

serena, non mediata attraverso la stampa e non separata dall'intero contesto, così come è stato invece fatto, avrebbe evitato fraintendimenti (c'è anche un articolo del Messaggero che allego).

In quella conferenza stavo parlando di dottrina ma, soprattutto, dell'ammodernamento e del personale della Forza Armata. Quando citavo fantasmi del passato volevo riferirmi proprio al cambio di cultura che c'è stato. Infatti, come si è ormai dimostrato, anche forze politiche che erano una volta contrarie al potenziamento, ad acquisizioni di materiali, che erano demonizzanti nei nostri confronti, evidenziano oggi un cambio di cultura, un salto di qualità, per cui ora sono tra i principali sostenitori della necessità di ammodernamento delle Forze armate. Mi riferivo dunque a tutto ciò in modo apprezzativo, significando però che ci sono delle frange, delle schegge, che resistono al nuovo, che mantengono ancora quella cultura obsoleta e radicata così profondamente nel passato. D'altra parte, 50-60 anni di storia non si cambiano, lasciano traccia, come l'hanno lasciata in noi, mi riferisco al segreto, alla nostra abitudine a mantenere il segreto. Comunque, volevo essere solo apprezzativo e mi dispiace che sia stata data questa interpretazione, mi dispiace di aver dato il destro ad essa, ma se non avessi espresso questi concetti probabilmente l'interrogazione non ci sarebbe stata, per cui faccio ammenda, chiedo venia e non mi dilungo a rileggere quella pagina per mettere in evidenza il vero contesto in cui è stata pronunciata. È qui disponibile.

Spero con ciò di aver fornito un utile contributo, signor Presidente, e mi dichiaro aperto a rispondere ad ogni quesito. Condivido con lei il discorso della storicizzazione e della collocazione ambientale all'epoca dei fatti di molti degli avvenimenti. Ciò non per giustificare, ma per spiegare.

PRESIDENTE. La ringrazio, Generale Arpino, lei ha introdotto la domanda che volevo rivolgerle e cioè la spiegazione di quale fosse, dal suo punto di vista, la cultura dell'epoca dell'arma, quale fosse questa cultura del segreto. Infatti, senza anticipare un giudizio che è riservato all'autorità giudiziaria (ma i documenti lo dimostrano con chiarezza) circa la valutazione che l'aeronautica fa nell'immediatezza dell'evento della possibilità o probabilità che, fra le cause del disastro, potesse esserci anche un fatto aeronautico, quale una collisione, vorrei sapere i motivi per cui l'aeronautica si attiva, prende contatti con l'ambasciata americana, ma di tutto questo, secondo l'imputazione, non parla all'autorità politica, all'opinione pubblica. Vorrei capire i motivi per cui non si fa una conferenza stampa e non si dice che, tra le ipotesi possibili che si stanno esaminando, oltre a quella del cedimento strutturale ci poteva essere quella della collisione. Ciò avrebbe determinato in quel momento un gran *battage*, un grande allarme dell'opinione pubblica, ma probabilmente a vent'anni di distanza non staremmo ancora a parlarne. Poiché lei ha parlato di storicizzazione e di cambio di cultura vorrei che ci dicesse qualcosa in proposito.

ARPINO. Si tratta di un argomento da collocare all'epoca perché, esaminato il tutto nel momento attuale, molto appare sicuramente inspie-

gabile. Ho letto con attenzione la parte della requisitoria che riguarda questo aspetto e ho sorvolato un po' sulla parte tecnica, perché è assai difficile anche per me. Ho ammirato molto la pazienza da certosini con la quale i pubblici ministeri hanno svolto questo lavoro su una massa enorme di documentazione raccolta con altrettanta certosina pazienza dal giudice Priore, che ho avuto modo di seguire da vicino. Debbo dire che molte questioni le ho lette nella requisitoria per la prima volta e di molte sono rimasto ampiamente sorpreso. Quello che mi ha procurato più amarezza è che anche dopo le direttive dello Stato Maggiore – risalgono al 1989 – ci sia stato qualcuno che non ha risposto con la vivacità di memoria e la franchezza che erano state auspiccate.

Per tornare all'epoca, credo di essere uno dei pochi testimoni di quello che è successo oggi ancora in servizio. Quando mi fu comunicato – forse fui il primo a ricevere la comunicazione – dal centro operativo la notizia della scomparsa della traccia, mi sono preoccupato subito ed ho pensato a due possibilità, collisione o cedimento. Si tratta di pensieri di un momento, anche perché dopo quei primi due o tre giorni non mi sono più occupato di questa faccenda fino al 1986, quando sono stato di nuovo chiamato in causa per motivi noti alla commissione. Pensai prima alla collisione perché, l'anno precedente ed anche nel corso di quell'anno, c'erano state diverse segnalazioni di comandanti di velivoli civili, che lamentavano di essere stati attraversati da velivoli sconosciuti, soprattutto in quell'area del Mediterraneo. Questo è riscontrabile, anche se va detto che c'erano all'epoca vertenze sindacali in atto, un braccio di ferro in corso tra Ati, Itavia, per concessioni di linee, miglioramenti economici e così via, per cui alcuni di questi comandanti enfatizzavano quel tipo di attraversamenti che, in molte occasioni, come è stato verificato, erano invece leciti.

Il solo fatto di aver visto però un velivolo attraversare l'aerovia ad una quota diversa, spesso faceva scattare la segnalazione di mancata collisione. Questo era collegato al fatto che, in effetti, le esercitazioni delle portaerei, in particolare di quelle americane, ma anche di quelle francesi ed inglesi, e forse oggi anche della nostra, ma non è più proprio così, in mare aperto non venivano notificate agli organi del controllo. Quindi, venivamo a conoscenza dello svolgimento di un'esercitazione in atto del gruppo di portaerei solo perché con un messaggio che arrivava al 3° reparto dello stato maggiore, quindi a me, allora capo dell'ufficio operazioni dell'Aeronautica, si segnalava che in una determinata notte o in una determinata giornata dall'ora tale all'ora tale, la sesta flotta aveva scelto per alternato l'aeroporto di Palermo (scelta malaugurata perché non attrezzato per attività di tipo militare dal punto di vista tecnologico) ad altri aeroporti. Infatti, uno degli aeroplani, forse in epoca successiva, è caduto e i piloti sono deceduti. Furono compiuti diversi tentativi per un rifornimento in volo, ma durante la notte in quelle condizioni meteorologiche i piloti furono costretti a lanciarsi.

