

cominciato ad essere coinvolta profondamente in questo tipo di questioni a partire dal 1986, quando si è cominciato a parlare di cassetti chiusi o aperti. Certo, siamo entrati anche prima nella vicenda per via dei *radar* militari, per cui ci è stato chiesto di fornire le registrazioni e qui abbiamo combinato anche noi molti pasticci, come ho potuto leggere sulla requisitoria dei giudici. Se ne è parlato a lungo, ci si è contraddetti, molti hanno nascosto proprie mancanze, proprie indiscipline.

Comunque, siamo stati effettivamente coinvolti in questa inchiesta che doveva essere portata avanti, come normalmente si fa, attraverso due canali diversi: dalla magistratura per gli aspetti che la riguardano, come si fa per qualsiasi incidente civile o militare, e dall'ente tecnico civile. Se l'incidente fosse stato relativo ad un aereo militare sarebbe stato il mio ispettorato sicurezza del volo, allora il nostro ufficio sicurezza del volo, invece è stato il RAI insieme a Civilavia. Quindi, la commissione d'inchiesta è stata costituita, ha continuato i suoi lavori fino a che si è autosciolta per mancanza del relitto, e cioè del testimone principale, dichiarando che le ipotesi potevano essere entrambe, scoppio interno od esterno. È addivenuta all'autoscioglimento in mancanza del relitto, il cui recupero poteva anche essere finanziato prima, e mi riferisco qui a responsabilità anche di altri Dicasteri.

Diverso è l'approccio della sicurezza volo, che va a cercare i motivi per cui è accaduto l'incidente, rispetto a quello del giudice, che va a cercare le colpe, e quindi ha fini di repressione a differenza dell'altro che ha fini di prevenzione affinché un incidente analogo non possa più accadere. Se si fosse visto che alcune parti di questo velivolo erano deboli o cedevoli in area turbolenta, sarebbero stati messi a terra tutti i DC9 e si sarebbe giunti ad azioni correttive.

Quello che mi ha sorpreso e mi ha fatto riflettere è perché, una volta reso disponibile il relitto, non ha ripreso i lavori la commissione d'inchiesta con le finalità di prevenzione cui sono naturalmente preposte tutte le inchieste tecniche che riguardano incidenti di aeromobili. È proseguita invece l'inchiesta da parte del giudice in seno alla quale hanno trovato corpo anche indagini tecniche, tenute però non con i metodi asettici della sicurezza del volo ma in contraddittorio, per cui il discorso è sempre meno oggettivo di un esame esclusivamente tecnico.

La domanda che mi è stata posta è come mai l'aeronautica militare è rimasta coinvolta. La risposta è che non lo so. Presumibilmente a causa di alcune inadempienze personali il magistrato ha cominciato ad approfondire nei confronti di tutta la Forza Armata. Mi è stato chiesto perché non lo ha fatto anche nei confronti di altre organizzazioni. Io immagino che lo abbia fatto perché ho visto la cura che il dottor Priore, probabilmente più dei suoi predecessori, ha posto nell'indagare nei nostri confronti, per cui non avrà certamente omesso di indagare anche in altre direzioni. Quello che conosco è quanto riguarda la mia Forza Armata, ma mi sono chiesto anch'io come mai l'inchiesta, una volta disponibile il relitto, non sia ritornata nella sua sede propria. Ho delle idee su tutto questo, potrei parlarne per una giornata intera, ma non credo siano sempre perti-

nenti. Per esempio, ho letto nella requisitoria che una delle due ipotesi viene di fatto scartata, quella del missile, per lo meno non ci sono elementi probanti anche se, in modo definitivo, non ce ne sono neanche per l'altra, l'ipotesi bomba, che sembra comunque quella più probabile. Immagino che, vista l'attenzione dedicata dai magistrati a questa maggiore probabilità, siano stati fatti degli accertamenti anche in altre direzioni. Anche qui, probabilmente, saranno state riscontrate manchevolezze o meno, così come sono stati riscontrati punti deboli nei momenti comportamentali di singoli individui della Forza Armata. Almeno così voglio credere.

PRESIDENTE. Dalla lettura della requisitoria, pur non avendo alcuna esperienza tecnica, mi sembra che l'ipotesi del collasso strutturale venga esclusa: la rottura dell'aereo è infatti troppo improvvisa per poter innescare un ragionamento in termini di sicurezza.

ARPINO. Viene esclusa anche quella della prossimità, viene data alta probabilità alla bomba, si esclude l'ipotesi del missile.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la bomba, c'è l'elemento in senso negativo relativo al fatto che, se è stata messa, non si comprende dove.

DE LUCA Athos. Signor Presidente, ringrazio il generale Arpino per la disponibilità. Egli è un interlocutore molto importante perché, come egli stesso ha ricordato, è una delle poche persone coinvolte nell'episodio rimaste ai massimi vertici, quindi è un *testimonial* prezioso e autorevole di quella vicenda. Non credo a quanto ci ha riferito rispetto al segreto, alla cultura del segreto che esisteva. Non credo che lei abbia usato questo argomento in modo strumentale per coprire un altro fatto. Come il Presidente ed altri colleghi hanno cercato di spiegarle – ed è quello che volevamo sapere – la cultura del segreto non si poteva avere nei confronti del Presidente del consiglio dell'epoca perché allora si tratta di deviazione ed infedeltà al Paese. La cultura del segreto si ha nei confronti dei nemici, ma il Presidente del consiglio non è un nemico del Capo di stato maggiore o dell'esercito. Questo è il punto politico della questione, alla quale non si può girare intorno o fare un polverone sulla guerra fredda e sul pericolo rosso dei comunisti di allora. Vanno chiariti i motivi del comportamento dei vertici militari di allora. Si è detto che i rapporti tra il Ministro e i capi di stato maggiore non erano come quelli di adesso: non voglio infierire, ma, mi consenta, un capo di stato maggiore quando ha voluto stabilire dei rapporti lo ha fatto, così come i ministri.

