radar e che tale traccia fu mostrata agli americani, va chiarito se fin dall'inizio vi fu qualche sospetto di non chiarezza nei tracciati.

FORMICA. Non sono un esperto in materia, so però che la traccia radar non dà la fotografia visibile e comprensibile a tutti di una situazione, so invece che essa è da interpretare. L'interpretazione

fornita dal generale Rana, allora, ha lo stesso valore dell'interpretazione che successivamente fu fornita dai tecnici. Del resto anche nell'intervista rilasciata dall'esperto americano risulta che egli dà un giudizio, una interpretazione su questo tracciato e non una certezza. Non abbiamo quindi di fronte una fotografia a colori del gran premio in cui chiaramente si vede la posizione delle automobili. Il tracciato è quello che è, mostra dei puntini ed è difficilissimo da leggere.

PRESIDENTE. Di questo esperto americano solo adesso abbiamo la valutazione che è stata raccolta dal giornalista Scialoja che si è recato in America. Noi dobbiamo leggere e tradurre la sua prima...

FORMICA. Appunto, e quindi ora voi vi traducete questa cosa. Io gli atti mandati alla commissione non li ho mai visti nè mai sono stato informato perchè non dovevo esserlo, anche perchè, lavorando con l'autorità giudiziaria, credo che la commissione fosse coperta da una sua riservatezza istruttoria. Non è comunque compito del Ministro interferire nei lavori della commissione. Io non l'ho mai fatto, ho semplicemente chiesto che mi fosse inviata, non appena accertati degli elementi, una prerelazione che, tempestivamente, immediatamente, senza leggerla neanche, ho mandato alle Camere.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgerle un'ultima domanda e chiederle se le valutazioni ed i sospetti del generale Rana sono stati da lei trasmessi alla commissione.

FORMICA. Io non dovevo trasmettere niente alla commissione perchè si trattava di riflessioni. Non mi ha portato degli elementi. Era ciò che lui doveva dire alla commissione e, non so, lo avrà fatto.

PRESIDENTE. Riferendo al Senato l'8 luglio lei disse: «Le ipotesi sinora formulate sulle cause dell'incidente apparse sulla stampa, dell'avaria, della collisione in volo e dell'eplosione, sono attentamente valutate dalla commissione di inchiesta alla quale vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che pervengono al mio Ministero. Sono pervenute anche una serie di indicazioni, alcune anche fantasiose, ma per scrupolo e per dovere noi le abbiamo tutte trasmesse alla commissione di merito». Questa interpretazione, non fantasiosa, data la natura del generale Rana, lei non l'ha...

FORMICA. Io non dovevo trasmettere niente. Trasmetto ciò che mi viene portato come documentazione, non le riflessioni e le opinioni. Il generale Rana non è venuto ad esprimermi delle certezze documentate perchè se lo avesse fatto lo avrei detto. Io mi sono assunto la responsabilità, sulla base di queste informazioni, che naturalmente erano opinabili, di smentire - ed era importante e necessario - l'opinione falsa che si era formata riguardo alla certezza del cedimento. Le domando infatti, Presidente, come a lei fosse venuta la certezza, risultante dalla sua dichiarazione, che l'aereo era caduto per questa causa.

PRESIDENTE. La certezza l'avevamo tutti.

FORMICA. No, io non l'avevo e neanche gli altri.

PRESIDENTE. L'avevano i tre quarti del Parlamento.

FORMICA. Chi ha le certezze allora deve dire come se le è formate.

PRESIDENTE. Quando però lei al Senato ci fece presente l'opportunità di attendere i risultati della commissione d'inchiesta, i firmatari della prima mozione subito convennero su questo.

FORMICA. Sicuro, io non la accettai!

PRESIDENTE. Ugualmente però subito convennero su questo.

BOATO. Signor Presidente, la mia domanda riguarda la questione del recupero del relitto. Vorrei, se l'onorevole Formica può ricordarli, conoscere i motivi - visto che di fronte ad una vicenda come quella del DC-9 sono difficilmente comprensibili motivi di carattere finanziario e vista la gravità enorme della questione - per cui non fu disposto uno stanziamento per consentire il recupero del relitto nel Mediterraneo.

FORMICA. La richiesta di fare un accertamento sul relitto ha comportato due possibilità: una che fosse richiesto dalla commissione di indagine ministeriale e un'altra che fosse ordinato dall'autorità giudiziaria. Sull'autorità giudiziaria non intervengo perchè ha un potere autonomo; la richiesta...

BOATO. L'autorità giudiziaria aveva bisogno di uno stanziamento.

FORMICA. Sì, ma non l'ha mai richiesto.

PRESIDENTE. Lo chiese dopo come spese di giustizia.

FORMICA. A me non fu mai rivolta questa richiesta nè poteva essere rivolta a me. Invece io ritengo che effettivamente doveva essere presa in esame quando fu depositata la relazione nel 1982 perchè nelle conclusioni della relazione si è detto che dovrebbe essere preso in esame il reperimento del relitto in mare.

BOATO. Ma a livello di Governo non si è mai discussa tale questione?

FORMICA. No, mai. Almeno, io sono stato ministro fino al dicembre del 1982 e quindi non posso dire se successivamente è stata posta la questione. Fino a quando io sono stato ministro dall'aprile del 1980 al dicembre del 1982, (non dei trasporti perchè da tale Ministero sono andato via nel 1981), non è stata posta.

PRESIDENTE. La seconda parte della richiesta di finanziamento viene fatta più avanti, nel 1985-86 quando la stessa commissione Luzzatti, constatando che non poteva avere gli stanziamenti per il recupero, chiede di essere considerata terminata come commissione perchè non c'era più niente da dire.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Come premessa vorrei ricordare che nel 1983-84 ci fu una proposta di legge per il recupero del relitto presentata da me, ma non è questo l'argomento della mia domanda. Ringrazio il ministro Formica per questa sua relazione e vorrei fare due domande.

La prima è questa: ho sentito molto spesso nella sua relazione ricorrere il termine depistaggio. I depistaggi furono in realtà due: il primo, immediatamente dopo l'incidente, fu quello della bomba portata a bordo dall'eterno presente in queste circostanze, Affatigato, «vecchio arnese» dei servizi segreti, e il secondo che fu quello del cedimento strutturale. Lei ha usato in maniera corrente il termine depistaggio: «ho cercato di impedire che venisse accettata la versione del cedimento strutturale che avrebbe costituito un depistaggio». Ora io non voglio appellarmi alla sua fantasia ma alla sua conoscenza di fatti o alla sensazione che lei ha potuto formarsi nel corso di questa vicenda: perchè lei parla sempre di depistaggio?