PRESIDENTE. Anche il giudice Mastelloni ci ha inviato documentazione.

ARPINO. Signor Presidente, oltre che dal giudice Priore sono stato audito anche dal giudice Mastelloni, a volte anche da tutti e due insieme. Abbiamo parlato molto e i contenuti di tali incontri si trovano nei verbali dell'autorità giudiziaria.

Quindi, venivamo a sapere di queste esercitazioni così. Nessuno di noi avrebbe potuto giurare che il comportamento di un determinato velivolo della marina americana fosse ortodosso in termini di traffico aereo, visto che non avevano alcun collegamento, né noi lo conoscevamo. D'altronde, all'epoca le cose funzionavano così; le esercitazioni della sesta flotta non venivano necessariamente comunicate all'autorità nazionale qualora si fossero svolte al di fuori delle nostre acque territoriali o negli spazi aerei di aree regolamentate dove queste erano consentite fino a determinate quote. Ecco che in base a tutte queste segnalazioni, ai dubbi che noi stessi avevamo, per i quali a suo tempo abbiamo condotto azioni di protesta, ho pensato alla possibilità di una collisione, dicendo tra me e me: «sta a vedere che uno di questi caccia si è scontrato in volo con un aereo di linea». La prima preoccupazione era per il fatto che l'aereo fosse uno dei nostri, ma fatto un giro di telefonate ci tranquillizzammo e la tensione si allentò.

La questione passò nelle mani di chi era preposto a tenere i contatti con l'autorità americana, non il capo del 3° reparto, ma a quello del 2°, il quale si attivò, entrando in contatto anche con l'Ambasciata americana. Ci dobbiamo calare storicamente in quel periodo, rammentando i rapporti preferenziali esistenti fra il nostro SIOS, i nostri servizi in generale, e gli Stati Uniti d'America. Esistevano i cosiddetti rapporti tra servizi collegati. Devo dire anche che l'attività del SIOS e del SISMI erano assai poco note lungo la stessa catena gerarchica, realtà durata fino a poco tempo fa. Pensate che quando ricoprivo la carica, per mia fortuna, o sfortuna, l'ho fatto per tre anni e mezzo, di sotto capo dell'aeronautica, ossia vice capo dell'Aeronautica preposto al funzionamento dello stato maggiore, avevo sì alle mie dipendenze il SIOS, ma questo mi riferiva solo ciò che era relativo alla parte operativa, per la parte che serviva a pianificare un'operazione, o alla designazione di obiettivi, o per illustrare alla parte operativa, quella che era l'*intelligence* operativa sul «nemico». Non dobbiamo dimenticare che per anni siamo stati in contrapposizione, muro contro muro, con il Patto di Varsavia. Da questo anche il discorso sulla tutela del segreto. Si trattava di una vera e propria cultura e nessuno avrebbe mai osato parlare di cose segrete con i non addetti ai lavori. Il segreto, qualcosa di sacro, con *briefing* e raccomandazioni sul suo mantenimento, sul dire il minimo indispensabile, costituiva una cultura che aveva sue reali motivazioni. Adesso molte cose stanno emergendo anche da quelle forze politiche che erano all'epoca ideologicamente vicine a quello che allora consideravamo, a ragione o a torto, il nostro nemico, ma noi eravamo in un blocco di alleanze diverso.

TARADASH. A ragione, non lo mettiamo in dubbio.

ARPINO. Parlo di dati di fatto. Sa perché ho detto a torto? Sono ancora un pilota attivo, e una settimana fa ho volato su un Mig 21 e prima ancora su un Mig 29 e ieri su un F104 ASA in un'esercitazione. Ho potuto constatare che quei mezzi del blocco orientale erano di pochissimo valore. Qualcuno ci aveva spaventato sull'efficienza del patto di Varsavia, ma lo stiamo verificando adesso, si trattava di un gigante con i piedi d'argilla. Si è trattato di una sorta di depistaggio.

PRESIDENTE. Generale Arpino, la preoccupazione di mantenere il segreto era quindi tale da portare un alto ufficiale, allora il suo diretto superiore gerarchico, nel tradurre un *telex*, ad omettere una serie di riferimenti per nascondere questa situazione. Voglio dire, la situazione che veniva nascosta era l'idea che gli americani nei nostri cieli facessero un po' quello che volevano. Capisco che ci potesse essere una preoccupazione a dar conto di questo all'opinione pubblica; ci si sarebbe potuti aspettare su «L'Unità» un articolo di fuoco sulla nostra subalternità. Storicizzo e capisco, mi domando però se questa era una preoccupazione di carattere politico, perché non si riferisce nulla all'autorità politica italiana? Questo è il punto centrale dell'imputazione.

ARPINO. Signor Presidente, il discorso dell'eccessiva libertà degli aerei della sesta flotta sul nostro «teatro» era stato rappresentato anche all'autorità politica. Non so poi quali siano state le azioni intraprese da tale autorità nei confronti, in particolare, degli Stati Uniti.

PRESIDENTE. Generale Arpino, la politica di cui ci si preoccupava sembrava essere più quella statunitense che quella italiana, se questa non veniva informata di una copertura che si faceva ad una situazione che poteva essere anche interesse della stessa non far emergere. La catena di riferimento qual era?

ARPINO. Signor Presidente, è probabile. Tutta l'autorità operativa faceva capo alla catena NATO, come specificai in quell'audizione semi privata tenuta nel mio studio; la «nazionalizzazione» di un certo tipo di attività, ivi compresa la catena di comando e controllo, è cominciata molto tardi. L'istituzione del centro operativo di pace dello Stato maggiore è stato il primo tentativo al fine di poter interferire, di avere contezza a livello Stato Maggiore su cosa succedesse sotto il profilo operativo. Prima, tutta quella parte non riguardava lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, che aveva compiti più che altro logistici, di supporto, di programmazione e di pianificazione. Certo, l'Aeronautica Militare aveva i propri ufficiali in organismi NATO, ma questi non parlavano e non dovevano parlare, giustamente. La cultura del segreto NATO, in particolare, era quella imperante all'epoca. La quinta ATAF di Vicenza che oggi opera in completa traspa-

renza per le operazioni sulla Bosnia e sul Kosovo era anche allora retta da un ufficiale italiano.