L'onorevole Tassone poneva una domanda politica che le rinnovo in modo che lei possa darci una risposta, una sua interpretazione dei fatti e cioè che si può anche non credere al fatto che il potere politico non sapesse, visto il quadro generale. È vero quello che lei afferma e cioè che vediamo tutto in una fotografia piatta e che cumuliamo i fatti, ma mi pare che sia emerso da parte dei giudici che tutto faceva parte di un unico

disegno criminoso. Il fatto che ciò sia avvenuto nel tempo è, a seconda di come lo leggiamo, un'aggravante: capisco che voi viviate la vicenda come una macchia (dirò poi qualcosa anche in merito alla questione del convegno perché nei convegni si cerca di fare bella figura facendo delle affermazioni pubbliche di un certo tipo, in Commissione stragi si forniscono interpretazioni diverse di cui prendiamo atto), ma in tutti questi anni non c'è stato un sussulto da parte di esponenti dei vertici, dopo che la gente è morta in quel modo, non parlo solo di questa vicenda di Ustica, ma il fatto vergognoso che in questo paese non si sia mai riusciti a distanza di tempo a stabilire la verità su questi fatti. Allora, mai che ci sia stato un sussulto, anche facendo un po' di autocritica, da parte di un alto vertice dell'Aeronautica che aspiri anche a difendere l'Arma, perché il punto è, come si difende l'Arma? Come si difendono le istituzioni? Comprendo tutto il marciume, il passato, le cose che non andavano bene, le connivenze le deviazioni dei servizi o compiendo un atto di grande coraggio, senza rimetterci la carriera? Oggi, come le diceva, forse le condizioni sono diverse, c'è più democrazia: lei può parlare ai giornalisti e partecipare ad un convegno dicendo cose che vent'anni fa, con i Ministri di cui parlava prima il collega Tassone, non le avrebbero permesso di essere presente qui oggi in questa veste. Come vogliamo cancellare queste macchie? Come vogliamo difendere le istituzioni? È questa continuità di copertura che c'è stata...

MANTICA. Ma di cosa?

DE LUCA Athos. Onorevole Mantica, non lo deve chiedere a me, sta agli atti della requisitoria. Capisco che lei possa avere un'altra visione dei fatti.

Tornando alle domande che volevo farle, poco fa si è detto: «non dovevamo quasi entrarci». Ci possono essere varie interpretazioni. Qualcuno vi ha tirato dentro, ma perché? C'era qualcosa da nascondere e voi eravate coloro che potevano farlo? C'era da nascondere la verità? Vi hanno tirato dentro, però una volta dentro, mi scusi per il termine «vi», non mi riferisco a lei personalmente, si è operato molto, ci si è affannati molto a depistare le prove, a deviare le indagini. Questo è lo scenario di cui disponiamo.

Lei ha mai avvertito allora, in seguito o oggi, la sensazione che si stesse nascondendo qualcosa alle istituzioni, ai vertici politici, anche in nome di istanze ritenute nobili? Dopo aver rivisitato il suo comportamento personale, rifarebbe tutto quello che ha fatto, oppure alla luce di questi venti anni e delle nuove cose di cui siamo giunti a conoscenza, ha qualche rammarico? Terza domanda, cosa ne pensa della questione? Lei ha vissuto la vicenda dall'interno, ha letto tutti gli atti, sarebbe quindi un'opinione preziosa anche se non condivisibile da tutti. Quale idea si è fatto di quell'episodio? Perché è avvenuto? Quali possono essere state le cause? Lei è un tecnico, vola ancora, dunque conosce anche materialmente cosa sia un aeromobile, quali sono i rischi che corre e le caratteristiche che presenta.

È stato dichiarato da Tascio che le letture del SISMI furono sciatte. In quel periodo siete venuti in contatto con tale servizio? Perché secondo lei il SISMI si è disinteressato della vicenda, salvo su quella del Mig (per la quale, come da lei detto, forse c'era il desiderio di scambiare informazioni e di avere contropartite dagli americani)? Ultima domanda: alla luce delle sue conoscenze, ha suggerimenti da fornire alla Commissione su eventuali audizioni da svolgere, su punti non trattati o su iniziative da intraprendere?

PRESIDENTE. Senatore De Luca, cominciamo con il dire che il generale, benché rivestisse all'epoca un ruolo delicato, non è imputato di nulla. Non gli sono state formulate accuse per aver violato regole formali, quindi la domanda da lei posta in relazione al comportamento del generale e al fatto se lui oggi rifarebbe le stesse cose, l'ammetto in questi limiti. Egli non è parte imputata, è uno degli ufficiali dell'aeronautica nei confronti del quale non sono state formulate imputazioni. Direi poi che con il garbo e la prudenza istituzionale, dovuta anche per esigenza di garanzia degli imputati, il generale Arpino un'autocritica l'ha fatta. Egli, infatti, non ha escluso che vi siano state violazioni di regole e ha anche cercato di spiegare perché ciò possa essere accaduto.

Generale Arpino, sono intervenuto solo per fornire le coordinate complessive e in questi limiti ammetto le domande alle quali lei può rispondere.

ARPINO. Signor Presidente, la ringrazio, così come ringrazio il senatore De Luca. Vorrei innanzi tutto precisare che non è che mi sia interessato continuativamente di Ustica e che il caso non ha costituito il mio lavoro in questi 17 anni. Me ne sono interessato in tre o quattro fasi e molte cose le ho apprese dopo, moltissime dalla requisitoria o nei colloqui con il giudice istruttore.

Me ne interessai la prima volta in quanto nel 1980 ero l'uomo preposto a ricevere le notizie. Rimasi a contatto con la questione forse per altri due giorni oltre a quello dell'incidente. Vi tornai solo nel 1986 (il giudice sa già tutto e credo che gli atti siano disponibili, come ha indicato il Presidente) con la carica di capo del 3º reparto perché chiamato per un colloquio con il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio e per parlare della vicenda in qualità di esperto di un certo settore delle Forze armate. Me ne sono poi interessato una volta divenuto vice capo della Forza armata, ma solo per quanto riguardava alcune risposte date che burocraticamente passavano per il Sottocapo di Stato maggiore e per quella relazione che ho avuto con questa Commissione, allora presieduta dal senatore Gualtieri.