FORMICA. Io ho parlato di depistaggio oggettivo nel senso che non conosco volontà in proposito. Ho detto che c'era sicuramente uno stato emotivo alla base di questa considerazione, perchè si trattava di una compagnia che si trovava in quel momento in difficoltà e quindi questa era materia che poteva suscitare emozione, anzi sicuramente la suscitò, e quindi anche delle reazioni irrazionali. Io mi convinsi di questo perchè ebbi un rapporto, che lessi del resto immediatamente al Senato, in cui si diceva che la manutenzione era stata ordinaria e, anzi, che era stata molto penetrante data la situazione di difficoltà dell'azienda. Devo dire poi, dato che consideravo una persona seria il generale Rana, che quando mi fece vedere quel tracciato e mi dava la sua lettura (naturalmente io non potevo sposare una causa che era quella della lettura del tracciato, perchè se oggi mi dovesse essere ripresentato quel tracciato sarei nelle stesse condizioni di allora, cioè di non saperlo leggere) la mia preoccupazione fu quella di avere subito una prerelazione da parte della commissione Luzzatti. Pertanto, dissi alla commissione Luzzatti che non volevo attendere le conclusioni dei lavori, perchè, sapendo che le commissioni d'indagine durano anni, non volevo che in quel periodo queste relazioni di deviazione e di reinterpretazione della materia potessero nascere come funghi. Tanto è vero che questa mia iniziativa sortì effetto positivo, poichè nel novembre la seconda relazione - che di fatto è la prima ad entrare nel merito della questione - esclude tassativamente il cedimento e di questo io ho parlato alla Camera il 17 dicembre.

Questa è la mia opinione, depistaggio in senso oggettivo. Poi che ci fosse qualcuno interessato o meno, questo entra nei misteri della vita italiana.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sì, come piazza Fontana, come l'omicidio Calabresi, a seconda di quello che conviene nel momento particolare.

Seconda domanda: lei ha mai sentito nell'ambito di queste inchieste o prerelazioni, o comunque di questa vicenda, parlare di quanto affermato dall'ex Ministro dell'interno del governo libico che mi sembra

si chiami Spadola, fuggito in Tunisia e attualmente negli Stati Uniti, di una versione su questo incidente di Ustica?

FORMICA. No, nè io sono mai stato informato di queste cose. Quando avrebbe fatto questa affermazione?

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ne parlerebbe correntemente anche adesso negli Stati Uniti dicendo che all'interno del governo libico erano perfettamente informati di quello che era accaduto. Forse, signor Presidente, occorrerebbe verificare tale questione.

PRESIDENTE. Lei segnala oggi per la prima volta tale questione.

MACIS. Signor Ministro, vorrei riportarmi al dibattito parlamentare svoltosi l'8 luglio del 1980 al Senato, per richiamare alla sua attenzione la risposta che lei diede e che credo sia già presente nel suo ricordo.

In buona sostanza lei il giorno 8 luglio disse che erano ancora in piedi le tre ipotesi del cedimento strutturale, della collisione con altro velivolo e dell'esplosione. Per quanto riguarda la traccia dell'aeromobile lei esattamente disse: «Dall'analisi dei dati relativi alla progressione del volo automaticamente memorizzati dal calcolatore elettronico asservito al radar di Roma, secondo le informazioni dei servizi di assistenza al volo, è emerso che a circa sessantaquattro miglia a sud di Ponza la traccia dell'aeromobile improvvisamente scompariva».

Nelle repliche degli interroganti, che dovevano dichiararsi soddisfatti o insoddisfatti della sua risposta, vi è una critica molto netta - soprattutto da parte di alcuni - nei confronti del Ministro, perchè vi era una posizione pregiudiziale (come ha detto anche il Presidente) dell'Assemblea a favore dell'ipotesi del cedimento strutturale. Praticamente quindi si accusava il Ministro di non voler dire la verità perchè il Ministro stesso speva che vi era stato un cedimento strutturale.

Ricordo il particolare calore con cui queste posizioni furono sostenute dal senatore Corallo (come è stato già detto) e dal senatore Spadaccia. Quest'ultimo affermava che non risultava che vi fossero altre ipotesi concrete.

All'accusa di reticenza lei rispose interrompendo il senatore Corallo: «la reticenza è di chi sa e non dice; io ho detto tutto ciò che so, tutto ciò che mi è stato comunicato». Fatta questa premessa, intendo rivolgerle una precisa domanda: tenuto conto della prudenza che lei doveva osservare di fronte a certe informazioni, tenuto conto anche del valore che può avere questa interruzione (le interruzioni sono sempre pericolose), vorrei sapere se lei confermerebbe la sua dichiarazione di aver detto tutto oppure se riterrebbe opportuno aggiungere qualcosa.

FORMICA. Potrei confermare tutto perchè io dico soltanto ciò di cui sono certo, non riferisco le opinioni di altri. In sede parlamentare, cioè in una sede responsabile, non è serio raccontare opinioni che si sono raccolte in giro o ipotesi formulate che non hanno alcun valore. Questo lo può fare chi non è investito di pubbliche responsabilità, ma un ministro deve fare riferimento alle cose di cui è certo. In caso contrario non vi sarebbe stata una commissione: se io avessi avuto la

certezza di tutti i fatti non avrei mai nominato una commissione. Siccome questa certezza non vi era, vi erano soltanto opinioni, anche se rispettabili, era necessario nominare una commissione.

La mia preoccupazione maggiore era quella di distogliere l'attenzione dei parlamentari dalla focalizzazione su elementi devianti, cioè sul cedimento strutturale. Se questa ipotesi avesse preso corpo, se io avessi accettato la mozione presentata dalla stragrande maggioranza dei parlamentari, oggi di cosa discuteremmo? Infatti la mozione presentata dal senatore Gualtieri e da altri senatori era esplicita e categorica a tale proposito. Voglio anzi rileggerne la prima parte: «Il Senato, valutate le condizioni di insicurezza e di disservizio nelle linee servite dalla società Itavia, di cui la recente tragedia dell'aereo caduto nella tratta Bologna-Palermo è solo l'ultima manifestazione, chiede al Governo di considerare se non si impongono le stesse ragioni...». Perciò nella mozione i fatti sono dati per scontati. Voglio ricordare ancora una volta che tale mozione è firmata dai senatori Gualtieri, Morandi, Stefani, Branca, Flamigni, Spadaccia, Mancino, D'Amelio, Bertone, Miana, Pinto, Barsacchi, Petronio, Bonifacio, Mineo, Murmura, Urbani, Montalbano Mascagni, Renata Talassi Giorgi, Grossi, Marina Rossanda. Era quindi firmata dal Gotha dei senatori.

MACIS. Erano tutti emiliani che avevano il terrore dei viaggi aerei.

FORMICA. In quel momento però io avevo un compito: evitare che il terrore diventasse un elemento di giudizio.