PRESIDENTE. Generale Arpino, questo lo capisco e lo storicizzo, però penso che nella storicizzazione debba far parte anche un aspetto valutativo. Tutto questo portava a determinare in un alto ufficiale delle nostre Forze armate la commissione di falsi documentali, cioè di tradurre un *telex* dall'inglese all'italiano saltando una serie di parole e riferimenti. Noi oggi questo dobbiamo fare come Commissione, visto che si tratta di qualcosa che abbiamo alle spalle. Avremmo però il dovere di dire delle conseguenze che quella situazione determinava. Qui la conseguenza sembra essere che noi parliamo con gli americani, che questi ci tranquillizzano, ma che è bene che di questo non si sappia nulla. Allora, su un documento da tradurre, si omettono una serie di parti. Era questo il prezzo che pagavamo, cioè il prezzo della legalità.

ARPINO. Può anche essere così, ma questi sono elementi che il magistrato sta verificando perché fanno esattamente parte dell'inchiesta di carattere giudiziario.

Io non so dire se queste presunte omissioni siano state intenzionali, se siano state effettuate dallo stesso ufficiale cui facciamo riferimento o se questo abbia semplicemente firmato documenti preparati da altri a diverso livello. Certo è che la cultura prevalente dell'epoca era questa: salvaguardare il segreto NATO in tutti i modi.

Il rapporto con l'autorità politica, in quell'epoca, non era così frequente e facile come è oggi. Io ora dispongo di un citofono diretto con il Ministro e se devo parlare con lui lo chiamo e mi risponde lui, se chiama lui rispondo io. All'epoca non era assolutamente così, la situazione era molto diversa.

Il distacco tra le Forze armate ed il paese era reale; si parla sempre delle Forze armate chiuse in se stesse ed in questo è consistito lo sforzo di apertura che è stato compiuto, in particolare da parte dell'Aeronautica. Il distacco tra Forze armate ed il paese si rifletteva, credo, anche in un distacco tra Forze armate ed autorità politica nella sua massima espressione militare, cioè il Ministro della difesa. Mi trovavo ad un livello troppo basso, ero un colonnello, e non ero io che interloquivo con il Ministro. Per quanto rivestissi un ruolo di responsabilità avevo comunque dei superiori ed io non ricordo che il mio Capo Reparto, il Capo di Stato maggiore o il mio Sottocapo avessero una continuità di frequentazioni politiche, anche in ambito parlamentare e non solo in ambito ministeriale, come posso avere io in questo momento.

Credo che se questo rapporto ci fosse stato e fosse stato semplice e aperto così come è ora non saremmo arrivati sicuramente a queste conseguenze.

Pertanto, non escludo questa sua ipotesi ma non posso confermarla perché, ovviamente, è l'autorità giudiziaria che ci sta lavorando. Comunque, fa parte della cultura dell'epoca.

PRESIDENTE. La ringrazio di queste sue affermazioni, perché a mio avviso sono illuminanti non solo per quanto riguarda la vicenda di Ustica ma anche per il tentativo che stiamo compiendo di capire qual era veramente la situazione del paese negli anni in cui si è verificata una serie di eventi oggetto della nostra indagine.

Do anche atto al vice presidente Manca di aver riferito questi elementi nelle varie sedute precedenti, quasi come fosse testimone di un'epoca.

Generale Arpino, lo scenario complessivo di quei giorni poteva rafforzare i segnali che provenivano dai tracciati *radar*? In quei giorni era maggiormente possibile che si verificasse il problema dell'interferenza aerea? Nel verbale del 3 maggio 1991, ad esempio, sono riportate domande che le vengono rivolte in ordine allo schieramento ad Aviano del 50° reparto del gruppo misto.

Noi abbiamo ascoltato le affermazioni di una persona seria, il generale dei carabinieri Nicolò Bozzo che in quei giorni si trovava in Corsica per vacanza, a Solenzara, e risiedeva in un albergo che sorge in una zona che avrebbe dovuto essere tranquilla, ma lui non riusciva a dormire per il numero di aerei Phantom e Mirage che decollavano e atterravano continuamente in un aeroporto che normalmente era poco frequentato.

Quindi, in quei giorni accadeva qualcosa che avrebbe potuto determinare maggiormente l'allarme dell'Aeronautica che nasceva dai *plots* -17 e -12?

Il ruolo che lei ricopriva in quel periodo può permetterle di rispondere.

ARPINO. Io ero preposto all'attività operativa della forza armata e non c'era in atto nulla, all'epoca, che potesse far pensare a movimenti straordinari. Nei periodi precedenti erano state condotte esercitazioni ed ho già parlato delle interferenze da queste causate.

La conoscenza di esercitazioni cui noi non partecipavamo era alquanto ridotta. La Francia allora non faceva parte dell'Alleanza e vi partecipava solamente come sistema di difesa aerea nell'ambito della quale esisteva una buona connessione; avevamo scambi di personale con i loro *radar* e ciò avveniva reciprocamente, ma noi non conoscevamo l'attività esercitativa nazionale francese. Già conoscevamo poco della NATO, quella NATO cui noi partecipavamo, e a maggior ragione non conoscevamo l'attività francese, a meno che non interessasse le nostre acque, il nostro territorio o il nostro spazio aereo.

Il generale Bozzo, che io conosco perché è stato comandante provinciale o comandante della legione a Milano, sicuramente è una persona seria e le sue affermazioni sono certamente credibili. Ma Solenzara, come Decimomannu, è una base solitamente disabitata, non c'è nessuno ad eccezione di un distaccamento. Questa base viene attivata dalla Francia, così come noi attiviamo quella di Decimomannu, per le esercitazioni nazionali o multinazionali e per l'attività di campagna di tiro, cioè di addestramento al tiro interaereo o al tiro aria-superficie.