Mi sono riavvicinato direttamente alla questione una volta convocato dal consiglio di Presidenza di questa commissione, come già ricordato, nel 1995, un giorno o due prima di intraprendere questa nuova avventura che ormai dura da tre anni e mezzo. Questo è stato il mio coinvolgimento in-

terno nella materia, che poi ho seguito, così come hanno fatto tutti gli uomini dell'Aeronautica, anche attraverso la stampa.

Senatore De Luca, la sua prima domanda era relativa al fatto se io all'epoca avessi avuto la sensazione che si cercasse di nascondere qualcosa o che ci fossero ordini in tal senso da parte delle mie autorità di vertice. La risposta è no, non ho mai avuto questa impressione. Non escludo che singoli individui, ricordo ancora che l'aeronautica è composta da 75.000 persone, possano essersi comportati male. Sono 40, 45 o 50 gli indiziati, non ne ricordo il numero preciso, alcuni di questi si sono comportati bene, altri non l'hanno fatto, ma si tratta di discorsi a carattere individuale. Qualcuno avrà cercato di nascondere «marachelle» personali, qualche altro di non dire che era montato di servizio al posto di un altro perché magari chissà cosa avrebbe detto la moglie. Ci sono anche altre luci sotto le quali guardare determinate cose che poi voi schiacciate, come abbiamo detto, su una realtà planimetrica, che fanno mosaico e che possono consentire determinate costruzioni. Nel costruire possiamo percorrere la strada giusta o quella sbagliata; può darsi che sia stata presa quella giusta, ma anche che ci siano strade diverse da esplorare, non lo so. La mia risposta alla sua prima domanda è «no».

Mi è stato poi chiesto se io sia pentito o meno di tutto quello che ho fatto e se, allo stato attuale, abbia ripensamenti – su questo è intervenuto anche il Presidente –; posso rispondere di no. Io ho fatto quello che in coscienza dovevo fare, sempre, in qualsiasi momento della mia carriera, e non solo in questa attività. Lo sto facendo anche adesso.

Mi sembra poi di essermi sufficientemente dilungato, nel corso di questa audizione, rispondendo alla domanda relativa a cosa pensavo potesse essere accaduto. Le ipotesi sono tutte possibili.

Ho già risposto dicendo cosa ho pensato nell'immediato. Per quanto invece riguarda la mia opinione successiva alla lettura della requisitoria, quindi sulla base di un aggiornamento degli atti e a seguito di molte informazioni di cui non disponevo, mi sorge spontanea una domanda. Esistono ipotesi probabili ed ipotesi meno probabili ed è questo che infine si distilla dalla relazione. Immagino che anche sulle ipotesi di carattere più probabile si sia indagato con la stessa cura e con la stessa capillarità con cui si è indagato sui comportamenti della forza armata.

Un suggerimento alla Commissione? Procedere su questa strada, sulla strada della ipotesi più probabile, mentre su quella meno probabile la Commissione si è già dilungata molto.

Suggerisco di ascoltare anche altre persone, rappresentanti dell'aviazione civile, del RAI, interpellare la Presidenza del Consiglio, il Ministero dell'interno, i vigili del fuoco, i poliziotti che svolgevano il turno di guardia a Bologna; dedichiamo attenzione anche ad altri e non riserviamola solo all'Aeronautica.

Questo è il mio suggerimento e non avrei nient'altro da dire di più.

DE LUCA Athos. Vorrei che approfondisse la questione che riguarda la cultura del segreto.

ARPINO. Su questo ho risposto.

DE LUCA Athos. Siamo d'accordo sulla cultura del segreto, ma nei confronti del Presidente del Consiglio si chiama in altro modo.

ARPINO. Certo, questa sua osservazione è giusta, ma io non sono a conoscenza del fatto che qualcuno abbia nascosto qualcosa al Presidente del Consiglio.

Lei deve ricordare che io all'epoca ero un colonnello mentre qui stiamo parlando di generali, di Capi di Stato maggiore e di Ministri della difesa.

PRESIDENTE. La mia osservazione si inserisce sulla domanda posta dal senatore De Luca ma anche sulla risposta da lei data precedentemente.

Scendono troppo in basso nella scala gerarchica le imputazioni per non fare pensare che, se le stesse sono fondate, non ci sia stato l'ordine di fornire una certa versione dei fatti. Perché l'uomo di forza, il maresciallo, il maresciallo maggiore doveva assumersi la responsabilità di raccontare al giudice una storia inverosimile o addirittura non vera? Evidentemente è intervenuta la disposizione di dare una certa versione dei fatti.

Inoltre, vorrei fare un esempio cui sono legato per questioni territoriali. Non molto tempo fa si è suicidato nella mia città il maresciallo Parisi. Io, anche indirettamente, ho seguito l'indagine svolta dalla procura; sul fatto che egli si sia suicidato non ci sono dubbi anche perché aveva gravi problemi psicologici.

Il maresciallo Parisi, però, è l'uomo al quale è stata addebitata l'erronea individuazione della traccia del Mig 23.

ARPINO. È stato punito per questo.

PRESIDENTE. Sì, infatti è stato punito.

Se è credibile la ricostruzione che io presento – e lo ha detto anche lei – e cioè che il Mig è caduto prima della data che ci è stata riferita, e si è preso tempo per vendere di prima mano la notizia agli americani, Parisi probabilmente ha dovuto accollarsi una colpa non sua perché quella traccia sta in un certo orario, coerentemente con la versione ufficiale che è stata resa in ordine alla caduta del Mig.

Fa parte delle cose verosimili pensare che Parisi abbia portato con se il peso di questo segreto e ciò è possibile anche pensando al suo degrado psicologico che poi lo ha portato al suicidio. Ma si tratta di un singolo episodio.