MACIS. Signor Ministro, lei ha ricordato nella sua introduzione che all'epoca il controllo del traffico aereo veniva espletato da un solo ente, cioè dall'ente militare. Tenuto conto di questo fatto ed anche delle notizie da lei assunte, anche se in via informale, non ritenne opportuno dover informare, oltre il Ministro della difesa dell'epoca, onorevole Lagorio, anche il Consiglio dei Ministri, investendo così un organismo più ampio, in cui le diverse competenze avrebbero potuto trovare un riferimento più preciso?

FORMICA. Cosa dovevo riferire? Se avevo una certezza avevo il dovere di dichiarare chiusi i lavori della commissione. Se non avevo certezze dovevo attendere che terminassero i lavori della commissione. Questo era il mio dovere.

L'unica cosa che potevo fare e che ho fatto (insisto su questo punto affinché sia chiaro una volta per tutte) era sottolineare la necessità di stroncare la consuetudine di attendere anni per avere un responso. Infatti con gli anni tutto passa, tutto cambia diventando vago ed indecifrabile. La prerelazione è stata quindi inviata al Parlamento e tutti i parlamentari hanno avuto l'opportunità di conoscerla. Ricordo che tale prerelazione è del novembre 1980, cioè è stata redatta pochi mesi dopo la tragedia. In essa si prospetta l'ipotesi del missile. Debbo dire che all'epoca non ho riscontrato una grande ed entusiastica lotta per l'accertamento dei fatti, ed adesso, dopo nove anni, facciamo tutti gli spiritosi.

TORTORELLA. Non ho capito bene a cosa si riferisce con quest'ultima affermazione.

FORMICA. Tutti oggi giudichiamo con il senno di poi. Nel 1980 il Parlamento dispone di una prerelazione in cui nettamente si afferma che sussiste l'ipotesi del missile. I giornali hanno scritto: «missile o meteorite contro il DC-9 di Ustica», «Formica convalida l'ipotesi del missile». Questo era scritto sui giornali; ma non trovai un grande entusiasmo indagatore.

PRESIDENTE. Voglio solo precisare che la prima prerelazione della commissione Luzzatti è del 6 agosto 1980, cioè pochissimi mesi dopo i fatti. Mi permetto di leggere solo una frase di questa prerelazione, anche perchè queste cose risultano dalla documentazione in nostro possesso.

Si legge: «Per tale ragione sono state formulate una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente: 1) collisione in volo; 2) deflagrazione da ordigno esplosivo a bordo; 3) missile; 4) presenza di materiale esplosivo a bordo; 5) rilevante cedimento strutturale. Nessuna di queste ipotesi poteva essere privilegiata nei confronti delle altre in base ai dati in possesso della commissione. La priorità di indagine è scaturita quindi non dalla maggiore probabilità di evento, bensì dalla possibilità e dalla necessità di intervento ai fini preventivi».

In sintesi, se l'incidente era attribuibile alla debolezza strutturale degli aerei, era necessario intervenire subito per evitare altri incidenti.

La prerelazione prosegue: «Pertanto l'ipotesi di cedimento strutturale è stata seguita con particolare riguardo, senza tralasciare le indagini relative all'accertamento della verità». Nella prerelazione si afferma che tutte le ipotesi saranno prese in considerazione, ma che per prima sarà esaminata quella del cedimento strutturale per evitare che gli altri aerei in volo subiscano simili incidenti.

FORMICA. Questo era ad agosto e d'altro canto ritengo che la commissione dovesse prendere in esame l'intero ventaglio delle ipotesi e dovesse fare degli accertamenti. Se è andata all'estero per degli accertamenti sulla lettura dei tracciati evidentemente non era in condizione di farlo, o non riteneva sufficiente farlo e aveva bisogno di un maggiore conforto. Se volete sapere come ha proceduto la commissione richiamate il presidente Luzzatti e ponetegli tutte le domande al riguardo.

Io so solo una cosa: che la commissione ha lavorato nella più serena ed assoluta tranquillità per quel che riguarda qualsiasi ipotesi di interferenza ministeriale da parte del Ministero dei trasporti. Sin quando sono stato Ministro non ho mai interferito, nè ho mai chiesto documenti o altro alla commissione, ma ho semplicemente chiesto di fare relazioni ufficiali. E quando sono state fatte relazioni ufficiali non le ho tenute nel cassetto ma le ho inviate in Parlamento.

MACIS. Il cassetto non è il suo.

FORMICA. Certamente no, anche perchè io cerco di svuotare quello degli altri.

MACIS. Vorrei fare una domanda, che però richiede di ritornare su quella che ho già fatto, proprio perchè quanto dice il ministro Formica è

estremamente interessante, ma mi pare di non averne l'intera comprensione. Infatti l'ipotesi prospettata nel novembre del 1980 era soltanto un'ipotesi ancora vaga: non è che si voglia fare gli spiritosi adesso, perchè c'era poco da farlo anche allora sulla base di questa pre-relazione.

Se poi la relazione fosse stata così chiara, la domanda che ho posto sulla opportunità di una informazione in una sede più ampia trova conferma: infatti, perchè, se non a luglio, almeno nel novembre del 1980, lei non ha ritenuto di dover portare queste conoscenze nell'ambito del Consiglio dei Ministri, eventualmente sottolineandone la portata anche all'autorità giudiziaria?

FORMICA. Vorrei dire al collega Macis che il prerapporto del 1980 è stato da me inviato al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Presidenti delle Camere il 9 dicembre 1980. Che altro dovevo fare?

TORTORELLA. Vorrei precisare la domanda del senatore Macis: a prescindere da chi dovesse portare a conoscenza questa relazione, vi è stata o meno una discussione nel Consiglio dei Ministri dopo il rapporto fatto dal Ministro competente? E se, come risulta dal rapporto del novembre, la ipotesi del cedimento non era l'unica, è stato riferito in Consiglio dei Ministri?

Infatti stiamo parlando in una Commissione d'inchiesta e quindi dobbiamo sapere se è stata riferita in Consiglio dei Ministri l'opinione dei servizi segreti dell'epoca su questo incidente, o presunto tale, visto che si adombravano anche ipotesi diverse da quella del cedimento e il Ministro in particolare riteneva di dover escludere (o considerava già allora un depistaggio) l'ipotesi del cedimento, peraltro con grande assennatezza visto quello che poi è accaduto.

È questa la questione che dovremmo conoscere: cioè che tipo di informazione fu fornita al Consiglio dei Ministri dopo il rapporto del Ministro competente e della commissione competente che adombravano altre ipotesi e che informazioni furono fornite nella sede politica competente da parte di organismi preposti alla sicurezza dello Stato.

È questa la domanda, una domanda che naturalmente porremo anche al Ministro della difesa dell'epoca. Quindi il problema non è cosa doveva fare d'altro il Ministro dei trasporti, che ha fatto quello che riteneva giusto; noi vorremmo invece delle informazioni su come si è comportato l'organismo collegiale, cioè il Consiglio dei Ministri.