In quelle occasioni, si schierano a Solenzara uno o più reparti francesi così come noi, i tedeschi, gli inglesi, ci schieriamo a Decimomannu; quindi possono verificarsi degli addensamenti di velivoli per un certo periodo dovuti ad una campagna di tiro. Il fatto che ciò sia avvenuto alla fine di giugno è molto credibile perché quello è un periodo propizio in cui si verificano campagne di addestramento al tiro e vi sono reparti, per quanto riguarda la Francia, che normalmente sono stanziati in altre basi ma che temporaneamente vengono schierati a Solenzara. So comunque che a Solenzara si schieravano anche reparti svizzeri o, mi pare, svedesi. Pertanto, è molto credibile ma non anormale; il periodo, le circostanze, il tipo di base fanno ritenere più che plausibile ciò che è stato affermato dal generale Bozzo, ma non preoccupante.

PRESIDENTE. Non preoccupante, perché in seguito è stato ripescato il relitto; non avendo a disposizione il relitto a quell'epoca si poteva pensare che l'Aeronautica abbia ritenuto che tra i vari aerei possibilmente interferenti potesse essercene uno che faceva parte di una esercitazione, ad esempio, francese.

ARPINO. Certamente, o anche inglese, perché c'era spesso anche una portaerei inglese.

MANCA. Ma questa attività degli aerei francesi era locale? Erano aerei che partivano da Solenzara per compiere esercitazioni oppure partivano da Solenzara, sparavano e poi tornavano?

ARPINO. Sì, era così: partivano da Solenzara, sparavano e poi ritornavano. Normalmente era un'attività locale.

Ma anche se i francesi da Solenzara avessero impiantato un'esercitazione su vasta scala, come noi abbiamo fatto a Decimomannu proprio in questi giorni, l'attività sarebbe stata ritenuta normale. Noi ieri e l'altro ieri, simulando di dover intervenire fuori area, abbiamo rischiato a Decimomannu un gruppo AMX di Istrana (Treviso) con tutte le sue parti di ricambio, la logistica, e altro ancora, simulando di doverlo schierare in un'area di crisi come ad esempio gli Emirati, o l'Arabia Saudita. Sono stati pianificati dei bersagli in Sicilia e tutta questa attività si è svolta, naturalmente, attraversando un tratto di mare compreso tra Decimomannu e la Sicilia.

Quindi, può essersi verificata una esercitazione francese su scala più vasta approfittando di reparti che erano lì schierati e sfruttando la possibilità di far interagire reparti tra di loro, ma io questo non lo so di certo. Non è escluso che ci sia stata attività diversa da quella locale; normalmente l'attività quotidiana è locale, come avviene su Decimomannu. Noi non sappiamo se ci sono state esercitazioni di tipo diverso e su scala diversa; i nostri *radar* però avrebbero visto almeno parte di questa attività, che però non risulta.

PRESIDENTE. Vorrei ora porle un'ultima domanda.

La Commissione ha audito più volte l'ammiraglio Martini, il quale ci ha detto, in maniera anche abbastanza convincente, che secondo le valutazioni dell'epoca, e quindi in base alla cultura e alle informazioni dell'epoca, l'aviazione libica non veniva ritenuta in condizione di mandare aerei in missione notturna che arrivassero fino ad Ustica e ritornassero alle basi libiche.

Allora, tutto quell'attivismo, anche da parte del nostro Servizio segreto militare, che si nota intorno alla vicenda del Mig che cade in Calabria, può essere giustificato dal desiderio di sapere se per caso questi Mig libici avessero attrezzature e capacità di volo superiori a quelle che si conoscevano e che quindi rendessero possibile l'ipotesi che l'interferenza su Ustica potesse essere attribuita ad un Mig libico, eventualità che invece si doveva escludere sulla base delle informazioni che si avevano su quella forza armata?

ARPINO. Questa domanda è interessantissima. Tra l'altro, mi sono anche dedicato proprio a questo tipo di attività. Infatti, quando si è verificato l'attacco dei due missili su Lampedusa ero generale, capo del 3° reparto (cioè nel 1986 avevo il posto del collega, generale Melillo), ed ero stato incaricato dal Governo - oggi si può dire - di pianificare un'eventuale ritorsione, nel caso in cui il Governo o il Parlamento l'avessero ordinata. Per assolvere tale compito ho assunto tutte le informazioni necessarie e perciò posso dire che non solo allora, ma nemmeno oggi, dopo 17 anni di addestramento, l'aviazione libica è in grado di condurre missioni notturne a lungo raggio; non ne ha la capacità addestrativa, né i mezzi, né l'allenamento per farlo. L'attività dei libici è nota e noi la conosciamo, la seguiamo. Non è assolutamente un tipo di attività che possa consentire di compiere missioni come quella che abbiamo ipotizzato, né oggi né all'epoca. Addirittura, probabilmente nemmeno forze armate altamente addestrate, come sono le nostre in questo momento, sarebbero in grado di svolgere tutt'oggi quel tipo di missione. Quindi, figuriamoci i libici in quella circostanza!

PRESIDENTE. Ma la mia domanda era un'altra. L'attivismo del servizio segreto militare intorno Mig può essere determinato dalla volontà di conoscere meglio come era fatto il Mig, come era armato, come funzionava?

ARPINO. Le do due risposte in una. Anche in questo caso c'entrano gli americani ed i rapporti tra servizi collegati. Infatti i rapporti tra Sios, Sismi ed i servizi collegati statunitensi, ma anche di altri paesi, sono di reciprocità, nel senso che si fornisce una notizia per riceverne un'altra. Allora eravamo nel 1980 e certamente non avrei potuto volare sul Mig 29 o sul Mig 21 come ho fatto di recente.

PRESIDENTE. La mia domanda me l'ha suggerita lei.