Ho però l'impressione che sia difficile che ad un certo punto si determini una serie di violazioni di regole formali da parte di uomini della base gerarchica dell'Aeronautica senza pensare che ci fosse stato un *input* dall'alto. Lo stesso sfavore con cui sono state considerate persone come Carico che hanno fornito versioni diverse dimostrerebbe che ci sia stato

un ordine di scuderia cui solo qualcuno ha disubbidito. Quelli da lei citati hanno agito male.

ARPINO. Così come collocata la descrizione dei fatti, certamente quanto lei dice è plausibile. Sicuramente è una delle opzioni che la lettura della requisitoria pone come quesito. Ma io non sono in grado di rispondere a questo. Ammetto che questa possa essere una lettura ed è una lettura anche mia.

A nessuno piace porre in luce proprie manchevolezze. Le organizzazioni sono proprio come gli individui; l'individuo, se può, cerca di non dire se ha imbrogliato qualcuno e non intende autoaccusarsi.

È possibile che un'organizzazione abbia questa stessa tendenza e senz'altro cerca di chiudersi a riccio. Ammetto che questo possa essere accaduto; mi sembra però che tali elementi appartengano ormai al passato.

Credo che la franchezza con cui si sta parlando in questo momento e la franchezza con la quale si sta interloquendo da un certo numero di anni anche con il giudice istruttore pongano ormai questioni di tal fatta sempre in quel bagaglio storico cui facevamo prima riferimento.

Rispondendo al senatore De Luca, sicuramente la cultura del segreto ha influito, ma lo ha fatto soprattutto ai bassi gradi, ai piccoli livelli cui accennava anche il Presidente. Probabilmente influisce ancora.

Una cultura durata cinquant'anni lascia le sue tracce e ci vuole molto tempo per cambiarla e motivarla; sono anche necessarie buone ragioni per farlo.

Ammetto che tutto ciò che è stato detto è possibile, senz'altro. Tutto appartiene alla sfera dei comportamenti e delle debolezze umane. Non per questo tutto va diabolizzato.

Si tratta di un mio pensiero. Questo è ciò che mi è stato chiesto. Sono sincero e penso questo.

TARADASH. Vorrei capire bene proprio queste ultime battute.

Lei quindi è del parere che sulla vicenda del Mig libico possa esserci stata una retrodatazione alla sua caduta per fare in modo che gli americani, in cambio di un vantaggio per la nostra aviazione, potessero vederlo prima che se ne avesse notizia.

ARPINO. Non è quello che ho detto, né intendeva dire questo. Comunque è una delle ipotesi plausibili.

Il giudice Priore mi ha fatto leggere un documento dove si faceva riferimento alla data del 14 luglio invece del 18 e tale data del 14 luglio appariva come sovrastampata, come se in questo documento fosse stato lasciato uno spazio bianco e poi fosse stato riempito.

PRESIDENTE. È un'informativa del Sismi.

ARPINO. È un'informativa del Sismi per il Ministro della Difesa, ripresa poi acriticamente anche da altri. Noi stessi, come Stato Maggiore,

rispondendo, commentando per il Ministro questa informativa, abbiamo scritto: «caduta del giorno 14», mentre sapevamo benissimo che l'inchiesta era stata avviata il giorno 18, proprio perché era stato detto al generale Ferracuti di indagare sulla caduta del giorno 18. Quindi, sono cose possibili, che però credo siano dovute più che altro a disfunzioni, ad incapacità, al pressappochismo dei funzionari. Non voglio mettere la croce sopra nessuno, tanto meno sul nostro rispettabilissimo Servizio, però ricordo che allora non tutta la gente che faceva parte del Sismi era della massima qualità possibile. Ho già detto anche al giudice istruttore che all'epoca, per esempio, nessuno là aveva un linguaggio aeronautico. Erano stati appena ristrutturati i Servizi, tutti i vecchi del Sid erano stati mandati a casa o restituiti ai loro mestieri originari; c'era tutta gente nuova che brancolava nel buio. Mi ricordo che quando arrivava qualche notizia aeronautica del Sismi erano quasi barzellette, ridevamo di molte cose.

PRESIDENTE. I procuratori hanno detto che noi abbiamo un mezzo – e dovremmo muoverci in questo senso – per chiarire il dubbio, perché basterebbe sapere dagli Stati Uniti quando era stata autorizzata la missione in Italia dell'agente americano, per avere la certezza che il suo ricordo di essere venuto qualche giorno prima, rispetto a quando la notizia poi è diventata di dominio pubblico, sia vero oppure no.

Possiamo solo dire che è verosimile una ricostruzione che retrodati di qualche giorno la caduta del Mig, ma non ne siamo certi.

TARADASH. Quindi, la messinscena è verosimile.

ARPINO. È verosimile. Può darsi, è una delle ipotesi, non ci avevo mai pensato. Adesso che me lo dice, può benissimo ricadere in questo voler «essere i primi» a dare la notizia.

PRESIDENTE. Devo dire che il generale Ferracuti mi diede la sua stessa risposta, affermando che non ci aveva mai pensato ma, mettendo insieme tutti gli elementi, la ricostruzione era possibile.

TARADASH. Se fosse vero, questo è uno dei tanti misteri che poi in realtà sono meno misteriosi di quanto finiscono per esserlo se restano misteri per sempre, perché questo Mig, caduto non si sa bene in che giorno, poi è stato ricondotto alla caduta di Ustica, mentre se si trattava semplicemente di un problema di mercato di informazioni tra paesi alleati, il mistero e la messinscena restano, un po' di agitazione nelle procure immagino resterebbe, però c'è una spiegazione politica abbastanza chiara e comprensibile.

Torniamo ora alla vicenda di Ustica. Con la caduta dell'aereo, alla fine, mi sembra che l'Aeronautica non c'entra niente. Le conclusioni della requisitoria dei pubblici ministeri di fatto danno ragione al comportamento dell'Aeronautica nel dare le informazioni, nel senso che l'Aeronautica ha sempre detto che non c'era particolare intensità di traffico aereo nei pa-

raggi dell'aereo dell'Itavia e che non si trattava di un missile e sostanzialmente apprendiamo questo dalla requisitoria.