FORMICA. Vorrei precisare, sempre per ragioni di equilibrio, che nel dicembre del 1980 eravamo in presenza di una commissione d'indagine tecnico-amministrativa, che non aveva esaurito il suo compito e in presenza di una indagine giudiziaria che non aveva esaurito il suo compito. Noi abbiamo una prerelazione, cioè un'informativa che presenta all'opinione pubblica lo stato dei fatti in quel momento, così come viene fotografato dalla commissione, che non attiene alla responsabilità politica del Ministro ma esclusivamente alla responsabilità della commissione. Tuttavia, ad evitare delle false interpretazioni o delle manipolazioni, ritenni opportuno inviare questo documento al Presidente del Consiglio il quale, nella sua valutazione,

doveva poi prendere l'iniziativa e secondo me ha fatto bene a decidere di non discuterne in Consiglio dei Ministri, perchè si sarebbe dovuto discutere di una questione ancora in stato istruttorio e di elaborazione.

Non so se ci fu una relazione dei Servizi, anche se ritengo di sì. Tuttavia visto lo stato dei Servizi, per fortuna non ci fu un dibattito su un rapporto dei Servizi nel dicembre del 1980.

TORTORELLA. La questione è di sapere cosa riferivano i Servizi, perchè il Ministro dell'epoca non sapeva cosa riferivano esattamente.

FORMICA. Io non potevo sapere cosa riferivano i Servizi, perchè ciò era competenza di chi ha la responsabilità dei Servizi, che è il Presidente del Consiglio dei Ministri; inoltre vi era il Comitato parlamentare di controllo sui servizi e quindi spettava al Comitato di controllo, sulla base della prerelazione - che è un documento ufficiale agli atti parlamentari - prendere l'iniziativa in assenza di un'iniziativa della Presidenza del Consiglio.

Ripeto tuttavia che non si tratta di imputare niente a nessuno e ciò vale per il Presidente del Consiglio e vale anche per il Comitato parlamentare di controllo sui servizi di sicurezza, perchè eravamo in presenza di un prerapporto e non di una relazione definitiva ed erano pertanto in corso una serie di accertamenti. Ritengo che la questione dei Servizi dovesse essere di competenza del Ministero della difesa, che avrà avuto anche un suo rapporto, anche se non so di che tipo di rapporto si sia trattato; comunque non lo potevo dire io.

PRESIDENTE. Abbiamo anche in programma l'approfondimento della questione dei Servizi.

Per quanto riguarda questo prerapporto, il giorno 17 dicembre 1980 riferisce alla Camera il Ministro che afferma: «Il giorno 9 dicembre mi è stato consegnato un secondo elaborato della commissione di indagine, non la relazione definitiva, che ieri ho trasmesso al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Presidenti delle Camere e al Ministro della difesa e oggi metto a disposizione dei parlamentari. Vi leggo le conclusioni di questo secondo elaborato: Allo stato attuale delle indagini, con gli elementi a disposizione della commissione, la stessa ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con un altro velivolo. Relativamente al proseguimento dell'indagine, si fa riserva di comunicare gli sviluppi ...».

DE JULIO. Francamente mi ritengo soddisfatto della sua relazione da Ministro dei trasporti, e lei ha dato conto abbastanza ampiamente delle responsabilità che si è assunto, delle iniziative che ha preso, eccetera. Vorrei però ritornare un attimo sulla questione dell'organo collegiale Governo, perchè su questa parte non ritengo che lei ci abbia dato una risposta esaustiva. C'è un'ipotesi già dei giorni successivi all'incidente (stiamo parlando di ipotesi, non di certezze e di questo le do atto) che un missile abbia abbattuto un aereo civile con ottantuno persone a bordo. È a livello di ipotesi; peraltro però, signor Ministro, è un'ipotesi seria, nel senso che lei l'ha avvalorata con le parole di stima sia umana che professionale per il generale Rana, quindi non è

un'ipotesi raccolta per la strada. È pur sempre un'ipotesi, ma l'ipotesi di un missile che ha abbattuto un aereo civile con ottantuno persone a bordo. A me francamente non sta bene la ripartizione settoriale delle responsabilità: il Ministro dei trasporti ha fatto, come ha fatto, ciò che doveva; il Ministro della difesa sentiremo se ha fatto o non ha fatto ciò che doveva e quant'altro. Mi sfugge il fatto che lei rimanda alla conclusione di una indagine, perchè qui non stiamo parlando della valutazione dei risultati e del lavoro di una commissione di inchiesta, stiamo parlando dell'organo governativo che presta o meno attenzione collegialmente a un episodio di estrema gravità su cui c'è un'ipotesi che si affianca ad altre, d'accordo, ma c'è pur sempre questa ipotesi. Allora chiedo: è mai stato affrontato a livello di Consiglio dei Ministri il fatto che il Ministro della difesa avviasse un'indagine in quanto Ministro della difesa? È mai stata sollecitata la Presidenza del Consiglio perchè il Sismi si attivasse? Noi sappiamo che l'onorevole Amato ha dichiarato alla Camera che il Sismi non ha mai indagato. Allora mi chiedo se l'organo collegiale Governo ha mai discusso o ha mai sollecitato reciprocamente i Ministri, pur nell'autonomia delle loro responsabilità.

Per quanto riguarda il recupero del relitto, dagli atti che ho letto la richiesta di Santacroce per il recupero risale al 1980, quindi non è del 1982. Il Consiglio dei Ministri, non il Ministro dei trasporti o il Presidente del Consiglio, ha mai affrontato collegialmente questa questione del recupero del relitto, oppure no?

FORMICA. Forse non sono stato chiaro. Il Consiglio dei Ministri non ha affrontato collegialmente la materia. L'iniziativa sicuramente era nelle mani del Presidente del Consiglio; sicuramente il Presidente del Consiglio per aprire una discussione che sia conducente a delle conclusioni deve avere degli elementi di certezza. Che siano stati attivati o meno i servizi, io ritengo che lo siano stati, con quale esito non lo so, ma ritengo di sì. Ritengo di sì, pur non essendoci tracce di documentazione, per una ragione molto semplice, perchè credo che il ministro Lagorio ha risposto in Parlamento e, come ho visto in una sua intervista, ha risposto sull'ipotesi del missile. Ora, ritengo che il Ministro per rispondere deve aver attivato i suoi uffici, quindi anche il servizio di sicurezza, almeno quello militare, che è anche alle dipendenze del Ministero della difesa. Che poi i servizi attivati abbiano dato risposte insufficienti, non c'è da meravigliarsi: conosciamo tutta la polemica sullo stato dei Servizi in precedenza rispetto alle vicende del 1981-1982. Nel 1980 i Servizi, come è noto a tutti, erano quelli che erano. Non capisco il senso della domanda a me rivolta, e non per scaricarmi di responsabilità, perchè io mi assumo le responsabilità che mi competono; non posso dire perchè non è stato convocato il Consiglio dei Ministri. Le valutazioni è giusto che ognuno le faccia per conto suo. Io ritengo che il Presidente del Consiglio, così come era stata formulata la prerelazione, allo stato degli atti abbia ritenuto superflua la convocazione di un Consiglio dei Ministri per discutere su una materia che non aveva ancora un suo giusto canale di orientamento. Del resto devo dire che sicuramente c'è qualcosa che non gira in questa vicenda, se ancora oggi una commissione della Presidenza del Consiglio conclude come ha concluso. Se conclude così oggi, quando vi è stata

