

94ª SEDUTA

MERCLEDÌ 13 NOVEMBRE 1991

**Presidenza del presidente GUALTIERI
indi del vice presidente CASINI***La seduta ha inizio alle ore 10,45.*

PRESIDENTE. Comunico che gli onorevoli Lagorio e Forlani hanno provveduto a restituire il testo del resoconto stenografico delle loro audizioni assunte rispettivamente il 15 e il 23 ottobre 1991, apportandovi correzioni meramente formali.

Comunico anche che, rispetto a quel che era stato comunicato precedentemente, l'onorevole senatore Amintore Fanfani ha accettato di venire in Commissione venerdì mattina, alle ore 9.

**INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE
DELL'ONOREVOLE VALERIO ZANONE***(Viene introdotto l'onorevole Valerio Zanone).*

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Zanone per aver accettato l'invito della nostra Commissione, in particolare perchè so che per venire ha dovuto disdire degli appuntamenti già presi e gli sono veramente grato a nome della Commissione.

Noi siamo impegnati - come l'onorevole Zanone sa - in una inchiesta che riguarda soltanto Ustica e non altri problemi e lo ascoltiamo nella sua qualità di Ministro della difesa in due Governi, quello Gorla dal 28 luglio 1987 al 12 aprile 1988 e quello De Mita dal 13 aprile 1988 al 21 luglio 1989. Si tratta dei due periodi in cui l'onorevole Zanone ricoprì l'incarico di Ministro della difesa.

Prima di dare avvio alle domande vorrei chiedere all'onorevole Zanone (che in quel periodo di sua competenza ebbe funzioni importanti, per esempio anche quella di avviare le inchieste che poi hanno dato luogo, nell'azione pratica, alla relazione Pisano) se ci può dire che cosa nella sua veste di Ministro in quel periodo ha saputo, ha fatto ed ha organizzato nel suo Ministero per affrontare questo problema che rimaneva, anche a suo tempo, uno dei problemi gravi ed irrisolti su cui c'erano indagini in corso e valutazioni che devono essere assunte anche oggi.

Pertanto, se l'onorevole Zanone è d'accordo, gli darei la parola per una sua prima valutazione iniziale.

ZANONE. Ringrazio l'onorevole Presidente. So che i deputati ed i senatori sono impegnati questa mattina in votazioni parlamentari particolarmente importanti. Vedrò quindi di non sottrarre inutilmente troppo tempo ai lavori della Commissione. Però devo ringraziarla di concedermi l'opportunità di tracciare un quadro, sia pure sommario, circa le principali attività svolte dal Ministero della difesa nei due anni esatti in cui ho ricoperto quell'incarico, cioè dalla fine di luglio 1987 alla fine di luglio 1989.

Dico subito che i documenti che richiamerò, anche in sintesi, credo siano tutti agli atti della Commissione. Non c'è nulla di particolarmente inedito che io possa qui rivelare o documentare. Tuttavia questa breve rassegna degli avvenimenti che si sono succeduti la considero necessaria per motivare alcune conclusioni che costituiscono le convinzioni che mi sono formato su questo caso tuttora misterioso, avendo avuto il dovere di occuparmene ad una ormai lunga distanza dal momento dell'incidente.

Come il Presidente ha avuto la cortesia di ricordare, io assunsi l'incarico di Ministro della difesa alla fine del luglio 1987 ed ebbi occasione di occuparmi della questione relativa all'incidente di Ustica nella primavera dell'anno seguente, il 1988, in relazione ad una serie di notizie e di indiscrezioni degli organi di stampa che concernevano l'anticipazione di ciò che stava maturando nell'ambito degli accertamenti peritali disposti dal magistrato Bucarelli e condotti dalla perizia Blasi, consegnata appunto nel tempo in cui ero Ministro.

Mi è accaduto perciò, nell'arco di quel biennio, di dare impulso sia all'inchiesta di carattere amministrativo, affidata al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica generale Pisano, sia di proporre al Presidente del Consiglio De Mita - e di concertare con lui - la formazione della commissione di indagine presieduta dal magistrato Pratis alle cui conclusioni, per quanto mi riguarda, principalmente mi atterrò in alcune considerazioni che intendo fare.

Dunque, la sommaria cronologia dei fatti, onorevoli senatori e deputati, è la seguente: nella primavera del 1988, in ordine appunto alle voci di stampa che anticipavano quelle che si presumevano essere le conclusioni della perizia ordinata dal giudice, feci fare innanzi tutto una raccolta dei documenti che esistevano al Ministero sulla questione di Ustica; un *dossier* voluminoso ma che si limitava a mettere in ordine gli elementi raccolti dal momento del disastro in poi a fini principalmente di risposta a interrogazioni e interpellanze parlamentari, a cominciare dalle deposizioni del ministro Lagorio del 1980 e poi a seguire, con una particolare accentuazione nel 1986, quando il sottosegretario alla Presidenza Amato rese sul caso di Ustica una relazione al Parlamento che è rimasta molto nota. Possiamo dire che quella fu un'attività preparatoria di raccolta e di informazione. Una vera e propria attività della Difesa cominciò quando agli inizi di giugno il giudice istruttore Bucarelli chiese al Presidente del Consiglio dei ministri una serie di dati, tra cui quello di essere informato su tutte le attività militari in corso nel giorno del disastro, nell'ampissimo raggio

di 500 miglia intorno a Ustica. Una dimensione geografica che comprende una vasta area nel Mediterraneo.

Sulla base della richiesta del magistrato si avviò la raccolta di una serie di dati, che furono da me trasmessi, sempre per il tramite della Presidenza del Consiglio dei ministri, al magistrato richiedente, in gran parte nello stesso mese di giugno 1988 e, per alcuni dati di più difficile raccolta che richiedevano la consultazione di comandi periferici, nel corso dell'estate, tra giugno e settembre.

Il 24 giugno 1988 esposi in merito una relazione al Consiglio dei ministri nella quale rendevo conto dei primi elementi acquisiti dal Ministero e dichiaravo, tra l'altro, che non esistevano atti coperti dal segreto militare. L'estate del 1988 trascorre, pertanto, con la raccolta di dati e la trasmissione dei medesimi al magistrato.

Il 1° novembre 1988, da parte della televisione di stato, vi fu una trasmissione in cui si avanzava specificamente ed esplicitamente l'ipotesi del coinvolgimento di un caccia militare italiano nel disastro di Ustica. Quella è la ragione per cui, nel corso dell'inaugurazione dell'anno accademico dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli che avvenne pochi giorni dopo, vi furono i celebri «furori» del Capo di Stato Maggiore della Difesa del tempo, ammiraglio Porta. Debbo dire che intervenni a moderare tali espressioni, in una forma però riservata giacchè a quel tempo esisteva un vero e proprio malessere nelle Forze Armate, in particolare nell'Aeronautica. Ritenni quindi di non dare pubblicità ai consigli che diedi, subito dopo tale fatto, al Capo di Stato Maggiore della Difesa, per non alimentare uno stato di cose che ritenevo poco confacente alla serenità che deve sussistere nel funzionamento delle istituzioni e particolarmente di quelle militari.

Devo anche dire che tale stato di malessere era dal mio punto di vista comprensibile, perchè sulla base dei dati che avevamo raccolto per rispondere al magistrato, si era in noi formata la convinzione - che in me sussiste tuttora - che il disastro di Ustica non può essere stato provocato dalle Forze Armate italiane. Esiste un insieme di dati accertati, a quanto mi risulta mai contraddetti, che dimostrano - sia attraverso il controllo dei libretti di volo dei piloti, l'accertamento delle operazioni svolte e così via, sia attraverso la ricognizione del traffico militare italiano in quel giorno (nel momento in cui avvenne il disastro di Ustica erano in volo quattro aerei militari, tutti non armati, che svolgevano operazioni totalmente fuori zona), sia attraverso una accurata ricognizione condotta nei depositi dei missili per accertare quanti di questi fossero stati distrutti in un arco di tempo che potesse avere in qualche modo relazione con il disastro - come il disastro di Ustica non può essere stato provocato dalle Forze Armate italiane.

Il 9 novembre 1988 svolsi una seconda relazione al Consiglio dei ministri, di cui era presidente l'onorevole De Mita. Affermai in quella circostanza quanto ho qui ripetuto e cioè che il disastro non era stato provocato dalle Forze Armate italiane. Il Consiglio dei ministri approvò la relazione del Ministro della difesa con comunicato ufficiale ed espresse e confermò la propria fiducia nella lealtà e nel senso del dovere delle Forze Armate. Su mia proposta, accolta dal Presidente del consiglio, diedi mandato per la formazione di una commissione di indagine che venne costituita nei giorni seguenti, presieduta dal magi-

strato Pratis, già procuratore generale della Corte di cassazione, composta da tre professori esperti in materie afferenti alle cause ed alla dinamica del disastro, e da tre ufficiali superiori che al momento del disastro di Ustica si trovavano già in posizione di congedo, per cui non potevano avere neppure indirettamente un qualche interesse ad assumere posizioni che non fossero quelle rivolte alla ricerca della verità.

Il 10 novembre si tenne una riunione alla Camera dei deputati per rispondere alle interrogazioni che nel frattempo erano state presentate da tutti i Gruppi parlamentari. Esposi in quella sede, nella comunicazione sulle interrogazioni, la convinzione che nelle indagini svolte in quei mesi, a cominciare dalle richieste del mese di giugno fino ad allora, i vertici militari avevano risposto alla collaborazione loro richiesta con piena lealtà e senso di collaborazione. Dissi anche che il concetto di lealtà delle Forze Armate comprende il dovere di fornire ogni possibile contributo e sostegno all'azione della giustizia nella ricerca della verità ed assunsi la piena responsabilità politica di tali dichiarazioni. Ricordo tale aspetto in quanto esso fu pittorescamente descritto dalla stampa come una sorta di cerimonia di giuramento che si sarebbe svolta da parte mia e dei militari. In realtà si è trattato di un'assunzione di responsabilità in sede parlamentare, che desidero confermare dinanzi a questa Commissione.

Il 15 marzo 1989 vengono finalmente depositate le risultanze della perizia del professor Blasi. Il giorno stesso diedi incarico al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica di aprire l'inchiesta. Sul punto vorrei fornire particolari delucidazioni per ricordarne i termini. La lettera di incarico al generale Pisano affermava: «La signoria vostra è incaricata di svolgere una approfondita inchiesta di carattere tecnico-amministrativo nell'ambito dell'Aeronautica militare, al fine di accertare, in connessione alle conclusioni cui è pervenuta la consulenza tecnica d'ufficio disposta dall'autorità giudiziaria penale circa le cause dell'incidente al DC 9 Itavia verificatosi nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980: primo, se tenuto conto delle conclusioni emerse dalla consulenza suddetta, in tutti gli enti e comandi della forza armata comunque interessati si siano pienamente rispettate le norme e le procedure in vigore e la necessaria diligenza; secondo, se in base alle suddette conclusioni si possano ravvisare nella circostanza dell'incidente disfunzioni o carenze riguardanti l'organizzazione dei servizi e l'impiego degli apparati». Precisavo poi che: «l'inchiesta non dovrà interferire nè sul procedimento penale in corso nè sugli accertamenti demandati alla commissione di indagine istituita dalla Presidenza del Consiglio», cioè la commissione Pratis.

Circa l'insieme dei problemi concernenti il disastro di Ustica, che restavano sempre oggetto di una vivissima discussione e attenzione dell'opinione pubblica, il 5 aprile 1989 svolsi una relazione alla Commissione difesa del Senato, di cui non richiamo i termini per brevità. Il successivo 9 maggio il generale Pisano mi consegnò la sua relazione, nota a questa Commissione, ed il 10 maggio anche la commissione Pratis rassegnò le proprie conclusioni.

Dalla relazione Pisano, come ben sapete, emergono disfunzioni assai gravi per quanto concerne il sistema di avvistamento della difesa aerea nel 1980. Quindi, a latere della questione di Ustica, il giorno

stesso anzi quattro giorni dopo, il 13 maggio 1989, scrissi al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, ringraziandolo per aver messo in evidenza le occasioni nelle quali in effetti «non vi è stato un pieno rispetto delle norme e delle procedure e nelle quali alcune attività sono state condotte in modo non ottimale». Come è noto dall'inchiesta Pisano emergono indubbiamente negligenze, inosservanze, inadempienze: dati circa il personale presente nel centro di Marsala la sera dell'incidente che, ad un successivo accertamento, non si sono rivelati esatti; il brogliaccio delle trascrizioni del sistema fonetico manuale di Licola che venne buttato via e quindi non è più disponibile; una copia della registrazione che era nella nastroteca di Borgo Piave che non si trova più nell'incarto relativo, e così via. C'è anche da considerare il fatto che questi documenti di cui si lamenta l'inesattezza o la distruzione non erano vincolati a un obbligo di conservazione. Si trattava, cioè, di documenti per cui i regolamenti non prescrivevano un obbligo di conservazione particolarmente accurata.

BOATO. E la cassaforte di Borgo Piave?

ZANONE. A mio avviso questo è uno degli elementi più difficili da comprendere. Quindi accetto la sua osservazione. Si tratta comunque di una copia, ovvero ciò che era contenuto in quel nastro è stato comunque conosciuto e decifrato dal magistrato. Non si tratta di un mistero; ho visto che nella relazione del senatore Gualtieri si parla diffusamente della questione e quindi su questo non mi trattengo.

Per quanto riguarda le mancanze che emergevano dalla relazione del Capo di Stato Maggiore Pisano, gli scrissi dicendo: «La prego di voler porre allo studio e attuare in tempi brevi appropriate misure correttive di carattere organizzativo e tecnico, tenendomi opportunamente informato. Raccomando sia attribuita elevata priorità alla realizzazione dei residui programmi necessari per eliminare le limitazioni ancora esistenti nel sistema della difesa aerea, in modo che possa essere garantito il puntuale assolvimento dei compiti istituzionali affidati alla forza armata».

A questa mia lettera il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica rispose pochi giorni dopo, dandomi conto di una serie di miglioramenti che erano già intervenuti rispetto al 1980. Ad esempio, nel frattempo era stato automatizzato il radar di Licola e per quanto riguarda la conservazione dei registri del personale in servizio giorno per giorno nei singoli comandi, si era provveduto ad una automazione della gestione del personale. Di conseguenza non esisteva più lo stato di incertezza precedente. Mi diede conto di una serie di provvedimenti di natura tecnica intesi ad ovviare alle lacune e alle mancanze che erano state osservate e riscontrate nel corso dell'inchiesta.