Quindi, mi sembra (ma non riesco a capire fino in fondo tutta la vicenda, anche dopo svariate e attente letture della requisitoria) che l'Aeronautica non possa essere accusata di avere messo in atto il depistaggio. L'Aeronautica può essere invece accusata di un tentativo di depistaggio relativamente alle conoscenze di allora; cioè sia che si trattasse di un missile, sia che si trattasse di una battaglia aerea, l'Aeronautica avrebbe o ha nascosto quello che sospettava, non quello che sapeva, nel timore che il sospetto si trasformasse in verità. Questa è l'accusa che viene rivolta. Non è così?

PRESIDENTE. Diciamo che può essere accusata non di aver nasconduto il sospetto, ma di aver nascosto di avere sospettato.

TARADASH. Presidente, lei è troppo sottile per me!

PRESIDENTE. Voglio dire che può essere accusata di aver nascosto il fatto storico che nell'immediatezza del disastro si era pensato ad una collisione aerea e di aver messo in atto poi tutta un'attività che è stata nascosta e che ha portato alla falsa testimonianza.

TARADASH. Credevo che nascondere il sospetto e nascondere di avere sospettato fosse la stessa cosa. Ma forse non lo è; proprio per questo vado con i piedi di piombo quando faccio le mie valutazioni.

Comunque, è certo che l'Aeronautica fece tutta una serie di accertamenti di cui – si dice – non comunicò tutta la verità al Governo, perché sospettava che ci potesse essere stato magari il tentativo di abbattere l'aereo di Gheddafi, di cui si continua a parlare, o magari qualche altra cosa, e non volle riferire di questo. Infatti, se si fosse arrivati al sospetto soltanto o addirittura all'accertamento del sospetto, avremmo messo in crisi le nostre alleanze militari.

Quindi, l'aereo di Ustica ormai non c'entra più. L'Aeronautica non ha depistato rispetto ad Ustica, ma rispetto ai sospetti che erano attorno a Ustica. Penso che questa sia un'acquisizione che dobbiamo cercare di comunicare, perché non si può continuare a leggere sui giornali che il generale dell'esercito Amos Spiazzi dice che tutti sanno ormai che si tratta di un missile, oppure che il generale Viviani, in un'altra intervista più dubitativa, afferma che probabilmente ci fu un accordo tra americani e francesi per abbattere l'aereo di Gheddafi. Sappiamo che non c'è il missile e questo bisognerebbe che si sapesse.

Non c'è stato missile e molto probabilmente non c'è stato nessun contatto ravvicinato fra questo aereo ed altri aerei militari, anche se c'è un'incertezza relativa a quei due *plots*, però è un'incertezza, non c'è nessun elemento concreto. Invece ci sono elementi concreti di un'esplosione interna, anche se con alcune contraddizioni. Questi sono gli elementi. L'Aeronautica militare non poteva sapere nulla di tutto questo; fece pro-

prie indagini per accertare se vi fosse stato uno scontro con un proprio aereo o con quelli degli alleati.

ARPINO. Era un giro di telefonate.

PRESIDENTE. Secondo il pubblico ministero si fece anche un'inchiesta interna, le cui tracce...

ARPINO. Però non è così.

TARADASH. Poi ce lo dirà, se ci ricostruisce i fatti noi le saremo grati.

L'accusa che viene rivolta dai magistrati all'Aeronautica (e non solo ad alcuni, quindi al di là degli errori e delle indiscipline che riguardano alcuni) come Arma e quindi alla storia dell'Aeronautica da allora fino ad oggi, finché l'Aeronautica poi non prende una posizione rispetto a questo, è quella di avere di fatto attentato ai poteri costituzionali di questo paese, cioè di avere avuto come referente non il Governo italiano, ma, per via di intermediazione, quello degli Stati Uniti.

Ora, sarebbe interessante sapere questo, perché secondo me non è un problema penale ma politico. Nel 1970, Cossutta garantiva a Saragat che l'avrebbe esfiltrato nel caso di colpo di Stato (poi invece ho letto su alcuni documenti che Saragat era l'autore dei colpi di Stato, non capisco più nulla). Negli anni Ottanta lo stesso Cossutta, che ora è un autorevole esponente della maggioranza e di un partito fondamentale, continuava a ricevere denaro dall'Unione Sovietica per farsi mandare 500 passaporti, come ho letto, per esfiltrare – immagino – altre 500 potenziali vittime di colpi di Stato e non so chi altro. Nel quadro internazionale c'era un confronto molto aspro tra Stati Uniti ed Unione Sovietica; noi facevamo parte della Nato come Governo e come forze armate. Ma partecipare alla Nato con gli Stati Uniti non è la stessa cosa che far parte del Patto di Varsavia con l'Unione Sovietica, c'era una differenza qualitativa, poiché l'Unione Sovietica distruggeva la libertà, mentre il Patto avversario, cioè la Nato, poteva commettere degli errori e anche degli orrori, ma certamente non aveva come principio metodologico quello di liquidare le libertà ovunque le incontrasse. C'erano quindi una scelta di campo ed un confronto molto duro. Dopo la fine di quello scenario, possiamo ancor oggi domandarci, nell'interesse della politica e delle istituzioni comprese quelle militari, se l'Aeronautica rispondesse più alla Nato che al Governo italiano.

La mia domanda riguarda la posizione dell'Aeronautica rispetto agli eventi immediati e successivi che hanno portato all'incriminazione dei suoi vertici. In particolare desidero sapere se l'Aeronautica attende il giudizio dei magistrati oppure rivendica il rispetto di codici formali di comportamento per cui non era tenuta a fornire certe comunicazioni. Desidero sapere se l'Aeronautica militare ha detto la verità e non ha imbrogliato il Governo oppure in quegli anni lontani ma al contempo vicini aveva, come

del resto le Forze Armate di questo paese, altri obblighi preminenti e, alla luce della storia, giustificabili.

ARPINO. L'episodio molto interessante del 14 luglio mi ha offerto uno spunto di riflessione; è un ipotesi plausibile.