intorno a questo argomento una sensibilizzazione così forte e sono stati introdotti elementi, non dico di certezza assoluta, ma sicuramente di minore incertezza rispetto al passato, immaginate che cosa doveva essere una discussione nel dicembre del 1980 o nel gennaio del 1981 intorno a questo argomento: sarebbe stata una colossale presa in giro! Questo è un giudizio che io esprimo, come lo può esprimere ognuno di voi.

MACIS. Gli sforzi del Ministro dei trasporti per arrivare rapidamente all'accertamento della verità non vengono messi in discussione: credo di poterle dare atto di questa sua iniziativa. Il dato di fatto però è che, a nove anni - come ha notato lei - dall'incidente, siamo ancora nella fase preliminare e questo per responsabilità, a mio parere (ma su questo dovremo indagare), che possono essere dell'autorità giudiziaria, non lo escludo, ma anche governative. Il Ministero della difesa mi pare che abbia disposto una inchiesta soltanto nel 1989, dopo che si sono conosciute le conclusioni del collegio dei periti dell'autorità giudiziaria. Vi sono stati questi ritardi e la domanda che io le formulo riguarda la ragione di fondo sulla quale dobbiamo indagare noi: lei che ha avuto una responsabilità diretta, che poi è sempre stato nel Consiglio dei Ministri, quindi in un osservatorio privilegiato, quale spiegazione dà? Mi appello a quella che viene chiamata la sua fantasia, che in realtà è la sincerità che lei ha dimostrato in tutte le questioni, anche in quelle scabrose e delicate come questa.

Al riguardo del resto va anche aggiunto che si è parlato di una verità che volutamente è stata chiusa nei cassetti e che questo discorso è stato fatto non al bar o al caffè ma in un'Aula del Parlamento della Repubblica. Cosa ci dice allora, Ministro, sulle ragioni di questo ritardo?

FORMICA. Io vorrei sempre essere sincero come sono e cerco di essere. Questa sua riflessione però va bene solo nel caso in cui vi fosse una netta, lineare corrispondenza fra struttura ed ordinamento governativo. Spiego meglio questo concetto. Non si capisce come il mondo politico abbia discusso per anni, giustamente, sulle deviazioni all'interno delle strutture dello Stato per poi improvvisamente ritenere che l'attività politica ministeriale e l'attività delle strutture siano in perfetta sintonia e muovano in un perfetto scambio regolare. Il collega Bellocchio, che ha consumato una vita su questo argomento, potrebbe intervenire in proposito. Resta il fatto che fino ad oggi non abbiamo accertato responsabilità di ministri nelle deviazioni dello Stato, nè abbiamo accertato responsabilità politiche nel senso globale della parola, abbiamo invece accertato responsabilità di deviazioni all'interno degli organi dello Stato. Voi dovete riportarvi al 1980 e ricordare che il 1979 e il 1980 costituirono un periodo particolare.

Anche in questo caso per confermare la mia tesi mi appello al collega Bellocchio che potrebbe tenere dei corsi serali e dei seminari sull'argomento. Comunque in quel periodo ritengo che si verificò una pagina non bella nella storia della nostra democrazia in cui si manifestò una condizione di separatezza. Come possiamo quindi noi andare ad indicare responsabilità politiche quando già abbiamo individuato una

condizione di separatezza come un punto debole? In proposito torno a ribadire che da tutte le indagini svolte non è mai emersa una responsabilità politica mirata a creare delle condizioni di deviazione all'interno dello Stato. Qui bisogna essere onesti.

TORTORELLA. La responsabilità dell'apparato pubblico però è una responsabilità politica.

FORMICA. Certo, auguro però al collega di fare lui subito il ministro per accorgersi di quanto difficile questo sia. Il ministro lavora intorno ad un *computer*, se gli hanno messo dentro un bel programma non è facile cambiarlo per quanto si abbia a premere sui tasti. Naturalmente si tratterà di capire come il ministro deve intervenire perchè sia inserito un programma giusto, perchè questa è la sua responsabilità politica. Ma in questo caso posso dire che qualcosa è stato fatto, una bonifica dei Servizi infatti c'è stata e ciò va fatto risalire all'iniziativa politica, naturalmente non solo di chi era al Governo ma anche di chi ha premuto dall'esterno. Non so se attualmente la situazione sia regolare o meno, se ancora sussistano imperfezioni, ugualmente però essa è diversa da quella esistente negli anni a cui facciamo riferimento.

MACIS. Traducendo il tutto, quindi, le ragioni del ritardo, a parte la responsabilità politica che rimane sullo sfondo, risiedono negli apparati e poi in quella grande vicenda che è stata evocata e che si ricollega alla P2 e alla deviazione dei Servizi.

FORMICA. Certo, qualcuno non ha collaborato, è plateale.

GRANELLI. Qui stiamo tenendo una tavola rotonda.

DE CINQUE. Stiamo facendo una esercitazione accademica e non un'indagine. Se veniamo qui a fare conversazione ...

PRESIDENTE. No, non veniamo a fare conversazione, non possiamo però neanche preselezionare le domande.

DE JULIO. Io la mia domanda l'ho già fatta al Ministro, volevo però chiedere ancora un'informazione specifica. Vorrei sapere cioè se il tracciato fornitogli dal generale Rana è agli atti del Ministero.

FORMICA. Sono stato preciso sin dall'inizio: io non ho incartato niente di queste cose perchè non mi interessavano. Io non sapevo leggere il tracciato radar, non ne capivo niente, ho invitato solo a dare tutte le informazioni alla commissione.

DE JULIO. Lei quindi non ne ha tenuta una copia.

FORMICA. No, che dovevo tenere? Era un pezzo di carta.

CIPRIANI. Vorrei spiegare il perchè dell'interruzione precedente. Il tecnico americano, che non è uno preso a caso, ma è tra i maggiori

esperti del mondo, escluse a suo tempo l'ipotesi dell'esplosione interna. Riferì infatti che una scheggia estratta dal corpo di una delle vittime di Ustica fu fatta identificare dalla ditta costruttrice dell'aereo. Poichè si trattava di un pezzo del carrello di destra si dedusse da questo che l'esplosione interna non era possibile.