ARPINO. Allora pensavamo che questi mezzi potessero avere caratteristiche molto diverse, per cui un Mig che ci cade in casa è una primizia da vendere subito agli americani in cambio di qualcos'altro. Ecco come si spiega, secondo me, questo attivismo, non andrei a cercare spiegazioni stranissime; è un puro fatto di transazione commerciale: si cerca di arrivare primi e «vendere» per primi la notizia, il materiale ed averne dei benefici in cambio. È molto semplice, io vedo la questione solo in questa ottica. Spero di aver risposto.

PRESIDENTE. Lei ha risposto, perché questa spiegazione va ad incastrarsi con una dichiarazione, che avrà letto nella requisitoria, di un agente dei servizi americani, il quale afferma che la notizia gli viene venduta prima che all'opinione pubblica italiana, nel senso che è andato sul posto quando nessuno ancora sapeva che c'era un Mig.

ARPINO. Plausibilissimo.

TASSONE. Signor Presidente, ho ascoltato la sua introduzione, nella quale ha posto anche una serie di domande, e l'esposizione del generale Arpino.

Vorrei fare ora una brevissima considerazione, che credo racchiuda anche una domanda. Non dico sia il tempo di avere dei dati di certezza e di verità, perché penso che su questo aspetto nessuno di noi può fare degli auspici, ma semplicemente ritengo che sia il momento di avere una speranza da coltivare poi nel tempo.

Credo che nell'esposizione del generale Arpino emergano dei problemi. Generale, lei sa che questa Commissione si sta interessando di Ustica ormai da molto tempo. Poi, la vicenda di Ustica, oggetto dell'interesse e dell'attenzione di questa Commissione, è collegata ad altre indagini. La nostra Commissione è nata soprattutto con l'intendimento - ritengo sia questo il mandato che ha ricevuto nel tempo dal Parlamento e quindi dal paese - di accertare se la mancata individuazione dei responsabili di stragi all'interno del nostro paese abbia delle responsabilità a livello politico. Non c'è dubbio che qui siamo ad un passaggio, ad uno snodo importante.

Abbiamo ricevuto la requisitoria dei pubblici ministeri, i quali non hanno chiarito i dati complessivi di questa vicenda (che interessava il Parlamento e la Commissione per conto ed in nome del Parlamento), ma hanno individuato dei responsabili almeno per quanto riguarda un'ipotesi di reato, nella misura di una loro presunta infedeltà rispetto alle istituzioni ed alla Forza armata che essi rappresentavano. Nella sua esposizione lei ha parlato di situazioni nefaste per la forza armata dell'Aeronautica. Alcuni di noi hanno vissuto questa vicenda che ha contrassegnato la storia della Forza armata in questi ultimi anni: qualche collega che ha avuto responsabilità dentro la Forza armata l'ha vissuta in modo più diretto ed immediato, altri l'hanno vissuta indirettamente, ma l'hanno potuta registrare e verificare. Ho seguito anche il passaggio opportunamente sottolineato

dal Presidente di un cambiamento di cultura: una chiusura automatica e poi processi evolutivi anche sul piano culturale, che hanno fatto aprire la Forza armata verso una disponibilità ad accertare la verità.

Allora, le formulo la mia domanda. La Forza armata è stata messa sul banco degli imputati. Oggi possiamo fare tutte le ricerche possibili e questa vicenda rischia di chiudersi avendo semplicemente sul banco degli imputati gli ufficiali di questa Forza armata, non avendo altro.

Questa Commissione, che ha costituito responsabilmente un Comitato al suo interno, non può essere appagata da questa conclusione. In alcune audizioni già svolte abbiamo ricercato responsabilità a livelli più alti; vorrei dunque capire se l'atteggiamento di chiusura della Forza Armata – mi riferisco alle vicende sconcertanti delle manipolazioni e della sparizione di tracciati e documenti – sia stato determinato da una difesa corporativa della stessa Forza Armata o abbia risposto a *input* da parte di chi aveva responsabilità politiche di governo all'interno o all'esterno del nostro paese. La ripetizione delle singole vicende, che molti di noi conoscono purtroppo molto bene, può aiutare a richiamare alla memoria e a tenere sempre ben presente quell'episodio, ma occorre soprattutto arrivare ad una conclusione. Al generale Arpino, Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, un uomo che vanta una grande esperienza nonché un comportamento trasparente e limpido, chiedo dunque una valutazione ed un riscontro sull'atteggiamento di chiusura della Forza Armata. Vorrei sapere se si tratta di una chiusura anche nei confronti dei responsabili politici: gli esponenti del Governo, il Ministro dei trasporti, il Presidente del Consiglio dei ministri e soprattutto il Ministro della difesa hanno parlato. Se non vi era comunicazione – nell'ipotesi avanzata dai membri del Governo – con il Governo e, attraverso il Parlamento, con l'intero paese, vi è stata un'infedeltà nel fornire informazioni da parte della Forza Armata. Mi chiedo da dove provengano le ipotesi del cedimento strutturale, del missile o della collisione e quale sia la *ratio* della segretezza. Posso capire il fatto che, di fronte ad un dramma del paese, la segretezza possa essere dettata da motivi di difesa di una istituzione, ma io ritengo che le istituzioni si difendano piuttosto in altro modo, attraverso una capacità di apertura e penso che lei abbia lavorato in questa direzione per lo stesso prestigio e decoro della Forza Armata.

Il presidente Pellegrino, rivolgendole una domanda, ha implicitamente negato che nel passato esistesse una situazione di incomunicabilità con i Ministri; vi era infatti una disciplina maggiore, i palazzi del potere erano quasi sacri, forse tra un Capo di Stato maggiore ed un Ministro non vi era contraddittorio, ma il rapporto gerarchico era più accentuato e avvertito. È un dato da tenere presente il fatto che il Ministro della difesa ha parlato a nome e per conto delle Forze Armate. Vorrei sapere se lei è in possesso di qualche dato rispetto ad eventuali *input* o complicità in ordine a questa segretezza oppure si tratta di un atteggiamento endogeno, maturato all'interno delle Forze Armate. Dobbiamo infatti far chiarezza sulla assolutezza di questa incomunicabilità per capire se l'Aeronautica si è mossa autonomamente o se ha ricevuto qualche *input* esterno. Non pre-

tendo che lei mi faccia nomi e cognomi, desidero solo sapere – lo ripeto – se l'Aeronautica ha ricevuto *input* esterni oppure l'atteggiamento di chiusura è stato dettato da un malinteso senso delle istituzioni. Ritengo sia stato un errore lasciare isolata la Forza Armata e lasciare al buon cuore dei più la costituzione di parte civile; il tentativo di riscatto doveva essere intrapreso molto tempo prima. L'obbiettivo di questa Commissione non consiste nel formulare ipotesi o supposizioni, ma nel comprendere se l'Aeronautica militare, così come era strutturata, poteva procedere autonomamente oppure il comportamento di chiusura denunciato dai magistrati sia stato indotto dall'esterno.