La posizione attuale dell'Aeronautica militare è abbastanza critica verso il passato: non nei confronti dei precedenti Capi di Stato maggiore e dei colleghi, ma nel senso letterale del termine. Stiamo cercando di capire, come abbiamo fatto nei colloqui con i magistrati, i motivi dei comportamenti anomali indicati nella requisitoria.

Abbiamo ribadito più volte che l'Aeronautica è in attesa del giudizio dei magistrati. Il lavoro è stato serio e capillare e la requisitoria riflette bene una certa situazione, seppur schiacciandola su una certa planimetria che devia la nostra attenzione. Attendiamo con serenità e fiducia il giudizio dei magistrati e vorremmo assistere alla effettiva conclusione di una vicenda che ci penalizza a nostro avviso ingiustamente, perché la Forza Armata è formata da 75.000 persone e non solo dalle persone indiziate, ancorché alcune fossero ai vertici e dunque la rappresentino.

Il rispetto dei codici formali può essere argomento di discussione. Si dice spesso che alcune informazioni non sono state riferite all'autorità politica, ma io non so se alcune informazioni di interesse tutto sommato marginale dovessero esserlo. Mi perdoni la senatrice Bonfietti, ma si trattava della caduta di un velivolo civile e l'importanza dell'episodio era dovuta semmai alla posizione geografica. Non so dire dunque se il mio predecessore fosse tenuto a parlare di ciò con il Ministro e a fornire delle valutazioni. Dico soltanto che nell'arco del mio mandato mi è accaduto di ricevere informazioni circa la caduta di velivoli civili, ma non ne ho mai parlato, né ho sentito il dovere di farlo, con il Ministro. Ciò dipende forse dal fatto che questi casi recenti si sono verificati all'interno di uno scenario tranquillo, ma anche allora la situazione era serena, almeno in prima istanza, sebbene ciò non risulti dalla requisitoria. Nel caso in cui all'epoca il contesto avesse rivestito una rilevanza politica, il Capo di Stato maggiore avrebbe avuto certamente il dovere di parlarne con il Ministro.

L'Autorità politica era comunque informata dell'impossibilità di controllare in alcune aree il traffico aereo statunitense in particolare e alleato in generale. Ciò può di per sé spiegare, anche se non giustificare, l'assenza di ulteriori comunicazioni da parte del Capo di Stato maggiore al Ministro. Immagino che sia stato fatto un ragionamento di questo tipo: «poiché il discorso sul contesto è già stato fatto, si è pensato di accertare se la caduta del veivolo fosse dovuta ad una collisione, per riferire successivamente l'esito della ricerca al Ministro». Penso che i codici formali siano stati rispettati.

PRESIDENTE. Si pone però il problema delle falsificazioni materiali – mi riferisco ad esempio alla traduzione del telex – e alla distruzione di informazioni. Sono vicende che a mio avviso potrebbero rientrare in un

codice formale soltanto qualora vi fosse stato un *input* di tipo politico. Nel nostro ordinamento soltanto i Ministri non sono perseguitabili qualora abbiano agito, per esempio, per un interesse rilevante del paese. Possono comunque ordinare il segreto, senza doverne rispondere, in ragione delle esigenze previste da un'apposita legge costituzionale. Il problema non risiede nel fatto che il Governo non sia stato informato, ma nel fatto che il silenzio, scendendo per i vari rami dell'apparato esecutivo dello Stato, si sia tradotto in una serie di falsificazioni e di false testimonianze.

ARPINO. È possibile, ma all'epoca non ho ricevuto alcuna pressione per affermare o tacere qualcosa, sebbene mi trovasse in una posizione strategica per disporre di informazioni. Stando al comportamento nei miei confronti, non ho avuto alcuna sensazione di omissione dolosa o per motivi di Stato.

PRESIDENTE. Tutti gli interrogati dal giudice Priore hanno escluso di avere subito pressioni.

ARPINO. Se vi fossero stati ordini politici si sarebbero manifestati ai livelli superiori e la maggior parte degli imputati – tranne uno o due – non avrebbero potuto saperlo.

Posso escludere l'esistenza di un senso di fedeltà nei confronti della Forza Armata piuttosto che nei confronti dell'Autorità politica, anche quando si tratta di segreto militare. Esistevano impegni precisi di segretezza con la Nato e con il Presidente del Consiglio quale autorità nazionale per la sicurezza. Ma, anche a livello ministeriale, non credo ci sia avvalsi di ciò. Quando si parla di fedeltà doppia occorre fare una distinzione: la segretezza circa la Nato riguarda il Presidente del Consiglio o meglio il suo delegato responsabile nazionale della sicurezza; solo con quest'ultimo si può parlare di fatti che ricadono sotto segreto, neanche con il Ministro o con il Presidente del Consiglio. Allora per lo meno era così, adesso le cose sono cambiate.

Spero di aver risposto.

VENTUCCI. Io la ringrazio, generale Arpino, per questa sua esposizione e soprattutto per la franchezza con cui ha toccato certi argomenti, franchezza che in alcuni passaggi mi sembra anche ammantata di una certa ingenuità che mi pare il suo alto grado non dovrebbe...

ARPINO. Non dovrebbe consentire.

VENTUCCI. Esatto, non dovrebbe consentire. Lei ha espresso delle opinioni personali: rimane il fatto dei *plots* –17 e –12, dei *transponder* militari che non sono accessi durante le missioni, rimangono i dubbi.

Sono anche dubioso sulla storicizzazione di certi avvenimenti, che vanno collocati nel tempo e fanno evocare un po' il postulato della necessità. Lei sa che il postulato della necessità propone l'idea che ogni avve-

nimento della storia è l'unico accadimento possibile del passato e questo giustifica tutto, e noi italiani siamo estremamente disponibili a questo postulato della necessità: nel Nord si dice «tiremm' innanz», a Roma si dice «volemose bene», nel Sud si dice «scurdammoce o passato».