Per quanto riguarda la commissione Pratis, i suoi risultati sono certamente noti ai membri di questa Commissione. Quindi, salvo richieste di chiarimenti nel corso dell'audizione, in questo momento non mi soffermo su tale aspetto.

Forse, se c'è ancora un minuto, posso aggiungere qualcosa su una attività che non rientrava strettamente nella responsabilità del Ministro della difesa ma che comunque era di fatto inevitabile e quindi cercai in

qualche modo di sviluppare. Mi riferisco alla ricerca di chiarimenti da parte dei maggiori *partners* stranieri.

Sulla vicenda di Ustica ebbi una serie di contatti diretti e personali con i Segretari alla difesa americani. Non mi ricordo bene quando Weinberger lasciò l'incarico, ma mi pare di averne parlato con lui; certamente ho avuto contatti con il suo successore Carlucci, certamente con il successore di Carlucci, Cheney, con il sottosegretario Taft, il più direttamente interessato alla questione, e con il Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Crow. Ebbi questi contatti in parte attraverso rapporti diretti, molte volte in occasione delle riunioni ministeriali dei paesi appartenenti alla Nato (*a latere* delle medesime, in riunioni bilaterali tra noi) e anche per il tramite dell'ambasciatore Petrigiani, il quale fu da me sollecitato a compiere ulteriori passi verso il Capo di Stato Maggiore americano Crow. Al riguardo consegnò un telegramma che è certamente agli atti della Commissione e conferma quello che tutti gli interlocutori mi hanno sempre detto: a distanza di otto anni dal fatto non avevano alcun elemento da fornire, se non confermare l'assenza di attività o di esercitazioni americane o Nato quella sera nell'area interessata al disastro.

Ugualmente ebbi un rapporto con la Francia, con il Ministro della difesa Chevenement, e soprattutto con la Nato, i due segretari generali Carrington e Woerner e con il comandante in capo delle forze europee, generale Galvin.

L'esito di tutti questi colloqui fu negativo, ma una delle ragioni per cui proposi al Presidente del Consiglio di nominare la commissione di indagine Pratis era proprio quella di superare i limiti che il Ministero della difesa poteva incontrare nell'attività di indagine internazionale e di elevare perciò, formalizzandolo, il carattere delle consultazioni. Come è noto, faceva parte della commissione Pratis un diplomatico di larga esperienza, l'ambasciatore Ortona. Inoltre la commissione ebbe piena autorizzazione dal Presidente del Consiglio di avvalersi per ogni rapporto ufficiale del consigliere diplomatico del Presidente, ambasciatore Vattani, il quale ebbe una serie di contatti diretti che sono documentati negli allegati alla relazione della commissione Pratis e sui quali quindi non occorre che io mi trattenga.

Signor Presidente, mi scuso di aver occupato più tempo di quanto avessi inizialmente intenzione di fare, però vorrei rendervi note le conclusioni che mi sono formato e intendo chiaramente esporre di fronte alla Commissione.

Innanzitutto in base alla ricognizione compiuta nell'estate 1988 per rispondere alle richieste del magistrato Bucarelli, naturalmente sulla base dei dati che risultavano disponibili ad otto anni dal fatto, ho acquisito la convinzione che il disastro non fu causato dalle Forze Armate italiane per le ragioni precedentemente espresse.

La seconda convinzione - che va pure detta - è che tanto il giudice istruttore (più di una volta) quanto la commissione di indagine Pratis riconobbero che gli organi della difesa nel tempo in cui mi sono occupato di questa dolorosa vicenda hanno sempre prestato la loro collaborazione in tutte le forme e ogni qualvolta questa è stata richiesta sia al magistrato procedente, sia alla commissione di indagine della Presidenza del Consiglio.

La mia terza convinzione è che dagli elementi acquisiti dall'indagine condotta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica risulta una serie di disfunzioni, di disservizi o di inosservanze ma tutto ciò è oggettivamente diverso dall'ipotesi di reticenza o, peggio, di depistaggio. Comunque quando l'azione penale sarà arrivata alla conclusione occorrerà assumere i provvedimenti amministrativi, che a quel punto saranno opportuni.

La mia personale convinzione è che nella storia ci sono i segreti e ci sono i misteri. I segreti sono le cose che si fanno ma non si possono dire; i misteri sono le cose che non si possono dire perchè non si fanno. Per me Ustica rimane un mistero, una vicenda in cui l'accertamento della verità è ormai affidato alle indagini di questa Commissione e della Magistratura. Quello che mi sento di dire è che nell'arco di tempo in cui sono stato Ministro della difesa ho ricevuto collaborazione leale dai vertici militari in servizio. Quindi, anche la difesa della loro posizione (che ho assunto) rispondeva e risponde tuttora al mio convincimento, che non ci fosse certamente da parte dei miei collaboratori l'intenzione di depistare, occultare o tacere. Un conto è occultare la verità, un altro è l'incapacità di conoscere. Sono pienamente convinto che ci siamo trovati di fronte ad una situazione della seconda specie. Non ho molte speranze sulla popolarità della mia opinione, ma non posso dire altro se devo rispondere al mio convincimento secondo coscienza.

PRESIDENTE. Onorevole Zanone, intendo rivolgerle alcune domande. Innanzi tutto desidero darle atto che ha dimostrato di avere precisi ricordi ed informazioni, cioè lei non si è nascosto dietro i «Non so» o «Non ricordo». Ha dimostrato, in sostanza, di avere una conoscenza precisa del periodo in cui ricoprì la carica di Ministro della difesa in due occasioni.

BOATO. Signor Presidente, ci mancherebbe altro che l'onorevole Zanone non si ricordasse fatti che riguardano due anni fa!

PRESIDENTE. Senatore Boato, mi deve lasciar terminare perchè il mio non era un semplice riconoscimento. Il problema è un altro. Nel 1988, cioè dopo 8 anni dal verificarsi della tragedia, lei ha sentito, per pressioni esterne, per una pressione interna e per un suo convincimento (forse anche per le preoccupazioni che provenivano dal Governo), la necessità di promuovere una serie di iniziative, di indagini, di approfondimenti che poi sono sfociate nella relazione Pisano, nella Commissione Pratis, eccetera.

Il problema che noi abbiamo di fronte, che abbiamo tuttora (anche adesso) è per quale motivo tale attività di approfondimento, tale attività conoscitiva, si è sviluppata così intensamente (ovviamente per merito di alcune persone) soltanto 8 anni dopo il verificarsi del fatto e non, con altrettanta sollecitudine ed attenzione, nei giorni e nei mesi immediatamente successivi all'incidente. Bisogna tener conto, come si insegna, che una cosa è indagare - anche per un Governo che richieda tutti gli elementi - subito (e quindi avere nei mesi successivi delle informazioni quando ancora i registri c'erano tutti, il personale presente poteva ricordare, i personaggi coinvolti erano ancora tutti vivi);

un'altra cosa è un'inchiesta che parte 8 anni dopo che presenta degli svantaggi (come la nostra inchiesta che addirittura è intervenuta dopo 10 anni).

Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica (non voglio riferirmi direttamente al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica) ci ha risposto più volte che hanno fatto riferimento alla relazione del 1988 perchè era stata avanzata una richiesta da parte del ministro Zanone.

Noi non riusciamo a capire per quale motivo non è stata fatta una relazione spontanea (se posso usare questa parola) nel 1980 trasmettendo tutti gli elementi possibili al Governo e al magistrato. L'Aeronautica ci ha risposto che non l'ha fatto perchè il magistrato non aveva mai chiesto niente: è questa la risposta che abbiamo verbalizzato tante volte (in sostanza, non avendo chiesto niente il magistrato, sono rimasti in silenzio per 8 anni).

Onorevole Zanone, trovo un po' strano che una istituzione, in fondo colpita da un incidente così grave abbia assunto questo atteggiamento, cioè siccome non è stata rivolta nessuna richiesta non ha dato gli elementi di informazione che possedeva. In effetti, risulta che il magistrato non ha mai interrogato il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica oppure il capo del Sios. Soltanto dopo 8 anni si è iniziato a procedere ad approfondimenti.

Lei, onorevole Zanone, in quanto ministro, ha sviluppato questa attività di sollecitazione. Lei non trova che l'Aeronautica avrebbe dovuto fornire inizialmente (quando ancora era in tempo per acquisire tutti gli elementi) tali informazioni spontaneamente al Governo e alla Magistratura?

ZANONE. Signor Presidente, condivido la sua osservazione, cioè che se fosse stata effettuata un'indagine approfondita subito dopo il disastro probabilmente le possibilità di colmare le lacune, che poi dopo 8 anni si sono rilevate incolmabili, potevano essere superate. La risposta che si dà generalmente a questo problema è che in una prima fase l'inchiesta sul disastro di Ustica fu affidata ad una Commissione del Ministero dei trasporti, nell'ambito della quale l'Aeronautica era rappresentata in maniera del tutto marginale (credo che ci fosse un solo ufficiale tecnico). Si svolse questa prima fase di inchiesta in cui prevalse l'ipotesi di un cedimento strutturale, che venne superata soltanto quando (se non sbaglio), proprio per il contributo dell'Aeronautica militare si accertò la presenza di esplosivo nei resti dell'aereo recuperati dopo l'incidente. Quindi, si trattò di una prima fase in cui l'attenzione si concentrò su un'ipotesi che non era ancora quella del missile. Poi c'è stato un momento di stallo nell'indagine che si è ritenuto di poter superare soltanto procedendo al recupero del relitto dall'abisso del Tirreno in cui era precipitato. Questo recupero per un po' di tempo venne ritenuto quasi impossibile; poi si incontrarono grandi difficoltà per finanziare l'intervento; infine, fu lo stesso Sismi (quando Martini ne assunse la direzione) a consigliare alla Presidenza del Consiglio (almeno in base a quanto mi risulta) di recuperare il relitto, sottolineando che soltanto da questo potevano venire elementi più precisi per risalire alla causa del disastro. Inoltre, c'è stata una terza fase, quella che vede avanzare richieste da parte del magistrato. Come ho ricordato, nel 1988

il magistrato ha rivolto al Governo quesiti specifici e sulla base di essi sono stati raccolti gli elementi per rispondere. Poi, è stata fatta la lunghissima perizia, depositata soltanto nel 1989, svolta da Blasi che, ricostruendo i termini dell'inchiesta e l'albero delle probabilità e delle ipotesi, per la prima volta privilegia ufficialmente la probabilità del missile come causa del disastro e quindi tendeva ad accentuare l'origine militare dell'incidente. Da ciò naturalmente è derivata l'inchiesta affidata all'Aeronautica per accertare se, tenendo presente che noi partivamo dalla constatazione che non c'era una responsabilità diretta delle Forze Armate italiane, ci potessero essere loro responsabilità indirette (nel senso di non avere effettuato accertamenti).

Quindi la risposta che posso darle è in sostanza che la vicenda ha avuto uno sviluppo in un arco temporale che si è molto protratto.

PRESIDENTE. Lei ha affermato di avere la convinzione che il disastro non fu «causato dalle» Forze Armate italiane, testualmente si è espresso in questi termini infatti. Indubbiamente dall'Aeronautica può essere venuta fuori una risposta precisa in relazione al fatto che nessun aereo, nessun missile, nessuna nave italiani erano coinvolti nella vicenda. Ugualmente però (mi sembra che emerga questo dalle ultime frasi che lei ha pronunciato) poteva sapere se l'incidente era stato causato in altro modo, da altre parti. Se l'Aeronautica fosse stata a conoscenza di qualcosa che non la chiamava direttamente in causa, ma avesse avuto elementi informativi, dalle sue reti radar o altro tali da ritenere che c'erano altri aerei non italiani, l'informazione doveva essere data al magistrato e al Governo, sì o no? Lei ritiene cioè che se l'Aeronautica avesse saputo che erano in volo altri aerei non avrebbe lasciato passare l'informazione che i cieli attorno a Ustica «erano puliti»? Questa informazione infatti ha circolato per dieci anni ma i cieli non sono risultati affatto «puliti» come le potrò testimoniare basandomi sugli elementi oggettivi che nel frattempo sono emersi. Queste informazioni, se fossero state conosciute, dovevano essere passate a suo giudizio?

ZANONE. Mi sono formato su questo una certezza morale, se il termine può essere ritenuto accettabile. Quando si discute un fatto di questa gravità, con un impatto sull'opinione pubblica quotidiano e profondo, per più di un anno, chiunque abbia un minimo di esperienza di uomini finisce per formarsi un giudizio. Credo che chi occupa una posizione di Governo una certa esperienza di quello che è l'animale umano debba avere; si renda conto cioè se intorno a lui vi è un alone di reticenze, di sordità, di riserve o se viceversa c'è la comune volontà di fare il possibile. Io sono convinto che i vertici militari che hanno collaborato con me tra il 1988 e il 1989 hanno cercato di fare il possibile. Non sapevano nulla di più e nulla di diverso rispetto a quanto hanno scritto e detto. Ovviamente non posso parlare di ciò che non conosco, ossia della situazione esistente attorno al 1980 quando non avevo la minima comunicazione con gli ambienti militari. La stessa perizia Blasi mi pare affermi che secondo le informazioni date dal radar di Marsala, non c'erano tracce di velivoli estranei vicino al DC 9. Poi nella relazione Pratis, come gli onorevoli parlamentari sanno, si fa una

disamina tecnica sulla perizia della Selenia e si contesta l'attendibilità di alcuni dati tecnici. Su questo però non mi trattengo perchè penso che in proposito la Commissione sia più informata di me e poi perchè entrerei in argomenti su cui non ho titolo per soffermarmi. Posso dire che si è cercato di vedere cosa si poteva accertare a tanta distanza di tempo. Superficialità, negligenze e lacune sono state accertate, in nessun momento però ho ricavato l'impressione che attorno a me ci fosse chi sapeva e non voleva dire. Lo escludo.