ARPINO. Mi sono posto gli stessi dubbi dell'onorevole Tassone sia in passato sia recentemente quando ho avuto occasione di leggere, tra i mesi di agosto e di settembre, la requisitoria dei pubblici ministeri: mi hanno impressionato la serie di distorsioni, di manchevolezze, di testimonianze sbagliate o reticenti ivi documentate. Emerge effettivamente un quadro a tinte fosche del comportamento dei componenti della Forza Armata, che è costituita tuttavia da 75.000 uomini e non da una trentina di imputati e di indiziati. Ho sviluppato la seguente riflessione: noi vediamo questi episodi, che sono avvenuti nel corso del tempo, rimarchevoli in senso negativo, concentrati, appiattiti ortogonalmente su un foglio di carta, mentre andrebbero scalati nel tempo e nello spazio. Vedendoli tutti insieme abbiamo un'impressione diversa da quella che trarremmo se correlassimo ciascun episodio alla persona e alle circostanze in cui è avvenuto. Il mio secondo motivo di riflessione riguarda la difficoltà di dare ordini sbagliati ad una Forza Armata sia pur disciplinata. Una volta l'obbedienza era cieca ed assoluta, ma il regolamento emanato nel 1964 e, quello successivo, contemplano l'eventualità proprio di non eseguire ordini sbagliati. Non si riesce talvolta a far eseguire un ordine giusto, figuriamoci se è possibile far eseguire un ordine sbagliato. La difficoltà di far eseguire un ordine sbagliato è documentata, ma è molto difficile che la Forza Armata abbia potuto impartire un ordine errato. Quindi è molto difficile, credo, che la Forza Armata abbia potuto dare degli ordini sbagliati od ordinato depistaggi o reticenze cui poi centinaia di persone non d'accordo fra loro abbiano obbedito; come pure è molto difficile che tutte queste centinaia di persone, sentite, inquisite o ascoltate come persone a conoscenza dei fatti, abbiano potuto mettersi d'accordo tra loro; come pure è difficile che all'epoca abbiano potuto mettersi d'accordo simultaneamente nel giro di ventiquattr'ore per dire cose sbagliate o per dire cose che hanno portato a far pensare a un «ordine di scuderia» o militare o politico nel voler nascondere cose.

Allora io vedo la questione in modo molto più semplice, molto più tranquillo, però voglio collocare anche questa ambientalmente nel tempo. Vi è stato un periodo in cui, non so perché (ma questo non lo devo spiegare io), ad ogni interrogatorio presso la magistratura corrispondeva un articolo di giornale su quattro colonne, voi tutti lo ricordate; ora, non possiamo pensare che questo sia positivo o favorisca la voglia di parlare, di

esprimersi di padri di famiglia magari in pensione, come poi sono in maggior parte i soggetti che sono stati ascoltati.

Presidenza del Vice Presidente MANCA

(Segue ARPINO). Quindi io certo ammetto le fosche tinte, le vedo anch'io; però, quando capita qualcosa di negativo per la mia Forza Armata, se leggo solo la rassegna stampa che mi preparano i miei uffici, ho l'impressione che tutto il mondo mi sia contro, perché tutta la rassegna stampa parla di questa questione negativa; come la requisitoria dei pubblici ministeri, giustamente. Ci sono molti aspetti positivi, ma naturalmente i giudici interrogano per perseguire, quindi anche nella requisitoria sono compresi molti fatti negativi e, se mi vengono presentati tutti assieme, l'impressione che io ricavo non può che essere negativa; se però vado ad analizzare, a «spacchettare» il tutto e a distribuirlo, non giustifico, certamente, ma ecco che le tinte da fosche cominciano a diventare forse un po' più chiare, cioè comincio non a giustificare, ma sicuramente a capire certi atteggiamenti.

Poi ci sono state certamente delle persone che hanno pensato di «sfilarsi» dal problema negando tutto, dicendo «non ricordo»; ci sono state altre persone che hanno preferito non esporsi al ludibrio della stampa; qualcuno, eroico, avrà pensato anche di difendere la Forza Armata – pochi, penso – da ulteriori eventi o giudizi negativi da parte dell'opinione pubblica. Io ritengo che siano state, queste, tutte iniziative individuali, alcune dovute appunto ai fattori di cui ho parlato, altre dovute effettivamente a rimozioni, perché molti di questi interrogatori sono avvenuti molti anni dopo; io stesso (e l'ho precisato anche al giudice Priore) dopo quindici anni non so più quello che effettivamente so perché me lo ricordo, quello che effettivamente so perché l'ho visto e ho partecipato, quello che ho letto sulla stampa e quello che invece ho letto nelle relazioni e nelle interpellanze: il quadro dopo un po' di anni si fa confuso.

Quello che è mancato è stato qualcosa subito, credo, nei primissimi giorni. Perché qualcuno ha parlato di missile? Chi è stato il primo a parlare di missile? Chi è stato il primo a parlare di avaria strutturale? Io prima non ne ho parlato, ma avevo molti amici tra i piloti dell'Itavia, la maggior parte non pagati perché non ricevevano lo stipendio, tutti amici che ritornavano a terra perché «piantava» un motore o perché non si chiudeva la porta o per altri motivi; lo stesso senatore Gualtieri, mi ricordo, che usufruiva del volo Bologna-Roma, ha avuto di che lamentarsi, l'ha fatto ufficialmente e questo risulta dagli atti parlamentari.