Io vorrei tornare comunque sulla vicenda dei depistaggi. Mentre subito dopo l'incidente le idee erano abbastanza confuse qualcuno che le aveva chiare c'era. Il 29 giugno 1980, infatti, sotto il pieno controllo della P2, il «Corriere della sera» titolava: «Il tragico giallo del DC-9 precipitato. L'unica ipotesi per ora è l'esplosione». Poco prima il collega Staiti di Cuddia ha affermato alcune cose su Marco Affatigato ed in proposito io vorrei leggere il comunicato dei Nar di allora: «Siamo i Nar, Nuclei armati rivoluzionari, informiamo che sull'aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo si trovava il nostro camerata Marco Affatigato. Viaggiava sotto falso nome. Doveva compiere una azione a Palermo. Per riconoscerlo, aveva al polso un orologio Beaume-Mercier». Prima il collega Staiti ha fatto genericamente riferimento ad un uomo dei Servizi, ma questo è un uomo dello Sdece, i Servizi francesi. Marco Affatigato invece probabilmente se l'è cavata perchè dopo questa dichiarazione, che non è un comunicato dei Nar ma dello Sdece, avrebbe dovuto scomparire e qualcuno avrebbe dovuto trovare l'orologio. Il fatto che Affatigato non ci abbia rimesso la pelle in questa occasione è puramente dovuto al caso, poi si è fatto vivo per dire: «guardate che io ci sono ancora e se mi fate fuori poi ...».

Comunque qualcuno stava già lavorando su un'ipotesi precisa ed erano i servizi segreti.

Arrivo poi al «Corriere della sera» del 27 aprile 1988 ... (*Interruzione del deputato Buffoni*).

PRESIDENTE. Vada avanti, onorevole Cipriani.

CIPRIANI. Signor Presidente, stava interrompendo e certi discorsi lei li deve far cessare.

PRESIDENTE. Fate parlare, abbiamo il tempo limitato.

CIPRIANI. Evidentemente dà molto fastidio quello che sto dicendo.

Il giornale che ho citato dice che lei si trovava in Calabria, signor Ministro, pochi giorni dopo l'incidente di Ustica e, stando a quanto scritto, lei avrebbe ricevuto una telefonata di un ufficiale dell'Aeronautica che stava indagando sulla questione di Ustica. Lei in quel momento era impegnato, non potè andare a rispondere personalmente al telefono ed andò il suo segretario. Si dice: «Formica non potè andare personalmente all'apparecchio perchè era impegnato e mandò un suo segretario che raccolse un'informazione diretta al Ministro. I primi elementi a disposizione - diceva l'ufficiale - sembravano indicare che il DC-9 era stato abbattuto da un missile e subito si parlò di un coinvolgimento francese, le portaerei Clémenceau e Foch, di uno scambio di dispacci riservatissimi tra il nostro servizio segreto militare e quello d'oltralpe, tra il generale Santovito e il collega De Maranches».

Questo spiega il perchè della premessa su Marco Affatigato e sullo Sdece.

Quindi oltre a Saverio Rana ci fu un altro militare, ufficiale dell'Aeronautica, coinvolto nell'inchiesta che la informò della possibile presenza di un missile - ho qui il ritaglio di giornale e lei può poi smentire - il quale poi accenna anche ad un incontro tra Santovito e De Maranches. Noi sappiamo che Paziienza, altro uomo dello Sdece, ha dato questa fantasiosa interpretazione: «ho dovuto presentare Santovito a De Maranches perchè non si conoscevano», quando invece sappiamo che lo Sdece ha i suoi distaccati presso i nostri servizi segreti. Questa operazione di depistaggio è entrata in funzione immediatamente, ha visto coinvolti i soliti servizi segreti, i soliti personaggi, la solita operazione P2. La domanda è questa: questo ufficiale dell'Aeronautica le ha comunicato telefonicamente queste cose mentre lei era in Calabria?

FORMICA. Con queste ricostruzioni giornalistiche siamo proprio nella fantasia, io non so a cosa si riferisce. Io sono stato in Calabria non per fare un'indagine, io sono andato per una riunione del compartimento ferroviario, è l'unica riunione che ho fatto in Calabria in quel periodo, ora non ricordo neanche il giorno o il mese. Può darsi che abbiano dato delle informazioni dagli uffici (non ho capito dove lo ha visto questo ufficiale e chi era), su come stavano andando le discussioni. Si capisce che io ero sempre aggiornato in quel periodo su quello che succedeva perchè intervenivano in Parlamento, presentavano interrogazioni, ma non so assolutamente niente di questo episodio. Non ho letto questo servizio giornalistico ma la connessione, se questo giornalista la fa, tra i servizi francesi e Affatigato, è completamente demenziale.

CIPRIANI. Il giornalista si chiama Andrea Purgatori.

FORMICA. Non so, non ho letto questo servizio, lo leggerò, ognuno si può sbizzarrire come vuole a costruire delle vicende. Io non ho parlato con nessun ufficiale, del resto questo dice di non aver parlato con me ed allora dica con chi ha parlato. Io stavo lì, se in Calabria è arrivata una telefonata che qualcuno ha raccolto, questo non lo so, sicuramente non riguardava argomenti che mi mettevano su piste o che mi potevano dire che era stata depositata la relazione.

CIPRIANI. Nell'articolo citato si dice che lei era in Calabria per una riunione, non potendo andare a parlare direttamente al telefono ha mandato il suo segretario.

FORMICA. Io non ho mai parlato con ufficiali e neanche ho avuto notizia di comunicazioni. L'unica persona con cui ho parlato è Rana.

PRESIDENTE. La smentita è precisa. Questo giornalista si chiama Andrea Purgatori, lo possiamo convocare qui e sentire come mai ha scritto questo articolo. Lei sa chi è il suo segretario di allora, lo convochiamo e sentiamo se è vero o meno che ha ricevuto questa telefonata.

FORMICA. Dica chi è.

CIPRIANI. Io le ho riferito un brano di un articolo giornalistico.

FORMICA. Di segretari ne ho tanti.

PRESIDENTE. Esamineremo la cosa tra le richieste da avanzare.

RASTRELLI. Ritengo che il Ministro abbia risposto ampiamente alla Commissione sul problema della separatezza del potere politico di Governo e le varie branche della pubblica amministrazione, con ciò giustificando una zona d'ombra. Intendevo fare una prima domanda di ordine generale sul problema personale della coerenza del Ministro rispetto a certi atteggiamenti. Cade un aereo, c'è un'ecatombe con ottantuno morti, c'è un primo tentativo di depistaggio oggettivo - come ha detto il Ministro - e un secondo che il Ministro si prende la cura di risolvere quale quello della deficienza strutturale e del problema Itavia; poi nominano la commissione Luzzatti, - Luzzatti è evidentemente persona di fiducia del Ministro - che trasmette i vari atti al Parlamento ma di più non si interessa. Io domando: c'è una coerenza personale in questo atteggiamento, signor Ministro, o lei, con la conoscenza di poi, trova che se un maggiore interesse da parte del Ministero si fosse esercitato in quelle circostanze potevano oggi essere risolti molti dubbi che sono ancora sul tappeto?