DE JULIO. Se il Presidente lo consente vorrei chiedere una spiegazione. Capisco ciò che il ministro Zanone ci ha detto, ma proprio quanto lui ha citato sta ad indicare il modo approssimativo, con cui è stata riferita, probabilmente a lei, certamente a noi, ad esempio, la situazione di Marsala. Ci è stato riportato quanto segue: Ciampino era al limite della visibilità, e quindi può essere non corrispondente alla traccia di un altro aereo quel che Ciampino ha visto, mentre Marsala, che era vicino, non ha visto e quindi non c'era niente. È questo quanto ci è stato detto. Viceversa abbiamo scoperto che Marsala registrava - in particolare quella sera così funzionava la cosa - quel che l'operatore le diceva di registrare. L'equazione allora in base alla quale Marsala non ha registrato e quindi non ha visto, come è stato ampiamente accertato, si è rivelata falsa. Questo costituisce un modo tipico di riferire fatti che non corrispondono al vero. Lei, anche dai lavori della Commissione, ha avuto la percezione di questo modo inappropriato da parte dei vertici dell'Aeronautica di riferire la realtà della situazione?

PRESIDENTE. Quanto dopo la relazione Pratis e la relazione Blasi è stato accertato da noi e dai magistrati è questo. Noi e voi, quando attorno al 1989 si cominciò a lavorare su questo, per un anno e più fummo chiusi nel triangolo costituito dai tre radar che soli, secondo le informazioni, potevano vedere, ossia Ciampino, Licola e Marsala. Poichè tra i radar uno aveva una esercitazione per la quale staccavano i nastri; l'altro in fonetico manuale aveva un monte davanti e Ciampino era al limite: è risultato un grande buco nero della visibilità. Noi ed il magistrato abbiamo accertato però che c'era invece la possibilità di vedere da un punto di vista dei radar assai di più di quanto supponevamo. Tutta la rete radar in servizio converge infatti su Martinafranca, così come la rete italiana e Nato confluisce su Verona, dove c'è il comando aereo. Entrambi i centri registrano in automatico in tempo reale quel che i radar vedono. Ci siamo accorti allora che Martinafranca, ad anni di distanza rispetto a quando avrebbe potuto esibirli, aveva distrutto i nastri. Se inizialmente ci fosse stato detto che quanto chiedevamo oltre che a Marsala e a Licola era reperibile anche a Martinafranca avremmo potuto procedere di conseguenza e avremmo potuto fare lo stesso col comando Nato generale, e così avremmo potuto disporre della situazione di volo di quella sera. La lealtà delle Forze Armate dal punto di vista di come hanno presentato la vicenda, chiudendola in un triangolo ristretto, quando invece ci si offrivano possibilità più ampie, sta suscitando alcune perplessità molto profonde nella Commissione.

ZANONE. Lo comprendo. Mi dispiace di dover insistere sul fatto che gli elementi sui quali mi attribuisco una qualche competenza a parlare sono quelli che concernono il periodo in cui mi sono direttamente occupato della vicenda, cioè i due anni della mia esperienza come Ministro. Ciò che è accaduto prima francamente lo conosco dalle carte, non posso dire di più. Questo vale anche per ciò che è accaduto dopo: gli sviluppi delle indagini di questa Commissione, l'attività del magistrato.

Ad esempio per quanto la situazione al 1988-1989, ci si muoveva sulla traccia della perizia ordinata dal magistrato, cioè le considerazioni conclusive della perizia di Blasi che loro conoscono e dicono: «Nessuna informazione utile veniva ricavata dal *radar* militare di Marsala che non segnava alcuna traccia del DC9 in caduta, nè del velivolo estraneo predetto». Per quanto riguarda la questione di Martinafranca, mi pare sia citata in varie parti della relazione della Commissione Pisano, ma sempre come elemento di raccordo dei dati, centro di raccolta degli elementi provenienti da altri *radar*. C'è un passo della relazione del presidente Gualtieri che parla del fatto che la traccia del volo è stata registrata dal Roc di Martinafranca e consegnata alla Magistratura il 29 luglio 1980.

La Magistratura ha acquisito qualcosa - non so bene cosa - il 29 luglio 1980, cioè subito dopo il disastro.

PRESIDENTE. In questa fase che io definisco di informazione negata, per esempio è risultato agli atti ultimamente che la prima settimana dopo l'incidente l'ambasciata americana si mobilitò molto attivamente per rispondere alla domanda: non sarà mica stato un nostro aereo? Di fronte a questo attivismo dell'ambasciata americana e dell'ambasciatore che portò alla creazione di un gruppo di lavoro «Ustica *desk*» di cui facevano parte il Capo della Cia e tutti gli addetti militari; da parte italiana sembra che non ci sia stata inizialmente questa attenzione salvo che, l'ultima volta, il ministro Lagorio ha detto che anch'egli si pose la domanda: Dio mio, non sarà mica stato un nostro aereo? Tuttavia non ci fu immediatamente la creazione di un organo che rispondesse a questa angosciosa domanda.

Perchè questa istituzione, che poteva fornire immediatamente delle risposte, invece si orientò a sostenere per circa sei mesi la tesi del cedimento strutturale imponendolo anche con circolari e raccomandazioni verso l'esterno? Invece risulta dalle carte e dalle dichiarazioni che il quarto ufficio del Sios diceva tutti i giorni all'ambasciata americana: cercate un missile perchè l'aereo può essere stato colpito solo da un missile. Questo avviene nelle prime ore e non è mai emerso dalle carte e dalle informazioni italiane, nei passaggi dell'Aeronautica alla Magistratura. Il Sios non è un corpo estraneo alla Difesa, è l'organo di informazione del Capo di Stato Maggiore che ritengo risponda al Ministro.

RASTRELLI. Può darsi.

PRESIDENTE. Debbo parlare nelle ipotesi migliori, non in quelle peggiori. Questa ipotesi del missile è stata negata dagli americani -

voglio essere corretto - i quali, acquisite tutte le informazioni, dissero che non gli risultava; questo almeno ufficialmente, poi bisognerebbe consultare tutte le carte dell'inchiesta. Il Sios fece questa ipotesi ma non è mai emerso da parte italiana che si indagasse su questo.

Anche lei ha detto che quando è stato Ministro della difesa, *a latere*, ha sentito la necessità di rivolgere domande al ministro Weinberger, al ministro Cheney, a Carlucci, a Crown; questo è segno che anche lei più o meno in coscienza sentiva la necessità di dover rivolgere domande. Se si rivolge agli americani per avere la certezza che non è successo niente, è segno che qualcosa emergeva, altrimenti ci si sarebbe accontentati del giudizio dell'Aeronautica italiana che i cieli erano puliti. Questa è una domanda che ci poniamo con una certa attenzione.

ZANONE. Ho sempre cercato di tenere a margine le congetture perchè non rientravano nella mia responsabilità.

PRESIDENTE. Una Commissione d'inchiesta, invece, ha il diritto e il dovere di pensare male.

ZANONE. Certo, deve esaminare tutte le ipotesi.

Mi sono attenuto a riscontri di carattere oggettivo provenienti dalla Magistratura. Quando il magistrato, dopo anni di attività, ha chiesto al Governo di conoscere l'attività militare in corso quel giorno nell'arco di 500 miglia, con ciò ha chiaramente indicato la traccia su cui si muoveva la sua indagine. Quando poi la conclusione dei periti, tra le varie ipotesi circa la causa della caduta dell'aereo, ha privilegiato quella dell'abbattimento da parte di un missile, anche questo costituisce un elemento che chiama in causa la Difesa perchè in questa ipotesi esisteva un problema militare, bisognava sapere chi aveva lanciato un missile, se qualcuno aveva potuto assistere a questo avvenimento, oppure bisognava conoscere le ragioni per cui non era stato osservato.

Partendo dalla prima cognizione a mio avviso attendibilmente raggiunta, cioè che il missile non era italiano, siccome i soggetti che posseggono aerei o navi in grado di lanciare missili non sono altro che gli Stati, bisognava muoversi nell'ambito di tutti i soggetti internazionali che potevano avere un qualche titolo per essere studiati. Così ha fatto la Commissione Pratis.

Cosa poi è stato detto dalle fonti americane è notissimo: è stato sempre esplicitamente e ufficialmente escluso che quel giorno ci fossero aerei, attività militari sia americane, sia Nato - che lo ha sempre confermato - nell'area di Ustica.

Dove posso cogliere, nella domanda del presidente Gualtieri, il problema che in qualche modo coinvolge l'opera che abbiamo svolto credo sia nella questione del Sios: l'inchiesta condotta dal generale Pisano, si dice, non ha tenuto conto del Sios.

So che il generale Pisano è stato sentito e quindi lo avrà spiegato meglio di me, ma il mandato che aveva ricevuto non era quello di formulare ipotesi sul disastro di Ustica; era, in relazione agli accertamenti dei periti, quello di riscontrare se vi erano state mancanze, negligenze o inosservanze da parte degli ufficiali dipendenti dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Si formò quindi una commissione di ufficiali dell'Aeronautica che raccolsero una documentazione, e la tesi che il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha sostenuto è che sulle carte provenienti dal Sios non c'era nulla di diverso o di aggiuntivo rispetto ai dati diretti raccolti presso i comandi periferici; quindi egli si attenne alla documentazione di prima mano, cioè a quello che gli fu detto dai comandanti periferici interpellati. Le carte del Sios-Aeronautica sono state trasmesse alla Commissione, io non le ho viste ma la Commissione le avrà certamente esaminate.

PRESIDENTE. Il 5 novembre del 1988 a Pozzuoli, presso l'Accademia aeronautica militare ci fu una cerimonia in cui era presente lei. In quel momento lei aveva cominciato a porre delle domande e noi stessi, come Commissione, stavamo ponendo le prime serie di domande sulla vicenda di Ustica.

Il Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Porta, in quell'occasione intervenne così rivolgendosi a lei: «Mi scusi, signor Ministro, ma le Forze Armate in questo momento non possono stare zitte. Noi stiamo facendo sforzi tremendi per non cavalcare il furore che viene dalle Forze Armate». A quel punto, secondo il racconto della stampa, avvenne un incidente nell'Accademia di Pozzuoli in relazione al quale anche lei cercò di non entrare in polemica.

Poichè successivamente l'ammiraglio Porta ebbe qui un atteggiamento diverso e più collaborativo con la Commissione e disse testualmente che al termine delle inchieste giudiziarie vi erano gli elementi e che un'inchiesta severissima all'interno delle Forze Armate avrebbe portato anche a commistioni gravi, le domando se come Ministro della difesa in quell'epoca, oltre a ribattere al furore che nasceva dalle stesse domande che lei poneva come Ministro e che erano le stesse nostre, non ci fu qualcosa di interno all'Aeronautica per cercare di capire di più cosa stava succedendo in questo ambiente.

ZANONE. Mi sembra di aver tentato di rispondere preliminarmente sul fatto che questo stato d'animo di cui si rese interprete l'ammiraglio Porta, come Capo di Stato Maggiore della Difesa, era provocato da un servizio del TG1 in cui si dava per dimostrato ciò che a mio avviso non era e non è assolutamente dimostrato. Vale a dire che l'aereo dell'Itavia fosse stato abbattuto da un missile lanciato per errore da un caccia italiano. Naturalmente ci fu una reazione furibonda da parte delle Forze Armate che si ritenevano sottoposte ad un'accusa gravissima; i giornali in quei giorni e non soltanto in quei giorni, anche continuativamente, molte volte hanno stampato titoli di questo tenore: «L'Aeronautica mente». È evidente che persone che operano in buona fede al servizio delle istituzioni si sentono ferite da una situazione siffatta.

Io ho ricordato quel giorno in privato all'ammiraglio Porta quando mi ha accompagnato all'uscita dopo la cerimonia che, come è buona tradizione, al furore si contrappone la virtù; e quindi occorreva tenere i nervi ben saldi e non dare luogo a forme di protesta pubblica che potevano aumentare lo stato di malessere che c'era nelle Forze Armate. Però esisteva, ed è obiettivamente un dato di fatto; si è cercato di rimuoverlo promuovendo un'indagine per arrivare fino in fondo.

PRESIDENTE. Onorevole Zanone, le rivolgo un'ultima domanda. Lei nella sua veste di Ministro ha avuto anche occasione di interessarsi del Mig libico caduto sulla Sila in quel periodo; le date ufficiali parlano di venti giorni dopo il disastro di Ustica e poi ci sono vari problemi. Lei ci può dire qualcosa in base alle sue informazioni circa questo secondo fatto che in qualche modo è legato al caso di Ustica, per poterlo disgiungere, se va disgiunto, oppure per poter verificare che incidenza ha avuto nell'inchiesta?

ZANONE. Devo dire, signor Presidente, che fu anche il Sismi a segnalarmi in partenza la discordanza di queste date, le diverse ipotesi sulla data della caduta.

Io ho ritenuto che la connessione fra il disastro di Ustica ed il Mig libico caduto a Castelsilano sia venuta meno con il decreto di archiviazione del tribunale di Crotona.

I parlamentari ricordano che ci fu un'azione penale nei confronti di un cancelliere di Crotona sospettato di aver distrutto, occultato o fatto sparire una perizia aggiuntiva che contraddiceva quella ufficiale effettuata da parte dei medici legali che avevano ispezionato il cadavere del pilota. Sull'azione a carico di questo impiegato del tribunale di Crotona c'è stata la richiesta di non promuovere azione penale da parte del procuratore della Repubblica e, in conformità a questa richiesta, il decreto di archiviazione del giudice istruttore. I documenti relativi sono allegati alla relazione Pratis; chi li legge avrà tra l'altro un campionario di prosa giudiziaria particolarmente sconcertante e vivace; ma in sostanza i magistrati avendo esaminato il capo conclusero che non c'era motivo per ritenere che la data della caduta del Mig e della morte del pilota non fosse quella indicata.

PRESIDENTE. Ma il Ministero della difesa su questo fece un riferimento preciso?

ZANONE. Ci fu una Commissione mista italo-libica all'inizio ma in seguito a me non risulta che ci siano stati ulteriori sviluppi; tranne una cosa, signor Presidente, che ho letto nei giornali degli ultimi tempi cioè che vi sarebbe stato da parte del Sismi su richiesta dell'Aeronautica o viceversa, un interessamento per affondare una parte dei relitti del Mig non restituiti alla Libia dopo una serie di prove di artiglieria.

Devo ricordare per precisione alla Commissione che il Sismi diede a me (e ritengo l'abbia dato anche alla Commissione) una puntuale cronologia di tutti i documenti intercorsi fra il Sismi e i vari uffici del Ministero della difesa dal 1980 in poi. Si tratta di oltre cento documenti, e non c'è nessuna traccia del fatto indicato.