Quindi se, come prima cosa, noi tutti abbiamo pensato a una collisione, come seconda cosa sicuramente abbiamo pensato a un'avaria strutturale di velivoli che in regime di concorrenza venivano tenuti all'osso;

sono i pericoli che corre l'aviazione adesso in tempi di *deregulation*: la concorrenza spietata attualmente in atto non è amica della sicurezza del volo; il profitto non si sposa con la sicurezza: e così è stato per l'Itavia a suo tempo. Poi le cause saranno diverse e speriamo che qualcuno prima o poi le accerti.

Non credo agli «ordini di scuderia»; vedo le cose in modo molto più semplice, molto più elementare e vedo i comportamenti molto più attagliati alla natura dell'uomo, al comportamento dei singoli individui piuttosto che ad «ordini di scuderia» ministeriali o di Forza Armata. Forse, se fossimo stati capaci allora di dire con chiarezza quello che immaginavamo o quello che ciascuno di noi ha pensato con una certa libertà (perché allora non c'era la libertà di espressione che c'è adesso, assolutamente, la stessa chiarezza che è permessa al giorno d'oggi, che mi permette ora di esprimermi in questo modo), probabilmente non saremmo in queste condizioni.

Certo, rimane il fatto che questo aeroplano è caduto.

Presidenza del Presidente PELLEGRINO

MANTICA. Io voglio innanzitutto ringraziare il generale Arpino per la chiarezza e, direi, la serenità con la quale ci sta aiutando in questo non facile lavoro.

Poi vorrei riprendere in parte la domanda del collega Tassone in un'ottica diversa, perché credo di avere opinioni non collimanti con quelle dell'onorevole Tassone.

Se ritorniamo a quel giugno del 1980 (poi arrivo anche alla domanda) e creiamo uno scenario anche per spiegare come mai, caro collega Tassone, alcuni Ministri parlano in un certo modo a poche ore dall'incidente come se fossero più che informati, credo che noi dobbiamo ricostruire innanzitutto una situazione particolare in cui vi è un'Alitalia controllata (forse non è l'espressione giusta), ma, diciamo, di area democristiana per quanto riguarda i vertici e di area CGIL per quanto riguarda le assunzioni, e un'Itavia che, come azienda, entra nella concorrenza, inventa un aeroporto che si chiama Orio al Serio alterando gli equilibri degli aeroporti controllati dall'Alitalia e che, proprio perché è libera rispetto a un'Alitalia controllata dall'area DC-CGIL, è socialista, perché questa è la realtà: l'Itavia è in area socialista; il ministro dei trasporti di allora non a caso si chiama Formica, non a caso l'Itavia attendeva un contributo per il ripianamento del suo *deficit* perché non era in attivo. Cioè, ricostruendo quello scenario ritroviamo ancora una situazione tipicamente italiana nella quale problemi assolutamente lontani dalla politica, quali sono quelli dei voli degli aerei o degli aeroporti, sono anch'essi, per così dire, lottizzati.

Poi (e mi avvicinano sempre più alla domanda al generale Arpino), caro collega Tassone, secondo me, se dobbiamo andare a guardare quali sono le eventuali responsabilità delle istituzioni statuali e quindi le responsabilità che il Governo, il Parlamento hanno in quella vicenda, vorrei ricordare che il primo che parla di missile, non so su quale base, è il generale Rana, che presiedeva il Registro Aeronautico Italiano, che evidentemente (questo farà parte della mia domanda) come istituzione ha una responsabilità, un ruolo, controlla i velivoli o dovrebbe avere di ogni velivolo credo una scheda, per cui li conosce esattamente.

Poi ci sono i problemi della smilitarizzazione dei controllori di volo, gli scioperi, cioè un contesto nel quale io non mi stupisco, ricordando un po' la storia della prima Repubblica, che anche questi siano strumentalizzati e lottizzati.

Voglio dire che ciò che avviene in quei giorni (parlo di livello politico, di dichiarazioni dei ministri, di prese di posizioni), come succede spesso in Italia, è vissuto nell'ottica dell'interesse particolare che la forza politica che in quel momento ha un interesse esprime.

Posso dire (nel senso che ricordo molto bene la vicenda) che, ad esempio, al di là di quello che è successo ad Ustica, certamente l'Alitalia ne approfittò per distruggere l'Itavia nell'arco di poco tempo, eliminando l'aeroporto di Orio al Serio e una potenzialità di concorrenza sul territorio nazionale che per altri dieci anni è stata rimandata, perché prima di apparire Meridiana o Air One o altre compagnie aeree abbiamo atteso più di dieci anni.

Quindi qualcuno ha approfittato di un fatto, che certamente non ha voluto - non voglio insinuare che l'Alitalia ha fatto cadere l'aereo di Ustica - che però è accaduto ed è stato usato e strumentalizzato in questa vicenda.

Se questa è una parte del quadro - non pretendo di avere dato tutto il quadro - la considerazione che vorrei fare al generale Arpino, non tanto come Capo di Stato maggiore dell'aeronautica ma certamente come esperto di una serie di problemi, è che a cadere è un aereo civile; che l'aeronautica militare poi abbia tutta una serie di sue preoccupazioni per il momento lo lascio sullo sfondo. Recentemente a Roma c'è stato un convegno sulla sicurezza aerea in cui, per esempio, si è scoperto che in altri paesi esistono organismi specifici di fronte ai disastri aerei e tali per cui nemmeno la magistratura può avvicinarsi al relitto dell'aereo, e che la rimozione dei relitti dell'aereo è un fatto assolutamente da non prevedere perché il relitto così com'è «parla»; nel nostro caso stiamo parlando peraltro di un aereo che era affondato nel mare, ma per dire che in Italia ancora oggi mancano strutture specifiche sul disastro aereo. Ora, riportandoci al 27 giugno 1980, supponendo che questo aereo sia caduto per motivi suoi - non andiamo in questo momento a vedere le seconde intenzioni, o quello che è avvenuto, le cose che si potevano scoprire - quali sono gli enti e gli organismi che allora come aviazione civile dovevano rispondere al paese, all'opinione pubblica o al Governo, in quanto comunque istituzioni legate allo Stato, del fatto così com'è avvenuto? Come mai

l'aeronautica militare viene poi attirata in questo vortice? Perché, se le mie informazioni e conoscenze non sono fasulle, non doveva essere certamente lei a rispondere in prima battuta della caduta dell'aereo civile di Ustica.