La seconda domanda, più delicata, è un'altra. Lei avrà sentito parlare, all'epoca, del Mig libico abbattutosi in Calabria e di una possibilità, anche se teorica, di collegamento tra i due fatti, che oggi si sta però affermando, perchè credo di non violare il segreto istruttorio se dico che da studi delle carte presso la Presidenza del Consiglio si sta rintracciando una coincidenza temporale tra il fatto di Ustica e l'abbattimento dell'aereo. Se il Presidente riterrà di sapere come queste informazioni sono state assunte lo dirà, io voglio semplicemente dirle che oggi, anche sulla data del possibile abbattimento dell'aereo in Calabria, esisterebbe una coincidenza temporale. Di questo fatto lei ne ha parlato con Rana o con Luzzatti?

FORMICA. No, mai.

RASTRELLI. Allora se non ha parlato mai di questo possibile evento, quali sono stati i motivi per i quali lei ha ritenuto di parlare con Lagorio in via privata, evidentemente, per dire che c'erano problemi che potevano interessare la Difesa?

FORMICA. Se mi permette, è un modo un po' curioso di porre una domanda, è la prova diabolica: «mi dica che ha fatto tutto ciò che doveva fare nell'eventualità che potesse essere accertato qualcosa di più di ciò che è stato accertato». Il giudizio è suo, non mio, io ritengo di avere fatto tutto quello che dovevo fare. Se lei mi dice che potevo fare anche qualcos'altro e non l'ho fatto io le posso dare ragione o posso rispondere ma ritengo di avere fatto completamente il mio dovere e del resto ne ho dato prova. Nessuno mi ha suggerito che c'era qualche altra cosa da fare che era nella

mia personale (per la funzione di Ministro) competenza. Della questione del Mig libico non ho mai parlato con Lagorio. In relazione alla questione di Ustica avevo semplicemente suggerito a Lagorio di stare attento a non trincerarsi dietro constatazioni che gli erano state fornite dagli uffici. Certamente le informazioni erano state fornite dagli uffici perchè non è pensabile che l'allora Ministro della difesa procedesse ad accertamenti per proprio conto. Comunque io gli suggerii di non scartare l'eventualità del missile e della caduta dell'aereo per cause esterne. Questo suggerimento l'ho dato in base agli elementi in mio possesso, che con il tempo sono diventati sempre più solidi.

La questione del Mig libico non rientrava nella nostra competenza, tant'è vero che noi non nominiamo commissioni di inchiesta se cade un aereo militare, sia esso italiano o straniero. Il Ministero dei trasporti ha l'obbligo di nominare una commissione tecnico-amministrativa di indagine solo in riferimento agli aerei civili.

DE CINQUE. Signor Ministro, la mia domanda vuole richiamare la questione del cedimento strutturale. Lei ha affermato di essere stato convinto (se non lo era fin dall'inizio) della non attendibilità dell'ipotesi del cedimento strutturale anche perchè aveva avuto assicurazioni dal generale Rana, persona da lei definita altamente professionale e competente, su quello che il Rai aveva fatto per quanto riguarda gli accertamenti tecnici e i controlli periodici ordinari e straordinari che, data la particolare situazione di decozione dell'Itavia in quel periodo, erano necessari.

Anch'io in quel periodo ero un utente dell'Itavia sulle linee Pescara-Roma e Pescara-Milano e ricordo che, anche prima dell'incidente, si viaggiava sempre provvedendo preventivamente ad una congrua assicurazione sulla vita.

Lei ha affermato di poter escludere l'ipotesi del cedimento anche perchè in genere i piloti, non essendo i «padroncini» degli aerei, quando la compagnia si trova in cattive acque pensano che i controlli possano diminuire di intensità e quindi sono particolarmente attenti.

FORMICA. Così mi fu detto.

DE CINQUE. Così le disse Rana. Lei però non ritenne opportuno dopo l'incidente verificare quanto le aveva detto il generale Rana, presidente del Rai, circa il modo in cui questi controlli erano stati effettuati e il grado del loro approfondimento?

Onorevole Formica, lei in un'intervista all'Espresso del 13 luglio 1980, cioè di quindici giorni successiva alla caduta dell'aereo dell'Itavia, rispondendo al giornalista affermava: «Il disastro del DC-9 dell'Itavia rientra purtroppo tra quegli eventi che comportano iniziative eccezionali anche da parte del Ministro. Su questa drammatica vicenda ho chiesto quindi uno specifico *dossier* per essere informato sui controlli che erano stati effettuati per garantire la sicurezza dell'aereo». Questo *dossier* le fu consegnato?

FORMICA. Sulla base di quel *dossier* ho riferito alla Camera dei deputati.

DE CINQUE. Questo *dossier* è diverso da quello redatto dalla commissione Luzzatti; era un suo documento?

FORMICA. Chiesi subito un rapporto al Rai. Questo rapporto fu alla base del mio intervento alla Camera; senza di esso, come potevo intervenire in Parlamento?

DE CINQUE. Però questo *dossier* ancora non escludeva l'ipotesi del cedimento strutturale.

FORMICA. No, in esso si parlava solo della regolarità dei controlli. Tutta la documentazione a me pervenuta, unitamente a quella che successivamente il Rai ha predisposto sulla base delle richieste della commissione tecnica, è stata consegnata alla stessa commissione tecnica. Il dato fornito dalla commissione a tale proposito è molto esplicito: la relazione definitiva, cioè quella del 1982, non solleva obiezioni circa la validità, l'efficacia o la tempestività dei controlli.

DE CINQUE. Controlli sia ordinari che straordinari, data la particolare situazione dell'Itavia.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Da venti anni a questa parte in tutto il mondo non si è verificato un solo caso di cedimento strutturale dei DC9!

SIGNORI. Signor Presidente, ho notato un continuo insistere di domande, quasi che si pretendesse dal ministro Formica più di quanto obiettivamente egli poteva sapere. Escludo a priori che vi sia una preordinata volontà, anche se in alcuni momenti si è manifestata una volontà di «mettere zeppe tra le ruote del carro».

Ritengo che dalle risposte date dal ministro Formica e dalle conversazioni tenute sull'argomento siano emersi alcuni dati. Non ricordo chi fosse all'epoca il Presidente del Consiglio dei Ministri, ma non mi interessa saperlo. Invece mi interessa rilevare che il ministro Formica nel dicembre 1980 ha rimesso al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Presidenti dei due rami del Parlamento quel documento di cui si è parlato. Voglio perciò ricordare che responsabile dell'organo collegiale Governo è il Presidente del Consiglio dei Ministri; responsabile dei servizi di sicurezza è sempre il Presidente del Consiglio dei Ministri. Senza spendere parole inutili, a mio parere emerge con chiarezza che il ministro Formica ha fatto esattamente tutto quello che doveva fare.