ZAMBERLETTI. Signor Ministro, il Presidente ci ha ricordato che - anche il suo predecessore ne ha parlato diffusamente in occasione della nostra audizione - la tesi prevalente dell'Aeronautica, per una fase non breve della vicenda del DC9, è stata quella del cedimento strutturale. Si tratta di una tesi che peraltro - se il Presidente ed io ricordiamo bene - anche in occasione di un dibattito televisivo non venne ancora esclusa da un interlocutore molto vicino all'Aeronautica.

Ora, parlare di cedimento strutturale è come dire che uno è morto colpito da malore. Si tratta di vedere, perchè colpiti da malore non si muore: si muore per un *ictus*, per un infarto, eccetera. Quello che mi stupisce è che anche su questa ipotesi preferita non vi sia stata una valutazione ed una indagine per suffragare una convinzione che era nell'Aeronautica.

È venuto in mio possesso, in questi giorni, un documento che mi stupisce sia stato misconosciuto per lungo periodo a proposito di questa tesi, che dimostra che noi dobbiamo anche indagare su come si fanno le indagini.

Nel settembre del 1979 la *Federal Aviation Agency*, a seguito di un incidente accaduto ad un DC9 dell'*Air Canada*, finito felicemente per i passeggeri perchè, volando a bassa quota, la depressurizzazione non è stata violenta ed improvvisa come quella del DC9 di Ustica (che volava a circa 10.000 metri) e quindi ha consentito ai passeggeri e allo equipaggio di operare per l'atterraggio, la *Federal Aviation Agency* - ripeto - manda una direttiva urgente a tutti gli enti di controllo aereo e a tutte le compagnie che hanno DC9 e che hanno effettuato circa 15.000 atterraggi mettendole in guardia perchè nella parte poppiera dell'aereo, in coincidenza dello sportello di emergenza di coda, si formano delle cricche che se non controllate, possono far partire il cono di coda e provocare una depressurizzazione violenta dell'aereo.

Ora, di questo documento, di questa direttiva non vi è traccia e capisco anche perchè non vi possa essere traccia nè al Rai nè da nessuna parte. Ma è anche comprensibile e si può spiegare: è caduto un aereo, non si hanno ancora elementi successivamente acquisiti sull'esplosivo, eccetera, ed è imbarazzante non avere effettuato tutti i controlli che la *Federal Aviation* chiede di fare sugli aerei che hanno effettuato più di 15.000 atterraggi, in corrispondenza della coda ed eseguendo anche delle analisi con i raggi X.

Tuttavia, di questo documento vi è notizia in una pubblicazione ufficiale, l'*Aviation Week* del settembre 1979, quindi l'anno prima della caduta del DC9. *Aviation Week* e *Space Technology* sono due dei documenti che gli esperti aeronautici, quindi anche dell'aeronautica militare, dovrebbero leggere.

Quello che mi stupisce, allora, signor Ministro, è questa leggerezza che c'è stata nel non valutare dei documenti. Si può anche scartare questa ipotesi alla luce dei fatti successivi e di altre valutazioni, ma è significativo che si parli per anni, mi pare, signor Presidente, di cedimento strutturale e non si prenda in considerazione l'unico documento ufficiale che può far riferimento ad una ipotesi di questo tipo.

Allora le chiedo, onorevole Zanone, se nel corso della sua esperienza di Ministro ha valutato questa ipotesi (uno che conduce una indagine valuta tutte le ipotesi, anche per scartarle). Ho sempre sentito parlare di cedimento strutturale (quando se ne parlava) perchè l'aereo era vecchio, eccetera, ma una corrispondenza tra l'ipotesi DC9 e addirittura una direttiva della *Federal Aviation* americana che fa riferimento a quel tipo di DC9 e ad un inconveniente di questo tipo non la ritrovo. Ebbene mi stupisce che tutte le indagini (ho letto attentamente le relazioni Pisano, Pratis e Blasi) non fanno riferimento - anche per scartarla - ad una delle poche ipotesi che potevano esserci, realistiche,

di cedimento strutturale. Lei, signor Ministro, non ha mai sentito parlare di questo?

PRESIDENTE. Non vedo che cosa possa risponderle il Ministro.

ZANONE. Non posso competere con l'onorevole Zamberletti su queste materie. Mi pare che la tesi iniziale a favore del cedimento strutturale sia caduta quando si sono rintracciati resti di esplosivo. Da quel momento la tesi accettata da tutti è che il DC9 sia caduto per una esplosione. Resta invece il dubbio se la causa di questa esplosione sia stata un missile o un ordigno di altra specie, non necessariamente collocato all'interno.

ZAMBERLETTI. Una Commissione come la nostra deve valutare come, in ogni direzione, siano andate le indagini.

PRESIDENTE. Siamo stati infomati, quindi, che esiste questa rivista, la acquisiremo e la inseriremo tra i tanti documenti che la nostra Commissione ha agli atti.

BOATO. Ricordo perfettamente l'audizione dell'allora ministro della difesa Zanone, il 5 aprile 1989 nella commissione Difesa del Senato, anche se oggi l'onorevole Zanone un po' ha sorvolato sul ricordo di quella audizione che fu abbastanza drammatica, allora, perchè ci trovavamo nell'immediatezza, signor Ministro, come lei ha giustamente ricordato poco fa, della relazione finale del collegio peritale Blasi che dava come più probabile l'ipotesi del missile e, in quel dibattito la cosa emerse con forza rispetto al Ministro *pro tempore*. Ovviamente nessuno si sogna di immaginare la benchè minima responsabilità sua riferita all'evento, ma ci rivolgevamo allora al Ministro *pro tempore* che rappresenta l'amministrazione della Difesa ed anche in quel caso lei rispose con molta forza dicendo quello che ha detto oggi, sempre con molta forza.

Presidenza del vice presidente CASINI

(Segue BOATO). Lei ha parlato della sua convinzione soggettiva dell'estraneità delle Forze Armate italiane (in particolare immagino dell'Aeronautica, ma in ipotesi potrebbe essere anche la Marina o che so io) rispetto alla caduta del DC9 di Ustica. Il problema è che, salvo questo servizio televisivo che lei ha ricordato (che comunque è successivo, se non ricordo male) che io sappia nell'arco di 11 anni nessuno ha mai immaginato che sia l'Aeronautica italiana, o comunque la Difesa italiana, responsabile della caduta del DC9 di Ustica e questa continua insistenza da parte sua non su una cosa falsa bensì su una cosa vera, mi lascia un po' perplesso: lo dissi allora ed oggi glielo ripeto a distanza di due anni e mezzo e dopo tanto lavoro che abbiamo fatto.

Adesso, avrei voglia di andare a rivedere quel filmato perchè, se così è stato, si è trattato di un grosso errore giornalistico, come del resto se ne possono commettere altri.

ZANONE. Si trattava del novembre 1988, mentre la nostra riunione al Senato è dell'aprile 1989.

BOATO. Vorrei rivedere quel filmato anche per vedere come lo avevano presentato, perchè non lo ricordo e, francamente, non so neanche se allora lo abbia visto. Comunque, un errore giornalistico di fronte ad una vicenda che si prolungava già allora da circa 9 anni mi pare che non giustifichi tutta questa enfasi su un fatto che non viene credo da nessuno messo in discussione. Anche in questa Commissione - da anni stiamo lavorando su Ustica - non ho mai sentito una sola volta qualcuno dire o ipotizzare qui dentro che l'Aeronautica o la Difesa italiana hanno responsabilità diretta, cioè che stato un caccia o un missile italiano ad abbattere il DC9.

Quello che mi continua a stupire e a preoccupare è che non ci si ponesse con più forza - lo dico anche a lei come Ministro *pro tempore* della difesa - il problema che, a prescindere da responsabilità dirette dell'Italia, è una cosa di una gravità enorme il fatto che un aereo con più di 80 persone a bordo cada in acque internazionali (ma formalmente non so neanche se si trattasse di acque internazionali), comunque in uno spazio aereo internazionale; ma comunque, diciamo, un aereo italiano su una rotta italiana, con coinvolgimento di interessi di sicurezza delle vittime ed anche di sicurezza militare per il nostro paese.

Su tale prima questione vorrei chiederle se a distanza di due anni lei non abbia compiuto una riflessione. Che lei venga oggi a ripetere questa sua convinzione non mi meraviglia, anzi le fa onore, ma fa onore anche a noi, giacchè nel corso delle nostre indagini non abbiamo mai sollevato tale dubbio. L'aspetto fondamentale, però, è cosa sia accaduto nel cielo di Ustica. È questa la preoccupazione sconvolgente, al di là della responsabilità italiana.

ZANONE. Senatore Boato, ho fatto riferimento a quel servizio televisivo quale spiegazione dello svolgimento della riunione presso l'Accademia di Pozzuoli, che avvenne pochi giorni dopo. Prendo atto di quanto lei afferma, cioè che nell'ambito delle responsabilità parlamentari nessuno ritiene che il disastro di Ustica sia stato provocato dall'Aeronautica italiana o dalle Forze Armate italiane, tuttavia tale era il contenuto di quella trasmissione. Non sono un teleutente, raramente guardo la televisione, ma posso dire che i giornali del giorno successivo dedicavano a tale notizia, che lei riconosce totalmente infondata, le prime pagine con titoli cubitali. Ci sono anche errori che restano tali e che non ricevono alcuna sanzione, neppure dal punto di vista di una loro correzione, di un ristabilimento della verità. Questo non si può non riconoscere come un fattore di disagio.

Circa la nostra riunione al Senato, esposi allora lo stato della questione in termini ancora interlocutori poichè era in corso l'indagine della commissione Pratis. Tuttavia non ho nulla da correggere rispetto a quanto dichiarai in quella sede.

BOATO. Lei ha affermato che ci sono errori che non trovano mai sanzione. Non voglio mettere in dubbio quanto lei dice, vorrei però ricostruire, anche se non posso farlo ora, il servizio televisivo e anche quanto comparve sui giornali del giorno successivo, per vedere se veramente recavano titoli cubitali.

Resta il fatto che io ritengo che un Capo di Stato Maggiore della Difesa non abbia comunque il diritto di comportarsi in quel modo rispetto, prima di tutto, al suo Ministro. Personalmente lo avrei forse richiamato in pubblico e non in privato.

ZANONE. Senatore Boato, ho conosciuto bene l'ammiraglio Porta, che è persona profondamente onesta, e non nel senso banale del termine: intellettualmente onesta. Non ho molta indulgenza per la collera, ma un tipo di collera che ammetto è quella degli onesti quando si sentono offesi.

BOATO. Ed è proprio su questo aspetto che mi voglio soffermare, anche se non in relazione all'ammiraglio Porta.

Che sanzione riceve un episodio clamoroso in cui è stato ingannato lei, in cui è stata ingannata la Commissione parlamentare di inchiesta, in cui è stata infangata la memoria di una persona morta ed in cui è stata depistata l'indagine? Mi riferisco alla vicenda Rana-Santucci-Pisano.

Lei, dopo la riunione al Senato e dopo il deposito della relazione Blasi, dà incarico al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, di svolgere un'inchiesta amministrativa. Non voglio ripercorrerla tutta, comunque quella relazione contiene anche numerosi elementi di verità, ma non voglio dare giudizi sommari. Tuttavia in essa v'è un fatto clamoroso. Nelle considerazioni conclusive, per smontare e destituire di fondamento l'ipotesi del missile, si avvalora la falsa testimonianza - ormai possiamo dirlo - del generale Santucci e si calunnia un uomo che non può più difendersi e che è stato l'uomo più onesto degli apparati dello Stato in questa vicenda, giacchè è l'uomo che si è recato immediatamente dal suo Ministro, allora Ministro dei trasporti, a dire quale era un'ipotesi, non la certezza o la verità, circa la causa del disastro di Ustica.

A pagina 75 della relazione Pisano è scritto: «Alla luce di quanto sopra e sulla base dei dati disponibili non sembra sussistere non solo certezza, ma neanche probabilità della presenza del caccia in questione», cioè del caccia che avrebbe attraversato perpendicolarmente la traiettoria del DC9 «In connessione a ciò si ritiene doveroso richiamare la dichiarazione testimoniale, allegato N, resa in sede di inchiesta dal generale Giorgio Santucci, all'epoca dell'incidente del DC9 Itavia addetto militare a Washington. Tale dichiarazione, oltre a dare un supporto al dubbio sopra esposto, pone seri interrogativi sulla correttezza della conduzione di alcune indagini, oltre che sul comportamento tenuto da personaggi interessati per vari aspetti al caso. Tutti gli elementi dianzi indicati portano in sostanza ad affermare che non esiste certezza alcuna sulla presenza di un velivolo da caccia in vicinanza del DC9 Itavia, non esiste certezza alcuna cioè circa l'elemento fondamentale sul quale è basata l'ipotesi (...)».

L'elemento di prova portato a fondamento di questa affermazione pesantissima da parte del generale Pisano - pesantissima poichè parla del comportamento tenuto da personaggi interessati, della conduzione delle indagini, della loro correttezza e via dicendo - è la testimonianza del generale Santucci, riportata nelle ultime tre pagine degli allegati alla relazione Pisano, testimonianza datata Roma 20 aprile. A metà della seconda pagina di tale testimonianza è scritto: «A questo punto mi domando, siamo certi che il signor Rana, che nelle vesti di presidente del Rai poteva essere in qualche maniera responsabilizzato dell'incidente, per esempio in caso di cedimento strutturale per fatica dell'aeromobile (...)», questo è quanto Santucci afferma nel 1989 «fosse stato debitamente autorizzato dalla competente magistratura alla conservazione e al trasporto in Usa di tale registrazione?».

Ora, è risultata falsa la testimonianza del generale Santucci, falso che il generale Rana si sia all'epoca, cioè nel mese di settembre, recato a Washington, falso che avesse copia della registrazione, calunnioso il fatto che egli facesse questo per propri interessi visto che, come ci ha confermato qualche giorno fa il ministro Formica, a poche ore dal disastro disse al ministro Formica che quella poteva essere una delle ipotesi. Si tratta di una serie di calunnie rispetto ad una persona scomparsa che non può difendersi. Per fortuna i familiari avevano ancora il passaporto del generale Rana e lo hanno depositato. Esso reca i timbri di ingresso negli Stati Uniti d'America ed il primo viaggio è del 5 ottobre 1980.