Quando lei dice che salendo su un Mig 29 si rende conto oggi che avevamo di fronte un Patto di Varsavia che era un'attività di carta, a me stupisce in qualche modo; ecco perché, senza ovviamente volerla offendere e turbarla, generale Arpino, ho evocato un attimo il concetto dell'ingenuità, perché, se così fosse, non riesco a capire questi nostri Servizi, questa cultura del segreto: com'è possibile che allora noi non sapevamo che le cose stavano in quel modo?

Probabilmente l'analisi dell'incidente è un po' più complessa o, come io sono convinto, vi è un coinvolgimento della nostra aeronautica, in cui sono convinto che lei, generale Arpino, non c'entra assolutamente nulla come Arma, come rappresentante dei 79.000 addetti a questo comparto della difesa; ma lei sa benissimo che i cialtroni allignano ovunque e, quando succede un evento che noi poi non siamo abituati a gestire, ne facciamo di cotte e di crude.

Voglio accennarle che alle 21,05 di quel famigerato giorno della caduta del velivolo fu detto che l'Itavia si era persa un aereo; alle 21,30 il comandante del settore degli F-28 dell'aerolinea Itavia, venendo dal radar che lei conosce, dov'è attualmente il Cotral dell'Enav, disse: «Ci hanno abbattuto un aereo»; alle 22,30, il presidente di quella compagnia disse ai suoi dirigenti, me compreso, che non si doveva assolutamente parlare dell'incidente. Il giorno dopo la stampa se ne uscì fuori con le «bare volanti» e con tutto quell'ignobile *battage* che ovviamente i giornali, le notizie a caldo tirarono fuori.

Mi pare che, dopo tanti anni, dalle parole del presidente Pellegrino risulti chiaro che il cedimento strutturale è stato scartato. Io potrei essere un testimone, messo *a latere* del Presidente per essere interrogato sul perché il cedimento strutturale era una panzana; credo che anche l'amministratore straordinario, quello vivente, non il buon Velani, se venisse qui potrebbe testimoniare su quello che è stato il patrimonio del magazzino dell'aerolinea Itavia per quanto attiene alla fornitura dei pezzi di ricambio; si potrebbe vedere dagli atti dell'aerolinea Itavia quelli che erano gli accordi con «mamma» Alitalia per quanto riguarda l'approvvigionamento dei materiali di rotazione dei velivoli e gli accordi con l'allora Alisarda e con l'Inexavia, società jugoslava che aveva in dotazione gli stessi velivoli dell'Itavia. Quindi il problema strutturale era una gran panzana.

Ora, io mi rendo perfettamente conto che, nel momento in cui lei, dal suo alto grado, dice che in quel periodo o, comunque, in quell'arco temporale il Mediterraneo veramente era un'autostrada, la dice lunga su quelle che possono essere lamentele...

PRESIDENTE. Scusi, collega Ventucci: che cos'era un'autostrada?

VENTUCCI. «Autostrada» significa che il cielo del Mediterraneo era luogo di un traffico intenso. Pertanto, le lamentele a cui lei ha accennato, generale Arpino, e che i piloti forse enfatizzavano in effetti non le enfatizzavano affatto, erano vere.

Vero è (voglio ricordarle questa notizia che lei senz'altro conosce) che i piloti dell'Itavia, avendo base su Ciampino, godevano di qualche privilegio da parte delle autorità civili che gestivano il traffico. Lei sa, infatti, che le aerovie sono determinate; ora, un conto è seguire l'aerovia diretta Ciampino-Bologna-Milano o Milano-Firenze-Ciampino, un conto è seguire invece un'aerovia passando per Genova; queste erano le uniche agevolazioni di cui quella compagnia godeva, ma autorizzate, su aerovia, perché fare Bologna-Roma passando direttamente su Firenze significava farla in 18 minuti, mentre se si seguiva invece l'aerovia via mare si faceva in 35 minuti ed era una questione di costi. Questo atteggiamento forse ha provocato le prime illazioni sulla gestione economica della compagnia, ma i fatti hanno dimostrato il resto.

Allora (le domande che mi pare si stiano accavallando), al di là del momento storico, in cui il senatore Lucio Libertini che era un'autorità della Commissione trasporti, essendone il presidente, era di casa in quella compagnia aerea, facendo attività consona alla propria cultura politica (perché ovviamente mi pare che democraticamente ognuno porti avanti le proprie idee, in quel caso una cultura che era contro l'iniziativa privata), lei sa, generale Arpino, che quella era una compagnia ad alto contenuto sociale ma a basso contenuto economico: una compagnia che fa Roma-Lecce-Corfu, che fa Roma-Lamezia Terme e fa costruire un aeroporto a Lamezia Terme, che fa Roma-Bergamo ed ha il suo AB-merci in un magazzino, nel *garage* di una vettura FIAT 1100, cioè di sei metri quadrati, l'unica struttura pionieristica degli anni settanta, la dice lunga su quale sia l'intenzione imprenditoriale. Ma in quel momento era possibile.

Personalmente, parlando con il ministro Formica nella sala VIP dell'aeroporto di Ciampino, mi disse che l'avvocato Davanzali doveva ricevere dalla compagnia aerea perché i 20 miliardi che servivano per sanare il tutto non valevano la pena per un privato, perché lui ne avrebbe spesi magari 200 ma nell'ambito dello Stato; cosa che si è avverata successivamente, perché le due compagnie aeree fatte nascere per salvaguardare i piloti dell'Itavia, che non venivano accettati dai piloti dell'ANPAC dell'Alitalia, hanno purtroppo consentito di sperperare quatrtini a vuoto.

Allora io adesso le voglio chiedere, generale Arpino: con le riserve ovviamente di questo «vogliamoci bene», «facciamo finta di niente», se attualmente si venisse a verificare (speriamo di no) un incidente di quel genere, per il quale 82 famiglie ancora non sanno quello che è successo e per il quale io sono profondamente convinto che è passato il momento dello *shock* a qualcuno anche dell'Aeronautica militare che non ha avuto il coraggio di dire le cose come stavano in quel momento. Lei immagini se questo fosse successo con l'incidente di Otranto, che è stato senza dubbio deleterio per le nostre Forze armate ma dove la gente, i cittadini hanno capito quello che è successo. Invece quanto si legge anche in questa nota

al punto 2, quello che dicono i magistrati, è inquietante. Come si fa a stendere un velo, come si fa a storicizzare, non a fare finta di niente ma a dire che è successo perché la guerra fredda..., perché Varsavia..., perché la NATO...?