Ovviamente c'è nel mezzo – così le evito poi di farsi fare da me una seconda domanda – anche il fatto che un ex generale dell'Aeronautica sia presidente del Registro aeronautico italiano, il che fa presupporre che qualche collegamento ancora con l'Arma avesse. Vorrei allora che mi spiegasse questo e capire come mai l'Aeronautica militare viene nel tempo trascinata in una vicenda che in prima battuta non la vedeva certo né come imputata, né come protagonista, né con soggetto di attenzione per un fatto che teoricamente non la riguardava.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al generale Arpino, vorrei fare – non come Presidente ma come membro di questa Commissione – un commento alla domanda del senatore Mantica, che serve pure a dare proprio il senso complessivo dell'importanza di questa audizione nel nostro lavoro.

In fondo il generale Arpino ci ha detto che in questo paese ancora negli anni '80 vigeva una Costituzione materiale che scartava dalla Costituzione formale – per prevenire l'onorevole Taradash, dico che di questa Costituzione materiale faceva parte anche quello che è stato dichiarato recentemente l'onorevole Cossutta, cioè che un uomo del PCI poteva andare a trovare il Capo dello Stato dicendo che se ci fosse stato un colpo di Stato militare erano pronti ad esfiltrarlo perché avevano l'organizzazione adatta a fare queste cose – per cui oggi ufficiali dell'aeronautica rispondono per aver ubbidito a queste regole non scritte della Costituzione materiale, violando le regole formali che erano le regole della legalità di questo paese.

Quello però che dice il senatore Mantica pone in luce un'altra questione, che secondo me identifica la difficoltà maggiore che per lo meno personalmente provo nel capire le vicende degli anni '80 rispetto a quelle degli anni '70. Negli anni '80 è nata anche una seconda Costituzione materiale nel paese, che attiene al rapporto tra affarismo e politica, e la difficoltà che noi abbiamo per misurarci con le vicende degli anni '80 probabilmente sta nel fatto che queste due Costituzioni materiali in qualche modo si intersecano e noi non riusciamo fino in fondo a capire quale delle due sia stata che ha prevalso poi sulla Costituzione reale.

Io ritengo, al di là di Ustica, questa audizione estremamente interessante.

Do la parola al generale Arpino per rispondere alla domanda del senatore Mantica, che mi sembra molto pertinente.

ARPINO. Il quesito del senatore Mantica è molto interessante, signor Presidente, anche perché c'è in premessa una collocazione ambientale che era necessaria e si sarebbe comunque dovuta fare, che credo sia base es-

senziale per capire e questo è lo scopo che ci stiamo dando anche con lavori di questa Commissione.

Sa quanti in Aeronautica continuano a chiedersi cosa c'entrava la Forza armata e come si è fatta coinvolgere, senatore Mantica?

L'Aeronautica all'epoca non doveva essere assolutamente coinvolta nella caduta di un velivolo civile, se non perché allora aveva ancora delle responsabilità residue nel controllo del traffico aereo e nella meteorologia. All'epoca l'Aeronautica Militare aveva il suo sistema di sicurezza del volo, che non era un'agenzia o un ispettorato come oggi. Durante il mio mandato e quelli immediatamente precedenti l'ufficio sicurezza del volo si è trasformato in una vera e propria agenzia coordinata con tutti gli enti NATO, presente in sede internazionale, multinazionale; abbiamo la nostra esperienza, sappiamo fare il nostro lavoro. Allora, come oggi, della caduta di un aereo civile noi non ci interessavamo; tant'è vero che quel giorno stesso è caduto anche un piccolo aereo, del quale non c'è traccia da nessuna parte ma di cui naturalmente i diretti interessati all'epoca sanno. Noi non ce ne siamo interessati per niente, c'è stato riportato solo perché avevamo delle incombenze sul traffico aereo e per vedere se mai ci fosse stata qualche manchevolezza nei settori dei quali eravamo ancora responsabili. Di aerei civili ne sono caduti tanti prima – ricordate tutti la tragedia di Palermo – e anche dopo – Conca di Trezzo, ed altro – e l'Aeronautica non è mai stata imputata, perseguita o indagata per questi altri incidenti. Per questo invece sì: perché?

Chi doveva attivarsi? L'Aviazione civile e il RAI, questi erano i due enti preposti alle indagini sugli aerei civili. La direzione generale dell'Aviazione Civile ha attivato difatti una commissione d'inchiesta. In alcuni settori, ad esempio il controllo del traffico aereo, eravamo gli unici esperti per cui siamo dovuti entrare in questa commissione; e anche per la meteorologia c'era un nostro ufficiale meteorologo. Strada facendo, poi, siamo entrati anche in determinate perizie perché avevamo anche lì specifiche capacità; ancora adesso in certe inchieste civili la nostra Divisione Studi e Ricerche ed il Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare sono chiamati come consulenti dalla magistratura per fare perizie. Ad ogni modo, quelli sono gli enti che dovevano attivarsi. Noi ci siamo entrati per determinati motivi e alla fine siamo rimasti coinvolti per ragioni completamente diverse. Direi che, se non ci fossero state nella nostra memoria tutta quelle segnalazioni di mancate collisioni in tempi precedenti, non ce ne saremmo interessati per niente. Lo dico con dispiacere e con profondo rispetto per le vittime che ci sono state, però non era una cosa che avrebbe dovuto interessare la Forza Armata. Senza tutto questo discorso di contorno, che ha fatto temere anche a noi che effettivamente ci fosse stato un incidente, una collisione o qualcosa di questo tipo, non ce ne saremmo interessati, come non ci siamo interessati prima e come non ci siamo interessati dopo: siamo stati coinvolti in questo caso perché siamo entrati nella commissione d'inchiesta con alcuni dei nostri elementi in quanto eravamo unici depositari di un certo tipo di esperienza e perché poi qualcuno ci ha tirato dentro. Devo dire non subito, perché l'Aeronautica ha