Tutto ciò serve come fondamento al generale Pisano per destituire di credibilità l'ipotesi del missile.

Le chiedo, allora: è ancora convinto della lealtà della collaborazione che ha ricevuto? Non sto parlando in modo onnipervadente, giacchè non mi piacciono i processi sommari, i teoremi. Ma sulla base di questo punto che dettagliatamente ho voluto ricostruire e che ormai siamo certi essere falso, come dimostrato da testimonianze e documentazioni, mi chiedo quale rapporto leale lei abbia avuto da parte dell'indagine amministrativa che lei ha commissionato nel 1989.

ZANONE. La certezza che sia infondata la circostanza di questo viaggio del generale Rana a Washington come è stata acquisita?

BOATO. È stata acquisita attraverso la testimonianza dei familiari ed attraverso il passaporto.

ZANONE. Si tratta di fatti acquisiti da questa Commissione. È un elemento di cui io non potevo disporre.

CASINI. Il senatore Boato, alla luce di elementi che lei non poteva conoscere in quell'epoca e che successivamente abbiamo acquisito, i quali consentono di formulare un giudizio di un certo tipo, le chiede se lei può confermare il giudizio che ha dato pochi minuti fa sulla assoluta lealtà e certezza morale della collaborazione.

BOATO. *Per tabulas* è confermato che su tale questione le cose non stanno in questo modo.

ZANONE. Sono certo che il generale Pisano nel mandarmi i risultati della sua inchiesta non abbia scritto cose diverse da quelle che sapeva e aveva potuto accertare. Se poi un accertamento ulteriore, compiuto con i mezzi di cui dispone questa Commissione, introduce dei fatti nuovi io non posso dire nulla al riguardo. Si tratta di un elemento di valutazione ulteriore.

BOATO. Lei però poco fa parlava di errori non sanzionati compiuti in un servizio televisivo. Qui siamo di fronte alla calunnia di un generale da parte di un altro generale, una calunnia finalizzata ad affermare il falso per destituire di ogni fondamento l'ipotesi del missile. E chi ha sanzionato questo errore?

ZANONE. Lei mi ha citato un fatto che io non avrei avuto modo di conoscere altrimenti.

BOATO. Si tratta comunque di un episodio dettagliatamente ricostruito a pagina 39 dello stampato della relazione di questa Commissione.

ZANONE. Mi riservo di esaminarlo.

BOATO. Il colonnello Lippolis, ascoltato da noi, ci disse che già il secondo giorno dopo la strage, quindi nell'immediatezza del disastro, era possibile formulare l'ipotesi dell'esplosione. Lui, fra l'altro, non ha parlato di ipotesi; ha detto di essere certo che si trattasse di un'esplosione per quanto aveva visto e l'aveva addirittura localizzata fra la seconda e la terza fila del lato destro dell'aereo. Naturalmente non poteva sapere se l'esplosione fosse dovuta ad una bomba o ad un missile; si trattava comunque di un'esplosione. Allora, ha mai avuto dall'aeronautica un qualche elemento di informazione al riguardo, naturalmente nel 1988, quando lei ha chiesto tutta la documentazione? È chiaro che faccio riferimento a quanto lei ha compiuto a distanza di otto anni dai fatti. Ha avuto qualche informazione rispetto al responsabile militare dei soccorsi?

ZANONE. A me risulta che l'ipotesi dell'esplosione è stata assunta come la più attendibile quando, dopo un certo periodo di tempo, sono state rintracciate le tracce dell'esplosivo Tnt sul relitto.

ROJCH. Sul relitto o sui cadaveri? È importante, fondamentale questo aspetto.

ZANONE. Naturalmente non parlo del relitto ripescato dal fondo del mare, ma di quanto venne recuperato subito.

BOATO. Vorrei riallacciarmi a quanto ha detto il Presidente prima. L'addetto militare dell'ambasciata statunitense di allora fu immediatamente allertato nella notte stessa, su cosa poteva essere successo e sull'eventuale presenza di navi e di aerei.

Presidenza del Presidente GUALTIERI

(Segue BOATO). Questa persona pochi giorni fa ha reso una lunga intervista al giornalista De Angelis del TGI (spero che questa volta il TGI abbia fatto un buon servizio) e mi pare abbia risposto con molta franchezza e con molta sincerità.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che questo colonnello è nell'elenco di coloro che dovranno essere interrogati dal magistrato negli Stati Uniti. In quella sede quanto ha detto avrà una sua veste formale.

BOATO. Si tratta di un'intervista che ho visto casualmente ma che mi ha colpito molto. Risaltava il rigore con cui l'ambasciatore Gardner, se non ricordo male, ossia l'autorità «politica» all'interno dell'ambasciata (la quale può essere a sua volta ingannata), si preoccupò di rovesciare come un guanto - per usare un'espressione malfamata in questa Commissione - quanto gli stava intorno, di interrogare tutti, di verificare, evidentemente non fidandosi troppo. Si è messo continuamente in contatto con l'Aeronautica italiana e, questa a sua volta ha fatto lo stesso (almeno così afferma) puntando esclusivamente, magari per escluderla alla fine, sull'ipotesi del missile. Non dico che lei sia responsabile, ma come è possibile che nella relazione Pisano non sia stata fornita una traccia di questa attività, oltre tutto «meritoria» e doverosa ma che evidentemente, se resa pubblica, avrebbe fatto capire che la prima cosa che era venuta in mente anche all'Aeronautica, oltre ad altre eventuali, era l'ipotesi del missile? Come è possibile che questo non le sia stato almeno riferito?

ZANONE. Mi pare di capire che questi accertamenti condussero, comunque, alla conclusione da parte americana che non c'era alcuna presenza oltre al DC9 Itavia.

BOATO. Non da parte americana, ma da parte dell'ambasciatore.

ZANONE. Questi però rappresenta il suo paese.

BOATO. È molto diverso.

PRESIDENTE. Secondo la testimonianza del colonnello i nastri della Saratoga non giunsero all'ambasciata ma ad un altro comando e quindi anche loro non ebbero tutte le informazioni essenziali. Ammettiamo anche che, dopo una settimana, gli americani escluderono che si trattasse di un missile; però per una settimana si interessarono all'ipotesi del missile, anche su richiesta italiana di avere informazioni. Come mai, invece, non si diceva niente agli organi politici e amministrativi italiani, lasciando filtrare la versione opposta del cedimento strutturale? Non bastava dire che non c'era alcun aereo militare in volo perché, come risulta adesso dalle carte sequestrate dal magistrato, poteva trovarsi in cielo un piccolo aereo da turismo che poteva essere magari

entrato in collisione. Non basta dire che tutti gli aerei militari erano a terra perchè risulta che in quella zona c'era un traffico notevole. Questa ipotesi non poteva essere esclusa in partenza. Il fatto è che non ci fu un'attivazione degli organi politici e amministrativi italiani per chiedere informazioni all'Aeronautica che, a sua volta, non si fece viva.

ZANONE. Se ci sono stati questi contatti così assidui dell'Aeronautica italiana con l'ambasciata americana per accertare il modo in cui si erano svolti i fatti nei giorni successivi, immagino che il Ministro della difesa del tempo ne avrà informato il Parlamento.

PRESIDENTE. Non risulta.

MACIS. Onorevole Zanone, vorrei porle alcune domande su temi che lei ha già trattato e che sono stati affrontati dai colleghi per sottolineare alcuni profili di carattere istituzionale che mi paiono rilevanti per il nostro lavoro.

Lei ha ricordato che il 10 novembre 1988 ha risposto alla Camera alle interrogazioni relative alla trasmissione «TG1 Sette».

Il 9 febbraio 1989 rispose per iscritto ad alcune interrogazioni presentate al Senato. In occasione della sua prima risposta, quella presso la Camera dei deputati, lei dopo aver ribadito la tesi nota che non era in corso alcuna esercitazione italiana dichiarò in proposito di nominare una Commissione d'indagine, composta da membri indipendenti.

Il 16 marzo viene depositata la perizia da parte di coloro che erano stati incaricati dal giudice istruttore Bucarelli. Il 17 marzo lei, onorevole Zanone, dà l'incarico - come ha ricordato precedentemente al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, di condurre una inchiesta sulla vicenda di Ustica. Il Presidente giustamente ha obiettato che tale incarico è stato dato dopo 8 anni; comunque, voglio affrontare questo argomento sotto un altro profilo. Lei prima ha esposto una tesi, che è quella che le veniva indicata dalla amministrazione dell'Aeronautica (e mi sembra abbastanza corretto) ed ha denunciato il proposito di nominare una Commissione d'inchiesta formata da personalità indipendenti; poi però è arrivato ad affidare l'incarico per l'inchiesta al Capo di Stato Maggiore che non può essere considerato in questa vicenda (al di là del rispetto che gli dobbiamo come indipendente e lo fa esattamente il giorno successivo al deposito della perizia e (come lei stesso ha ricordato e come è indicato nel provvedimento di nomina) in connessione con gli accertamenti dell'autorità giudiziaria. Non le sembra, onorevole Zanone, che questo modo di procedere sia abbastanza singolare, nel senso che più di un'inchiesta per l'accertamento della verità sembra un'inchiesta per confermare una tesi che era stata già enunciata, e anche abbastanza preoccupante e perlomeno poco attenta verso i problemi della distinzione che (come lei mi insegna) vi devono essere tra l'attività dell'Esecutivo e quella della Magistratura che era giunta ad un punto di estrema delicatezza?

ZANONE. Senatore Macis, non mi sembra affatto, per una serie di motivi. La presentazione della perizia venne preceduta - come ho detto

nel mio precedente intervento - da larghissime e ripetute indiscrezioni di stampa sin nei mesi precedenti. Naturalmente venivo in continuazione interrogato circa la mia opinione su queste voci di stampa, su quello che si intendeva fare e sulle iniziative che si intendevano promuovere da parte del Ministero. Ho sempre detto che quando la perizia fosse stata presentata e resa acquisibile dal magistrato, se nella conclusione dei periti ci fossero stati elementi che chiamavano in qualche modo in causa le Forze Armate, come è evidentemente (per le ragioni che ho già spiegato) la prevalenza dell'ipotesi del missile rispetto alle altre, avrei immediatamente promosso un'inchiesta amministrativa nell'ambito delle Forze Armate. Questa inchiesta amministrativa non poteva che essere affidata al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica il quale - torno a ribadirlo - doveva accertare se sulle conclusioni dei periti riscontrasse nell'operato dei suoi uffici e comandi negligenze, imperfezioni, lacune o omissioni. L'inchiesta indipendente a cui lei, senatore Macis, si riferisce era già all'opera ed era stata già nominata: era la commissione presieduta da Pratis, la cui costituzione precede di due mesi l'affidamento dell'inchiesta amministrativa al generale Pisano.

MACIS. Onorevole Zanone, per quanto riguarda la commissione Pratis il suo riferimento è esatto in quanto effettivamente venne nominata nel novembre. Comunque, lei mi ha parlato come di un atto del Ministro e per questo le ho rivolto quella domanda.

ZANONE. La commissione Pratis venne nominata di concerto tra il Presidente del Consiglio e il Ministro della difesa proprio perchè avesse maggiori possibilità di svolgere quelle indagini in campo internazionale, che soltanto l'autorità del Presidente del Consiglio poteva disporre, in questo non ricadevano nell'ambito delle mie competenze.

MACIS. Onorevole Zanone, desidero riferirmi all'inchiesta Pisano che è stata disposta con quella cronologia che ho appena ricordato. Indipendentemente dal suo proposito, la relazione del generale Pisano e (mi permetto di aggiungere) anche i comportamenti dell'Aeronautica militare (con interventi sulla stampa, in particolare su un quotidiano romano) hanno presentato una verità che si è contrapposta a quella dell'autorità giudiziaria. Noi già siamo stati abbastanza critici nella nostra prerelazione nei confronti dell'autorità giudiziaria e penso che lo saremo molto di più nella relazione conclusiva per alcuni ritardi che si sono registrati e per tanti altri motivi. Comunque, quando un magistrato, per esempio il giudice istruttore, si vede contrapposto un atteggiamento da parte di una amministrazione importante come quella delle Forze Armate, nel loro complesso, e quando una verità viene fatta propria dal Ministro e dal Governo, non pensa che si trovi in una situazione di estrema difficoltà e disagio?

ZANONE. Il Governo (supposto che io parli in rappresentanza di quel Governo) almeno per quanto riguarda il Ministero della difesa, non ha mai sostenuto e non ha mai asserito una qualsiasi presupposta verità sulle cause del disastro di Ustica. Noi abbiamo sempre espresso

l'unica affermazione che poteva essere fatta: che ci rimettavamo all'azione della Magistratura, che il nostro compito non era quello di alimentare congetture ulteriori rispetto a quelle in corso, ma era quello di dare alla Magistratura tutti quei contributi ed elementi di cui disponevamo. Non sono mai stato paladino di nessuna supposta verità.

MACIS. Onorevole Zanone, registro la sua risposta e, anche se non voglio polemizzare con lei, devo dire che non mi sembra che questo sia stato l'atteggiamento assunto dal Governo (questa è la mia convinzione).

Desidero adesso affrontare un altro aspetto molto brevemente. È stato ricordato già l'episodio dell'ammiraglio Porta che ha espresso la collera delle Forze Armate (episodio citato dal Presidente). Lei, onorevole Zanone, in qualche modo ha giustificato non le parole dell'ammiraglio Porta, ma l'atteggiamento di collera.

ZANONE. Il suo stato d'animo.

MACIS. Prendo atto di quello che ha detto: lei conosceva l'uomo. Tuttavia, c'è un profilo istituzionale che, a mio avviso, doveva essere rilevato dal Ministro e censurato. A che titolo il Capo di Stato Maggiore, sia esso dell'Aeronautica o delle Forze Armate (come nel caso dell'ammiraglio Porta) può parlare a nome delle Forze Armate? Il vertice militare è collocato al di sopra di un apparato estremamente delicato, risponde di tale apparato, ma non ne ha la rappresentanza. In base a quanto mi risulta, nell'ordinamento costituzionale e giuridico del nostro paese le funzioni di rappresentanza sono soltanto quelle politiche; quindi, in un apparato così delicato come quello delle Forze Armate, mi sembra che atteggiamenti di questo tipo siano estremamente pericolosi. Allora, la domanda che intendo rivolgerle è la seguente: non pensa che, al di là del merito, la tolleranza di questi atteggiamenti in rappresentanza delle Forze Armate possa essere fonte di deviazioni (che per fortuna non ci sono state, ma che potrebbero verificarsi)?