Non è possibile accettare che uomini che sono stati, non dico compromessi perché lei mi pare che da colonnello abbia fatto il suo dovere, però che non se ne debba parlare dicendo: è successo questo perché queste strutture, perché i marescialli, perché i caporali, perché i capitani non erano all'altezza di poter gestire la questione e perché il problema con la politica non era assolutamente chiaro, e fare nomi e cognomi di chi ovviamente ha questa responsabilità.

PRESIDENTE. Siccome anch'io uso spesso l'espressione «storicizzare», vorrei specificare che, perlomeno nella mia prospettiva, storicizzare non significa né «volemose bene», né «scordiamoci il passato», né «chi ha avuto ha avuto, chi ha dato ha dato». Ritengo che bisogno storicizzare per capire e poi, dopo aver capito, per valutare.

La storicizzazione non implica per niente il perdono o l'assoluzione; bisogna capire perché in determinate situazioni determinate persone hanno agito in un certo modo, fermo restando che poi la valutazione ben può essere negativa, non è una prospettiva giustificazionista.

VENTUCCI. Temo il postulato della necessità, signor Presidente. Sono stato chiaro, non ha senz'altro minimizzato.

PRESIDENTE. Ho capito. Siccome però in quello che lei diceva poteva esserci una critica che spesso mi è stata rivolta, io tendo a storicizzare per capire. Poi qualcuno dice: ma così assolvi; no, non assolvo affatto, voglio prima capire e poi valutare.

ARPINO. Al di là di tutto il discorso sull'Itavia e sulla storicizzazione, la domanda mi sembra vertere su come si comporterebbe l'Aeronautica se succedesse qualcosa oggi, se si sentisse implicata in qualche cosa o se fosse, come è successo con la Marina, responsabile di un incidente. Lo ammetterebbe, come ha ammesso la Marina; le responsabilità sono tutte da accertare, ma non c'era dubbio che la Marina fosse coinvolta. Qui mi pare che ci sia ancora il dubbio che sia coinvolta l'Aeronautica. È successo, ma sappiamo che cosa è successo? Non lo sappiamo. Cerchiamo prima di capire che cosa è successo. Non mi sembra però che questo sia il compito della Commissione, è il compito del magistrato, che su questo si è espresso sia pure con una scala di priorità. Quindi, che cosa dovrei ammettere?

Mi rendo conto di non dover essere io in questa sede a rivolgere delle domande, sinceramente però non so cosa rispondere; non per carenza di elementi, ma perché mi manca l'oggetto.

Per quanto riguarda l'Itavia, forse mi sono espresso in modo non eccessivamente positivo, ma in modo anche affettuoso. Avevo moltissimi

colleghi dell'Itavia, conoscevo anche qualcuno che era a bordo come equipaggio; le dirò che se ho detto qualcosa di negativo, è perché mi veniva riferito dai colleghi che erano impiegati allora all'Itavia: non brillava per manutenzione, nonostante questi magazzini ridondanti. Questo ha fatto pensare – ipotesi poi scartata – all'avaria strutturale. Ci sono stati altri aeroplani che sono caduti anni prima e anche tempo fa ne è atterrato uno scoperchiato per la turbolenza in aria chiara. Era un'ipotesi plausibile, come è plausibile l'ipotesi della collisione e come ne sono plausibili altre. Dico solo che nella scala di priorità mi sembra che i pubblici ministeri dicano cosa è più plausibile e cosa è meno plausibile. Quindi, non so a cosa devo rispondere, che cosa dovrebbe ammettere l'Aeronautica.

VENTUCCI. Mi pare che tutte le domande vertono sul fatto che l'Aeronautica non c'entra niente e lei giustamente dice che non c'entra niente. Questa sarà una domanda senza risposta.

Però l'Aeronautica, forse per cialtroneria – lo ripeto – organizzativa si è fatta coinvolgere fino al collo. Se non c'entra il cedimento strutturale, forse la bomba meno, forse la collisione di più, però l'Aeronautica militare, checché se ne voglia dire, sa tutto e deve sapere tutto di quello che si sta muovendo, compreso l'aviazione civile. Che poi segue un binario parallelo, questo è un altro tipo di discorso: c'è il segreto militare, ci sono accordi internazionali, c'è tutto quello che si vuole, ma l'Aeronautica non può dire di escludersi da quello che è successo. Se ci sono stati atti di cialtroneria che hanno messo in discussione la nostra Arma, sono il primo a difendere l'Arma dell'aeronautica. Questo non sta a significare che c'è stata; io le ho voluto dare degli episodi precisi perché sono inconfutabili in quanto mi riguardano personalmente, e quindi non c'è bisogno di andare a chiedere se sono veri o meno.

PRESIDENTE. Chi è che ha detto: «Ci hanno abbattuto l'aereo», un uomo dell'Aeronautica?

VENTUCCI. No, il comandante del settore F-28. L'ITAVIA aveva una flotta diversificata di DC-9 e F-28. Il comandante del settore, quindi il responsabile della navigazione dei piloti degli F-28, tornando dall'ufficio radar dell'Aeronautica a Ciampino disse questa frase, che ho sentito con le mie orecchie.

ARPINO. Mi chiedo se questo signore è stato sentito dal magistrato, perché è molto interessante.

VENTUCCI. Questo non lo so, generale Arpino.

Personalmente, ogni volta che si sono fatti discorsi su Ustica mi sono astenuto, lasciando al collega Manca di venire qui, perché voglio evitare di fare confusione magari su una direttrice. Però ogni tanto – il presidente Pellegrino mi da atto di questo – cerco di dare qualche elemento anche per