Successivamente sono stati attivati i servizi di sicurezza. Come? Quando? Con quali risultati? A queste domande non è possibile rispondere in questa riunione. Allo stesso modo oggi non è possibile chiarire il motivo per cui è stato o meno interessato della vicenda un organo collegiale.

Se ci troviamo oggi qui a discutere ancora della mancata individuazione dei responsabili della strage di Ustica vi deve pur essere una ragione. Vi deve essere una ragione per il fatto che la nostra Commissione è ancora alle prese con questo dramma che poi si

accompagna ad altre stragi. Infatti questa non è la sola strage che è rimasta nell'ombra e di cui non siamo venuti a capo. La nostra Commissione è stata appositamente istituita e ci auguriamo che arrivi a qualche conclusione, certamente con l'ausilio del Governo, ma soprattutto con l'apporto dei partiti politici, cioè dei Gruppi parlamentari presenti in questa sede.

Oggi in alcuni momenti ho sentito dire cose a mio parere ingenerose. Ritengo che se è stato giusto negli anni scorsi, prima dell'approvazione dell'ultima legge di riforma che regolamenta i servizi di sicurezza, perseguire le deviazioni intervenute nell'ambito dei Servizi stessi, credo che andremmo fuori strada se oggi ricominciassimo da capo, ritenendo che i servizi di sicurezza non abbiano compiuto un positivo balzo in avanti nel senso desiderato dal Parlamento e dal paese.

Colgo l'occasione per ribadire questa mia convinzione.

PRESIDENTE. Siccome ho la responsabilità di presiedere la Commissione, voglio dire che a tutt'oggi non sono state avanzate riserve sul comportamento dei Servizi, questione che affronteremo in un capitolo a parte; fino a questo momento non abbiamo problemi.

Ancora una volta sembra che abbiamo individuato nei servizi segreti delle responsabilità; voglio dire invece che è una materia da approfondire perchè di materiale ce n'è.

SIGNORI. Presidente, è stata adombrata anche questa eventualità e io mi limito a dire che non è questa la mia opinione e per quanto mi riguarda ringrazio il ministro Formica per essere stato netto e preciso rispondendo alle domande di sua pertinenza.

Se poi si vuol continuare in una discussione, si può e si deve fare, ma credo che non si giungerà a conclusioni diverse da questo punto di vista, limitatamente all'audizione del ministro Formica.

TEODORI. Ho ascoltato attentamente quanto ci ha detto il ministro Formica e anche il dialogo che si è stabilito successivamente. Credo che non possiamo non dare atto al ministro Formica che in quei mesi si adoperò perchè non fosse imboccata una strada depistata e sbagliata come in genere sempre accade in tutte queste vicende: nel primo momento c'è sempre qualcuno che porge un tipo di soluzione depistante ed è quella che fa percorrere un binario sbagliato e solo dopo anni si ritrova la traccia giusta.

Tuttavia oggi, a distanza di nove anni, dobbiamo dire che le piste sbagliate sono state seguite e, peggio ancora, non sono state neppure seguite, perchè tutto è finito nella vaghezza e come per tante altre vicende non abbiamo in tasca la verità e le responsabilità, tanto è vero che stiamo qui a riprendere in un'ennesima sede parlamentare tutta la questione.

Il ministro Formica ha ricordato la situazione dei servizi e degli apparati dello Stato negli anni cruciali 1979 e 1980, tanto è vero che nel 1981 c'è stata la vicenda P2, e ha dato una indicazione molto generale e generica di attribuzione delle deviazioni all'interno degli apparati dello Stato, visto che non ci sono state responsabilità in sede politica, ma

sono state accertate responsabilità e deviazioni a livello funzionariale e degli apparati dello Stato. Egli ha sostanzialmente indicato in questo ambito i depistaggi.

Capisco questa osservazione, ma credo che sia nostro dovere - sia in sede di conoscenza dei fatti, sia in sede di riflessione e in questo vorrei fare una sollecitazione al ministro Formica - non accontentarci della genericità di affermazioni tipo: «c'era la P2 e pertanto le cose sono andate male»; questo rischia di essere ancora una volta il parafulmine *bon à tout faire*, ma che non ci dà alcuna risposta. La mia domanda è pertanto la seguente.

La riflessione che ha fatto in precedenza sulla situazione degli apparati dello Stato può essere ampliata da altre riflessioni a posteriori su quali siano esattamente i gangli deviati che possono aver influito su questa vicenda tanto che oggi, a distanza di nove anni, siamo in questa situazione. È questo che ci farebbe fare un passo avanti e non l'addossare genericamente la responsabilità ad una situazione degli apparati dello Stato, dei Servizi e delle forze armate. Chiedo pertanto al ministro Formica se può darci una indicazione più precisa, basata anche su sue riflessioni e non solo sulla conoscenza dei fatti, nella direzione che prima ha indicato genericamente.

FORMICA. Ho già detto delle mie riflessioni che vanno nel senso da lei prospettato; sulla questione ho fatto un ragionamento semplice: stabilito che non è cedimento, stabilito che non è collisione, nella eventualità che fosse un'esplosione a bordo o che l'aereo fosse stato colpito dal missile, chi deve spiegarci le cose? Non ci saranno commissioni tecniche al mondo che potranno spiegarci chi ha azionato il missile o chi ha messo la bomba, ma possono essere soltanto i Servizi a darci una risposta. I Servizi non sono stati capaci di darci delle indicazioni o non le hanno volute dare, o a suo tempo hanno depistato.

Al riguardo ho una mia ipotesi: quando si perde tempo si ha tutto il tempo necessario per sopprimere prove e uomini e questa vicenda non si è sottratta alla regola generale che è quella di perdere tempo. Ora siamo a nove anni di distanza dal fatto e quindi si è avuto tutto il tempo necessario per sopprimere le prove e probabilmente anche gli uomini, o anche per costruirne delle altre.

Ecco perchè ritengo che negli anni passati si dovesse fare qualcosa di più sia sul piano del reperimento del relitto, sia sul piano di una più penetrante indagine sugli agenti esterni.

PRESIDENTE. Voglio ringraziare il ministro Formica per il contributo che questa mattina ha dato alla Commissione e voglio dargli atto che ci ha aiutato molto; sono certo che se nel prosieguo della nostra indagine avremo bisogno di lui, egli sarà nuovamente a nostra disposizione.

Dichiaro pertanto chiusa l'audizione del Ministro dei trasporti dell'epoca, onorevole Rino Formica.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12,20.