ZANONE. Senatore Macis, lei non era a Pozzuoli ritengo che se invece vi fosse stato come me, non farebbe questa domanda. Saprebbe che il tutto si è svolto nell'ambito di una cerimonia di particolare significato, quella dell'apertura dell'Accademia, alla presenza degli allievi. Quando il giuramento fu concluso e la cerimonia ebbe termine, quando cioè fu chiusa la parte ufficiale, in una sala dell'Accademia ci fu un incontro con i giornalisti. I giornalisti, come del resto è abituale in circostanze simili, non mostrarono il benchè minimo interesse per i discorsi pronunciati in apertura dell'anno accademico e si dedicarono - se è possibile applicare un termine bellico alla fattispecie - ad un bombardamento su una questione ben precisa, ossia che l'Aeronautica aveva abbattuto il DC9, che la menzogna era stata scoperta e chiedendo quando ci si sarebbe decisi a parlare. Io tenni a freno le richieste dei giornalisti dicendo che gli elementi di cui disponevo, e rispetto ai quali già avevo informato il Governo ed il Parlamento, mi persuadevano che quanto asserito nel corso della trasmissione televisiva non era e non

poteva essere vero. A quel punto, di fronte ad ennesime sollecitazioni da parte dei giornalisti, ci fu la dichiarazione del Capo di Stato Maggiore della difesa che denunciò lo stato di malessere delle Forze Armate. In verità, come ho già detto, questa dichiarazione, questa esclamazione più che dichiarazione, fu molto amplificata dalla stampa. Certo, chi riveste responsabilità elevate deve essere in grado di controllare i propri stati d'animo e di tenere per sé il proprio «furore», anche quando lo consideri legittimo. Il senatore Boato pochi minuti fa ci ha detto che non vi è chi ritenga che quell'accusa gravissima avesse il benchè minimo fondamento. L'accusa però non era stata mossa al caffè o in un salotto di famiglia, era stata mossa invece dal primo, dal principale organo di informazione pubblico, di fronte a milioni di spettatori, ed era stata ripresa dagli organi di stampa del giorno seguente su tutte le prime pagine, come del resto è naturale avvenga quando una notizia di tale gravità viene dichiarata da parte quasi ufficiale. Tutti sappiamo che quella notizia era infondata, per la sua propalazione non c'è stato alcuno che abbia pagato una lira di risarcimento morale però, e non ci sarà. Bisogna rendersi anche conto di questo. Sono stato sempre fautore della tesi che le Forze Armate devono contenere...

BOATO. Le loro esternazioni.

ZANONE. Io non uso termini solenni, e mi riferivo alle loro attività di informazione e di stampa. Ritengo che queste debbano essere sobrie, ufficiali, oggettive. La pressione che dai mezzi di informazione veniva praticata sul sistema militare e sugli appartenenti alle Forze Armate era però effettivamente molto grave. Ritengo perciò di aver fatto bene ad assumere un atteggiamento di comprensione verso questi stati d'animo.

MACIS. Onorevole Zanone, io non volevo criticare il suo atteggiamento, bensì sottoporle un problema di carattere generale. Doveva indubbiamente esistere un clima particolarmente coinvolgente perchè in un periodo successivo al suo un altro esponente di Governo capeggiò egli stesso, precedendo le parole dei militari, questo atteggiamento.

BOATO. Era un amico del nostro Presidente.

PRESIDENTE. Sì, un amico tra virgolette però.

MACIS. Comprendiamo allora questo clima particolare. Il problema che io ponevo però riguarda non solo quell'episodio ma anche il futuro perchè la Commissione deve mettere in rilievo questi profili di carattere istituzionale. So bene ed è giusto, infatti, che le Forze Armate abbiano una particolare coesione, che si basa anche su valori di carattere morale, che non consente facilmente di paragonarle ad altri rami dell'Amministrazione dove nessun direttore generale si sognerebbe di parlare a nome della sua Amministrazione. Proprio per la delicatezza del loro compito però trovo pericoloso che vi sia chi può pensare, perchè chiamato ai vertici delle Forze Armate stesse, di avere una rappresentanza che di sicuro non gli compete.

Vorrei porle poi un'ultima domanda conseguente in qualche modo a quelle poste da altri colleghi. Lei ha ribadito nella sua introduzione il convincimento circa l'estraneità dell'Aeronautica militare ai fatti. Il convincimento di tale estraneità, per quanto concerne un ruolo attivo dell'Aeronautica, lo diceva prima il senatore Boato, credo sia comune a tutta la Commissione. Del resto il problema, documentato nella prerelazione Gualtieri, riguarda semmai la collaborazione prestata da alcuni ben specifici ed indicati settori, non dall'Aeronautica. Non abbiamo mai confuso infatti le Forze Amate con l'Aeronautica, nè l'Aeronautica quei particolari settori che non hanno offerto la collaborazione, che hanno distrutto documenti e via dicendo. Lei però ha anche riaffermato la lealtà della collaborazione che le è stata prestata. Alla luce degli accertamenti svolti da questa Commissione e dall'autorità giudiziaria, a proposito dei quali abbiamo notizie ufficiali, non informazioni apparse sulla stampa, nonchè dallo stesso dialogo che si è svolto qui stamattina, ritiene di dover ribadire il suo giudizio o pensa invece di doverlo sospendere?

ZANONE. Non ritengo di dover sospendere alcun convincimento, anche se naturalmente non ho più, ormai da oltre due anni, avuto conoscenza diretta degli sviluppi della questione.

In particolare sugli accertamenti compiuti dal magistrato non ho alcuna conoscenza. Quanto so del disastro di Ustica, si ferma ad allora, alla fine del luglio 1989, e in queste circostanze non posso che confermare quanto ho testè detto. Debbo anche aggiungere, perchè mi parrebbe poco riguardoso essere distratto rispetto agli elementi nuovi di cui si viene a conoscenza, che ho colto, senatore Boato, la sua osservazione per quanto concerne la testimonianza del generale Santucci e che la esaminerò con l'attenzione dovuta.

CIPRIANI. Devo dire che l'atteggiamento così fideistico nei confronti delle Forze Armate da parte dell'onorevole Zanone mi ha stupito.

BOATO. È una fede laica.

CIPRIANI. Quando lei si interessò della vicenda di Ustica che tipo di atteggiamento tenne ad esempio nei confronti delle Forze Armate? Quando le dicevano che dal radar di Marsala non avevano visto niente, lei riteneva che questa fosse la verità o cercava di capirne di più?

ZANONE. Non credo davvero, onorevole Cipriani, di avere un atteggiamento fideistico nè verso il mondo in generale, nè verso le Forze Armate in particolare. Credo infatti che il comportamento che ho cercato di illustrare stamane sia totalmente fuori da una logica di questa specie e dimostri invece una ricerca razionale. Essa è tale innanzi tutto quando parte dal presupposto che ci sono dei limiti nella possibilità di acquisire una conoscenza anche quando si cerca di farlo.

Questo è il punto. Sostengo che lo sforzo è stato seriamente compiuto per ricercare elementi di verità, ma nel farlo ne riconosco tutti i limiti.

Come può appurare da qualsiasi manuale, questo è esattamente il contrario di ciò che significhi un atteggiamento di carattere fideistico.

CIPRIANI. Come Ministro della difesa fu informato di come funzionava il sistema *radar* della difesa italiana integrato con quello della Nato?

ZANONE. Ho detto nella relazione che le osservazioni e gli elementi acquisiti mettevano in luce gravi deficienze del sistema di avvistamento della difesa aerea al 1980. Aggiungo che quando assunsi l'incarico di Ministro della difesa, come è uso, ci fu una serie di *briefings* da parte delle diverse Forze Armate sullo stato dell'organizzazione. In quello dell'Aeronautica si mettevano in rilievo in termini generali (senza alcuna attinenza beninteso al caso di cui stiamo discutendo), proprio i problemi del sistema di avvistamento aereo e i limiti del sistema dei *radar*; quello che era stato fatto negli ultimi anni per coprire e completare la rete e quello che c'era ancora da fare. La consistenza di questo problema al 1980 era molto diversa.

CIPRIANI. Non mi riferivo a questi aspetti, mi riferivo anche a quello che aveva detto il Presidente all'inizio. Sapeva che tutti i *radar* erano interconnessi, tutto quanto veniva registrato tra i *radar* nel cielo italiano veniva riportata a Verona e da qui alla Nato in Belgio?

Prima l'onorevole De Julio ha osservato che comunque dalle carte di Marsala non emerge affatto una situazione reale: primo, perchè c'è stata l'esercitazione; secondo, perchè il *radar* non è una macchina fotografica e le tracce che vengono registrate sono quelle che si decide di far registrare. Quindi anche quando il sistema è in automatico, lo è in questo senso.

Se lei era interessato a non avere semplicemente delle risposte da parte dell'Aeronautica, ma a verificare queste verità dell'Aeronautica, avrebbe potuto richiedere a Verona i tracciati del sistema *radar* per controllare quanto meno se quello che veniva affermato dall'Aeronautica fosse stato vero o no. Visto che le dissero che a Marsala era in corso un'esercitazione avrebbe potuto accertare se altri *radar* avevano registrato quanto pur sempre veniva trasmesso da Marsala.

Non si trattava di una domanda accademica quando ho chiesto che tipo di verità ha ricercato, se si accontentava di quello che le dicevano o se ho cercato di scavare un pò più a fondo, naturalmente se lei era a conoscenza di come funzionava questo sistema.

ZANONE. Credo di aver risposto in premessa quando ho segnalato alla Commissione di aver svolto, sia per il tramite del nostro rappresentante presso la Nato, all'epoca ambasciatore Fulci, sia personalmente attraverso colloqui con i due segretari generali della Nato, prima Carrington e poi Woerner, tutte le iniziative possibili per sapere se presso la Nato esistesse qualche elemento che ci servisse per delucidazione, chiarimento e confronto di quanto è avvenuto il 27 giugno 1980 a Ustica. Le risposte che ho raccolto sono a verbale, ma coincidono con quelle registrate negli allegati della relazione Pratis.

CIPRIANI. Se si fosse preoccupato di accertare un poco le coerenze di quello che veniva detto dai tracciati e dai tabulati di Poggio Ballone, presso Grosseto, dove c'è un centro della difesa aerea, avrebbe riscontrato che quanto meno emergono elementi di discordanza molto grandi con quanto segnalato da Marsala. Le dissero che non c'erano aerei militari in volo ed esaminando il tabulato di Poggio Ballone emergono più di 30 aerei militari che volano tra 30 minuti prima e 10 minuti dopo l'incidente del DC9, del quale vengono registrate anche alcune battute.

Siccome Poggio Ballone registra e trasmette a tutti gli altri centri radar avrebbe dovuto verificare almeno...

PRESIDENTE. Ho il diritto e il dovere di proteggere il testimone perchè la valutazione di tutta questa serie di dati che affluiscono a noi e al magistrato è così complessa che anche noi ci abbiamo messo un anno per renderci conto. Il Ministro dice di aver commissionato delle inchieste che gli hanno dato determinati risultati. Se adesso viene informato da noi e dal magistrato che sono emersi altri elementi certamente...

CIPRIANI. Sto sempre ragionando sulla base dell'atto di fede che il Ministro ha rifatto qui. Non sto dicendo che ci ha raccontato il falso, ma che ci sono tanti modi di fare le inchieste: si possono verificare le cose dette o, invece, accettarle per buone.

Nei compiti e nelle competenze del Ministro della difesa, se un giorno avesse voluto sapere qual era la dislocazione delle Forze Armate italiane e straniere ad esempio nel Tirreno, che tipo di procedura avrebbe messo in atto? Sarebbe stato in grado di avere questo tipo di situazione sulla dislocazione delle Forze Armate italiane e straniere? Penso che questo a un Ministro possa interessare, anche senza riferirmi specificatamente a Ustica.

ZANONE. Per quanto riguarda la dislocazione delle Forze Armate italiane, senz'altro, e lo abbiamo fatto per rispondere alle domande del giudice. Abbiamo stabilito dove erano le navi armate con missili, qual'era l'attività di tutti i reparti di aerei tattici, armati di missili; qual'era l'attività dei poligoni di tiro, insomma qual era la situazione.

CIPRIANI. Non parlo solo delle Forze Armate italiane, ma in generale della presenza di Forze Armate anche straniere. Un Ministro può avere queste informazioni dal settore delle informazioni militari?

ZANONE. Certo, lo si chiede attraverso i canali gerarchici.

CIPRIANI. Invece le dico che quando l'ammiraglio Porta è venuto qui e gli è stata posta questa domanda (stava ancora sbollendo il furore accumulato in precedenza), ha mandato una risposta scritta che è agli atti che per quanto riguardava le Forze Armate straniere non era in grado di dare alcun tipo di informazione perchè i trattati internazionali non prevedono che le Forze straniere comunichino la loro presenza, amiche o nemiche che siano.

Questo era inverosimile e poi abbiamo saputo dal Capo centro della difesa aerea che se avesse voluto avere queste informazioni il Sios giorno per giorno le avrebbe fornite. Invece l'ammiraglio Porta ha detto di non essere assolutamente in grado di averle in riferimento alle acque internazionali.

Sempre nel campo della buona fede e dell'affidabilità delle informazioni, lei dichiarò che gli unici aerei italiani in volo quel giorno erano aerei da trasporto, i famosi PD808. Ci sono delle sue dichiarazioni alla stampa in questo senso. Questi PD808 del 35° Stormo non sono solo aerei da trasporto ma aerei per la guerra elettronica usati dall'Aeronautica italiana; quindi quest'ultima le ha fatto fornire un'informazione che non era completa perchè non erano in volo semplici aerei da trasporto ma aerei per la guerra elettronica in prossimità oraria con l'incidente di Ustica.

Questo lo abbiamo verificato qui interrogando i vari comandanti dell'Aeronautica.

ZANONE. Sto vedendo se ritrovo il dato che lei mi chiede, mi ci vorrà un momento.

PRESIDENTE. Devo dichiarare che siccome il Ministro non nega di aver avuto l'informazione dei quattro aerei e noi sappiamo successivamente che quei quattro aerei erano da guerra elettronica, prendiamo atto di questo fatto se risulta e quindi l'informazione passata va completata.

ZANONE. Quello che ho dichiarato il 10 novembre rispondendo alle interrogazioni alla Camera era questo: c'era il PD808 del 14° Stormo impegnato nella effettuazione di radiomisure, decollato a Pisa alle 20,15 e atterrato a Pratica di Mare alle 21,05...

CIPRIANI. Questi di Pratica di Mare hanno compiti di guerra elettronica.

ZANONE.Aereo....del 30° stormo di Elmas dalle 19,30 alle 22,40, attività addestrativa elementare a bassa quota. E due del 31° stormo per trasporti di personalità o di ammalati che non c'entrano niente con la zona di Ustica. Questo era lo stato della navigazione aerea.

CIPRIANI. Non ho detto che erano nella zona di Ustica ma soltanto che erano addetti alla guerra elettronica.

Un'ultima domanda: in campo diplomatico e militare le procedure sono importanti. Le risulta che sia normale che in caso di incidente la Forza Armata si rivolga all'Ambasciata? Mi riferisco ad un incidente relativo ad un aereo civile e quindi non si era ancora ricostruito il fatto o il presupposto che fossero implicati dei militari.

PRESIDENTE. La domanda è se è normale che ci si rivolga all'Ambasciata in caso di incidente, da parte delle organizzazioni dei soccorsi.

Nel caso in specie, la torre di controllo di Ciampino, ci dovrebbero essere i comandi da militari a militari, da organismi di controllo a organismi di controllo, da organismi di soccorso ad organismi di soccorso; perchè quindi interessare l'Ambasciata?

ZANONE. Non sono informato su questo. Bisogna anche verificare lo stato di questi rapporti al 1980.

PRESIDENTE. È quello che stiamo cercando di fare.

DE JULIO. Onorevole Zanone, è vero che nel giugno 1988 il generale Pisano le propose la costituzione di una commissione d'inchiesta?

ZANONE. Mi disse sempre che se si voleva promuovere un'inchiesta era pienamente disponibile ad attivarsi per cercare di fare tutto il possibile. Io ritenni, come ho già detto, che si dovesse attendere la cognizione della perizia di Blasi.

DE JULIO. Su questo fatto della perizia di Blasi tornerò tra poco.

ZANONE. Fra l'altro la perizia arrivò allo Stato Maggiore dell'Aeronautica incaricato dell'inchiesta circa un mese dopo perchè non ho mai tenuto rapporti diretti con il magistrato, sono sempre passato attraverso la Presidenza del Consiglio. Dal momento in cui si ebbe notizia della consegna dell'accertamento peritale al momento in cui lo Stato maggiore dell'Aeronautica fu in grado di studiarlo, intercorse circa un mese.

DE JULIO. Non vorrei ricordare male ma a noi è sempre stato detto in questa sede - e quindi possiamo verificarlo - che la perizia giudiziaria non era disponibile ai vertici militari.

ZANONE. Non mi risulta, nella commissione Pisano lo si dice.

DE JULIO. Perizia Blasi?

ZANONE. Sì.

DE JULIO. Allora ricordo male io.

Onorevole Zanone, voglio riferirmi al rapporto Pisano. Immagino che il generale Pisano abbia dosato le parole nello stendere il rapporto e mi voglio riferire alla situazione dei velivoli stranieri al 27 giugno 1980, a questa parte dell'allegato B 1. Viene citato innanzi tutto Decimomannu e si dice che era presente un numero imprecisato di velivoli aereotattici dei paesi Nato contenti, in merito non essendo possibile oggi verificare in dettaglio l'attività di volo svolta il giorno 27 giugno 1980, si ritiene opportuno precisare che la base ha chiuso ogni attività alle 18,30.

Per altre basi i voli stranieri presenti su aeroporti dell'Aeronautica militare sono: Istrana e dice quali, Grosseto e dice quali, Villafranca e

Pisa ed elenca i voli presenti. I velivoli di passaggio non sono mai armati, fatta eccezione in caso di particolari esercitazioni Nato peraltro inesistenti sul territorio italiano il giorno 27 giugno 1980. Si tratta quindi di due affermazioni precise: Decimomannu ha chiuso e le esercitazioni italiane Nato erano inesistenti. Inoltre dagli atti si legge che i citati aeroporti hanno chiuso ogni attività di volo in orari antecedenti quello dell'incidento occorso al DC9 dell'Itavia.

Quindi i dati sono: la base di Decimomannu chiusa, le esercitazioni Nato inesistenti e, più sfumata, l'affermazione in merito all'operatività di queste altre basi dagli atti esistenti.

Infine non è stato possibile ricostruire l'eventuale attività dei velivoli Usa operanti dagli aeroporti di Aviano, Capodichino e Sigonella in quanto le autorità Usa, interpellate in proposito, hanno dichiarato l'impossibilità di fornire dati in merito.

C'è quindi una distinzione molto netta tra l'assunzione della responsabilità che è a carico di chi firma la relazione e le cose di cui non si assume evidentemente la responsabilità perchè dice che risulta dagli atti oppure che le autorità militari di altri paesi affermano.

Questo è stato oggetto di approfondimento tra il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ed il Ministro in merito ad eventuali dubbi che hanno portato alla stesura in questa forma del rapporto stesso?

ZANONE. Non mi sembra che questi si possano configurare come dubbi ma piuttosto sono dichiarazioni circa lo stato di conoscenza a cui si poteva arrivare otto anni dopo.

DE JULIO. Vi è però una differenza di affermazioni tra alcune situazioni ed altre.

ZANONE. Per alcune situazioni evidentemente si disponeva di dati sufficienti per stabilire esattamente quale era la situazione in atto, per altri si è fatto ricorso ad informazioni.

DE JULIO. Dati che non venivano ritenuti sufficienti per assumersi la responsabilità dell'affermazione.

ZANONE. Che erano allo stato in cui si potevano raccogliere dopo otto anni di tempo. Non vedo un'insinuazione che riguardi l'attendibilità di questi dati, mi sembra che correttamente si sia dato notizia di ciò che era certo e di ciò che si era potuto raccogliere interpellando gli enti che era possibile interpellare. Non interpreterei diversamente.

DE JULIO. Onorevole Zanone, più di una persona con alte responsabilità ha affermato di essere stato imbrogliato. Lei qui ha assunto, viceversa, un atteggiamento che non voglio definire fideistico ma ha ribadito l'immagine che ha dato, come posso ricordare, da Ministro della difesa, di una persona che non è sfiorata dal dubbio perchè afferma categoricamente l'affidabilità delle informazioni ricevute e quant'altro.

Non voglio tornare su alcune questioni sollevate dai colleghi, ma credo che noi abbiamo, come Commissione, il compito di comprendere

quanto alcuni pezzi dell'Amministrazione o alcune parti dello Stato, agiscono autonomamente fino ad imbrogliare i vertici politici e quanto, viceversa, sono soggette al controllo diretto dei vertici politici stessi.

Non ritorno su alcune cose dette dai colleghi per comprendere quanto le Forze Armate agissero indipendentemente dal Ministro, però un dubbio vorrei cercare di portarlo alla sua attenzione per capire quanto le nostre Forze Armate fossero indipendenti da altre Forze Armate perchè - torno alla questione della perizia Blasi - non si tratta soltanto della perizia Blasi, onorevole Zanone, perchè fin dal 1980 noi abbiamo la massima autorità di indagine su incidenti aerei, il *National Transportation Safety Board* che arriva ad una conclusione precisa riguardo alla presenza di un caccia che incrocia la rotta del DC9. Poi, ancora nel 1980, abbiamo la commissione Luzzati che termina la sua seconda prerelazione con una affermazione abbastanza precisa in merito al fatto che non si era trattato di cedimento strutturale nè di collisione in volo. Poi abbiamo la perizia Blasi, ma anche questa non è un'autorità giudiziaria bensì un passo che sta compiendo l'autorità giudiziaria per accertare le cause, ma non è ancora una verità giudiziaria. Tuttavia il vertice politico ha compiti diversi da quelli dell'autorità giudiziaria, non è che opera sulla base di verità giudiziarie; può operare anche sulla base di elementi fortemente attendibili, che hanno elevata probabilità di essere e di diventare successivamente verità giudiziaria.

Allora mi chiedo: di fronte a queste ipotesi fortemente attendibili, che poi lo diventano ancora di più con il deposito della perizia Blasi, le autorità militari, il Ministro entrano quasi in fibrillazione? Mi chiedo: lei si è posto, ha posto ai vertici militari una domanda del tipo «può accadere che un atto di guerra» - come si configurerebbe in una situazione di questo genere - «sia avvenuto nei cieli del Tirreno senza che la difesa aerea italiana se ne accorga (la difesa aerea italiana, la difesa aerea Nato e quella americana)»? Non dimentichiamo che gli Stati Uniti, in particolare, hanno basi militari sul territorio italiano; hanno portaerei: alla fonda nei porti italiani per cui, certamente, hanno un sistema di difesa e di monitoraggio di ciò che avviene su un raggio abbastanza ampio per salvaguardare la sicurezza di queste basi e dei mezzi militari corrispondenti.

È senso comune - lo era anche nel 1980 - che la tecnologia di monitoraggio in possesso alla forza armata statunitense fosse particolarmente efficace ed efficiente. Allora, lei si è posto ed ha posto ai vertici militari la domanda se fosse mai possibile, a parte il coinvolgimento diretto che lei credo giustamente abbia escluso, che non si avesse traccia, nel 1980, da parte di nessuna di queste difese aeree, di ciò che è successo nei cieli del Tirreno?

ZANONE. Ho già risposto alla domanda che lei pone. Per quanto riguarda la capacità di avvistamento della difesa aerea italiana, i suoi limiti nel 1980 erano noti, sono stati documentati e su questo mi pare che le dichiarazioni da parte dell'Aeronautica siano del tutto esplicite.

Per quanto riguarda la possibilità di avvistamento di altri sistemi (americano, Nato), si è fatta l'unica cosa materialmente possibile da farsi: si è chiesto a quelle autorità quali notizie ci potessero dare e sono quelle che lei conosce.

DE JULIO. Non ho fatto una domanda di questo genere.

ZANONE. Non contesto di essermi posto questa domanda, ma le dico il modo in cui ho cercato di rispondere, che era l'unico modo perseguibile.

Lei mi ha chiesto se sia mai stato sfiorato dal dubbio: non è che io non sia mai stato sfiorato dal dubbio, il fatto è di non sapere e di cercare di fare ciò che si può per tentare di sapere. Torno a dire ciò che ho detto all'inizio: una cosa è l'impossibilità di conoscere, altra cosa è la volontà di occultare. Quello che può essere un elemento politicamente grave, certamente dal mio punto di vista inaccettabile in questo tipo di questione, è che più o meno deliberatamente si scambi una cosa con l'altra: una cosa è dichiarare di non riuscire a sapere, altra cosa è presupporre una volontà di tenere nascosto quello che invece non si conosce. Lei permetterà, ma su questo una netta assunzione di responsabilità va compiuta.

DE JULIO. Signor Presidente, vorrei chiarire all'onorevole Zanone che non ho chiesto cose che, peraltro, sappiamo e che ci ha dichiarato anche in premessa. Sappiamo benissimo che lei ha chiesto ed anche altri Ministri e Presidenti del Consiglio hanno chiesto. Io chiedevo una cosa diversa, cioè una valutazione sulla capacità di altri sistemi di difesa aerea o di monitoraggio di essere consapevoli che in quel giorno, in quella zona, eccetera, c'era in movimento qualcosa di strano. Ho parlato della capacità, non del fatto della richiesta se qualcuno avesse visto o meno.

ZANONE. Sono veramente desolato di dovermi ripetere, ma ho ricordato all'inizio di aver compiuto un atto specifico che, per la verità, un poco anche eccedeva quelle che erano le mie responsabilità e le mie incombenze.

Infatti, avvalendomi anche di una certa cordialità di rapporti personali con il nostro ambasciatore a Washington, Petriagnani, uomo grandemente accreditato presso tutte le autorità statunitensi, gli ho chiesto di fare un passo specifico, particolare, ulteriore rispetto a tutti quelli ufficiali già intervenuti, direttamente presso le due persone che potevano darci qualche notizia certa, cioè il sottosegretario Taft che si occupava della materia e il Capo di Stato Maggiore Generale delle Forze Armate americane.

Le precise richieste poste dal nostro ambasciatore a Washington - esattamente sulla linea che lei ha testè ribadito - al Capo di Stato Maggiore della difesa americana, hanno registrato una risposta al limite della sopportazione, come chi dica «quante volte devo tornare a ripetervi che, a distanza di 8 anni, il nostro sistema radar non dispone più di questi dati?». Tutto questo è documentato negli atti.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Biondi se vuole ancora fare la sua domanda. Non è che io sia in particolare sofferenza, come dice l'onorevole Cipriani, ma è già giunto da circa un quarto d'ora il presidente Gorla. Inoltre, alle 14, la Camera vota la fiducia, per cui i

deputati dovranno allontanarsi. Pertanto pregherei, se ci sono domande, di essere molto concisi.

BIONDI. Presidente Zanone, in merito alla questione degli imbrogli, qualcuno ha detto che si ritiene imbrogliato. Pertanto, vorrei sapere dalla lealtà che mi pare abbia dimostrato anche in questa occasione, forse ai limiti della coerenza perchè, certe volte, la comodità o scomodità delle sedie su cui ci si pone pongono a dura prova questa coerenza, qualcuno ha detto nei giorni scorsi che forse era stato imbrogliato: vorrei sapere, alla luce anche di questo dibattito molto leale che la Commissione ha tenuto con l'onorevole Zanone, se ritiene che l'inganno ci sia stato oppure no.

ZANONE. Ritengo, come ho detto, di non essere stato assolutamente imbrogliato da coloro che hanno collaborato con me. Non ripeterò mai a sufficienza che ciò non rischierà il mistero su quanto è avvenuto nel 1980 e, per farmi capire, faccio un riferimento per esempio alla posizione del direttore del Sismi: quando, in numerose circostanze, ho cercato di ricorrere all'ammiraglio Martini per confrontare i dati, gli elementi e le notizie che si avevano, soprattutto di carattere internazionale, e quando ho chiesto più di una volta cosa si potesse estrarre dagli archivi dei nostri Servizi sulla questione, mi è stata consegnata una precisa cronologia di documenti, peraltro tutti depositati nell'archivio di questa Commissione, tuttavia l'interessato ha sempre tenuto a dirmi che su quanto avvenuto all'epoca da parte di un'altra gestione dei nostri Servizi non era in grado di fornirmi alcuna informazione diretta.

Quindi per lealtà di rapporti intendo questo: che le persone con cui si collabora siano reciprocamente solidali nel tentativo di accertare quanto loro richiesto.

ROJCH. Onorevole Zanone, la caduta dell'aereo esattamente comprende due fasi, quella aerea e quella sottomarina. La prima è stata studiata a fondo, mentre la seconda non è stata considerata con lo stesso approfondimento, per non dire che è stata quasi ignorata, al punto che ancora oggi, a distanza di undici anni, non è stato ancora recuperato tutto il materiale sul fondo del mare.

Tale atteggiamento si riscontra, ad esempio, allorquando si fa riferimento alla missione del velivolo *Breguet Atlantic* del 30° stormo, che parte da Elmas. Lo stesso che è decollato alle ore 3,10 del 28 giugno, sostanzialmente a sette ore dalla caduta del DC9. Ebbene, la missione di questo velivolo, avendo visto quanto accaduto per dieci ore, dalle sette del mattino, è stata ignorata dalla stessa Aeronautica militare per ben nove anni. Se il comandante del velivolo non avesse egli stesso sollecitato l'acquisizione degli atti una parte così importante sarebbe stata trascurata.

L'interrogativo che mi pongo è se la sera del 27 giugno non fosse stato predisposto un dispositivo riservato, finalizzato ad obiettivi strategico-politici, che coinvolgesse la Nato. Non v'è altrimenti una spiegazione.

PRESIDENTE. Onorevole Zanone, ha mai avuto il sospetto che vi sia stata un'operazione da tenere segreta?

ZANONE. La mia sensazione l'ho già riferita: poco contano le congetture, ciò che si deve cercare di fare è recare contributi di conoscenza.

Lei si riferisce all'operazione di soccorso del 30° stormo.

PRESIDENTE. Al riguardo sono ancora in corso accertamenti, ad esempio il comandante Bonifacio ha fatto talune affermazioni. Vogliamo solo sapere se è filtrato qualche elemento di preoccupazione, di incertezza a livello ministeriale sulle operazioni marine di soccorso.

ZANONE. Sulle operazioni di soccorso esiste una relazione che documenta quanto si è cercato di fare ed indica come tutto il possibile sia stato fatto da una pluralità di mezzi raccolti sul luogo nel più breve tempo possibile.

Circa le operazioni di recupero dei relitti dal fondale, queste sono state disposte dal magistrato e non concernono il mio periodo di governo, nel senso che la prima operazione di recupero fu svolta mi sembra nel 1986, comunque prima che mi occupassi della Difesa, mentre la seconda, per il recupero della parte restante, è stata ordinata soltanto in questo periodo dal nuovo giudice istruttore. Si tratta comunque di una competenza di carattere giudiziario.

RASTRELLI. Onorevole Zanone, durante il periodo in cui è stato Ministro della difesa ha mai sentito dalle autorità militari, in particolare dall'Aeronautica, qualcosa circa la possibilità che la caduta dell'aereo libico in Sila potesse avere una lettura diversa da quella ufficiale?

ZANONE. La materia è controversa; non dal punto di vista delle autorità militari, ma per le oscillazioni soprattutto dei medici legali circa la supposta data di morte del pilota libico. Ho già detto che su questo caso ho considerato esaustiva la sentenza di archiviazione del tribunale di Crotone.

PRESIDENTE Onorevole Zanone; la ringrazio per il contributo che ha voluto fornire alla nostra Commissione, che abbiamo ritenuto di grande utilità.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: AUDIZIONE DEL MINISTRO GIOVANNI GORIA

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, la ringraziamo per aver accettato senza difficoltà l'invito che la Commissione le ha rivolto. Le siamo grati per essere venuto questa mattina e ci scusiamo per il ritardo dovuto al fatto che l'audizione dell'allora Ministro della difesa, onorevole Zanone, si è prolungata per tre ore.

Noi stiamo conducendo un'inchiesta, come lei sa, sul disastro di Ustica. Lei è stato Presidente del Consiglio dal 28 luglio 1987 al 12

aprile 1988 ed in questo periodo ha avuto l'onorevole Zanone come Ministro della difesa. Vorrei domandarle cosa può dirci della conoscenza che lei ebbe dell'avvenimento, delle inchieste che il suo Governo, i suoi Ministeri, promossero. Soprattutto se in quel periodo vi fu un risveglio di attenzione sulla vicenda di Ustica che portò a commissionare la relazione Pratis e così via.

Che cosa seppe attorno alla vicenda di Ustica nel periodo in cui fu Presidente del Consiglio?

GORIA. Intanto vorrei rivolgere un saluto cordiale ai componenti della Commissione.

Anticipo che temo di non essere molto utile ai vostri lavori perchè, probabilmente per una curiosa congiuntura, nel periodo in cui ebbi l'onore di presiedere il Governo in quanto Presidente del Consiglio non fui mai investito della questione concernente le indagini su Ustica non soltanto dalla magistratura inquirente del tempo, ma nemmeno dal dibattito politico.

Per aiutare la mia memoria ho chiesto ad un mio giovane collaboratore di leggere tutta la stampa dell'epoca cercando ovviamente notizie sull'argomento. L'unico riferimento che abbiamo rintracciato in quel periodo riguarda una nota dell'Ansa di lunedì 20 luglio 1987 nella quale si dà notizia che il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha posto un nuovo quesito ai periti di allora. La notizia precedente (che precede anche il periodo in cui ricoprii la Presidenza del Consiglio) è una notizia del giugno 1987; la ricavo da «La Repubblica» e tratta dell'arrivo dagli Stati Uniti della scatola nera letta all'epoca. Al contrario, la notizia successiva, e una notizia significativa con la quale si ricorda che il ministro della difesa Zanone aveva raccolto un *dossier* e lo aveva inviato alla Magistratura.

Ciò sta a dimostrare che non ci furono occasioni di impegno evidentemente nella convinzione - che mi auguro fondata - che la Magistratura stesse svolgendo un ruolo adeguato alle sue funzioni e non avesse necessità particolari in base alle quali chiedere al Governo un comportamento piuttosto che un altro.

È ovvio che quella tragedia ha colpito tutti i cittadini e quindi non posso certo dire che non ne sapevo niente, ma non ebbi mai occasione di occuparmene in virtù del mio ufficio.

PRESIDENTE. Sta di fatto che, come risulta anche dall'audizione del ministro Zanone, nel periodo in cui fu Presidente del Consiglio e in quello successivo, in cui fu Presidente l'onorevole De Mita, vi fu un risveglio notevole nelle attività ad otto anni dalla tragedia. Cominciaste a commissionare delle inchieste, Zanone raccolse un *dossier* e la commissione Pratis fu incaricata di compiere delle indagini (anche se ciò accadde sotto il Governo De Mita). Comunque vi fu un risveglio dell'attenzione su Ustica in questo periodo.

Ebbe la percezione di una maggiore attenzione dell'opinione pubblica per cui la versione che aveva tenuto per otto anni a un certo momento non era più credibile, tant'è vero che ci si mosse per ulteriori approfondimenti?

GORIA. Assolutamente no. Premetto che, almeno per quanto ricordo, il ministro Zanone non mi parlò mai di quella vicenda, anche se immagino che da parte sua stesse svolgendo le funzioni che gli spettavano. Non credo che sia pensabile che un Presidente del Consiglio sia attento a tutto quello che riguarda le singole amministrazioni; dovrebbe essere un *computer*. Inoltre, come ho ricordato prima, il risveglio dell'attenzione sulla vicenda di Ustica, fu immediatamente successivo e credo - questo lo deduco - che fu soprattutto alimentato prima dall'ipotesi della battaglia aerea (cito, ad esempio, «La Repubblica» del 22 giugno 1988) e poi dal *dossier* del ministro Zanone, notizia che traggono da un articolo del 10 luglio.

PRESIDENTE. Siamo già all'altro Governo.

GORIA. Di lì in avanti ho smesso di raccogliere notizie ed articoli.

PRESIDENTE. Noi non vogliamo da lei una ricostruzione documentale basata sui giornali.

GORIA. È l'unico riferimento che ho avuto.

PRESIDENTE. A noi interessa la sua memoria, il ricordo storico delle percezioni che ebbe all'epoca. Lei ci ha detto che la sua attenzione in quanto Presidente del Consiglio non fu mai sollecitata espressamente. A noi interessa verificare se il Presidente del Consiglio dell'epoca ebbe la percezione di una maggiore attenzione sulla vicenda di Ustica.

GORIA. La risposta è assolutamente negativa. Il mio ricorso alla stampa non è una sorta di propaganda della medesima, ma un tentativo per verificare che non era stata la mia memoria a fare cilecca. Sono stato confortato dal fatto che - ripeto - dal giugno 1987 al giugno 1988 nemmeno la stampa sollevò il problema. Quindi - se mi passate l'espressione - mi sono un po' assolto pensando che, se nemmeno il dibattito politico fu vivace all'epoca, ciò costituisce una giustificazione per la mancanza di provvedimenti assunti dal Governo.

MACIS. Non voglio farle domande concernenti il periodo in cui è stato Presidente del Consiglio. Voglio chiederle qualcosa sul periodo in cui fu Ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Naturalmente tale quesito concerne sempre la vicenda di Ustica. Il fatto è che ci fu una richiesta ripetuta di finanziamenti.

MACIS. Signor Presidente, desidero riferirmi alla questione del finanziamento, riportato nella relazione (non so se lei lo ricordi). Onorevole Gorìa, si ricorda se il parere sui disegni di legge deve essere dato dal Ministro oppure se può limitarsi ad un livello burocratico?

Vorrei rivolgerle una domanda a tale proposito con molto interesse anche perchè il problema delle risorse finanziarie necessarie per

recuperare il relitto dell'aereo è stato risolto in una maniera ineccepibile. Ricordo di aver sentito dire proprio da lei, per la prima volta nella mia esperienza parlamentare, che si trattava di spese obbligatorie di giustizia. Siccome so che lei ha piena nozione di questo aspetto, sono rimasto sorpreso nel leggere che era stato espresso parere negativo su un disegno di legge, parere che non avrebbe avuto nemmeno ragion d'essere, trattandosi di spese obbligatorie.

GORIA. Innanzitutto desidero scusarmi con questa Commissione perchè non pensando di dover parlare di determinati avvenimenti, non mi sono documentato più di tanto; quindi, risponderò in base a quanto mi ricordo, aiutato dalla relazione del senatore Gualtieri.

Per quanto riguarda la procedura del Ministero del tesoro (penso che sia ancora questa, anche se non mi occupo di queste materie da molti anni) quando si tratta di giudicare il merito di un provvedimento interviene l'autorità politica; quando, invece, si tratta di giudicare la copertura di un provvedimento, il processo si ferma all'autorità amministrativa, cioè al Ragioniere generale dello Stato. Mi conforta in questa convinzione, leggere nella relazione che il diniego di parere favorevole alla proposta fu motivato (cito testualmente) «perchè non era indicata la copertura finanziaria». Mi conforta anche il distinguere la forma dalla sostanza; infatti, posso dedurre dai successivi avvenimenti che quando la questione venne riproposta in termini di sostanza politica, la soluzione venne trovata, come ha ricordato il senatore Macis, nel modo a mio avviso ancora oggi più congruo. Se tutte le volte che dobbiamo far funzionare la giustizia dovessimo emanare una legge speciale, si incepperebbe tutto quanto.

MACIS. Onorevole Gorìa, il Ragioniere dello Stato queste cose non le sa? Non sa che per le spese di giustizia non è necessario emanare una legge?

GORIA. Generalmente il Ragioniere dello Stato riceve una bozza di un disegno di legge da una amministrazione (immagino che in questo caso si trattasse del Ministero di grazia e giustizia oppure del Ministero dei trasporti), un pezzo di carta su cui deve esprimere un parere. Di solito guarda di che cosa si tratta e poi consulta l'ultimo articolo (c'è questa distorsione professionale) e se rileva (immagino che sia successo così) che manca l'articolo di copertura, non si pone neanche il problema di trovare un'altra soluzione. Devo anche dedurre che probabilmente quel disegno di legge venne raccolto dalla Ragioneria dello Stato con altri 55 testi che provenivano da altri Ministeri (devo dire che l'attività della definizione di bozze è frenetica). Successivamente quindi, molto probabilmente (e non lo dico per difendere qualcuno) il Presidente del Consiglio, che penso sia stato attivato perchè compare il nome, chiamò allora il Ministro del tesoro, per dirgli che su quella questione bisognava trovare una soluzione; molto probabilmente il Presidente del Consiglio ha chiamato anche il Ragioniere dello Stato (per sottoporgli non più un disegno di legge, ma un problema) e penso che in quella occasione debba essere stato proprio il Ragioniere dello

Stato a suggerire che non era indispensabile una legge, perchè si trattava di spese di giustizia.

Desidero ricordare che ci riferiamo al 20 gennaio del 1983. Venni nominato Ministro del tesoro il 2 dicembre 1982, quindi 40 giorni prima e come qualche collega si ricorderà, erano stati 40 giorni convulsi: ci trovavamo in una fase di probabile esercizio provvisorio di bilancio. Inoltre, desidero sottolineare che la vicenda di Ustica (che successivamente ha assunto questi toni drammatici) non presentava alcun elemento di drammaticità, cioè (a prescindere dal centinaio di vittime) non era carica di quella tensione che oggi registriamo. Quindi, sarei grato ai colleghi se tenessero presente questo aspetto: lo spirito con cui si trattava la questione a quell'epoca era diverso da quello di oggi. Molto probabilmente se oggi venisse trasmesso un disegno di legge su Ustica al Ragioniere generale dello Stato, quest'ultimo si rivolgerebbe subito al Presidente del Consiglio dei Ministri per chiedere cosa fare, considerato il rischio di tensioni e polemiche. Non penso che fosse questa la situazione in quell'epoca.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Gorla per aver aderito alla nostra richiesta di informazioni.

Dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle ore 13,45.